



2016

ESTRATEGIA MARÍTIMA, EVOLUCIÓN Y PROSPECTIVA





ESTRATEGIA MARÍTIMA, EVOLUCIÓN Y PROSPECTIVA



ISBN 978-958-57376-9-3

© ESDEGUE - DEARC, 2016

Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, D.C., Colombia

dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2016

JEFE DEL DEPARTAMENTO ARMADA

Capitán de Navío CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS

ESTRUCTURADORES DE CONTENIDO

Capitán de Navío (RA) JOHNNY DÍAZ URIBE

Capitán de Navío (RA) MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ

Capitán de Navío (RA) SERGIO URIBE CÁCERES

EDITOR GENERAL

Capitán de Navío (RA) SERGIO URIBE CÁCERES

Corrección de estilo: Blanca Marlene Huertas Acero

Diseño y diagramación: Imprenta y Publicaciones FF. MM.

Impresión: Imprenta y Publicaciones FF. MM.

Primera edición: Abril de 2016

Impreso en Colombia - Printed in Colombia

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

Este libro es el resultado final de la investigación profesional desarrollada en la Escuela Superior de Guerra por el Departamento Armada durante los últimos diez años y es el producto del esfuerzo conjunto de docentes y alumnos de la Armada Nacional como parte del Curso de Estado Mayor en su fase de Fuerza.

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

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios favor dirigirse al correo electrónico:

sergio.uribe@usa.net

ESTRATEGIA MARÍTIMA, EVOLUCIÓN Y PROSPECTIVA



Catalogación en la publicación - Biblioteca Nacional de Colombia

Uribe Cáceres, Sergio

Estrategia marítima, evolución y prospectiva / Sergio Uribe Cáceres, Johnny Díaz Uribe, Mauricio Rodríguez Ruiz. -- 1a. ed. Bogotá: Escuela Superior de Guerra, 2015.

p. 412

Contiene bibliografía.

ISBN 978-958-57376-9-3

1. Estrategia naval 2. Ciencia naval I. Díaz Uribe, Johnny
II. Rodríguez Ruiz, Mauricio III. Título

CDD: 359.4 ed. 20

CO-BoBN- a974314



“La Marina debe ilustrar a la política respecto a lo imperioso de ser potencia naval. Estos pensamientos no pueden partir de nadie más que de los oficiales de marina; ellos son los únicos que saben y se hacen culpables si no luchan por extender esta comprensión.

Para la futura grandeza del Estado, debemos aprender a ver los asuntos de esta tierra con el concepto político mundial, es decir marítimo, en lugar de hacerlo con el concepto continental”.

Vicealmirante Wolfgang Wegener
1875-1956



TABLA DE CONTENIDO

	<i>Página</i>
Índice de figuras.....	13
Índice de cuadros	15
Índice de imágenes.....	17
Índice de mapas.....	19
 PRÓLOGO.....	 21
PRESENTACIÓN.....	23
INTRODUCCIÓN	25
 1. DE LA ESTRATEGIA Y SUS NIVELES	
1.1. GENERALIDADES DE LA ESTRATEGIA	29
1.1.1. Elementos constitutivos de la Estrategia.....	30
1.2. NIVELES GENERALES DE LA ESTRATEGIA.....	31
1.3. NIVELES DE LA CONDUCCIÓN DE LA GUERRA EN COLOMBIA	34
1.3.1. Conducción Estratégica Nacional	34
1.3.2. Conducción Estratégica Militar General	35
1.3.3. Conducción Estratégica Militar Operativa.....	35
1.4. TIPOS DE ESTRATEGIA.....	35
1.4.1. Directa	35
1.4.2. Indirecta.....	36
1.4.3. Ejemplos de Estrategias.....	36
1.5. ACTITUDES ESTRATÉGICAS FUNDAMENTALES	38
1.5.1. La Defensiva.....	38
1.5.2. La Ofensiva	39
 2. LA SUPREMACÍA MARÍTIMA A TRAVÉS DE LA HISTORIA	
2.1. ORIGEN Y DESARROLLO DEL CONCEPTO DE TALASOCRACIA	41
2.2. GRANDES TALASOCRACIAS HISTÓRICAS	43
2.3. EL MAR COMO FACTOR DETERMINANTE PARA EL DESARROLLO DE UNA NACIÓN Y DE SU PODERÍO MILITAR.....	50
 3. FUNDAMENTOS DE ESTRATEGIA MARÍTIMA Y ESTRATEGIA NAVAL	



3.1.	DEFINICIÓN DE ESTRATEGIA MARÍTIMA	51
3.2.	PODER MARÍTIMO	52
3.3.	ELEMENTOS DEL PODER MARÍTIMO.....	53
3.3.1.	Intereses Marítimos	54
3.3.1.1.	Intereses Marítimos en Colombia.....	54
3.3.1.2.	Límites legales de los Océanos y el Espacio Aéreo	55
3.3.1.3.	Territorio Marítimo colombiano	61
3.3.2.	Conciencia Marítima	64
3.3.3.	Poder Naval y sus Componentes	64
3.3.3.1.	La Fuerza	65
3.3.3.2.	La Posición Estratégica	66
3.3.3.3.	Voluntad Estratégica	68
3.4.	ESTRATEGIA NAVAL	68
3.4.1.	Definición	68
3.4.1.1.	Diferencias entre Estrategia Naval y Estrategia Terrestre.....	70
3.4.2.	Objetivos Básicos de la Estrategia Naval.....	72
3.4.3.	Diseño de la Estrategia Naval	73
3.4.3.1.	Los Factores Geográficos	74
3.4.3.2.	Las Capacidades Navales	75
3.4.3.3.	Las Fuentes Domésticas	78
3.4.3.4.	El Contexto Internacional.....	81
3.5.	TEATRO DE OPERACIONES NAVALES.....	84
3.5.1.	Organización de la Fuerza Naval	85
3.5.2.	Atributos característicos de la Fuerza Naval	87
3.5.2.1.	Flexibilidad Política	88
3.5.2.2.	Flexibilidad Operativa.....	88
3.5.2.3.	Flexibilidad Logística.....	88
3.5.2.4.	Condición de Listos para Operar al Arribo	88
3.5.2.5.	Intervención Discreta o Abierta	89
3.6.	PRINCIPIOS DE LA GUERRA NAVAL	89
3.6.1.	El Objetivo	89
3.6.2.	La Ofensiva	91
3.6.3.	La Sencillez	92
3.6.4.	La Unidad de Mando	93
3.6.5.	La Economía de Fuerza.....	93
3.6.6.	La Concentración	93
3.6.7.	La Maniobra	94
3.6.8.	La Sorpresa.....	94
3.6.9.	La Seguridad.....	95

4. LAS ARMADAS VISTAS COMO INSTRUMENTOS DE INFLUENCIA

4.1.	EL ROL NACIONAL	98
4.2.	EL ROL INTERNACIONAL	100
4.2.1.	El Poder y la Influencia	100
4.2.1.1.	Negociación desde una Posición de Fuerza	101
4.2.1.2.	La Manipulación.....	102
4.2.1.3.	Promoción del Prestigio	102
4.2.2.	La Influencia de los Buques de Guerra sobre la Política Exterior.....	103
4.2.3.	Ventajas y desventajas de los buques de guerra, considerados como instrumento de la diplomacia.....	106
4.2.3.1.	Ventajas	107
4.2.3.2.	Desventajas.....	109
4.3.	EL ROL MILITAR	109
4.3.1.	La Disuasión Nuclear Estratégica	109
4.3.2.	La Disuasión y Defensa Convencional	110
4.3.3.	La Disuasión y la Defensa Ampliadas	110
4.3.4.	El Orden Internacional	111
4.3.5.	Las Funciones de Proyección de la Fuerza	111
4.4.	LOS TIPOS DE ARMADAS.....	111
4.4.1.	Por Estrategia de Analogía Histórica	112
4.4.2.	Las Estrategias del Control y de la Negación.....	112
4.4.3.	Los Gradientes del Poder Naval.....	114
4.4.4.	Clasificación de las Armadas en función de su alcance geográfico	114
4.4.4.1.	Armada Global	115
4.4.4.2.	Armada Oceánica	115
4.4.4.3.	Armada Contigua	116
4.4.4.4.	Armada de Costas.....	116
4.4.4.5.	Armadas de Potencias, Armadas Medianas y Armadas Pequeñas	116

5. EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO CON RELACIÓN A LA ESTRATEGIA MARÍTIMA Y A LA GUERRA EN EL MAR

5.1.	Pensamiento estratégico del Almirante “Alfred Thayer Mahan” (1840-1914)	120
5.2.	Pensamiento estratégico de “Julian S. Corbett” (1854-1922)	130
5.3.	Pensamiento estratégico del Vicealmirante “Wolfgang Wegener” (1875-1956).....	140
5.4.	Pensamiento estratégico del Almirante “Raoul Castex” (1878-1968).....	149
5.5.	Pensamiento estratégico del Capitán “Stephen W. Roskill” (1903-1982).....	160
5.6.	Pensamiento estratégico del Almirante “Sergei G. Gorshkov” (1910-1988).....	168
5.7.	Pensamiento estratégico del Profesor “Bernard Brodie” (1910-1978)	177

	<i>Página</i>
5.8. Pensamiento estratégico del Profesor “James Cable” (1920-2001)	190
5.9. Pensamiento estratégico del Vicealmirante “Pierre Lacoste” (1924 -)	196
5.10. Pensamiento estratégico del Profesor “Lawrence W. Martin” (1928-)	215
5.11. Pensamiento estratégico del Contralmirante “Richard Hill” (1929-)	221
5.12. Pensamiento estratégico del Profesor “Ken Booth” (1943-)	246
5.13. Pensamiento estratégico del Profesor “Geoffrey Till” (1945-)	264
5.14. Pensamiento estratégico del Dr. “Greg Mills” (1962-)	288
 6. NUEVAS TENDENCIAS ESTRATÉGICAS	
6.1. GENERALIDADES DE GEOPOLÍTICA	299
6.2. OCEANOPOLÍTICA	300
6.2.1. Principios Generales relativos a la Oceanopolítica	301
6.2.2. Análisis de los Factores Oceánicos y Situación de Tensión	302
6.2.2.1. Transporte Marítimo.....	302
6.2.2.2. Fuente de Alimentación Humana y Animal	302
6.2.2.3. Valor de los recursos energéticos existentes	302
6.2.2.4. Riqueza de los yacimientos minerales.....	303
6.2.2.5. Orden Regulador	303
6.2.2.6. Capacidad Científica-Tecnológica	303
6.2.2.7. Orden Político-Estratégico	303
6.2.3. Diferencias entre Oceanopolítica y Geopolítica.....	304
6.3. CHILE Y EL MAR PRESENCIAL	305
6.3.1. Generalidades	305
6.3.2. Conceptos básicos y caso canadiense.....	306
6.3.3. El Mar Presencial ¿Concepto inofensivo o precedente peligroso?	310
6.3.4. La pesca como un bien estratégico para el desarrollo	312
6.4. LA MILLA 201: EL USO DE LA FUERZA Y EL RESPETO AL DERECHO INTERNACIONAL	313
6.4.1. La pesca en la milla 201	315
6.4.2. El derecho y la fuerza en la milla 201	315
6.4.3. Colombia y el concepto de la milla 201	316
6.5. HIDROESTRATEGIA.....	317
6.5.1. Entorno legal del uso y derecho del agua.....	318
6.5.2. El Agua: una visión desde las relaciones internacionales	320
6.5.2.1. Los ríos	320
6.5.2.2. Bioterrorismo	321
6.5.3. El agua como recurso estratégico.....	322

7.	CONCEPTOS GENERALES SOBRE HIDROESTRATEGIA	
7.1.	REFLEXIONES ANGULARES.....	327
7.2.	ALCANCE E IMPACTO.....	329
7.3.	INCIDENCIA DE LA PROBLEMÁTICA.....	332
7.4.	LAS POSICIONES INTERNACIONALES.....	335
7.5.	MEDIO ORIENTE: CONNOTACIONES PRESENTES Y FUTURAS	338
7.6.	OTROS PUNTOS GEOGRÁFICOS CON PERFIL ESTRATÉGICO	341
7.6.1.	Implicaciones según proximidad territorial.....	342
7.6.2.	Otras evidencias de riesgo.....	344
7.7.	PERSPECTIVAS DE PREVENCIÓN Y APROVISIONAMIENTO	347
7.8.	ELEMENTOS ESTRATÉGICOS.....	348
7.9.	DENOTACIONES PARA COLOMBIA	349
8.	CARACTERIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA NAVAL OPERATIVA	
8.1.	MIRADA RETROSPECTIVA DE LA LOGÍSTICA.....	354
8.1.1.	Evolución de la logística	354
8.1.2.	Retrospectiva Nacional de la Logística	356
8.2.	DEFINICIONES DE LA LOGÍSTICA.....	357
8.3.	CLASIFICACIÓN DE LA LOGÍSTICA.....	361
8.3.1.	La Logística Pura.....	362
8.3.1.1.	Principios fundamentales	363
8.3.1.2.	Ciencias y disciplinas de soporte para la Logística.....	367
8.3.2.	Logística Aplicada.....	368
8.3.3.	Logística de Alto Nivel	368
8.4.	LOGÍSTICA OPERACIONAL.....	372
8.5.	LOGÍSTICA OPERATIVA NAVAL	380
9.	ALGUNAS CONSIDERACIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA	
9.1.	INTERESES MARÍTIMOS A CONSIDERAR	387
9.2.	ACTIVIDADES MARÍTIMAS	390
9.2.1.	Transporte Marítimo.....	390
9.2.2.	Explotación e Industria Pesquera	390
9.2.3.	Explotación de Recursos Naturales No Renovables y Fuentes de Energía.....	391

	<i>Página</i>
9.2.4. Investigación Científica Marina	392
9.2.5. Turismo	392
9.2.6. Preservación del Medio Ambiente Marino	393
9.2.7. Construcción Naval e Industrias afines con Actividades Marítimas	393
9.3. VECTORES GENERALES	394
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	395

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1. Ecuación Estratégica
- Figura 2. Importancia e Interrelaciones de cada nivel en la Dirección de la Guerra
- Figura 3. Niveles de Conducción de la Guerra
- Figura 4. Ciclo Marítimo Virtuoso (CMV)
- Figura 5. El Poder Marítimo y sus elementos
- Figura 6. Estrategia Marítima
- Figura 7. El Poder Marítimo colombiano
- Figura 8. Elementos del Poder Marítimo
- Figura 9. Estrategia Naval
- Figura 10. Organización de la Fuerza Naval
- Figura 11. Roles de la Marina de Guerra Colombiana
- Figura 12. Roles de la Marina de Guerra
- Figura 13. Diferencia entre Oceanopolítica y Geopolítica
- Figura 14. Esquema General de la Movilización Económica
- Figura 15. Esfuerzo Logístico Operativo
- Figura 16. Escala de aprovisionamiento logístico en el Teatro de Guerra
- Figura 17. Logística Naval



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Tipos, Formas y Medios de Estrategia Directa e Indirecta

Cuadro 2. Diferencias entre Estrategia Naval y Estrategia Terrestre

Cuadro 3. Análisis de Componentes del Esfuerzo Logístico Operativo

Cuadro 4. Factores que determinan los Intereses Marítimos Nacionales



ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Función del Nivel Operacional en la Conducción Militar

Imagen 2. Límites legales del Océano y el Espacio Aéreo

Imagen 3. Componentes constitutivos de la Fuerza del Poder Naval colombiano

Imagen 4. La Estrategia Pentagonal

Imagen 5. Posición Estratégica de Colombia

Imagen 6. Escenario de Interdicción Marítima

Imagen 7. Teatro de Operaciones Navales en la aplicación de la Fuerza en la lucha
contra el narcoterrorismo



ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Radio de influencia de la civilización Minoica.

Mapa 2. Mapa Oficial de la República de Colombia.

Mapa 3. Límites Marítimos de Colombia en el Caribe según el fallo de la CIJ de La Haya.

Mapa 4. Territorio Marítimo nicaragüense en el Caribe de acuerdo con el fallo de la CIJ.

Mapa 5. Mar Presencial chileno.



PRÓLOGO



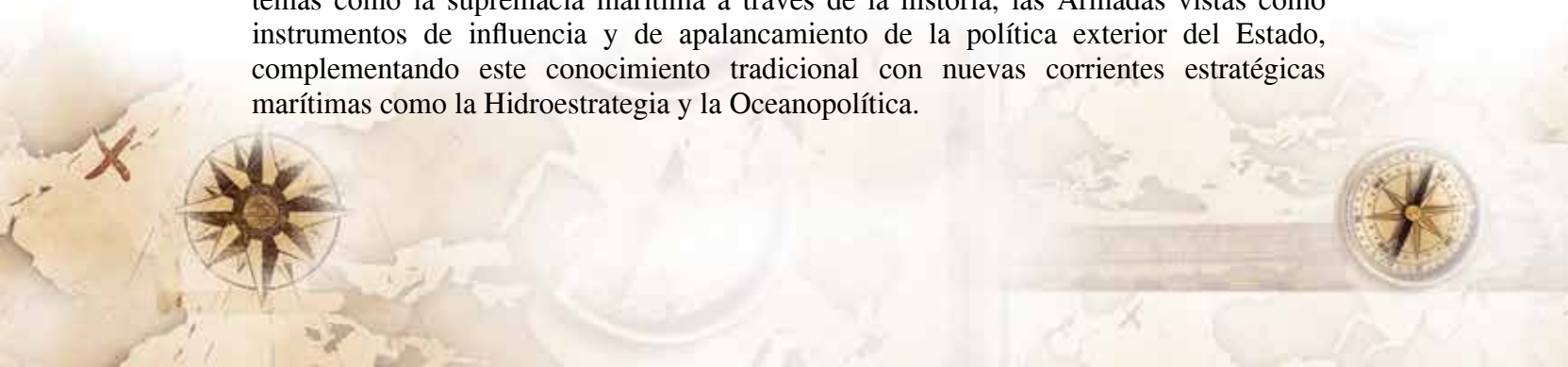
El Comando de la Armada Nacional, consciente de la necesidad de contribuir a la promoción de una conciencia marítima nacional y de fomentar en los Oficiales de la Armada Nacional la construcción de un pensamiento marítimo, apoya los esfuerzos académicos que produzcan interés y conocimiento en torno al mar; no solo dirigido a nuestros marinos encargados de “Proteger el Azul de la Bandera”, sino a todos los colombianos que se interesen por estos temas y que reconozcan en el mar una de las más importantes fuentes de desarrollo y de recursos sostenibles para la nación.

Para lograrlo, es vital volcar la mirada de nuestro país hacia el mar impulsando la generación del círculo virtuoso de seguridad y desarrollo, que en el ámbito de la Estrategia Marítima se representa por los elementos constitutivos del Poder Naval y los intereses marítimos.

El presente libro es fruto de la labor del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra y contó con la participación activa de docentes y alumnos de la cátedra de Estrategia Marítima, dictada a los Oficiales de la Armada Nacional durante la fase de fuerza del Curso de Estado Mayor.

Este ejemplar de consulta cuya temática se centra en la Estrategia Marítima, abarca conceptos básicos tradicionales, su desarrollo actual y se aproxima a lo que se visualiza para su porvenir teórico y práctico, enfoque que da origen a su título: “Estrategia Marítima, evolución y prospectiva”. Hilvana de manera lógica conceptos estratégicos de reconocidos autores clásicos y modernos, con el único fin de coadyuvar a la comprensión del mar como un elemento fundamental del desarrollo económico y social de nuestro país, así como de la necesidad de velar por su seguridad y desarrollo sostenible.

En el texto se abordan temáticas sustanciales como los fundamentos de la Estrategia Marítima, la evolución del pensamiento estratégico marítimo y la caracterización de la Logística Naval Operativa. Así mismo, acudiendo a la evidencia histórica, se examinan temas como la supremacía marítima a través de la historia, las Armadas vistas como instrumentos de influencia y de apalancamiento de la política exterior del Estado, complementando este conocimiento tradicional con nuevas corrientes estratégicas marítimas como la Hidroestrategia y la Oceanopolítica.



Es, sin duda, un compendio de aspectos interesantes para aquellos lectores que deseen iniciar estudios no solo de estrategia, sino de aquellas ciencias que no son de carácter militar pero que transversalmente identifican el mar como una —si no la más importante— fuente de recursos para la humanidad, como medio de comunicación y de transporte y como un eficiente canal de influencia entre las sociedades, cuyo control es garantía para la independencia y la soberanía.

Esfuerzos académicos como este, constituyen valiosas contribuciones para generar conocimiento e inquietudes con miras a profundizar en la necesidad de proteger nuestros intereses marítimos, misión y razón de ser de nuestra Armada Nacional, tarea en la que estamos empeñados para beneficio de esta y las futuras generaciones.

Almirante **Leonardo Santamaría Gaitán**
Comandante Armada Nacional



PRESENTACIÓN

 Este libro no tiene la intención de ser un manual completo de la Estrategia Marítima. Su objetivo es brindar a los estudiantes de la Estrategia Marítima en general, elementos y material básicos con miras a obtener una mejor comprensión de la importancia que reviste para un Estado, tener, proteger y defender sus territorios marítimos.

Con este buen propósito se quieren plasmar los pensamientos de algunos de los más respetados estrategas marítimos a través del tiempo, bien los de ayer y los que hoy figuran como los artistas que moldean la estrategia moderna; se muestran sus teorías y conceptos, los cuales sin lugar a dudas, mantienen una constante reconfiguración de la Estrategia Marítima. Con un grato objetivo se busca ofrecer al estudiante y al lector un trabajo muy claro, sencillo y de fácil comprensión.

El libro contempla nueve capítulos: el primer capítulo, De la Estrategia Militar y sus Niveles, contiene los conceptos básicos y los tipos de estrategia, la forma como la aplican las Fuerzas Armadas en sus distintos niveles, aspectos muy importantes en el desempeño de los Estados Mayores, que siempre asesoran a un Comandante en la conducción de un conflicto armado.

Por su parte, el segundo capítulo muestra la Supremacía Marítima a través de la historia, aspecto importante toda vez que el mar fue desde tiempos antiguos el factor determinante del desarrollo de una nación; así mismo, el tercer capítulo se ocupa de la Fundamentación de la Estrategia Marítima y Naval, la cual hace fuerte a un país, al contribuir a la defensa del territorio marítimo y los intereses marítimos de una nación; los que a su vez hacen parte de los intereses nacionales y que de acuerdo con la Constitución estamos los colombianos y sus Fuerzas Armadas obligados a defender.

Así, este hilo conductor en el cuarto capítulo analiza la Importancia del Poder Naval en calidad de fuerza disuasiva, como elemento de la política exterior (Diplomacia), instrumento de influencia que hace de la Armada de un país la Fuerza preponderante para la estabilidad de una nación.

El quinto capítulo describe cómo, el Pensamiento Estratégico Marítimo en calidad de factor de desarrollo de los Estados ha venido cambiando a lo largo de la historia a través de muchas estrategias que incidieron directamente a nivel mundial. Lo anterior conlleva a que el sexto capítulo aborde la futura tendencia de la Estrategia Marítima, se trata el concepto de Oceanopolítica, la cual es una herramienta para alcanzar los objetivos del Estado, ya que actualmente, no miran al mar como un recurso solamente, sino como un sistema mediante el cual se pueden administrar y manejar un conjunto de recursos que potencian el desarrollo de un Estado.

El contenido conduce al séptimo capítulo, Conceptos generales sobre Hidroestrategia, que describe cómo día a día, el agua se vuelve un elemento demasiado importante para la vida humana, no solo por el crecimiento de la población y la creciente demanda, sino también porque está aumentando la escasez de la misma; los problemas de carencia y contaminación del recurso hídrico afectan no solo la salud humana sino también tiene efectos sobre los ecosistemas y dificultan el desarrollo económico y agrícola. La disminución de agua es un factor de crisis y puede crear conflictos.

En esta secuencia sobre la Estrategia Marítima, el octavo capítulo contiene conceptos que hacen de la Logística Naval Operativa el soporte para aquellas operaciones tanto de guerra como de no guerra que hacen parte de la disuasión de un Estado hacia otros, como parte de su política exterior.

Finalmente, el noveno capítulo analiza cómo, para la implementación de una estrategia marítima se debe tener en cuenta los intereses nacionales y por supuesto los Intereses Marítimos de la Nación. Es imprescindible establecerla, toda vez que brinda bienestar y seguridad, como parte de la soberanía de la Nación.

Capitán de Navío **Juan Aldana Torres**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra



INTRODUCCIÓN

Propender por la difusión de los asuntos del mar es una responsabilidad ineludible para quienes tienen el deber de salvaguardar los intereses marítimos de la Nación. En esa noble pero difícil labor el presente libro es un aporte significativo que se hace desde la academia para la comprensión del océano y de sus inmensas posibilidades, desde una visión más amplia e integral a la arraigada desde hace muchos años en la conciencia colectiva de la Nación colombiana.

Es por esta razón que a lo largo de los últimos dos lustros el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra se dio a la tarea de elaborar un texto de estrategia marítima, con el propósito inicial de ofrecer una guía de consulta para la asignatura que sobre este tema se dicta a los Oficiales de la Armada Nacional como parte del Curso de Estado Mayor, siendo el interés principal que se contara con un documento de referencia que supliera la necesidad derivada de la ausencia de publicaciones que sobre la materia se advierte en nuestro país.

El primer texto elaborado en el año 2005 por el Capitán de Corbeta Silvio Alberto Arroyave y el Capitán de Corbeta Juan Enrique Sánchez alcanzó un excelente nivel, cubriendo una gran variedad de contenidos y sirviendo como documento de consulta para los Oficiales que cursaban la Unidad Temática.

Sin embargo, al evidenciarse en el año 2006 que el texto era susceptible de modificaciones se procedió a revisar los contenidos temáticos del escrito original y se identificaron los temas que requerían de ampliación o actualización, complementándose el texto básico con apoyo en la bibliografía consultada, con el pénsum académico del Curso de Estado Mayor (Naval Staff Collage) dictado en el Naval War College y con las relatorías de la Unidad Temática “Estrategia Marítima y Políticas de Desarrollo” elaboradas por los Oficiales del Curso de Estado Mayor de la Armada Nacional.

Este trabajo de actualización fue realizado por los Capitanes de Corbeta Neil Adolfo Medina y Juan Carlos Roa, alumnos del Curso de Estado Mayor CEM ARC-2006, y fue dirigido y liderado en su elaboración durante los años 2005 y 2006 por el docente de la materia, Capitán de Navío (RA) Johnny Díaz Uribe.

El documento en mención fue utilizado como texto guía para las materias “Estrategia Marítima y Políticas de Desarrollo”, “Proceso de Decisión para la Asignación de Recursos de Seguridad y Defensa” y “Operaciones Navales”, por los Oficiales de la Armada Nacional en desarrollo del Curso de Estado Mayor CEM-ARC durante los años 2006 a 2010. En el año 2010, capitalizándose las experiencias derivadas del desarrollo de los respectivos cursos, se efectuó una nueva revisión y actualización por parte del docente de la materia “Estrategia Marítima y Políticas de Desarrollo”, Capitán de Navío (RA) Mauricio Rodríguez Ruiz, contando con la asesoría y aportes del Almirante (RA) Mauricio Soto Gómez.

Con el paso de los años se constató que el texto guía podía ser verificado nuevamente, en el propósito de brindar un producto actualizado que incluyera nuevos contenidos que apoyasen la formación integral y el desarrollo de las competencias básicas de los alumnos y que además sirviera de bibliografía especializada para la comunidad académica estudiosa del tema.

Con base en lo anterior se reorganizó el contenido del texto modificándose el orden y distribución de los capítulos para facilitar su lectura, estudio y comprensión. El trabajo evolucionó hasta convertirse en una obra centrada en la estrategia marítima, en su pasado, en su desarrollo actual y en su factible porvenir teórico y práctico. Y de ahí su título: *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Este trabajo de renovación fue ejecutado por el docente de la materia, Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres, incluyéndose, además, ensayos individuales de los actuales docentes del Departamento Armada con la finalidad de disertar sobre asuntos marítimos que requerían de un mayor contexto y actualización.

Como producto final de este proceso se logró la presente propuesta académica con la cual se pretende alcanzar tres grandes objetivos a lo largo de 9 capítulos, precisando que el orden entre ellos busca mantener una secuencia temática y, a la vez, ir de lo teórico a lo práctico.

El primer objetivo que se busca es presentar al lector las principales teorías sobre la estrategia, la influencia histórica del Poder Marítimo y los conceptos generales sobre las estrategias marítima y naval, propósito que se alcanza en los tres primeros capítulos en los cuales se cubren los siguientes temas: “De la Estrategia y sus Niveles”, “La Supremacía Marítima a través de la Historia” y los “Fundamentos de Estrategia Marítima y la Estrategia Naval”.

El segundo objetivo busca familiarizar al lector con los roles de las Armadas modernas y con la evolución del pensamiento estratégico marítimo desde el Almirante Mahan –el estratega marítimo por excelencia– hasta el Almirante chileno Martínez Busch y sus nuevas concepciones de la Oceanopolítica, temas que se desarrollan en los capítulos 4, 5 y 6, así: “Las Armadas vistas como Instrumentos de Influencia”, la “Evolución del Pensamiento Estratégico con Relación a la Estrategia Marítima y a la Guerra en el Mar” y las “Nuevas Tendencias Estratégicas”.

En el desarrollo del tercer objetivo se propone mostrar una visión más amplia y prospectiva sobre los Conceptos Generales de la Hidroestrategia, en el capítulo 7, y sobre la Caracterización de la Logística Naval Operativa, en el capítulo 8, temas que se complementan con la presentación en el capítulo final del libro de las consideraciones básicas que se deben tener en cuenta para la implementación de una estrategia marítima que contribuya eficazmente al desarrollo marítimo nacional. Se presenta así un compendio actual de tópicos, a la vez pertinente e interesante para quien se acerque con un ánimo genuino de conocer y entender sobre el océano y sus principales asuntos.

Es, en suma, un texto calificado, que incluyendo diversos y complementarios contenidos dirigidos a la comunidad marítima nacional coadyuvará a la comprensión por el lector del mar como elemento fundamental del desarrollo económico y social de nuestro país, así como de su seguridad, desarrollo sostenible y conservación; de tal forma que esté en capacidad de comprender el pasado, presente y futuro del Poder Marítimo y de colegir acerca de la mejor forma de usar y proyectar el Poder Naval del Estado, en apoyo de los intereses nacionales con relación al océano.

El espacio marítimo nacional, las costas, las regiones insulares y el territorio marítimo jurisdiccional son elementos constitutivos del Estado. Así lo establece la Constitución Nacional cuando en su artículo 101 dictamina que forman parte de Colombia, además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la isla de Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. Y que también son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva.

Son, en definitiva, partes esenciales del territorio nacional que se deben preservar y defender. El presente documento de referencia es una valiosa contribución académica para que, partiendo del discernimiento concienzudo sobre la teoría marítima, se cumpla con ese loable e impostergable propósito.

Capitán de Navío (RA) **Sergio Uribe Cáceres**
Docente-Investigador Departamento Armada
Febrero de 2016



Fragata ARC "ANTIOQUIA con el portaviones USS "Washington"
Foto Archivo Personal CN (RA) Sergio Uribe C.





1. DE LA ESTRATEGIA Y SUS NIVELES

“El arte de la guerra es el arte de usar los medios disponibles en el combate; también conocido como la conducción de la guerra (...) Mientras la táctica enseña el uso de las armas en los enfrentamientos, la estrategia enseña el uso de estos para alcanzar el objetivo de la guerra”.

Clausewitz - On War

1.1. GENERALIDADES DE LA ESTRATEGIA

Entre los teóricos de la guerra no existe consenso sobre la etimología de la palabra *estrategia*. Algunos consideran que proviene de la raíz griega que significa *jefe* o *general*, otros argumentan que significa *ardid* o *treta*. Lo que sí resulta claro, es que las armas por sí solas no ganan batallas, las ganan los hombres como Jomini (1862) afirmó: “la superioridad del armamento puede incrementar la oportunidad de ganar una guerra, pero no puede por sí misma ganar batallas” (p. 41) y Mao (1963) “(...) no vemos solo armas, sino también personas. Las armas son un factor importante en la guerra, pero no el factor decisivo; son las personas, no los objetos las que son decisivas” (p. 217). Pero entonces ¿qué hace la diferencia entre la victoria y la derrota? Indudablemente, la Estrategia.

Cabe destacar que la estrategia es “el uso de los enfrentamientos para el propósito de la guerra (...) El estratega debe diseñar el plan y su objetivo determinará las acciones necesarias para alcanzarlo (...) debe mantener el control sobre el todo” (Clausewitz: 177). Por otra parte, para Jomini la estrategia es: “el arte de hacer la guerra por encima del mapa y comprender todo el teatro de operaciones (...) La estrategia decide dónde actuar (...) la táctica decide cómo actuar y la forma de emplear las tropas” (pp. 69-71).

En resumen, se puede afirmar que la estrategia es aquella ciencia de la guerra que identifica los objetivos, esboza los planes, sincroniza la secuencia de las campañas y determina la marcha de las operaciones militares; en otras palabras, es la ciencia de los generales (Castex, 1938: 14).

Finalmente, la estrategia como la música es el arte de combinar contados factores y obtener múltiples resultados. Solo existen siete notas musicales, pero las melodías que pueden resultar de su combinación son innumerables: algunas denotan calma, otras agitación; unas armonías, otras desórdenes. El estratega, así como el músico, parte de unas reglas básicas o principios universales, y a partir de ellos y con base en su experiencia, imaginación e intuición buscará diseñar, o encontrar, el camino que lo lleve a alcanzar la victoria.

1.1.1. Elementos constitutivos de la Estrategia

Se hará referencia a la necesidad de manejar conceptualmente la estructura de los elementos que integran la estrategia **como concepto** (Sánchez, 2012: p. 49) y para ello (Ver Figura 1) se partirá de la siguiente **Ecuación Estratégica**.

Figura 1. Ecuación Estratégica

$$E = F + Me + Mo + R + EA + En$$

Dónde:

E	= Estrategia
F	= Fines
Me	= Medios
Mo	= Modos
R	= Riesgos
EA	= Estrategia del Adversario
En	= Entorno

Conceptualización Modelo DTC de la EMA¹

Fuente: Sánchez (2011:217)

La anterior ecuación estratégica hace parte de la propuesta del modelo para analizar desde una estructura conceptual, cuál podría ser la curva de rendimiento (pensamiento) estratégico de un estratega, en otras palabras, cómo podría ser su nivel de liderazgo conceptual.

En la Ecuación Estratégica, la variable Estrategia del Adversario (EA) es el componente que conduce al Análisis de la Amenaza. También tiene presente variables tales como Fines (F), Medios (Me), Modos (Mo) y Riesgos (R) (que la amenaza estaría dispuesta a correr) y que el líder conceptual debe tener en cuenta, teniendo igualmente presente el impacto del Entorno (En).

Lo primero que se tendría que definir es el concepto de amenaza; según Santos J. y Pardo C. (2010) se proponen tres definiciones:

¹ “Direccionamiento Teórico Conceptual de la Estrategia Militar Aplicada”, DTC de la EMA.

Es la confrontación de una vulnerabilidad propia con una acción enemiga, llevada a cabo por uno o varios iniciadores. Estas amenazas son consideradas en una óptica de Estrategia General, no implicando por fuerza, al menos inicialmente, una amenaza de tipo militar, bien que esta puede aparecer posteriormente al encadenarse (dinámica ascendente y descendente de la amenaza) las distintas acciones y reacciones. 2. Militarmente hablando, es la valoración de la capacidad bélica del adversario para conducir una agresión o ataque armado. 3. Una amenaza a la seguridad y defensa nacional o del Estado se considera aquella acción producida por un ente estratégico en capacidad de producir una agresión, entendida la agresión como el ataque armado o invasión por una Fuerza Armada motivada por razones ideológicas, políticas, económicas, étnicas, religiosas y otras no identificadas. Se considera un ente estratégico, un Estado, grupo de Estados u Organizaciones no Gubernamentales ONG, grupos económicos o de cualquiera otro tipo en capacidad de producir la agresión (p. 15).

Las definiciones de vulnerabilidad citadas por Santos J. y Pardo C. (2010), son rescatables en cuanto infieren en escenarios diversos que van desde el concepto básico hasta el contexto estratégico; es decir, ante las vulnerabilidades propias, el adversario se animaría a desarrollar agresiones en función de sus capacidades. Este adversario que en adelante se enunciará como amenaza, también se observará para su análisis en función de su grado de capacidad y de su grado de voluntad (p. 250).²

1.2 NIVELES GENERALES DE LA ESTRATEGIA

La Estrategia Militar está siempre orientada por una concepción política; la guerra no es sino una manifestación más de ese quehacer político. El conductor militar deberá conocer las implicaciones que esa situación acarrea para actuar en forma consecuente y soportar en todo momento los objetivos políticos últimos de la guerra, pero, al mismo tiempo deberá saber exigir la libertad de acción necesaria para cumplir la tarea que se le impone (Solís, 1997: 2).

Con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, André Beaufré³ desarrolló sus pensamientos estratégicos, colocando la *Estrategia* en el más alto nivel de la conducción política del Estado, sacándola del exclusivo ámbito militar y estableciendo una relación constante entre Política y Estrategia.

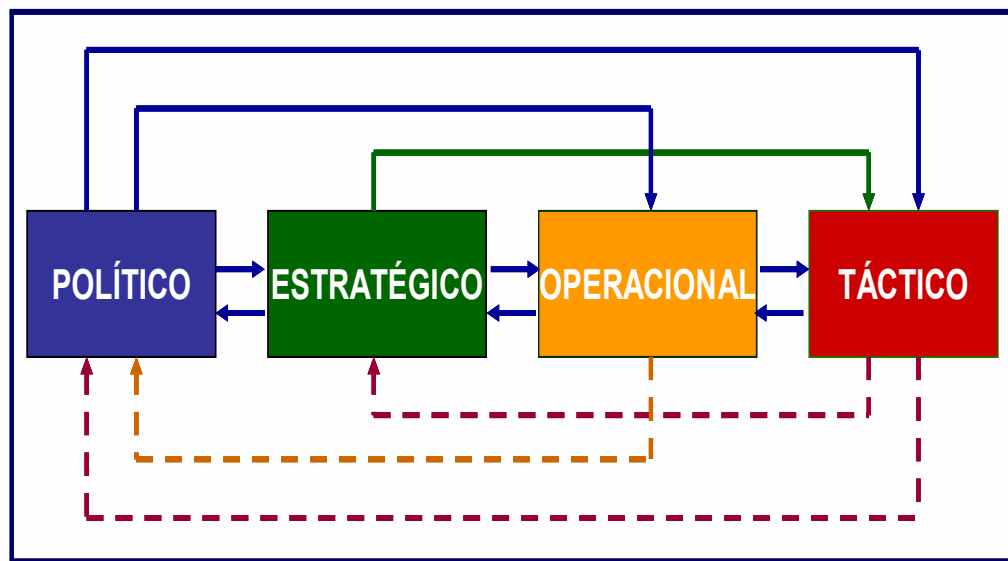
2 Vulnerable: que puede ser atacado, herido. Vulnerabilidad crítica: las vulnerabilidades que, cuando son destruidas, le impiden al enemigo el funcionamiento efectivo. Vulnerabilidad Estratégica: la susceptibilidad de reducir seriamente o cambiar en forma adversa a los elementos vitales del potencial nacional, por la aplicación de acciones que otra nación o una amenaza tenga capacidad de realizar. La vulnerabilidad estratégica puede referirse a factores políticos, geográficos, económicos, científicos, psicológicos o militares.

3 Militar francés, (Neuilly, 1902-Belgrado 1975). Escribió diversas obras de estrategia: Introducción a la Estrategia (1963), Disuasión y estrategia (1964) y Estrategia para mañana (1972).

Por ello, su concepto de Estrategia siempre estuvo referido al objetivo político y abarcando a los cuatro “Campos de Acción” más importantes: externo, interno, económico y militar. Para Beaufré, Estrategia es *“el arte de la dialéctica de las voluntades que emplean la fuerza para resolver su conflicto”*.

Para este General francés, el concepto de *Estrategia Nacional*, ubicado en el escalón superior de las decisiones del Estado, concibe los objetivos políticos capaces de originar las pretensiones externas por parte de otros Estados, ocupando al mismo tiempo el lugar más elevado del Arte de la Guerra (Ver Figura 2).

Figura 2. Importancia e Interrelaciones de cada nivel en la Dirección de la Guerra



Fuente: Michael Handel (2003: 357)

Al complementar los conceptos del General francés Beaufré, y como se muestra en la figura anterior, existe una íntima relación entre los niveles político, estratégico, operacional y táctico. La estrategia está subordinada a la política, pero esta a su vez debe adaptarse a la estrategia y no exigirle imposibles. La dificultad en esta relación radica en que normalmente el conductor político no desea entender al conductor estratégico (militar), y este último a su vez, exige que la política se supedita a las exigencias del campo de batalla, pecando muchas veces por exceso; todo lo cual se traduce en esfuerzos innecesarios y pérdida de recursos. Debido a lo anterior, es necesario que la política oriente y facilite las tareas de la estrategia, y esta paralelamente, encamine sus esfuerzos para satisfacer los objetivos de la política (Handel, 2003: 357).

Respecto a la relación entre estrategia y táctica como lo señala la cita de Clausewitz al principio de este capítulo: *mientras la táctica enseña el uso de las armas en los enfrentamientos, la estrategia enseña el uso de estos para alcanzar el objetivo de la guerra*. Esto significa que las acciones tácticas se realizan para satisfacer las necesidades

de la estrategia y no lo contrario. Así, los resultados tácticos concurrirán y apoyarán el logro de los objetivos trazados por la estrategia. Vale aclarar que tanto la una como la otra revisten idéntica importancia y se complementan entre sí. Una excelente estrategia mal ejecutada lleva al fracaso, y una excelente táctica que se realice sin el propósito de apoyar un objetivo estratégico será un gasto innecesario de energía. De allí la importancia de que se relacionen y retroalimenten permanentemente con el fin de explotar cada éxito táctico en la forma adecuada.

Pero ¿qué hay del nivel operacional? Como se aprecia en la misma *Figura 2*, este nivel se encuentra entre el estratégico y el táctico, es el enlace o puente que los une. Una guerra busca alcanzar un objetivo político, para ello el estratega establece varios objetivos estratégicos militares los cuales rara vez se alcanzarán con una sola batalla, por el contrario, cada objetivo tendrá su propio ritmo y requerirá de varias batallas o enfrentamientos y es aquí donde cobra importancia el nivel operacional. Como se aprecia en la *Imagen 1*, este nivel es el encargado de enlazar cada uno de estos objetivos estratégicos con sus respectivas batallas o enfrentamientos, lo cual logra a través de diferentes campañas y/o teatros de operaciones. Esto es, para alcanzar el objetivo político “A” (nivel político), se establecen los objetivos estratégicos militares “X”, “Y” y “Z” (nivel estratégico). Ahora, para conseguir el objetivo “X”, en el nivel operacional se diseñará una campaña propia o se establecerá un teatro de guerra específico con sus propios objetivos “X1”, “X2” y “X3”, los cuales se alcanzarán a través de combates y enfrentamientos individuales conducidos en el nivel táctico.

Imagen 1. Función del Nivel Operacional en la conducción militar



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

1.3. NIVELES DE LA CONDUCCIÓN DE LA GUERRA EN COLOMBIA

Como se aprecia en la *Figura 3*, de acuerdo con la Doctrina Militar del Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia, la conducción de la guerra se efectúa normalmente en tres escalones: *Conducción Estratégica Nacional*, *Conducción Estratégica Militar General* y *Conducción Estratégica Militar Operativa*, así:

Figura 3. Niveles de Conducción de la Guerra



Fuente: Doctrina Militar del Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia

1.3.1. Conducción Estratégica Nacional

Corresponde al nivel superior. Es la acción ejercida por el Presidente de la República para alcanzar los objetivos político-estratégicos nacionales, identificados para las diferentes hipótesis de conflicto o de guerra, mediante el empleo del Poder Nacional. Sus

medios de acción son los campos político, económico, social y militar. Aquí, la Estrategia Nacional se fusiona con la política, enunciando los Objetivos Políticos Nacionales. Su fin es mantener la paz.

Mediante el Plan de Acción Nacional, la Estrategia Nacional conduce y coordina los cursos de acción políticos en los campos de acción político, económico, militar y social, para así alcanzar los objetivos políticos a los cuales aspira un Estado, considerando primero las consecuencias de su empleo.

1.3.2. Conducción Estratégica Militar General

Se sitúa en un nivel secundario, en donde los campos de acción reciben las directivas superiores. Es la acción ejercida bajo la responsabilidad del Comandante General de las Fuerzas Militares, para alcanzar los objetivos determinados por la conducción estratégica nacional, mediante el empleo de las Fuerzas Militares, por tanto tiene carácter conjunto. Podrá presentarse de manera combinada, cuando los acuerdos internacionales así lo determinen.

A través de un adecuado Plan de Guerra, la Estrategia Militar General debe anteponerse a los acontecimientos bélicos contemplando de tal manera una respectiva hipótesis de guerra, la cual tiene relación directa con un conocimiento constante del potencial del enemigo en todos los campos del poder, especialmente en el campo militar. Su fin es ganar la guerra.

1.3.3. Conducción Estratégica Militar Operativa

Corresponde a un nivel inferior. Es la acción ejercida por el Comandante de un Teatro de Operaciones a través del Plan de Campaña, para alcanzar el objetivo estratégico militar impuesto en el correspondiente Plan de Guerra, empleando los medios asignados a ese teatro y la realización de la respectiva campaña. Como se registra en la *Figura 3*, la conducción estratégica militar operativa es la continuación de la estrategia militar general y a su vez origina la conducción táctica, en la cual se desarrollan los Planes de Operaciones correspondientes (FF.MM. de Colombia, Comando General, 1997).

1.4. TIPOS DE ESTRATEGIA

1.4.1. Directa

Se caracteriza por el empleo o amenaza del empleo de las Fuerzas Militares de un Estado como instrumentos principales para obtener el objetivo político deseado. Se aplica cuando se tiene una marcada superioridad militar sobre el contrincante y este es el medio más eficaz para conseguir el fin buscado. Con base en las posibilidades del adversario, sus centros de gravedad y el objetivo político que se desea se pueden determinar los siguientes como objetivos militares (Solís, 1997: 103):

- Destruir las fuerzas enemigas.
- Conquistar un objetivo geográfico con valor político, económico o moral.

- Capturar, en prenda, un área territorial.
- Ganar tiempo por medio de una demostración de Fuerza.

Con este tipo de estrategia se debe mantener la ofensiva y la libertad de acción en forma permanente. Así mismo, esta estrategia requiere la participación decidida de todos los campos del Poder Nacional; mientras mayor sea el valor del objetivo político, mayor debe ser el apoyo de los demás campos del Poder Nacional al Poder Militar.

1.4.2. Indirecta

El General francés André Beaufré la define como: *el arte de saber explotar al máximo, con un mínimo de fuerza y de medios militares frecuentemente reducidos, el estrecho margen de libertad de acción que evade a la disuasión nuclear o política, para alcanzar los resultados muy importantes que se le ha fijado* (Beaufré, 1978: 41).

Esto significa que las restricciones impuestas al esfuerzo militar obligan a buscar otras alternativas a través de los otros campos del Poder Nacional, pero sin dejar que las Fuerzas Militares se pierdan o salgan del escenario. Con esta maniobra se busca quebrar la voluntad de lucha del oponente por medio de acciones económicas y/o psicológicas que lo desgasten y lo hagan desistir de su empeño. Este tipo de estrategia requiere la realización de dos maniobras, una interior y otra exterior (Solís, 1997: 105).

La maniobra interior se lleva a cabo dentro del territorio enemigo y busca prolongar el conflicto, no pretende grandes victorias tácticas ni estratégicas, por el contrario, evita el combate directo, desgasta la voluntad del contrincante y pretende que se acostumbre progresivamente a hacer pequeñas concesiones. A través de esta maniobra busca alcanzar objetivos modestos y parciales pero continuos y proyecta su victoria luego de un extenso periodo de tiempo.

Por su parte, la maniobra exterior pretende obtener apoyo de terceros Estados, Organismos Internacionales y Organizaciones No Gubernamentales para su causa. A través de participación en foros, conferencias y reuniones internacionales busca ganar adeptos en la comunidad internacional, ampliar su libertad de acción para ejecutar la maniobra interior y a la vez restringir y/o paralizar al bando enemigo a través de acciones diplomáticas, económicas o bélicas de terceros participantes.

1.4.3. Ejemplos de Estrategias

La Estrategia Indirecta se vale de tres formas de resolución de conflictos: *Persuasión*, *Disuasión* y *Coerción*. Dentro de ellos, la persuasión se refiere a inducir o mover a alguien con razones a hacer algo que deseamos, en este caso a través de tres medios diferentes: diplomáticos, jurídicos y políticos. Por su parte, la disuasión, aunque también consiste en mover a alguien con razones a cambiar de dictamen o a desistir de un propósito, tiene implícito un grado mayor de presión y solo contempla el empleo de medios militares

para alcanzar su objetivo con el hecho de que estos existan y se muestre voluntad de emplearlos. Por último, la coerción es una presión directa ejercida sobre alguien para forzar su voluntad o conducta; busca reprimir e impedir. Es el máximo nivel de presión indirecta que se puede ejercer y se aplica a través de medios políticos, económicos o sicosociales.

Así, la Estrategia Directa se vale de dos formas de resolución de conflictos: *Disuasión* y *Coerción*. Las dos formas se ejercen exclusivamente a través de medios militares, y como se observó en el párrafo anterior, se diferencian tan solo en el nivel de presión ejercida, siendo la coerción el mayor de las dos. El *Cuadro 1* muestra las formas de resolución, medios y algunos ejemplos de estrategias directas e indirectas usadas.

Cuadro 1. Tipos, formas y medios de Estrategia Directa e Indirecta

MÉTODO	FORMA DE RESOLUCIÓN	MEDIOS	EJEMPLOS
Estrategia Indirecta (Interior/ Exterior)	Persuasión (Inducir)	Diplomáticos	Negociaciones directas Congresos Buenos oficios Mediación Arbitraje
		Jurídicos	Solución Jurídica Comisiones Internacionales Comisiones mixtas
		Políticos	O.N.U. O.E.A. Otros organismos internacionales
	Disuasión	Militares	Existencia y posibilidad de empleo
	Coerción (Forzar) (Impedir) (Reprimir)	Políticos Económicos Sicosociales	Iniciativa propia Prohibición del uso del espacio aéreo Embargo y boicot Congelamiento de bienes Represalias no armadas: - Expulsión de Diplomáticos - Ruptura de Relaciones Diplomáticas
Estrategia Directa	Disuasión	Militares	Existencia de amenaza de empleo de fuerza
	Coerción		Iniciativa propia Bloqueo aéreo - Bloqueo naval Represalia Armada - Acciones militares limitadas - Guerra

Métodos y Formas
Estratégicas de la
Resolución de
Conflictos
(PRESIÓN)

Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

1.5. ACTITUDES ESTRATÉGICAS FUNDAMENTALES

El presente numeral trata sobre la Ofensiva y la Defensiva en sus aspectos más generales.

Los hechos bélicos se llevan a cabo mediante una actitud ofensiva o una actitud defensiva, no hay una alternativa intermedia. Mientras la ofensiva se materializa a través del ataque, la defensiva se desarrolla con base en la defensa y la resistencia. Ambas coexisten en el campo de batalla durante el mismo espacio de tiempo, mientras un bando está atacando, el otro se está defendiendo. Inclusive, ambas pueden coexistir en el mismo bando pero durante diferente marco de tiempo. Esto quiere decir que un contrincante puede iniciar una guerra con una actitud netamente ofensiva, pero con el paso del tiempo, y debido a factores tales como errores estratégicos, debilitamiento de Fuerzas, habilidad del defensivo para retomar la iniciativa y pasar a la ofensiva, entre otros, este contrincante inicialmente ofensivo debe pasar a asumir una actitud estratégica defensiva.

La actitud estratégica constituye la postura o intención preponderante respecto al objetivo estratégico específico y a las actitudes estratégicas ofensiva y defensiva se les llama fundamentales (p. 179).

1.5.1. La Defensiva

La actitud estratégica defensiva, según Clausewitz, se refiere a esperar el ataque del enemigo, para luego sí responder ante él. Se caracteriza por su actitud de espera, por ceder la iniciativa del ataque al enemigo, y también porque solo intenta conservar. Es detener un golpe del adversario. Clausewitz sostiene:

(...) un encuentro parcial es defensivo si esperamos la acometida del enemigo; una batalla es defensiva si esperamos el ataque, o sea, la aparición del enemigo ante nuestra posición, de tal modo que se ponga al alcance de nuestro fuego; la campaña es defensiva si esperamos que el enemigo entre en nuestro teatro de guerra. En todos estos casos, el signo de esperar y de detener el golpe corresponde a la concepción general (p. 357).

Se debe aclarar que esta actitud nunca debe confundirse con una completa pasividad, ya que quien se defiende, aún está obligado a devolver los golpes del enemigo

Pero ¿por qué asumir esta actitud? El débil apela a ella para aprovechar diversas ventajas, ya que preservar es más fácil que ganar, así que si los medios en ambos bandos son similares, la defensa será más fácil que el ataque, todo el tiempo que transcurre sin ser utilizado pesa a favor del defensor. Se dice también que esta actitud es la más fuerte en la guerra debido al desgaste propio de la ofensiva y a la existencia de factores que juegan a favor del defensor, tales como:

- El terreno, ya que generalmente se combatirá dentro del terreno del defensor, o al menos en su dispositivo defensivo.

- El tiempo, ya que a menudo el ofensor tendrá líneas de comunicación más largas, cuyo mantenimiento lo desgasta.
- Las fuerzas, ya que el defensor requiere menos para conformar una defensa efectiva en contra de las de su atacante.

Finalmente, vale reforzar, como se dijo antes, que esta actitud no debe confundirse nunca con la pasividad absoluta, ya que quien se defiende debe también hacer la guerra, esto es asestar golpes ofensivos en momentos precisos, involucrando con ello actos ofensivos que son una concepción más alta de la defensa. Un rápido y vigoroso cambio hacia la ofensiva –el relámpago de la espada vengadora– es lo que constituye los más brillantes episodios de la defensa (p. 370).

Para que una defensa sea exitosa, debe además contemplar los aspectos que a continuación se describen.

- Explotar la ventaja del terreno. Disponer sus Fuerzas en la forma más conveniente, apropiándose de los terrenos altos, las fuentes de agua y los caminos interiores que garanticen su rápido abastecimiento.
- Evitar la sorpresa del ataque y a la vez buscar la sorpresa en la defensa. Esto quiere decir que el defensor debe anticiparse al paso de las tropas enemigas y emboscarlas en los sitios menos previstos y más vulnerables para el avance atacante.
- Procurar la instalación de fortificaciones y similares. El defensor debe prepararse para detener el ataque en la mejor forma, establecer sistemas de alerta temprana y defensa en profundidad que desgasten al atacante antes de que este llegue a su objetivo.
- Buscar el apoyo del pueblo y explotar las fuerzas morales del Ejército. El defensor debe comprometer a su pueblo, bajo la premisa que son sus terrenos y principios los que están en juego, en diversas formas tales como: reservas militares para su Ejército, formación de focos de resistencia, fuentes de información e inteligencia, fuentes de víveres y suministros, mensajeros, entre otros. Todo lo anterior multiplicará el valor y comprometimiento de las tropas y ejércitos defensores.

1.5.2. La Ofensiva

Constituye la antítesis de la defensiva, representa la acción, el cambio, la creación y el movimiento, y por su carácter positivo tiende a confundirse con la guerra misma. La ofensiva es la única actitud fundamental válida para alcanzar un objetivo positivo o conquistador. El empuje del ataque tiene como meta desequilibrar al enemigo, luego

continuar con la acometida y finalmente adjudicarse la decisión final o victoria, ya que el defensor con su voluntad, energías y fuerzas doblegadas estará obligado a retroceder, abandonar el objetivo y entregarlo al atacante o vencedor (Solís, 1997: 179).

De lo anterior se puede concluir que la guerra ofensiva es claramente imperativa para quien sea políticamente el agresor, o sea, para quien tenga el motivo positivo, porque él ha tomado las armas con ese objetivo.

Así mismo, se puede afirmar que las ventajas de la defensiva vistas en el numeral anterior son las desventajas de la ofensiva, y, las ventajas de la ofensiva son las desventajas de la defensa. Dentro de las principales ventajas de la ofensiva se encuentran las que en adelante se desglosan.

No obstante, lo anterior es la forma de guerra más difícil debido al desgaste implícito que conlleva, por lo que al igual que la defensiva “(...) el acto de la ofensiva consiste siempre en la guerra, y sobre todo en la estrategia, en una alternativa y una combinación continua del ataque y la defensa” (Clausewitz: 524).

Goza de iniciativa. Quien asume la ofensiva lleva en forma intrínseca los principios de objetivo, sorpresa y maniobra. Esto le permite diseñar un plan para alcanzar su objetivo y, al menos inicialmente, mantendrá la iniciativa y gozará de amplia libertad de acción.

Incrementa la moral, al menos inicialmente. El asumir esta actitud eleva la moral de las tropas y el pueblo en general. Para ello, el estratega debe convencer al pueblo y sus ejércitos de la importancia de la acción que se adelantará y las fortalezas con que se cuentan para alcanzar el objetivo impulsándolos ferviente hacia su logro.

Es convergente. Así se utilicen diversos caminos de aproximación, todas las acciones siempre conducirán a un mismo y común objetivo final. Es allí donde el estratega debe, a través de un correcto plan, dirigir todos y cada uno de los esfuerzos de la campaña.



Fragata de la Armada Colombiana ARC "ALMIRANTE PADILLA"

Foto de dominio público



2. LA SUPREMACÍA MARÍTIMA A TRAVÉS DE LA HISTORIA

Por CN (RA.) Sergio Uribe C.

“En el océano se decide el destino de las potencias mundiales”.

Almirante Alfred T. Mahan, estratega naval

Analizar de forma exhaustiva un tema desde una perspectiva histórica para lograr un discernimiento claro sobre su real incidencia en hechos pasados, permite comprender su valor y su aporte en el propósito de vislumbrar su efecto en la realidad actual así como su prospectiva a futuro.

En el siguiente texto se realizará un recorrido histórico con el propósito de ilustrar sobre cómo la supremacía marítima fue el elemento determinante que marcó el florecimiento y auge de los mayores imperios que han existido sobre la faz de la tierra.

2.1. ORIGEN Y DESARROLLO DEL CONCEPTO DE TALASOCRACIA

La marcada diferencia entre las naciones que usaron el mar como factor estratégico para sustentar el poderío del Estado sobre aquellas que basaron su fuerza en la tierra, dio origen al no muy conocido concepto de *Talasocracia*⁴. El origen etimológico de este nuevo vocablo –al igual que el de otras formas de poder como la democracia o la aristocracia– proviene de las raíces griegas *thalassa* (mar), y *kratos* (poder, gobierno). Es decir, el gobierno de una potencia marítima.

La supremacía marítima y naval de las grandes talasocracias existentes a lo largo de la historia, permite comprobar que el control del mar ha sido un factor estratégico determinante para el desarrollo y poderío de los mayores imperios que han existido sobre la faz de la tierra: el Imperio Ateniense y el *Mare Nostrum* del Imperio romano en la Edad Antigua; las grandes Ciudades-Estado marineras de la Edad Media como Venecia y Génova; los imperios portugués y español en la Edad Moderna de los grandes descubrimientos; y

⁴ Desde una perspectiva geopolítica, son aquellos pueblos, imperios o naciones en los que su fuerza e influencia dependen del control del mar, en contraposición con aquellos que basan su fortaleza en el territorio y que reciben el nombre de telurocracias.

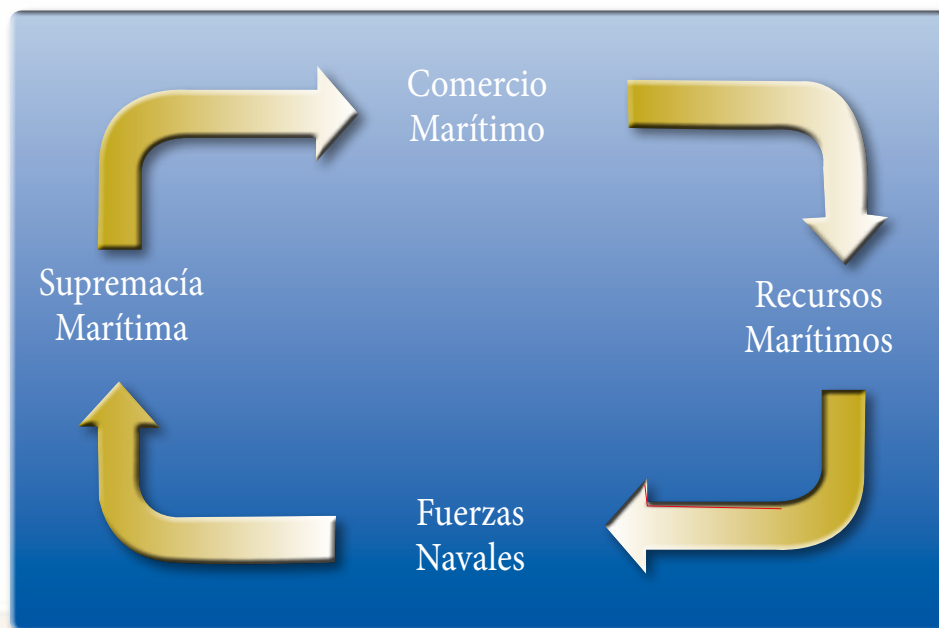
los imperios coloniales de la Edad Contemporánea como el británico y el francés, son la demostración incontrovertible de la gran influencia del mar en el surgimiento y auge de los imperios más grandes de la historia de la humanidad.

El gran estratega naval norteamericano Almirante Alfred Thayer Mahan (1890), sintetizó muy bien este concepto en su extensa obra al afirmar que “el Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado, cuando este se sustenta de forma apropiada por un correspondiente Poder Naval como elemento indispensable de la grandeza nacional”.

El mar, así como su influencia en el Ciclo Marítimo Virtuoso de una nación, según Till (2007), ha estado presente en la evolución de la humanidad desde la aparición de las primeras civilizaciones antiguas. Este ciclo de actividades presentado por este historiador y profesor inglés, está compuesto por un Poder Naval que tiene como función la de proteger y disuadir; un comercio marítimo que potencia la economía del Estado; unos recursos marítimos para su aprovechamiento y cuidado; y una supremacía marítima que permite el reinicio del ciclo marítimo con los tres anteriores componentes.

Todos ellos confluyen continuamente en el ciclo cerrado que muestra la *Figura 4*, llevando a que los Estados mantengan su comercio marítimo y exploten sus recursos, protegidos por un Poder Naval que garantiza la supremacía marítima.

Figura 4. Ciclo Marítimo Virtuoso (CMV)



Fuente: Geoffrey Till (2007)

2.2. GRANDES TALASOCRACIAS HISTÓRICAS

En la Edad Antigua

El tiempo de los grandes imperios que basaron su influencia en el mar comenzó en la Edad Antigua, época histórica cuyo inicio está marcado por el surgimiento y desarrollo de las primeras civilizaciones o civilizaciones antiguas y culminó con la caída del Imperio romano en el siglo V de nuestra era.

La primera de las grandes talasocracias históricas es conocida como la Civilización Minoica. Se desarrolló entre los años 3000 y 1400 a.C. en la isla de Creta y fue una de las primeras civilizaciones en aparecer en Europa. Gracias a su posición estratégica al oriente del mar Mediterráneo, al sureste de Grecia y al sur del mar Egeo, Creta desarrolló fuertemente su comercio al estar ubicada en el centro de la comunicación marítima entre Asia, Europa y África.

Mapa 1. Radio de influencia de la Civilización Minoica



Fuente: disponible en: <http://ocw.unican.es>

La civilización Minoica ejerció durante 1.600 años gran influencia política y cultural en el área que se muestra en el *Mapa 1*. Fundamentalmente, basó su crecimiento y poderío en la supremacía de su Poder Marítimo que supo desplegar a lo largo y ancho del mar Egeo sin adversarios que se lo contrarrestaran.

La forma de desarrollar esta influencia a través de la hegemonía marítima la conceptualiza de nuevo el Almirante Mahan (1890) en sus escritos muchos siglos después, al aseverar que la “*supremacía en el mar es parte integral de la destreza comercial y militar de una nación*”. Es decir, el control del mar como factor estratégico fundamental para el auge y poderío de un Estado.

En la misma área de influencia pero un milenio más tarde, en el siglo V a.C., surgió una de las más grandes talasocracias de la historia de la humanidad: el Imperio Ateniense. El cenit de la Grecia clásica, que representó Atenas como cuna de la democracia, se cimentó en la superioridad que esta Ciudad-Estado mantenía en todo el mar Egeo.

La supremacía marítima que como gran potencia naval ejerció Atenas después de vencer a sus poderosos enemigos persas en la Batalla Naval de Salamina, permite analizar esta confrontación desde la perspectiva del Modelo de Estrategia Militar estudiado en la materia *Naturaleza de la Guerra* de la maestría de Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra.

La Batalla Naval de Salamina

Aunque fue una batalla de medianas proporciones en cuanto al número de naves y cantidad de combatientes participantes, la batalla de Salamina es considerada por algunos autores como una de las confrontaciones bélicas más importantes en la historia de la humanidad. Argumentan estos expertos como Green (1970), que si los griegos hubieran sido derrotados en Salamina, la consiguiente conquista persa de Grecia habría acabado con el desarrollo de la civilización occidental tal y como hoy la conocemos.

El significativo combate naval tuvo lugar en el año 480 a.C. y enfrentó a una alianza de ciudades-Estado griegas encabezadas por Atenas con la gran flota naval del Imperio persa. Las acciones se desarrollaron en el mar Egeo en cercanías de la isla griega de Salamina –situada al noreste de la península del Peloponeso– durante el segundo y fallido intento de los persas por invadir Grecia; tentativa que justamente fue derrotada por los griegos al salir victoriosos de esta trascendental batalla y dar por finalizada la segunda de las Guerras Médicas.

Los objetivos políticos de los invasores persas eran extender su imperio hacia el oeste; invadir y conquistar a Atenas; establecer pleno dominio sobre Grecia y vengarse de la derrota sufrida en la batalla de Maratón solo diez años antes, con el propósito de recuperar el poder perdido en la llamada Primera Guerra Médica. A su vez, los objetivos políticos



de los griegos eran defender la autonomía de las ciudades-Estado griegas y mantener su superioridad marítima en el Mar Egeo para contener de forma definitiva las ambiciones imperialistas del rey persa Jerjes I.

El vencedor de la batalla fue el gran Almirante ateniense Temístocles quien en una brillante maniobra de engaño atrajo y acorraló la flota persa en los estrechos que rodean la isla de Salamina. Aunque mucho mayor en número, las naves persas fueron atacadas y destruidas por las Unidades de guerra griegas, más pequeñas pero con mayor capacidad de maniobra. La exitosa maniobra de Temístocles es excelente muestra de uno de los principios de la guerra de Sun Tzu, quien recomendaba a los jefes militares en su famoso libro “El Arte de la Guerra”: *“Si el enemigo está unido, divídele. Atácale donde no está preparado, has una salida donde no lo espere”*.

Los principales objetivos militares tanto de griegos como de persas eran sus respectivas flotas navales, así como el decisivo control de los canales de Salamina. Las capacidades persas eran muy superiores a las de los griegos pues estaban constituidas por más de 1.200 buques de guerra y aproximadamente 3.000 de transporte. Los griegos en cambio contaban con una flota menor pero sus reales capacidades estaban fundamentadas en un liderazgo fuerte y capaz y en un entrenamiento militar de altísimo nivel. Así mismo la mística, el compromiso de luchar hasta la victoria o la derrota definitiva, era también uno de sus principales activos.

El concepto estratégico del mayor combate naval de la antigüedad representó un cambio de la guerra en tierra, del estratega de la batalla de Maratón, Milciades, a los planes de la guerra en el mar del Almirante Temístocles. Así, después de la derrota persa se creó una alianza con varias islas del mar Egeo lo que transformó a Atenas en un verdadero imperio naval que le permitió conformar un Poder Marítimo prácticamente incontrastable en la región.

Los resultados de la batalla de Salamina fueron el punto de inflexión en las Guerras Médicas pues desapareció para los griegos la amenaza de invasión persa y permitió pasar a la contraofensiva a la alianza griega. El duro golpe al prestigio y moral persas propinado en Salamina dio un giro decisivo al balance estratégico de Fuerzas que culminó con la victoria final ateniense y la casi total extinción del poder persa en el mar Egeo.

Tras la decadencia del Poder Marítimo del Imperio Ateniense surgió el *Mare Nostrum* romano, como fue llamado el mar Mediterráneo por más de 600 años (entre los siglos I a.C. y V d.C.). Conocido también como el “lago romano” por la total ausencia de un rival marítimo y por la seguridad que brindaba la flota naval del imperio, se convirtió rápidamente en la principal vía de transporte entre las posesiones romanas del sur de Europa, el norte de África y el occidente de Asia, así como la gran arteria del tráfico comercial del imperio. Aunque el Imperio romano fue esencialmente de base territorial, la importancia del control del mar Mediterráneo fue decisiva para el desarrollo y auge de la talasocracia romana.

En la Edad Media

Las poderosas e influyentes ciudades-Estado marineras como Venecia y Génova o la Liga Hanseática se convirtieron en las grandes talasocracias de la Edad Media. Durante los siglos V y XV de la era cristiana estas singulares organizaciones políticas marcaron el rumbo del poder y la economía europeos, dominando a sus anchas el mar Mediterráneo al sur y el mar Báltico al norte merced a su impresionante Poderío Marítimo.

El conocido historiador naval y geoestratega inglés Julian Corbett teorizó en sus principales obras sobre el objeto de la guerra naval afirmando que este debería ser siempre, directa o indirectamente, obtener el dominio del mar o evitar que el enemigo pueda lograrlo. Este dominio fue sin duda el que tuvieron durante siglos las talasocracias europeas para mantener su supremacía marítima y controlar el poder político y el comercio de la Europa del medioevo.

Las Serenísimas Repúblicas de Venecia y Génova fueron durante casi un milenio las principales potencias económicas de su época. Venecia fue el mayor centro comercial de Europa durante la Edad Media gracias a sus poderosas flotas mercante y naval. La república de Génova, por su parte, se sostuvo en su gran vocación marítima y comercial para alcanzar el control del Mediterráneo y del mar Negro entre los siglos XI y XVIII.

La teoría y práctica del Poder Marítimo como doctrina enseña a través de una fórmula conceptual los componentes que potencian la supremacía marítima de un Estado (*Ver Figura 5*).

Figura 5. El Poder Marítimo y sus Elementos



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra (2010)

Solís (1997) sostiene que, el Poder Marítimo (PM) de una nación es la capacidad que tiene el Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger los intereses marítimos del país tanto en tiempo de paz como en guerra. Está compuesto por los Intereses Marítimos (IM) que esta posee y explota, y por un Poder Naval (PN) que protege esos intereses. Para que ese Poder Marítimo sea efectivo y beneficioso sus elementos deben estar dinamizados por la Conciencia Marítima de la nación, como se puede apreciar en la *Figura 5*.

El Poder Naval, a su vez, se compone de la Fuerza (los buques de guerra) y de la posición que estos tengan en el espacio marítimo bajo su responsabilidad. Su agente dinamizador es la Voluntad Estratégica que debe tener la alta dirigencia política del Estado para utilizarlo cuando sea requerido. Sin lugar a dudas, las poderosas talasocracias de la Edad Media hicieron uso de ese Poder Marítimo para garantizar la supremacía en el mar que ejercieron durante siglos.

En la Edad Moderna

El tercero de los periódicos históricos en los que tradicionalmente se divide la historia del mundo occidental⁵ transcurrió entre los siglos XV y XVIII y se caracterizó por una evolución del pensamiento y de la cultura en la mayoría de los campos del conocimiento y el arte, en franca contraposición con la nefasta era del “oscurantismo” que definió a la Edad Media.

Durante esa extraordinaria época de descubrimientos, creatividad y genialidad florecieron dos de los imperios marítimos más grandes de la historia de la humanidad: el Imperio portugués y el Imperio español. La talasocracia, pues, en su máximo grado de expresión.

En la llamada “era de los descubrimientos” el Imperio portugués se convirtió en una de las más poderosas potencias de la época con colonias y posesiones en África, América del Sur, la India y Oceanía. Excelsos navegantes portugueses como Bartolomé Díaz y Vasco de Gama o el gigante marino Fernando de Magallanes abrieron las rutas hacia nuevos mundos y descubrieron tierras y riquezas que sostuvieron a Europa durante por lo menos tres siglos.

El dominio de las líneas de comunicaciones marítimas por parte de los grandes navegantes portugueses le garantizó al imperio la supremacía en el mar desde Europa hasta Asia durante los siglos XV, XVI y XVII, ejerciendo un poder e influencia que lo cataloga como una de las más grandes talasocracias históricas.

5 Esta división de la historia fue instituida por el profesor alemán Cristóbal Cellarius en su obra *Historia Antigua*.

El segundo imperio que marcó la Edad Moderna fue el gigantesco Imperio español. El primer imperio global de la historia con posesiones en los cinco continentes, alcanzó en su momento de máxima expansión los 20 millones de kilómetros cuadrados de extensión gracias a la pericia y la audacia de sus corajudos hombres de mar. El Poder Marítimo español sostenido por un formidable y casi invencible Poder Naval reinó con muy poca oposición en los mares del mundo, llevando el idioma español y la religión católica a lugares tan disímiles como América, Japón o Filipinas.

Encabezados por el gran Almirante y descubridor Cristóbal Colón, los insignes navegantes españoles le dieron forma a un nuevo mundo. Marinos ilustres como Juan Sebastián Elcano, los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, Alonso de Ojeda, Vasco Núñez de Balboa y Rodrigo de Bastidas navegaron, descubrieron y nombraron tierras y mares a lo largo y ancho del globo terráqueo. El dominio y el control del mar ejercido por las flotas mercante y naval españolas fueron durante trescientos años el soporte y el sustento del magnífico Imperio español.

En la Edad Contemporánea

La Revolución Francesa de 1789 define el inicio de este periodo histórico que aún no termina y mantiene su acontecer hasta la época actual. Desde finales del siglo XVIII hasta mediados del siglo XX el imperio más extenso de toda la historia (alcanzó a tener 458 millones de personas –la cuarta parte de la población mundial– y aproximadamente 33'700.000 km² de superficie) dominó la tierra basando su poderío en la indisputable supremacía marítima que ejerció en los mares del mundo la muy profesional, organizada y disciplinada marina inglesa⁶.

La hegemonía desplegada por el Imperio británico fue la puesta en práctica del pensamiento del diplomático y pensador inglés Sir James Cable, quien sostenía que “*el uso o amenaza de uso del Poder Naval limitado, no entendido como acto de guerra, aseguraba ventajas y evitaba pérdidas a la nación que lo sabía utilizar*” (Cable, 1977: 37). El control del mar que ejerció el Poder Naval inglés permitió la propagación del idioma, el comercio y el dominio británicos alrededor del mundo. Su hegemonía imperial contribuyó al auge del Reino Unido y a la influencia de sus intereses en el escenario mundial.

La *Commonwealth of Nations* es un vestigio del Imperio británico que agrupa hoy a 53 países que tuvieron lazos con el Reino Unido, sin que esto suponga algún tipo de acatamiento a la corona británica. Así mismo, como legado de una de las más extensas talasocracias de la historia, grandes potencias mundiales como Estados Unidos, India, Canadá o Nueva Zelanda son sobresalientes herederas del Imperio británico.

⁶ El Almirante Mahan fue un profundo estudioso de cómo el imperio británico llegó a dominar grandes espacios marítimos y terrestres desde Canadá hasta los Estados Unidos pasando por las Antillas, Australia, el sur de África y la India, basado en una ofensiva comercial en ultramar y el respaldo de la Marina inglesa.

Habiendo elaborado el anterior recorrido histórico con el propósito de comprobar de qué forma el mar ha sido un factor estratégico determinante para el auge y el desarrollo de los mayores imperios que han existido sobre la faz de la tierra, podría decirse que es relativamente fácil concluir sobre la importancia que este tiene para alcanzar los intereses vitales de una nación. Sin embargo, no es así.

Los ejemplos presentados que explican, que evidencian y que soportan la preponderancia del mar como factor estratégico para el éxito de las políticas y la consecución de los intereses nacionales de un Estado no siempre son conocidos o comprendidos. Y mucho menos el concepto de talasocracia –y sus positivos efectos tangibles– es puesto hoy en práctica por la mayoría de los líderes políticos de las naciones modernas. Colombia, a falta de una mejor visión, figura de primero entre ellos.

En consecuencia, se puede afirmar que el problema reside en el desconocimiento, tanto de la alta dirigencia política y económica como del pueblo en general, sobre los asuntos del mar. La notoria ausencia de una cultura marítima nacional y por lo tanto de una conciencia marítima fuerte y dinamizadora son evidentes en la casi totalidad de los Estados modernos que viven de espaldas al mar.

No obstante, otros Estados que no por casualidad son los más desarrollados, sí conocen, aprecian y explotan sus intereses y sus recursos marítimos. A manera de ejemplo, los Estados Unidos –la talasocracia más grande de la historia en términos de Poderío Naval– tienen muy bien diseñada una estrategia marítima que potencia su estatus como supremo hegemon universal. A este respecto afirma el Almirante Michael G. Mullen, Jefe de Operaciones Navales (2005-2007) de la marina norteamericana:

El complejo medio ambiente estratégico del siglo XXI demanda una gran integración de fuerzas, organizaciones y procesos y una estrecha sincronización en las acciones. Claramente vivimos en la cúspide de una nueva era, una era dominada por la incertidumbre, el cambio y la guerra irrestricta. La manera en que desarrollemos nuevas habilidades, en que profundicemos las alianzas y ampliemos la visión del Poderío Marítimo redundará decisivamente en nuestra capacidad para reducir la incertidumbre y enfrentarnos al cambio⁷.

Unas breves estadísticas confirman el real compromiso de los gobernantes y jefes militares estadounidenses para asegurar su dominio irrestricto de las aguas bajo su control y responsabilidad: la Marina de los Estados Unidos es más grande en términos del tonelaje de su flota naval que las siguientes trece marinas combinadas; posee la mayor flota de portaaviones del mundo con diez en servicio, uno en construcción y dos en reserva; tiene 317.000 hombres en servicio activo y más de 100.000 en la reserva; y opera en sus Comandos alrededor del mundo 288 buques y más de 3.700 aeronaves. Nunca un Imperio, un Estado o una alianza de naciones tuvieron tanto Poder Marítimo y Naval para controlar los océanos y mares del mundo.

7 Tomado del preámbulo de la Estrategia Marítima de los Estados Unidos para el siglo XXI.

2.3. EL MAR COMO FACTOR DETERMINANTE PARA EL DESARROLLO DE UNA NACIÓN Y DE SU PODERÍO MILITAR

La real injerencia que tiene el mar sobre el desarrollo de una nación está determinada por la adecuada formulación y la subsecuente aplicación eficaz de una estrategia marítima nacional, dado que el entorno geográfico que le da el mar a un Estado tiene significativa influencia en las decisiones políticas de este (Duvauchelle, 1996).

La implementación adecuada y oportuna de una sustentada estrategia marítima en la consecución de los intereses nacionales de cualquier Estado moderno, es considerada por los pensadores estratégicos marítimos contemporáneos como fundamental para el éxito de un proyecto nacional y de las políticas internas y externas de un Estado del siglo XXI. De este modo, la nación que aspire a cambiar el estatus que ocupa en el sistema internacional deberá optimizar –de manera gradual y sistemática, pero consistente– la relación con su entorno oceánico. Pues como se pretendió aquí demostrar, sin un cabal aprovechamiento del mar, de sus recursos y de sus posibilidades ningún país podría lograr –al menos– un nivel de Potencia Regional, según la definición de Buzan & Weaver (2003: 37) en su obra sobre las regiones y las potencias. (Mucho menos pretender alcanzar la condición de gran potencia o de superpotencia).

Es factible afirmar, entonces, que el incremento de los niveles de influencia así como de la jerarquía internacional de cualquier nación, dependerán del vínculo que esta tenga con el mar. Es decir, que entre mayor sea esa relación, mayor será su categoría. Y que nunca un Estado alcanzará niveles significativos de ascendencia entre las demás naciones sin el valioso aporte que le da el mar a quienes sí saben aprovecharlo.

Se concluye, finalmente, que así como la estrategia se considera el ingrediente esencial para hacer que la guerra sea políticamente efectiva o moralmente sostenible Betts (2000), una muy bien estructurada estrategia marítima permitirá tomar todas las medidas que se consideren necesarias para potenciar el nivel de influencia, defender la soberanía, salvaguardar la vida en el mar y proteger los recursos naturales de una nación moderna. Las continuas amenazas sufridas por diferentes países a su soberanía –entre ellos principalmente Colombia– así lo demuestran.





Buque de la Armada colombiana ARC "7 DE AGOSTO" en la Operación "Atalanta 2015", en el Océano Índico

Foto Armada Nacional de Colombia



3. FUNDAMENTOS DE ESTRATEGIA MARÍTIMA Y ESTRATEGIA NAVAL

“El Poder Marítimo es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la Fuerza contra sus oponentes”.

Contralmirante Richard Hill - Estrategia Marítima para Potencias Medianas

3.1 DEFINICIÓN DE ESTRATEGIA MARÍTIMA

La Estrategia Marítima es parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica.

Figura 6. Estrategia Marítima



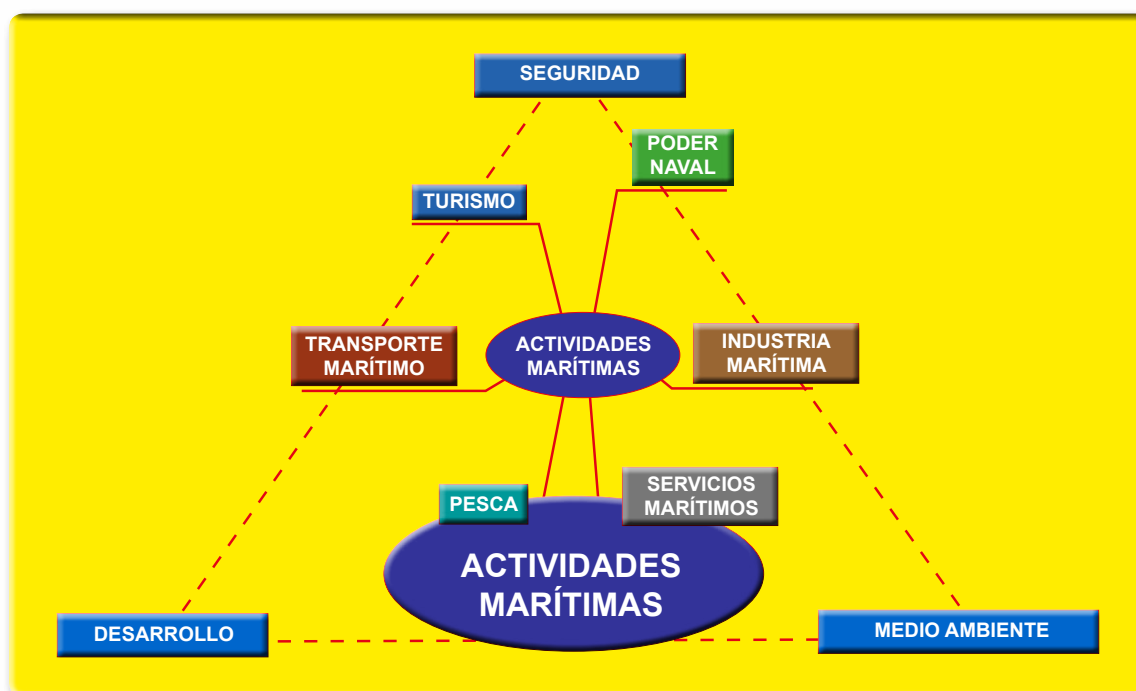
Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

Dentro de ese complejo panorama de la guerra moderna, la Estrategia Marítima tiene una relevancia especial, no solo por ser la razón de los hombres de mar, sino por las características especiales que reviste la guerra en el mar, en la que tanto los objetivos que se persiguen, como el escenario y la conducción de las operaciones difieren sustancialmente de lo que se realiza en tierra o en el aire (Solís, 1985: 2).

3.2. PODER MARÍTIMO

Es la capacidad del Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger sus intereses marítimos tanto en la paz como en la guerra, a pesar de los antagonismos que se presenten, y está constituido por la voluntad del Estado y por todos los medios a flote y en tierra, para la seguridad y el aprovechamiento del mar y sus recursos (Solís 1993: 471).

Figura 7. El Poder Marítimo colombiano



Fuente: Dirección General Marítima – DIMAR (2006)

Derivado de la *Figura 7*, se pueden definir los siguientes medios que tienen directa relación con la seguridad y aprovechamiento sostenible del mar y sus recursos en pro del desarrollo nacional:

- Armada.
- Marina Mercante.
- Flota Mercante.
- Flota Pesquera.
- Puertos y sus instalaciones.
- Astilleros.
- Personal con capacidad científica y técnica relacionada con el mar y sus recursos.
- Centros de formación y capacitación de personal para actividades relacionadas con el mar.
- Centros de investigación científica marina.
- Autoridades marítimas.
- Agencias navieras.
- Instalaciones, buques y aviones para protección y vigilancia del medio ambiente marítimo, fábricas de armas y equipos navales y marítimos, entre otros.

3.3 ELEMENTOS DEL PODER MARÍTIMO

Como se registra en la *Figura 8*, el Poder Marítimo (PM) está integrado por dos (2) elementos de distinta naturaleza que son los *Intereses Marítimos* (IM) que le otorgan la sustancia, y el *Poder Naval* (PN) que los defiende. El efecto complementario y multiplicador entre los Intereses Marítimos y el Poder Naval lo constituye la *Conciencia Marítima*. Sería ilógico considerar el Poder Marítimo solamente en términos de buques de guerra. Lo que le da vida al Poder Marítimo son los Intereses Marítimos.

Figura 8. Elementos del Poder Marítimo



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra (2010)

El conjunto Poder Naval e Intereses Marítimos otorgan al Poder Marítimo su real dimensión política, económica, social y estratégica. Para hacer realidad sus efectos, los dos se apoyan y complementan. Su equilibrio armónico constituye una de las tareas prioritarias del Estadista, sobre todo en países de condición geográfica insular, situación que les genera un alto grado de dependencia de sus Líneas de Comunicaciones Marítimas - LL.CC.MM. tanto en paz como en guerra (p. 495).

3.3.1. Intereses Marítimos

- Son los bienes y atributos del mar que un Estado considera útil y conveniente aprovechar y proteger, siendo determinados por las altas autoridades del Estado para usufructuar las ventajas y los recursos que le brindan los océanos, las aguas jurisdiccionales, el lecho y el subsuelo marino. Generalmente, estos intereses son los que en adelante se describen.
- Seguridad de los espacios marítimos y de los derechos del Estado en el mar, los cuales básicamente son: la soberanía sobre las “Aguas Interiores” y el “Mar Territorial”, las medidas de fiscalización y control sobre la “Zona Contigua”, el económico para aprovechar racionalmente todos los recursos de la “Zona Económica Exclusiva” y de la “Plataforma Continental”, y la libertad de navegación, de pesca y de explotación de la Alta Mar; de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982; la *Ley 10 del 25 de Julio de 1978* por medio de la cual se dictan normas sobre Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, y se dictan otras disposiciones; y el *Decreto 1436 del 13 de junio de 1984* por medio del cual se reglamenta parcialmente el *Artículo noveno* de la *Ley 10 de 1978* estableciendo las Líneas de Base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva de la nación. Los términos se definen más adelante al describir los límites legales de los Océanos y el Espacio Aéreo.
- Empleo seguro de las Líneas de Comunicaciones Marítimas LL.CC.MM.
- Aprovechamiento de los recursos naturales de las aguas, el lecho y el subsuelo marino.
- Aprovechamiento de sus litorales para la construcción y operación de la infraestructura a fin de emplear el mar y disfrutarlo como medio de recreación.
- Seguridad de la vida humana en el mar.
- Conservación del medio ambiente marino.
- Proyección del Estado en la comunidad internacional.

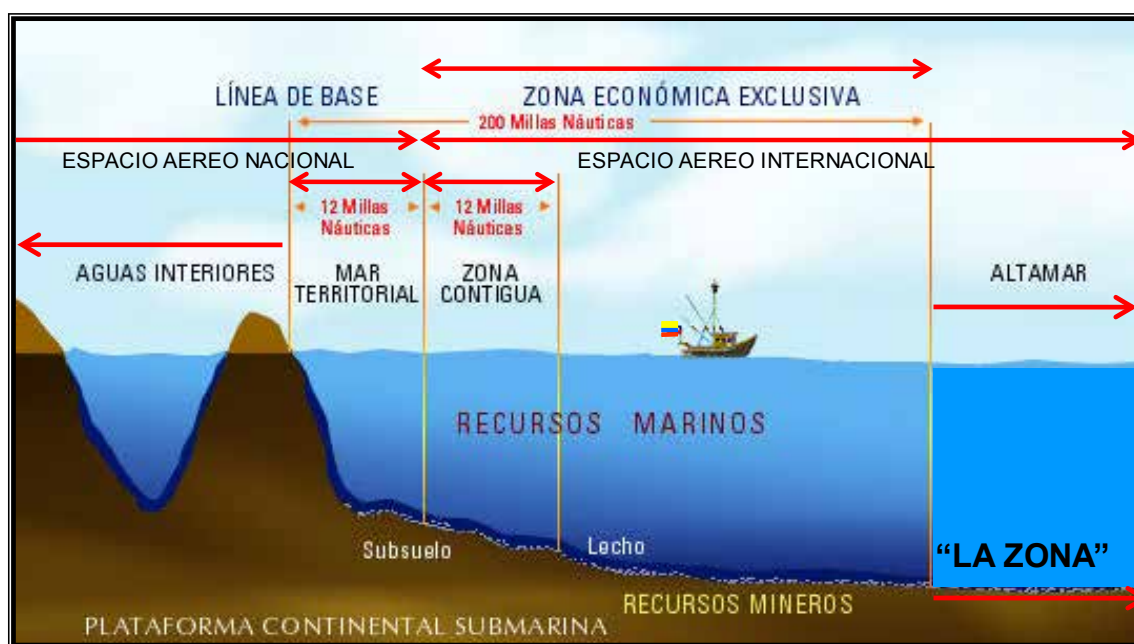
3.3.1.1. Intereses Marítimos en Colombia

La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) 2014, registra como Intereses Marítimos Nacionales (CCO, 2014: 13):

- Salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
- Establecer un ordenamiento marino-costero.
- Preservar el ambiente marino-costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional.
- Fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar.
- Desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país.

3.3.1.2. Límites Legales de los Océanos y el Espacio Aéreo

Imagen 2. Límites legales del Océano y el Espacio Aéreo



Fuente: disponible en <http://www.circulonaval.com>

➤ Líneas de Base Rectas

En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

En los casos en que, por la existencia de un delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, las líneas de base recta seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado ribereño de conformidad con la Convención Sobre el Derecho del Mar (Camargo, 1984: 113).

Como regla general, las líneas de base rectas no se trazarán desde o hacia elevaciones de bajamar⁸, a menos que se haya construido en ellas un faro o una instalación similar que permanezca siempre sobre el nivel del mar.

El Estado colombiano, mediante el *Decreto 1436 del 13 de Junio de 1984* reglamenta parcialmente el *Artículo noveno* de la *Ley 10 de 1978*, estableciendo las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial y la zona económica exclusiva de la nación (Disponible en <http://www.uniandes.edu.co/doc/>).

➤ Aguas Interiores

Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial en dirección a tierra, forman parte de las aguas interiores del Estado (Camargo, 1984: 114).

Los lagos, los ríos, algunas bahías, los puertos, algunos canales y las lagunas son ejemplos de aguas interiores. Desde el punto de vista del Derecho Internacional, las aguas interiores tienen el mismo carácter legal que la tierra. No hay derecho de paso inocente en aguas interiores y, a menos que estén en dificultad grave, los buques y aeronaves no pueden ingresar o sobrevolar aguas interiores sin el permiso del Estado ribereño (Armada de Estados Unidos, 2007: 1-9).

➤ Mar Territorial

Como Camargo (1984) conceptúa, todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con la Convención sobre el Derecho del Mar. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar (Ley 10 del 25 de Julio de 1978)⁹.

De acuerdo con el *Artículo 17* de la Convención sobre el Derecho del Mar, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. El paso inocente no incluye el derecho de sobrevuelo sobre el mar territorial.

8 Una elevación en bajamar es una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel de esta en la bajamar, pero queda sumergida durante la pleamar.

9 Mediante esta Ley en su Artículo 1, establece que “el mar territorial de la nación colombiana sobre el cual ejerce plena soberanía, se extiende, más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores, hasta una anchura de 12 millas náuticas o de 22 kilómetros 224 metros. La soberanía nacional se extiende igualmente al espacio situado sobre el mar territorial, sí como al lecho y al subsuelo de este mar.

➤ Paso Inocente

El *Artículo 18* de la Convención sobre el Derecho del Mar, registra que se entiende por paso inocente el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de a) atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o b) dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

Con sujeción a esta convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de paso inocente a través del mar territorial.

El *Artículo 19* de la Convención sobre el Derecho del Mar, registra las siguientes actividades que llevan a considerar que el paso de un buque extranjero es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si ese buque realiza en el mar territorial:

- Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o de cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
- Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.
- Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño.
- Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad del Estado ribereño.
- El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves.
- El lanzamiento, recepción o embarque de dispositivos militares.
- El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño.
- Cualquier acto de contaminación intencional y grave, contrario a la Convención.
- Cualesquiera actividades de pesca.
- La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.
- Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño.
- Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

➤ Zona Contigua

En la zona contigua al mar territorial, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

- Prevenir infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.
- Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

De acuerdo con el *Artículo 33* de la Convención sobre el Derecho del Mar, la zona contigua no podrá extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

➤ Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Según lo registrado en los *Artículos 55 y 57* de la Convención sobre el Derecho del Mar, la ZEE un área situada más allá del mar territorial y adyacente a este, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte, por lo que los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. La ZEE, no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

● *Derechos, Jurisdicción y Deberes del Estado Ribereño en la ZEE*

En el *Artículo 56* de la mencionada Convención, se establece que en la ZEE el Estado ribereño tiene: derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, el lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.

Igualmente, jurisdicción, con arreglo a las disposiciones pertinentes de esta Convención, respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino.

En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, el Estado ribereño tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar¹⁰.

¹⁰ En la parte VI de la Convención sobre el Derecho del Mar relacionada con Plataforma Continental, se registran aspectos relacionados con el ejercicio de los derechos respecto al lecho del mar y su subsuelo.

- Derechos y Deberes de Otros Estados en la ZEE

Respecto a lo establecido en el *Artículo 58* de la Convención, en la ZEE, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de la Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el concepto de alta mar (definido en los *Artículos 86 y 87*), y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves, cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

En el ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus deberes en la ZEE en virtud de la Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta parte.

- Aguas Internacionales

Por cuestiones operativas, las aguas internacionales incluyen todas las regiones oceánicas que *no* están sujetas a la soberanía territorial de ningún Estado. Todas las aguas existentes desde el borde exterior del mar territorial y en dirección al mar son aguas internacionales en las cuales la comunidad internacional goza de las libertades de navegación y sobrevuelo de la alta mar. Las aguas internacionales incluyen las zonas contiguas, las zonas económicas exclusivas y la alta mar (Armada de Estados Unidos, 2007: 1-11)

- Alta Mar

La Alta Mar incluye todas las partes del océano desde el borde exterior de la zona económica exclusiva hacia el mar. De acuerdo con el *Artículo 86* de la Convención sobre el Derecho del Mar, el concepto de Alta Mar excluye a la ZEE, al mar territorial y a las aguas interiores de un Estado.

- Libertad de la Alta Mar

El *Artículo 87* de la Convención sobre el Derecho del Mar, registra que la Alta Mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad en Alta Mar se ejercerá en las condiciones fijadas por la Convención y por las otras normas de Derecho Internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- La libertad de navegación
- La libertad de sobrevuelo
- La libertad de tender cables y tuberías submarinos, con sujeción a las disposiciones

- establecidas en la Convención en la parte VI Plataforma Continental.
- La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones establecidas en la Convención en la parte VI Plataforma Continental.
 - La libertad de pesca, con sujeción a las condiciones establecidas en la Convención en la parte VII Alta Mar, Sección 2 Conservación y Administración de los Recursos Vivos en la Alta Mar.
 - La libertad de investigación científica, con sujeción a las disposiciones establecidas en la Convención, en las partes VI Plataforma Continental y XIII Investigación Científica Marina.

La libertad de la alta mar no implica limitación alguna de las libertades de que gozan todos los Estados en la ZEE, descritos más adelante en el aspecto correspondiente a *Derechos y deberes de otros Estados en la ZEE*.

➤ Plataforma Continental

De acuerdo con el *Artículo 76* de la Convención sobre el Derecho del Mar, la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la emersión continental. No comprende el fondo oceánico profundo con sus crestas oceánicas ni su subsuelo.

Cuando el margen continental se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, el borde exterior de la plataforma continental no podrá extenderse más allá de las 350 millas marinas desde la línea de base del mar territorial, o bien de las 100 millas marinas desde la isobata de 2.500 metros, que es una línea que une profundidades de 2.500 metros, sea cual fuere mayor.

● Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental

Resumiendo lo registrado en los *Artículos 77, 78 y 79* de la Convención sobre el Derecho del Mar, aunque el Estado ribereño ejerza los derechos soberanos y exclusivos sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales, la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni la del espacio aéreo situado

sobre tales aguas *no* es afectada. Además, todos los Estados tienen el derecho a tender cables y tuberías submarinos en la plataforma continental y, el ejercicio de los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no deberá afectar la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en la Convención.

Los recursos naturales mencionados en esta parte son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o solo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

➤ La Zona

Por “zona” se entiende los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional (Camargo, 1984: 112). Los recursos de la zona son patrimonio común de la humanidad. Esta no estará sujeta a apropiación, por cualquier medio que fuere, por parte de Estados o personas, naturales o jurídicas, y ningún Estado podrá reclamar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna de ella (p. 87).

3.3.1.3. Territorio Marítimo colombiano

La Constitución Política de Colombia en su Capítulo IV - Del Territorio, establece en su *Artículo 101*: los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación.

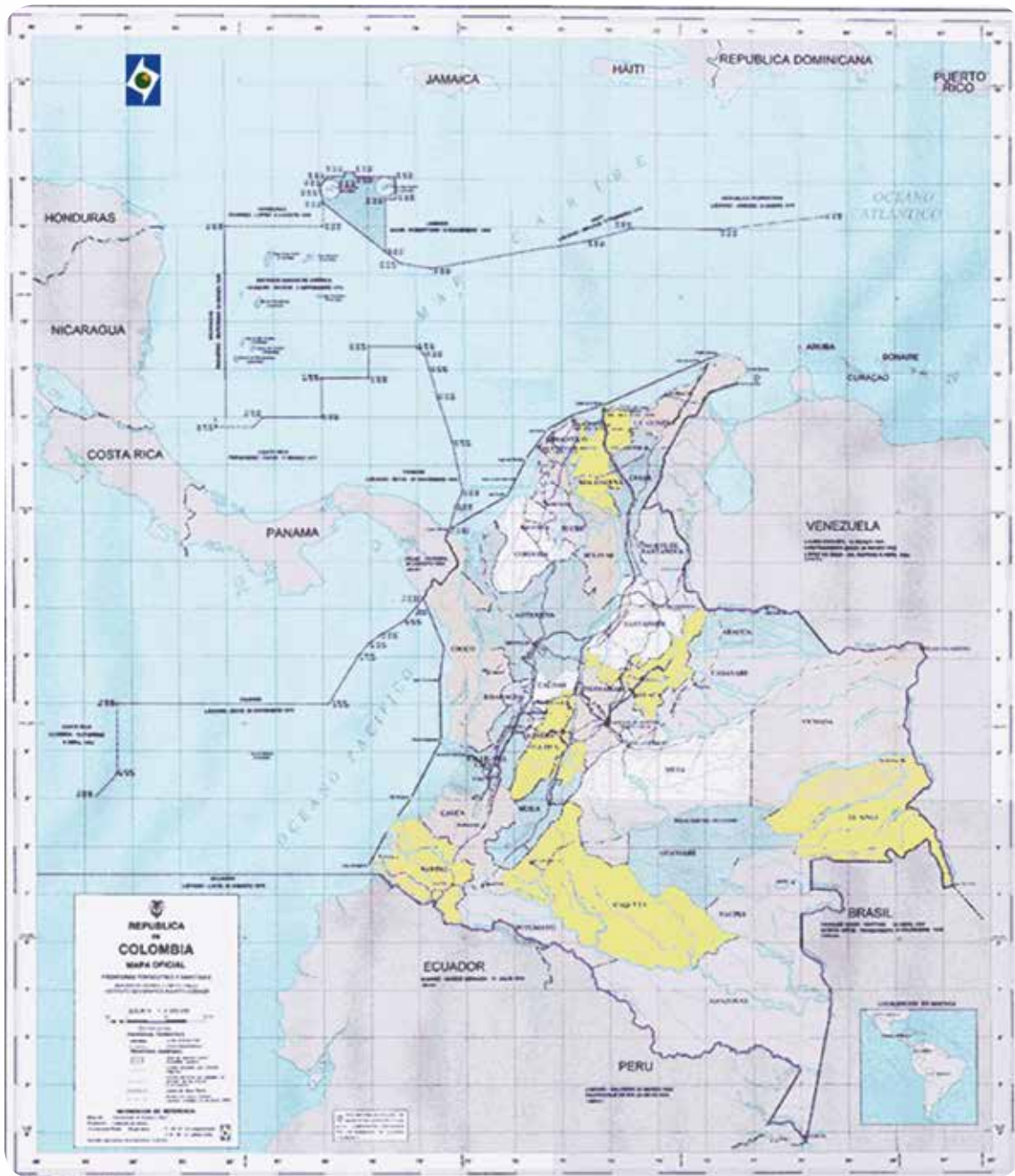
Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, solo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República.

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

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

El *Mapa 2* detalla el Mapa Oficial de la República de Colombia (Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC, 2012).

Mapa 2. Mapa Oficial de la República de Colombia

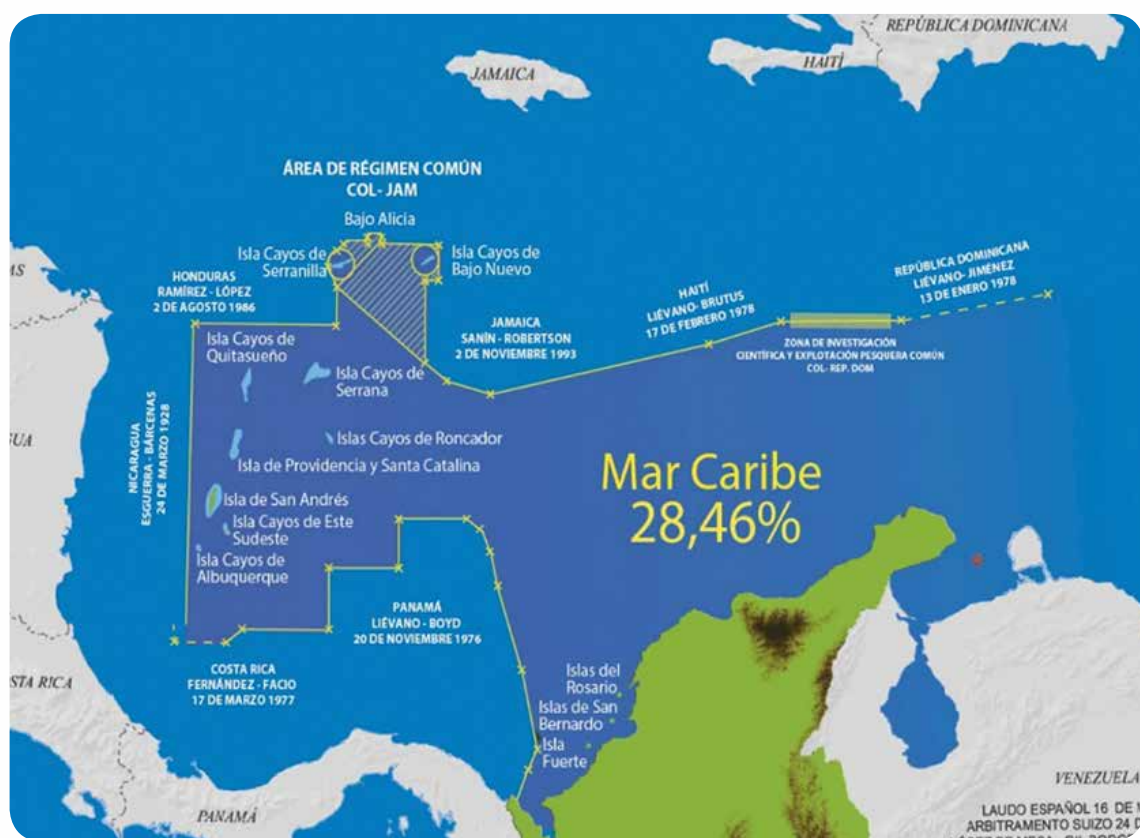


Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC (2012)

El territorio nacional colombiano tiene una extensión total de 2'070.408 km² de los cuales 928.660 km² (44,86%) corresponden a territorio marítimo. El mar Caribe representa un 28,46% de esa extensión (ver *Mapa 3*) y el océano Pacífico el 16,40% restante (ver *Mapa 4*). A su vez, la línea de costa se extiende por 3.189 kilómetros (1.600 km en el Caribe y 1.589 km en el Pacífico). La población costera de Colombia alcanza aproximadamente 4,5 millones de habitantes que viven en 12 departamentos y 47 municipios costeros.

Los límites marítimos de Colombia en el mar Caribe son ocho: Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela (por definir). Y en el Pacífico limita con tres países: Panamá, Costa Rica y Ecuador.

Mapa 3. Extensión marítima de Colombia en el mar Caribe



Fuente: Comisión Colombiana del Océano (2015)

Mapa 4. Extensión marítima de Colombia en el océano Pacífico



Fuente: Comisión Colombiana del Océano (2015)

3.3.2. Conciencia Marítima

Constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar y de sus proximidades, tanto sobre su real naturaleza como de sus posibilidades políticas, económicas, sociales y militares. Cuando la geografía lo permite, la conciencia marítima facilita la labor de orientar al país hacia un destino oceánico y convertirlo en una potencia marítima próspera y poderosa (Terzago, 2005: 8).

3.3.3. Poder Naval y sus Componentes

En el contexto del Poder Marítimo, el Poder Naval es el componente militar responsable de la protección de los Intereses Marítimos.

La Constitución Política de Colombia en su Capítulo VII - De la Fuerza Pública, indica en el Artículo 216: la Fuerza Pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.

Y en el *Artículo 217* establece que: la Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional.

La importancia de la norma anterior la evidencia Ken Booth en su texto *“Las Armadas y la Política Exterior”* al registrar: *“Los buques de guerra son siempre muy costosos: pero siempre hay muchas circunstancias, pequeñas y grandes, en las cuales el costo de no tenerlos será todavía mayor”*, o como se interpreta en el prólogo del texto mencionado: *“Es caro crear y mantener una Armada, pero el no tenerla cuando se la necesita puede resultar mucho más caro”* (Booth, 1980: 10, 355).

Como se registró en la *Figura 8*, **la Fuerza y la Posición Estratégica son los ingredientes del Poder Naval**. Estos dos elementos de naturaleza disímil, el primero estratégico y el otro geográfico, necesitan ser unidos y puestos en acción por la **Voluntad Estratégica**. Ella anima y hace gravitar el Poder Naval tanto en tiempo de paz como en conflicto. En otro aspecto no menos importante, la Posición Estratégica involucra, en forma implícita, a las comunicaciones marítimas cuyo control es uno de los objetos preferentes de la Estrategia Marítima y en muchas oportunidades el principal (Solís, 1993: 495).

3.3.3.1. La Fuerza

La Fuerza la componen las Unidades de Superficie, Submarinas, Aéreas y de Desembarco Anfibio. Ellas se organizan según las tareas a cumplir. El principal órgano de maniobra de una Armada corresponde a la Fuerza Naval Organizada; se llama así por cuanto está organizada con el propósito de enfrentarse a la Fuerza principal adversaria y obtener el control en el mar por medio de la batalla (p. 496). Si esta conlleva la destrucción del adversario, se considera como la Batalla Decisiva que permitirá la Conquista del Control del Mar, conceptos que serán analizados posteriormente.

La Batalla cuyo fin es eminentemente estratégico en su materialización es táctico, este hecho determina que la forma en que se desarrolla es extremadamente variable de acuerdo con las nuevas tecnologías introducidas a las Unidades Navales en su armamento, control y características generales, lo que tiende a confundir las formas con el fin, por eso las Fuerzas Navales Organizadas integradas por submarinos, Unidades de Superficie, y Aéreas pueden hacer variar los procedimientos para el encuentro, pero no las metas.

La Fuerza la forman además los medios humanos y materiales con que cuenta la Armada para el cumplimiento de su misión (p. 496). El concepto de Fuerza comprende no solo las Unidades y sus dotaciones respectivas, sino toda la estructura de Comando, Control, Comunicaciones, Informática, Inteligencia, Vigilancia, y Reconocimiento (**C³I²VR**), todos estos apoyados por una adecuada logística. También incluye la defensa de la costa.

El concepto de Fuerza Naval Organizada aún es válido a pesar de la incorporación de nuevas Armas y Unidades al Poder Naval, las innovaciones solo influyen alterando los procedimientos estratégicos para su empleo y el objetivo de la Fuerza Naval Organizada sigue siendo destruir a su oponente con la intención u objeto principal de obtener el control del mar.

Imagen 3. Componentes constitutivos de la Fuerza del Poder Naval colombiano



Fuente: Jefatura de Operaciones Navales - Armada Nacional

3.3.3.2. La Posición Estratégica

La *Posición* es el lugar geográfico cuya localización interesa como punto de partida y de apoyo para la acción de la Fuerza contra el enemigo. En ella se encuentran las bases navales de ultramar, que son las instalaciones destinadas al reabastecimiento, a las reparaciones, a la recuperación del personal, y, en fin, a toda clase de apoyo logístico.

Es el factor geográfico fundamental de la Estrategia Naval. Su ubicación permite alcanzar los objetivos estratégicos de la guerra en el mar. Cuando dicho objetivo, sobre el cual gravita, consiste en las Líneas de Comunicaciones Marítimas Vitales de Superficie - LCMVS (aquellas que poseen efectos reales y directos en la suerte de la guerra) su trascendencia es extraordinaria. La posición dotada como una infraestructura de apoyo logístico y elementos de defensa adecuados, otorga a la Fuerza la sostenibilidad necesaria para llevar a cabo sus operaciones con toda libertad de acción. Mientras la Fuerza permanezca lista para actuar, la gravitación de la posición se hace nítida y efectiva.

A la posición se le describe como: el conjunto de bahías, puertos y otros accidentes geográficos que permiten ser usados por las Fuerzas Navales como base de operaciones

cercanas al Teatro de Operaciones y que le faculta para gravitar sobre los objetivos estratégicos previstos; así como concurrir, en forma rápida, al enfrentamiento con el enemigo (p. 495). Aunque está asociada con la noción de base, es importante tener en cuenta que no siempre una base constituye una posición estratégica.

El valor estratégico de una posición depende de: su localización geográfica con relación al teatro de operaciones y los objetivos por alcanzar; su capacidad de autodefensa contra ataques desde el mar, de tierra o de aire; y la capacidad de apoyo logístico que pueda proveer a la Fuerza Naval. Mientras mayor es la magnitud del apoyo, más importancia reviste esa posición. Su mayor relevancia radica en darle persistencia a la Fuerza en el área de operaciones.

La geografía afecta el empleo de la fuerza en dos aspectos: primero, permitiendo la defensa o ataque, según sea el caso, de los objetivos estratégicos escogidos, en especial a las Líneas de Comunicaciones Marítima Vitales de Superficie (LCMVS) y segundo, a la actitud estratégica respecto a la posición. Si uno de los adversarios carece o posee una deficiente posición, tiene como imperativo estratégico conquistarla o mejorarla. Lo anterior es posible lograrlo en la paz con la diplomacia o en la guerra a través de una ofensiva estratégica (p. 495).

En la guerra marítima siempre conviene tener presente la dualidad del Poder Naval: Fuerza y Posición, porque con la Posición Estratégica solamente no es posible ganar una guerra, pero con la Flota únicamente tampoco, es decir las dos se complementan. Por eso, es importante mencionar la afirmación del Almirante Mahan: *“Para asegurarse del control del mar es indispensable apoderarse de aquellas posiciones marítimas que contribuyan a asegurar el control del mar”* (p. 22).

En el aspecto estratégico la posición favorece a la ofensiva contra los objetivos del adversario, y a la vez, facilita la defensa de los propios; además una buena posición, o una red de ellas, concede la flexibilidad a la maniobra estratégica.

Para resumir, el Poder Naval en una fórmula conceptual se expresa como sigue:

PN = Fuerza x Posición



**Voluntad
Estratégica**

El factor multiplicador corresponde a la Voluntad Estratégica que a continuación se relaciona.

3.3.3.3. Voluntad Estratégica

La Voluntad Estratégica está determinada por la preparación de los dirigentes del Estado en asuntos marítimos y navales, y su decisión de emplear el Poder Naval para contribuir al logro de los fines y objetivos del Estado.

La Posición Estratégica consiste en un factor geográfico y como tal inerte, lo que le infunde vida es la Fuerza apoyada en ella. Pero la Fuerza necesita actuar para ejercer su efecto. Quien le otorga dinamismo y actividad al binomio componente del Poder Naval se llama Voluntad Estratégica.

Retomando la expresión **PN = Fuerza x Posición**, si alguno de los factores tiende a cero, el valor de la ecuación también tiende a cero. En este orden de ideas se puede establecer que:

***“Fuerza sin posición no tiene gravitación,
posición sin fuerza no tiene valor,
Poder Naval sin voluntad estratégica
no tiene gravitación ni valor”***

(Solís, 1999: 497)

3.4. ESTRATEGIA NAVAL

3.4.1. Definición

La Estrategia Naval es parte de la Estrategia Marítima y de la Estrategia Militar, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Naval para proteger los intereses marítimos del Estado ante cualquier amenaza.

Figura 9. Estrategia Naval



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

Respecto a la Estrategia Naval, Mahan afirma: *“Todo plan que no tome en cuenta, ni las relaciones internacionales de una gran nación, ni el límite material que le imponen sus recursos, descansa sobre una base débil e inestable. La política exterior y la estrategia están unidas por un lazo indestructible”* (p. 19).

3.4.1.1. Diferencias entre Estrategia Naval y Estrategia Terrestre

Cuadro 2.

DIFERENCIAS ENTRE ESTRATEGIA NAVAL Y ESTRATEGIA TERRESTRE		
	TERRESTRE	MARÍTIMA
OBJETO	Defensa de Integridad Territorial y Conquista de Territorio.	Conquistar, Disputar y Ejercer el Control del Mar .
OBJETIVOS	Fuerzas adversarias y consolidar territorio conquistado.	• FNO adversaria. • Líneas de Comunicaciones Marítimas. • Posición Estratégica. • Territorio (Proyección Poder Nacional).
FORMA PRODUCIR EL EFECTO	Directo. Destruído el ejército contrario en la batalla, se ocupa su territorio.	Directo. Proyecta el poder militar a través del mar. Indirecto. Interrumpe las Líneas de Comunicaciones Marítimas enemigas para sofocarlo económica y militarmente.
RESOLUCIÓN DEL PROBLEMA	Sólo la Fuerza. Se requiere destruir los medios terrestres que se le oponen.	El Poder Naval. Pero es necesario considerar sus tres objetivos estratégicos: Fuerza, Posición y Líneas de Comunicaciones Marítimas.
EFFECTOS POLÍTICOS DE LAS OPERACIONES	Sobre los beligerantes. Las operaciones están circunscritas dentro del territorio de los contendores.	Sobre beligerantes y neutrales. Las Líneas de Comunicaciones Marítimas son transitadas por todo el mundo. Las interferencias son permanentes y gravitantes en el mar (Imperfección del Control del Mar).
LA BATALLA	Inevitable. El más débil no puede rehuir el choque con el ejército adversario.	Eludible. El encuentro es de consentimiento mutuo, al más débil le es posible rehusar indefinidamente la batalla.
DESARROLLO DE LA OFENSIVA	Terreno. El más débil cuenta con los accidentes geográficos para protegerse de las acciones del más fuerte.	Terreno. En alta mar no hay accidentes geográficos donde protegerse, en consecuencia al más débil no le es conveniente aceptar el encuentro.
	Espera. Amparado en el terreno, quien está a la defensiva aguarda al enemigo.	Espera. El débil no puede esperar. Pero la guerra en el mar no se localiza como en tierra, circunstancia que le permite desplazarse para golpear. (Disputa del Control de Mar)
DESARROLLO DE LA DEFENSIVA	Desgaste. El defensor, aprovechando sus ventajas, desgasta al atacante a medida que avanza.	Desgaste. El más débil está obligado a avanzar hacia el enemigo para desgastarlo.

DIFERENCIAS ENTRE ESTRATEGIA NAVAL Y ESTRATEGIA TERRESTRE		
	TERRESTRE	MARÍTIMA
VIOLENCIA	Ilimitada. Se destruyen ciudades y se asolan comarcas completas. Combatientes y civiles caen a causa de su violencia indiscriminada.	Limitada. Las bajas, insignificantes, son sólo combatientes y profesionales del mar que voluntariamente afrontan los rigores de la guerra.
TEATRO DE LA GUERRA	Local. Comprende exclusivamente el territorio de los beligerantes.	Inmenso. Sobrepasa la extensión del territorio Marítimo de las partes en conflicto. TNO forma parte del Teatro de la Guerra. Variable. Los objetivos estratégicos en el mar, modifican su ubicación y fisonomía. Interferido. Los neutrales pretenden hacer valer sus derechos a navegar.
TEATRO DE OPERACIONES	Operaciones: Por lo general se realizan en el territorio del más débil. Capacidad: Se saturan según la capacidad de las líneas de operaciones. Extensión y Forma: Tiene límites fijos y permanentes.	Operaciones.: Se llevan a cabo en las aguas del fuerte o del débil. Capacidad: Por su inmensidad no hay posibilidad de saturación (Control del mar es Incompleto). Extensión y Forma: En la práctica no posee extensión ni forma, se altera según las operaciones en desarrollo. No está amarrado a la geografía.
FRENTE	Continuo. Forma una línea solo penetrable por medio de la lucha.	Discontinuo. Es permeable y se penetra sin lucha. Incluso tratadistas señalan que no existe en el mar. Variable. Depende de la ubicación de las Fuerzas Navales Organizadas.
LÍNEAS DE OPERACIONES	Concretas, permanentes, compuestas, vulnerables, saturables.	Direcciones generales, eventuales, simples, invulnerables, no saturables.
BASE DE OPERACIONES	Concepto: Exclusivamente logístico. Vulnerable. Carece de Autonomía Defensiva: Superado el frente no tiene seguridad. Temporal. Se traslada según las operaciones que apoya.	Concepto: En lo principal es estratégica y en lo accesorio logística. Permanente. Constituye un área geográfica específica. Autonomía Defensiva. Necesita defender tanto a la fuerza estacionada como protegerse al quedar aislada en forma eventual. Ubicación respecto a los objetivos estratégicos, facilita la proyección ofensiva de la Fuerza.
OBTENCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	Bélico. Se logra mediante la batalla. Económico. Se conquista previa destrucción de la Fuerza defensiva. Moral. Se conquista previa destrucción de la fuerza defensiva. Impacto Estratégico inmediato.	Bélico. Se logra mediante la batalla o con la neutralización mediante el Bloqueo Naval Militar. Económico. Se interrumpe el tráfico comercial del país adversario. Geográfico. La posición estratégica y el territorio del adversario se conquistan mediante Operaciones de Proyección. Morales. Basta con amenazar o realizar Operaciones de Proyección. Impacto Estratégico de las acciones en el mar con repercusiones posteriores.

Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

3.4.2. Objetivos Básicos de la Estrategia Naval

Para la obtención de estos objetivos se ha elegido la aplicación de la fuerza, en la cual han influido en el marco de la guerra, los cuatro campos de acción, cuyos medios conducidos coordinadamente por la dirección suprema al más alto nivel, contribuyen en grado adecuado al triunfo, según las previsiones y disposiciones de la Estrategia Militar. En general, se trata de imponer al adversario las condiciones necesarias para quebrantar su voluntad de lucha. A continuación se mencionan dichos objetivos:

- Proteger los derechos del Estado en el mar y contribuir a su aprovechamiento.
- Impedir al enemigo el uso del mar para el transporte de su fuerza.
- Ejercer presión militar y económica sobre el enemigo para impedirle el empleo del mar para su comercio.
- Proteger los buques propios y aliados en su tráfico marítimo para apoyar la economía de guerra.
- Proteger el movimiento por mar de la Fuerza Militar propia y su apoyo logístico.
- Apoyar al Ejército para alcanzar sus objetivos en tierra.
- Apoyar a aeronaves de la Fuerza Aérea para alcanzar sus objetivos en tierra o en el mar mediante la aplicación del “Control Asistido” (Abierto) O “Control Positivo” (Cerrado) durante el desarrollo de misiones operacionales, y facilitar el reaprovisionamiento de aeronaves de ala rotatoria a bordo de Unidades a Flote.

La *Imagen 4*, resume los conceptos anteriores a través de la denominada Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional, conceptuada por Wills (2012), avizorando igualmente los roles básicos definidos en el próximo capítulo: Las Armadas vistas como Instrumentos de Influencia.

Imagen 4. La Estrategia Pentagonal



Fuente: Jefatura de Operaciones Navales - Armada Nacional

3.4.3. Diseño de la Estrategia Naval

Imagen 5. Posición Estratégica de Colombia



Para poder abarcar las relaciones entre las Armadas y la previsión y ejecución de la Estrategia Naval, es necesario comprender un amplio espectro de variables. Estas han sido agrupadas bajo cuatro títulos. Inicialmente, se enfocan los Factores Geográficos, indicando la relación de las características fisiográficas con aspectos políticos y operativos, continuando con las capacidades navales, es decir, las variables técnicas, físicas, doctrinarias y humanas referidas al funcionamiento operativo potencial de las Unidades del Poder Naval.

Posteriormente, se tratan las fuentes domésticas de la política, o sea las variables internas que influyen sobre la dimensión general, el esfuerzo y el carácter de la estrategia militar de una nación en general y el esfuerzo naval en particular. Finalmente, el tema es el del contexto internacional, o sea las variables en el campo exterior que afectan a los papeles y a la posibilidad de uso de la Estrategia Naval, en apoyo de la Política Exterior del Estado.

Las apreciaciones del funcionamiento potencial o efectivo de las Unidades Navales, ya sea implícitas o explícitas, están en la base de gran parte del debate sobre la Estrategia Naval. En efecto, muchos analistas ven las capacidades como la única clave en que se puede confiar para resolver el dilema del estratega. Se asegura frecuentemente que las intenciones de una nación “pueden cambiar de un día para otro con las circunstancias que cambian”: por lo mismo se dice que es más prudente basar la propia política en las capacidades que tienen los países para amenazar, perseguir, o para seguir cursos de acción (Moore: 78). Pero ¿qué son exactamente las capacidades navales? ¿Qué entra en la cuenta al computarlas? Los libros de referencia dan inventarios nacionales completos de buques y de armas, pero ¿basta eso? Sin duda, entender las capacidades tiene que ser algo mucho más profundo que un vistazo a los inventarios, por muy bien investigados y concebidos que estén. Lo que empieza como un “sencillo juego de números”, se desarrolla hasta convertirse en un problema al manejar factores variados: humanos, materiales y geográficos en situaciones dinámicas. Al final se confunde con los asuntos más amplios de la política nacional.

La confrontación marítima entre las principales potencias navales ha cambiado de carácter. Las simples comparaciones de las principales flotas de combate para encuentros decisivos en tiempos de guerra ya no tienen políticamente tanto sentido como en épocas anteriores, puesto que en una guerra a gran escala, hoy representaría un catastrófico derrumbe de todos los esfuerzos políticos.

Al apreciar el equilibrio naval, “las demostraciones” no tienen tanto sentido como hasta ahora, si bien siguen siendo el principal determinante en el diseño de los buques de guerra. Hoy estos, representan más una preocupación por alejar el momento de la demostración final y por las operaciones que no llegan a la guerra. Pero si la demostración final debe evitarse a casi cualquier costo, entonces la vara tradicional con que se medía, tiene que ir perdiendo continuamente su significado.

3.4.3.1. Los Factores Geográficos

Partiendo de la premisa según Ropp (1971), de que “la geografía es el esqueleto de la estrategia”, se puede afirmar que la Estrategia Naval y las capacidades que se movilizan en su apoyo, son incomprensibles si no se presta el cuidado debido a las cartas, mapas y otras fuentes reveladoras de los factores geográficos.

La Estrategia Naval de un país se verá afectada por la naturaleza y por sus características geográficas, y de varios modos. La geografía perturbará aquellos asuntos tales como saber

si sus Unidades tienen que separarse entre ellas, si tienen buenos puertos y dónde, su posición relativa a los pasos cercanos más importantes, su ubicación en relación con sus aliados y enemigos potenciales, su distancia de sus áreas de interés, y la configuración de la tierra y de los mares que están entre ellas. La geografía del fondo del mar, es un conocimiento esencial para los submarinistas y sus oponentes: a ese respecto, cobra especial interés el estudio de la Oceanografía, reflejada en la atención que han puesto en ella las principales naciones marítimas del mundo.

La distancia es una consideración fundamental en toda estrategia. Tiene implicaciones políticas, y también tiene importancia operativa en función de los tiempos de tránsito, los tiempos de permanencia en puerto, y las imposiciones logísticas; y muchas veces se pasan por alto estos factores. Tanto el imponer limitaciones en los objetivos y el operar a la distancia también aumenta el significado de la cantidad de buques de guerra. La distancia afecta tanto a la estrategia como a la táctica. Si bien las comunicaciones más veloces han reducido efectivamente la inmensidad del mar, su tamaño es siempre un factor de considerable significado.

3.4.3.2. Las Capacidades Navales

Existen tres factores trascendentales que determinan las capacidades de una Armada para el desarrollo de sus operaciones: *La Logística*, *La Doctrina* y *El Factor Humano*.

➤ La Logística

No cabe duda que los factores geográficos y especialmente la distancia, afectan enormemente a las posibilidades logísticas. Los que tienen poca práctica, no toman en cuenta los aspectos menos destacados de las operaciones militares, siendo este un hecho vital que apuntala la estrategia de una Armada. Al considerar cualquiera de las Armadas, desde la óptica de la Conferencia Inaugural del Mes del Mar (2001), pero especialmente una que tenga estrategia de “ultramar”¹¹, el problema de la logística (ante todo mantenimiento y abastecimiento) es de importancia suprema. Bien sea que se trate de una Armada desplegada en forma avanzada en tiempo de paz, o combatiendo en una guerra, el llamado “tren logístico” es un factor limitador y/o permisivo.

En cualquier consideración de capacidades, es necesario examinar las posibles limitaciones que impone a las operaciones la capacidad de un país para el apoyo logístico. Existen dos respuestas alternativas: bases adelantadas (o facilidades) o apoyo a flote. Un

11 En el marco de la VI Visión de la Armada Chilena para el Bicentenario. Santiago de Chile. 2001. Concepto de Armada de aguas azules: “En el ámbito internacional, usan sus Armadas como herramientas del poder y la Seguridad Nacional, con capacidad de desarrollar operaciones en ultramar, contribuyendo al mantenimiento de la paz, la seguridad y estabilidad en donde el interés nacional lo determine. Para ello, están en capacidad de interoperar con Armadas de países amigos mediante acciones de superficie, submarinas y anfibas; además poseen capacidades estratégicas reconocidas y un activo e importante interés de proyección internacional”.

cierto país pesará los costos relativos, la practicabilidad y la confiabilidad de cada una de ellas. Los desarrollos más modernos en el apoyo a flote han aumentado la capacidad de las Fuerzas Navales de mantenerse en el mar.

Las dificultades políticas que traen consigo las bases, causan un vuelco a favor del apoyo desde Unidades a Flote, aunque se trata de una técnica que implica un gasto significativo de tiempo y dinero. Los requisitos que exige el movimiento logístico de una flota totalmente eficiente, son costosos. Requiere buques tanqueros rápidos para propósitos generales de abastecimiento, capaces de mantenerse a la par de los buques de guerra en las operaciones, y requiere una Fuerza de apoyo de buques logísticos, para mantener bien aprovisionados a los demás buques.

Al considerar la logística, también debe tenerse en cuenta, el uso dedicado a la actividad naval que pueda hacer una nación de su flota mercante. Lo cual ciertamente es esencial cuando se trata de situaciones en tiempo de guerra. Las posibilidades logísticas también están afectadas por las dificultades del tráfico aéreo y los derechos de tránsito. Aunque para muchos, la logística no es un tema apremiante, de todas maneras, operativamente su importancia es fundamental.

➤ La Doctrina

La doctrina militar comprende el conjunto de ideas mediante las cuales las capacidades se traducen en acción militar apropiada para el cumplimiento de los objetivos. Incluye ideas sobre la naturaleza de la guerra futura, y cómo las Fuerzas planean combatir en ella. La doctrina revela algo de la concepción de un país sobre la “amenaza” con que se encara y cómo se prepara para enfrentarla. A causa de lo que revela la doctrina sobre las percepciones y las intenciones y considerando que ella es la que maneja la acción, es una consideración crucial para el analista naval.

Como resultado de los conceptos difundidos, y de los escritos que aparecen en las publicaciones militares, generalmente hay abundantes textos sobre la doctrina militar de un país, sin embargo no hay que tratar de leer demasiado en ellos. Muchos analistas se desvían de la doctrina, sin tener una visión amplia de toda la posición del país al respecto y de sus intereses en la política internacional, o de las razones internas y externas por las cuales se pueden haber registrado ciertas declaraciones. Después de tratar de desentrañar la posible naturaleza estratégica o táctica de las declaraciones militares, también es necesario prestar atención al problema de los “niveles de análisis” y a su posible impacto sobre la apreciación de las amenazas. Un análisis de la doctrina es, a lo más, solo un indicador parcial de la “amenaza” de un país en un sentido estratégico. Cuando se afirma comúnmente con la frase “el ataque es la mejor forma de defensa”, la agresividad de una nación en caso de guerra no es necesariamente incompatible con una estrategia general que trate de evitar la guerra.

Al considerarlas conjuntamente, una descripción de la doctrina de un país y de las armas que posee, ayudará a revelar hasta dónde sus planificadores han ligado su capacidad tecnológica con su entorno estratégico. Ello dará un concepto de cómo planean operar con

sus Fuerzas en caso de guerra o de casi guerra. Su comprensión de esos factores depende, a la vez, de la calidad y cantidad de la información disponible.

Una de las más sencillas pero más importantes máximas de las ciencias sociales es que la conducta no se basa sobre la realidad objetiva, sino sobre lo que los participantes creen que sea cierto. La importancia de la congruencia entre la imagen y la realidad en los asuntos militares, a causa del uso de la fuerza y su potencial, es más necesaria que en muchos aspectos de la política pública. A menos que se pueda tener acceso a los asuntos más secretos de una Armada en particular, es imposible saber con gran precisión cómo ve a sus enemigos potenciales; a pesar de ello, este es un tema para pensarlo muy seriamente. Particularmente, el tratar de comprender las percepciones del adversario es el primer paso hacia la comprensión de su conducta; ver el mundo desde lo que en un contexto naval podría llamarse “el otro lado del horizonte” es una tarea difícil que implica problemas de información, algo así como la incertidumbre del pensamiento culto.

➤ El Factor Humano

Cualesquiera sean las tecnologías comparadas y las estructuras de las misiones, la competencia de los marinos y la habilidad de sus comandantes pueden hacer toda la diferencia entre el éxito y el fracaso. Sin embargo, la evaluación del factor humano es a menudo uno de los más elusivos entre todos los elementos que pesan en la balanza. Aún las estimaciones más profesionales tienden a ser vagas y poco precisas.

La observación y la interpretación de las actividades de entrenamiento, los ejercicios, la habilidad marinera, la capacidad de actuar bajo tensión, la facilidad para el mantenimiento, la moral, la capacitación y así sucesivamente; son problemas bastante difíciles para las organizaciones que tienen a su cargo la Inteligencia Naval. A causa de que el factor humano es difícil de apreciar, muy a menudo se lo pasa por alto; la publicación *Jane's* por ejemplo, no trae ninguna guía en cuanto a la habilidad con la que se han de maniobrar los buques que se registran en sus páginas. A pesar de las dificultades, el factor humano continúa siendo destacado en el ámbito militar. Mientras que el énfasis dado al factor humano por los Oficiales más antiguos tiene un elemento tendiente a favorecer a la moral, es evidente que en muchas situaciones las características o “forma” de la tripulación harán una gran diferencia en la ejecución de una operación. La importancia del Comandante mismo, en opinión de Brodie (1965), no necesita describirse, todo el movimiento del buque depende de su habilidad.

En el pasado, a menudo era cierto que la “forma” fue ante todo una cuestión de personalidad tanto como de preparación. La habilidad, la estrategia y la táctica, y un poco de coraje pueden superar a los factores materiales. En una era de avances tecnológicos podría pretenderse que la estricta especialización técnica es más importante que el valor y la personalidad; si la incrementada tecnocracia en la guerra, minará el tradicional énfasis de lo moral sobre lo material, queda por verse; pero el factor humano, de un modo o de otro, sigue siendo crítico, siendo sus diferentes cualidades las que exigen especial atención.

Si bien la habilidad ha sido generalmente asociada con la habilidad para el combate en la guerra, hoy debería también pensarse en la habilidad diplomática que rodea al uso político de la Fuerza Naval en las situaciones que no llegan a la guerra. En ciertas circunstancias, asegurarse de que las señales navales se comprendan bien, es parte de la responsabilidad de un diplomático.

La estimación de las capacidades navales es una tarea inmensamente compleja, que comprende mucho más que el simple contar y clasificar “los buques de guerra de las naciones”. Las “frías estructuras” no lo son todo, porque las capacidades también consisten en muchas facetas no materiales; con todo, el estudio de ellas, en sus aspectos estáticos y dinámicos sigue estando en el meollo del asunto. Por esa razón, los observadores interesados tienen que confiar para su educación en la ayuda directa de los que tienen experiencia profesional; solo estos últimos pueden proveerles el necesario conocimiento especializado, la habilidad técnica y la experiencia.

3.4.3.3. *Las Fuentes Domésticas*

La política exterior no puede comprenderse bien, separada del contexto doméstico del país de que se trate; la política exterior es la política interior pero escrita con letras mayúsculas, esto se ha convertido cada vez más, en tema de los estudios de zonas y en los trabajos sobre relaciones económicas y militares. Si los gobiernos tienen que concentrarse más en las presiones internas, si las sociedades continúan mirando “hacia adentro”, si la aceptabilidad de la Fuerza Militar disminuye, y si la seguridad económica sigue siendo la primera preocupación cotidiana de los gobiernos, entonces las fuentes domésticas de la Estrategia Naval exigirán una nueva atención por parte de los expertos en estos temas.

Los factores domésticos “pueden tener considerable importancia aún si no son las fuentes primigenias de la política exterior, y en algunos temas pueden llegar a ser dominantes” (Rosenau, 1967: 2). Pocos disientirán de esto: con todo, es mucho más fácil formular esta proposición general que identificar vínculos exactos: “los lazos entre las fuentes domésticas y la conducta resultante –la política exterior– no son fácilmente observables y por lo mismo son especialmente resistentes a un análisis coherente” (p. 2). El objetivo tiene que ser específico.

Muchos escritores sobre temas navales dejan a un lado las fuentes domésticas de la política naval. Mahan (1890) les dio una ojeada más bien simplista y determinista. Otros han tratado con ellas en forma más descuidada todavía. La mayoría de los escritores han concebido a la “política” en un sentido demasiado estricto.

La Estrategia Naval es solamente una de las demandas que pesan sobre el tiempo y los esfuerzos de los gobiernos. Estos por encima de todo, tienen que hacer que sus países “funcionen”, y por ello comprende una gama de consideraciones mucho más amplia que la de la Política Naval y el consecuente impacto sobre la Estrategia Naval. La Política Naval tiene que ser entendida en ese contexto más amplio, que afectará a los esfuerzos navales no

solamente en la provisión del más importante poder humano y presupuesto, sino también a través de actitudes hacia el papel de la nación en los asuntos internacionales. Esto tiene especial importancia para los países que quieren ejercer su Poder Militar en ultramar, pues para ello, la autoconfianza nacional y el consenso interno, son factores críticos para consolidar la respectiva Estrategia Naval.

Se consideran seis (6) factores que inciden como Fuentes Domésticas en la Estrategia Naval de un Estado; *los Factores Económicos, la Personalidad de los Dirigentes, las Consideraciones Ideológicas, los Factores Sociales, el Sistema de Gobierno y la Opinión Pública:*

➤ Los Factores Económicos

De todas las fuentes domésticas de la Estrategia Naval, el factor económico es el que más inmediata y persistentemente exige que se le ponga atención. La importancia de la “economía de la defensa” cada vez se reconoce más, pero el tema puede encontrar muy pocos expositores y menos todavía con la experiencia política y la habilidad necesarias para comunicarse con los novicios.

La influencia que tienen los factores económicos sobre el tamaño y la forma de los ejércitos, Armadas y Fuerzas Aéreas, es a menudo decisiva. En efecto se puede afirmar que las políticas militares de las grandes potencias, están condicionadas más por la economía del país que por una amenaza exterior.

➤ La Personalidad de los dirigentes

Las personalidades pueden influir sobre la Estrategia Naval o sobre los acontecimientos navales individuales en muchas formas. Es necesario por lo tanto considerar, tanto como sea posible, las creencias personales y los valores de los jefes importantes, su carácter y temperamento, la imagen que se forman del mundo y del papel de su país en él, las alternativas que consideran posibles, el estilo con que implementan las decisiones, la forma en que los principales creadores de la política conciben su poder, si se sienten aplastados por él, si buscan aumentarlo o simplemente hacen de él un uso completo y apropiado.

Las actitudes de los líderes políticos hacia los asuntos navales han variado considerablemente a través de la historia, y esta ha sido una cuestión de cierto significado estratégico.

➤ Las Consideraciones Ideológicas

Los factores ideológicos comprenden influencias tales como las que sienten, aquellos que están ocupados en dar forma a la política, y su conjunto de creencias sobre los objetivos de su Estado y los intereses del mundo exterior. El impacto de la “ideología” o del “modo de ver” la política exterior, varía de país a país, pero para la Estrategia Naval es importante

en la medida en que puede afectar a las percepciones de los posibles enemigos, así como las amenazas, y los roles que se cumplan incidirán también en la formación de las alianzas y otras clases de afiliaciones internacionales.

Quienes toman las decisiones son “parte” de la política doméstica: hacen que los valores de la sociedad doméstica sean internos, toman parte en la cultura y las características nacionales; y están constantemente expuestos a las influencias y a las presiones en el juego de la política doméstica.

➤ Los Factores Sociales

Una investigación de los factores sociales debería proveer algunos puntos de vista sobre los problemas de reclutamiento y personal, las relaciones entre los Oficiales y sus subordinados, la calidad del Comando en los diferentes niveles, la moral, la cohesión de grupos, la disciplina, los niveles normales de competencia administrativa, habilidad técnica y así sucesivamente. Los temas sociales tienen pues una gran importancia en el funcionamiento naval y de muchos modos.

La mayoría de las Instituciones militares han tenido alguna vez preocupaciones sobre el problema de cómo manejar sus servicios. Las actitudes sociales cambiantes pueden crear muchas dificultades opuestas al funcionamiento armonioso de las estructuras militares.

➤ El Sistema de Gobierno

Cumple un papel fundamental en el desarrollo de la Política o Estrategia Naval de una nación porque su estructura afecta la forma en que la comunidad política contempla sus intereses, concibe sus políticas, desarrolla sus recursos, ve las amenazas, explota sus oportunidades y últimamente hace frente a sus desafíos. Invariablemente, los estudios del “sistema” terminan siendo ejercicios de patología política; pero también hay lugar para recordar que cuando las cosas van bien, ello también es el resultado de la producción de las grandes organizaciones políticas.

➤ La Opinión Pública

A pesar de que es complicado determinar a ciencia cierta, ¿qué es?, ¿cómo puede medirse?, y ¿cómo puede identificarse su impacto político?, basta anotar que de cualquier modo que se conciba a la opinión pública, siempre se la ve como un factor importante en la formulación de la política de defensa. El clima de la opinión pública puede ejercer una influencia negativa importante, estrechando la posibilidad de opción dentro de la cual tienen que operar los que toman las decisiones. El público “interesado” o “atento”, a veces puede tener una influencia positiva, pero en la mayoría de los países esto es muy raro.

En cuanto concierne a la Política o Estrategia Naval, la influencia negativa de la opinión pública se puede hacer sentir en tres formas principales que en adelante se explican.

En primer lugar, afecta al monto de dinero que se permite gastar en la defensa, comparada con otras demandas públicas.

En segundo término, afecta a la forma en que se usan las Fuerzas Armadas, a través de la aceptabilidad del uso de la fuerza. En las sociedades occidentales, ello ha significado que la opinión pública ha contribuido a borrar los objetivos de la política en los cuales las Armadas tenían en otros tiempos una importante función de apoyo. La opinión pública representa los fundamentos políticos del Poder Militar de una nación, su “movilización básica para el propósito de mantener y usar internacionalmente la Fuerza Militar” (Knorr, 1970: 27-30).

Finalmente, las actitudes públicas también desempeñan su parte al determinar la cantidad y calidad de personas que ingresarán en el servicio naval. Esto a su vez afecta a la “forma” y a la moral, tanto como a la fuerza cuantitativa.

Si bien la opinión pública se concibe generalmente como limitadora de los gastos para la defensa, es a menudo posible que los gobiernos consigan un grado mayor de consenso sobre las cuestiones de defensa que sobre muchas otras.

3.4.3.4. *El Contexto Internacional*

En la perspectiva del modelo de la política nacional, el contexto internacional ha sido el principal foco de atención para los que desean comprender la dinámica de la conducta militar. El contexto internacional sigue siendo una variable de primera magnitud en cualquier análisis de la conducta militar: el “contexto internacional” comprende no únicamente las situaciones contingentes, sino también las características esenciales de un período particular.

El punto de vista del historiador, que dice que todos los períodos son de transición, es muy conocido. Ciertamente el entorno en que se ha venido desempeñando la actividad naval en los últimos años ha sido marcado por los cambios, y por la promesa de más cambios, en muchos de sus aspectos políticos, económicos, ideológicos, sociológicos y tecnológicos. Una prueba de esta realidad cambiante es que casi nadie en la década de 1950 se hubiera imaginado la importancia que tomaron los asuntos marítimos a mediados de la década de 1970 y en las subsecuentes. En la actualidad, el mar es una vez más un título mayor en la política entre las naciones. Este cambio parecería prometer una renovada importancia para las Armadas, pero ha ocurrido ante un decorado en el que los papeles tradicionales de las Fuerzas Armadas han sido cada vez más puestos en duda, por lo menos en el mundo occidental.

Los Estados tienen la capacidad y la voluntad de defenderse y ello provee el marco básico dentro del cual se desarrollan los asuntos de la política internacional. Para los fines prácticos, los gobiernos estiman como una ilusión, cualquier alternativa al sistema del equilibrio del poder; hasta donde el sistema del equilibrio de poder provee orden local o

mundial, el Poder Militar sigue siendo altamente importante. Tanto en el mar, como en la tierra, un sistema estable de equilibrio del poder protege la libertad para existir en forma relativamente independiente: el mar significa libertad para el paso seguro de los buques.

Una importante diferencia existe sin embargo entre los sistemas de equilibrio del poder en tierra y en el mar, y es que mientras el primero se ha basado generalmente sobre un equilibrio del poder, el último se ha basado en una preponderancia. En algún momento, el alto nivel de orden y de libertad en el mar fue el resultado de la *Pax Británica*, seguida por la *Pax Americana*: mientras ambas potencias navales preponderantes tenían en gran aprecio el concepto de la libertad de los mares, y usaban su monopolio en forma relativamente benévola, la libertad de las potencias marítimas menores para poder usar los mares estaba asegurada.

Así como pasa con el Derecho Internacional en general, es fácil exagerar su fragilidad y los casos de su incumplimiento: de hecho, en la mayor parte del tiempo los gobiernos están preparados para mantener el régimen existente, para cumplir con los tratados, para mantener los procedimientos habituales, para desarrollar prácticas comerciales establecidas desde hace largo tiempo, y así sucesivamente. A causa del grado de orden en el mar relativamente elevado, es posible que existan grandes asimetrías entre el tamaño de las flotas mercantes y de pesca de un país y el tamaño de su Armada.

Hasta cierto punto todas las naciones tienen interés, y también dependen de él, en el paso libre de los bienes a través del mar. En algunos casos esa dependencia es extrema, como sucede con algunos países altamente industrializados en cuanto al petróleo y a veces a los alimentos; pero los países no industrializados también dependen del comercio internacional para poder colocar sus materias primas. Casi todas las naciones tienen pues interés en que perdure el orden en el mar. Mientras que el régimen existente podría no ser el sistema preferido por algunos países, solo pueden desafiarlo en forma mínima en un sentido físico.

Por otra parte, el potencial para eventuales desórdenes es ahora probablemente mayor que en cualquier otro momento del siglo pasado, fuera de las guerras importantes. El grado futuro de orden en el mar dependerá de una compleja interacción de políticas exteriores, posiciones navales, intereses económicos y actitudes legales.

El nivel de orden en el mar, se basa sobre el Poder Naval: como se dijo en forma sucinta en un estudio, “Sin vigilante no hay Derecho” (McConnel y Kelly, 1973: 351). Pero eso no significa que el “policía” tiene que estar omnipresente. Así como el propio interés civilizado en tierra asegura que el buen control del tráfico continúa en áreas remotas aunque el vigilante más próximo esté muy lejos, lo mismo es cierto en el mar: fuera de las situaciones de tiempo de guerra, el mismo interés propio determina que no habrán muchas desviaciones de las normas aceptadas y reconocidas para la conducta de la comunidad marítima internacional.

Ello significa que el Poder Naval tiene una utilidad considerable para quienes tienen interés en el *statu quo*. Más aún, las potencias pequeñas pueden proclamar a gritos lo



que no pueden igualar del potencial naval o explotador de las potencias desarrolladas. Por lo tanto esos “derechos” están en manos de los países desarrollados. Mientras estos últimos tengan Poder Naval predominante y la voluntad de usar la fuerza, las potencias menores solamente pueden conseguir sus “derechos” mediante cambios en el Derecho Internacional; ello a su vez únicamente puede producirse si cambian las actitudes de las potencias desarrolladas. Por lo tanto, puede generalizarse que la utilidad de las Armadas para mantener el orden en el mar es tan elevada como evidente. Ya sea por el hecho de que las Armadas representan el largo brazo de la ley, o que provean el telón de fondo ante el cual tienen lugar las negociaciones; las Fuerzas Navales tienen, y seguirán teniendo, un papel crítico en la determinación de qué tipo de régimen opera en lo que es cada vez más un “lugar común perturbado”.

La correlación que históricamente ha sido siempre muy elevada entre el Poder Naval y el estatus internacional, ya ha pasado. Muchos pretenderán que todavía hay alguna relación, notando el hecho de que los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU eran también las cinco potencias nucleares, hoy día aspiran a integrarlo países como Alemania, Brasil, Canadá, España, Irán, Italia, Israel, México y la India.

Las Armadas, que en algunos períodos de la historia han estado en la primera fila entre los atributos que conceden *status*, ya no tienen tanto valor de prestigio como en otros tiempos. Sin embargo, en ciertas circunstancias hay un premio en prestigio que puede derivarse de la posesión y del juicioso uso del Poder Naval, y todavía hay muchos que afirman que una Armada considerable es una muestra de *status* de gran potencia, y que sería bueno atribuirle a su propietario la influencia política que da el prestigio. Aún los países pequeños pueden obtener algún respeto derivado de la posesión de una Armada: en efecto, pueden provocar respeto sin sugerir ninguna de esas connotaciones que podría tener una Armada grande.

En el contexto de una situación regional, la búsqueda del prestigio naval podría ser una razón más importante que la de saciar los apetitos militares como algunos observadores occidentales sienten deseos de aceptar. Ese ha sido durante mucho tiempo el caso de América Latina. Pero aún para países menos ambiciosos, la posesión de alguna Fuerza Naval será parte de los atributos de la soberanía del país, junto con un ejército, una bandera nacional, y un asiento en la ONU. Las Fuerzas Navales atraen el respeto porque, como lo ha dicho Lawrence Woodward Martin:

Además del mayor o menor prestigio que pueda derivarse de unas Fuerzas Navales extremadamente modestas, cualquier capacidad de hacer frente al combate en el mar, por pocas esperanzas que pueda tener en términos puramente militares, es muy significativa políticamente en un mundo tan interconectado y con tantas inhibiciones al uso franco de la fuerza como lo es el actual. Aún la más pequeña de las Fuerzas Navales proporciona la posibilidad de cruzar la línea vital entre hacer fuego o no hacerlo, y puede quitarle a las potencias navales mucho más grandes la oportunidad de querer presentar alguna acción de fuerza como si fuera pacífica (Martin, 1971: 127).

En un período en el cual, la expectativa es que la política del mar será más exigente día a día, se puede esperar que la cualidad de las Armadas para conceder *status*, tanto frente a la comunidad nacional como a la internacional, aumente a veces en forma impresionante por las que son en realidad actividades laterales, como son la búsqueda y el rescate, y la asistencia humanitaria; las cuales como se dijo si bien son laterales, pueden tener efectos significativos.

El prestigio que se tenga en el contexto internacional incide muchas veces en el prestigio en casa, siendo importante porque afectará a la calidad y cantidad del reclutamiento e incorporación, especialmente en las democracias, y ello a su vez afectará al desempeño operativo.

3.5. TEATRO DE OPERACIONES NAVALES

Es el área marítima, aérea y terrestre donde se realizan las acciones de la Armada durante la guerra. Es parte del Teatro de Guerra y se establece en el Plan de Guerra de las Fuerzas Militares (Justiniano, 1992: 209).

Como complemento, se recomienda repasar los conceptos registrados en el Capítulo III del *Manual de Conducción Operativa para las Fuerzas Militares FF.MM. 2-24 Reservado*. (FF.MM., 1999).

En las *Imágenes 6 y 7*, se registran dos ejemplos que muestran la materialización de un Teatro de Operaciones Navales, a través de la aplicación de la Fuerza Naval en la neutralización de amenazas representadas por el narcotráfico y el narcoterrorismo, en el marco del Conflicto Interno en Colombia.

Imagen 6. Escenario de Interdicción Marítima



Fuente: Jefatura de Operaciones Navales - Armada Nacional

Imagen 7. Teatro de Operaciones Navales en la aplicación de la Fuerza en la lucha contra el narcoterrorismo



Fuente: Jefatura de Operaciones Navales - Armada Nacional

3.5.1. Organización de la Fuerza Naval

Como se registra en la *Figura 10*, para propósitos operacionales, una Fuerza Naval tiene un sistema de organización que es flexible, que permite conformar agrupaciones de buques y tropas de Infantería de Marina, en cantidades y características diferentes, de acuerdo como lo exija la situación para el cumplimiento de cada una de las misiones encomendadas, bajo el mando de un Comandante táctico así:

La Flota es la organización más grande de una Fuerza Naval; se denomina por el área geográfica de su localización; y tiene responsabilidades administrativas y operacionales.

Ejemplo: la Flota del Atlántico

De las Flotas de las grandes Armadas, se crean las Flotas de Tarea, con responsabilidades administrativas y operacionales en un Teatro de Operaciones Navales. Reciben una designación numérica. Ejemplo: 7ª. Flota.

De las Flotas de Tarea se crean las Fuerzas de Tarea, cuyas responsabilidades son esencialmente operacionales. Estas reciben una designación numérica, generalmente de dos dígitos, ejemplo, *FT 72*, (a partir de este nivel se organiza la Fuerza Naval Colombiana, con responsabilidades netamente operacionales).

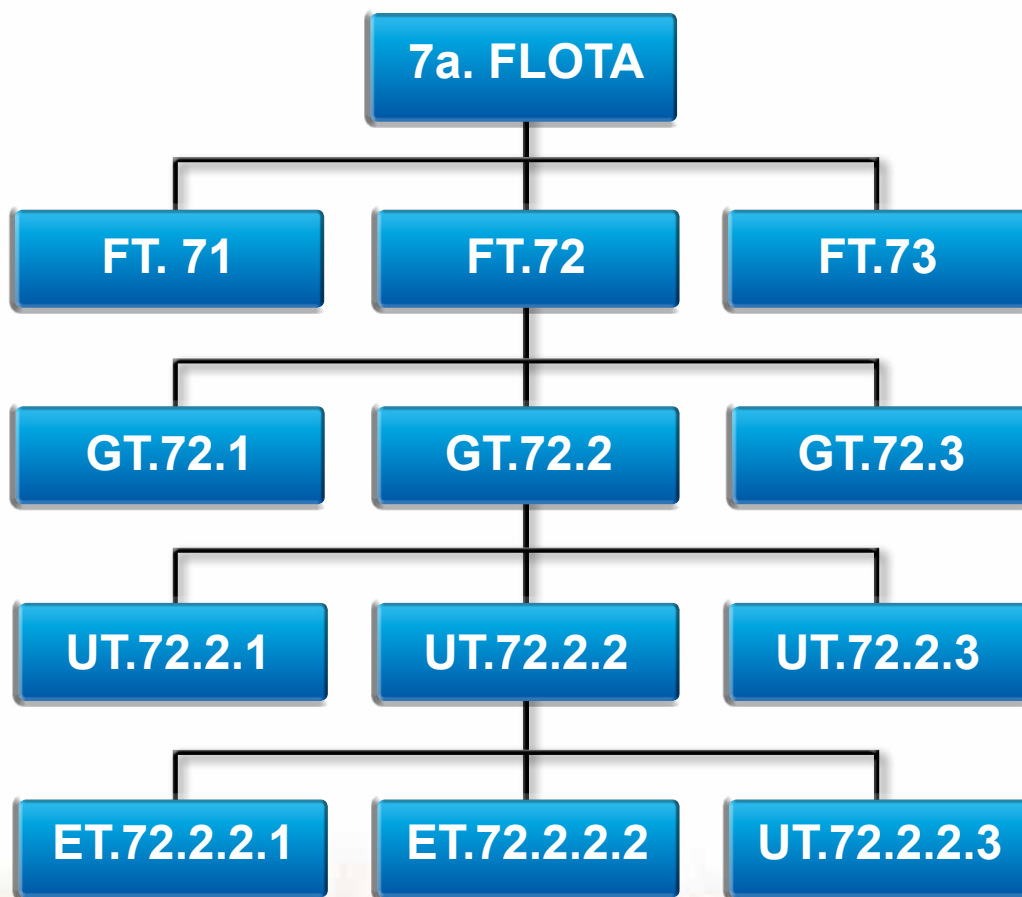
De las Fuerzas de Tarea se crean los Grupos de Tarea; estos reciben una designación numérica fraccionaria a partir de la Fuerza de Tarea a la cual pertenecen, ejemplo, *GT 72.2*.

De los Grupos de Tarea se crean las Unidades de Tarea, las cuales tienen una designación numérica fraccionaria a partir del Grupo de Tarea al cual pertenecen, ejemplo, *UT 72.2.2*.

A las Unidades de Tarea las conforman los Elementos de Tarea, numerados con un dígito adicional a partir de la Unidad de Tarea a la que pertenecen, ejemplo, *ET 72.2.2.3*.

Cada una de estas organizaciones operativas son creadas por el Comando Superior inmediato para cumplir una misión o tarea particular; cumplida esta, la organización es disuelta por el Comando que la creó y sus componentes se incorporan a la organización de Tarea de la cual fueron tomados. Un ejemplo de una organización de una Fuerza Naval se ilustra a continuación:

Figura 10. Organización de la Fuerza Naval



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra

El empleo de la fuerza corresponde al campo táctico. En el ámbito estratégico está representada por la “Fuerza Organizada”. Recibe este nombre por cuanto está estructurada para dar la batalla contra la Fuerza equivalente del enemigo. Como se registró en el numeral 3.3.3.1 (*La Fuerza*), si el choque acarrea la destrucción del adversario, es la “Batalla Decisiva” con la cual se Conquista el Control del Mar.

Hasta la Segunda Guerra Mundial, la maniobra buscaba crear las condiciones favorables para cruzar la línea de batalla enemiga. El cañón era el arma principal y resolutive, mientras la línea de fila, constituía la formación más eficaz para su aplicación en el combate. Sin embargo, la aparición del portaaviones transformó los encuentros navales en aeronavales. En consecuencia, se modificaron las formaciones y dispositivos para la batalla a fin de facilitar o contrarrestar la acción de las aeronaves. El torpedo y la bomba se destacaron como armas decisivas. Después de la conflagración mundial surgieron las armas nucleares y los misiles. Otra vez, se desarrollaron procedimientos y dispositivos inéditos orientados para atacar o defender a las Unidades con dichos ingenios. Pero no ha variado el “objetivo de la Fuerza Organizada”: destruir a su oponente con la intención u objeto de obtener el Control del Mar.

El área de misión norteamericana de “Control del Mar” y la soviética de “Armada contra Armada” confirman la aseveración precedente. Como lo afirma el Almirante Justiniano: “La batalla cuyo fin es eminentemente estratégico, en su materialización es esencialmente táctica. Este hecho determina que la forma en que se desarrolla es extraordinariamente variable de acuerdo a (sic) las nuevas tecnologías introducidas a las Unidades Navales en sus sistemas de detección, su armamento, control y características generales, lo que tiende a confundir a la forma con el fin” (p. 127).

Las Fuerzas Organizadas, ahora, integradas por Unidades de Superficie, Submarinas y Aéreas pueden hacer variar los procedimientos para el encuentro, pero no las metas. Así mismo, el objeto de la guerra en el mar perdura a través de los tiempos: obtener el control del mar para aprovecharlo en beneficio propio y negárselo al enemigo.

3.5.2. Atributos característicos de la Fuerza Naval

La Fuerza Naval goza de varios atributos propios y únicos lo que permite su empleo en paz para reafirmar o cautelar intereses y objetivos nacionales amenazados por potenciales rivales. Su gravitación desde la paz es fácilmente apreciable y el respaldo a la política exterior del Estado es ejercido permanentemente por su existencia y por su presencia en las áreas de interés, lo que resulta factible únicamente para el Poder Naval, en consideración a los siguientes cinco atributos:

- Flexibilidad Política
- Flexibilidad Operativa
- Flexibilidad Logística
- Condición de Listos para Operar al Arribo
- Intervención discreta o abierta

3.5.2.1. Flexibilidad Política

Una Fuerza Naval puede desplegarse en las proximidades de un área conflictiva conservando su libertad de acción. Su sola presencia indica, sin lugar a equívocos actuar e influenciar en la situación política estratégica vigente en la región. La Fuerza Naval aporta al escalón político la alternativa de intervenir en forma discreta o abierta, sin comprometerse de inmediato en hechos violentos o considerados hostiles. Superado el problema, mediante procedimientos relativamente pacíficos, la Fuerza desaparece sin dejar rastros. Los otros medios militares están obligados a desembarcar, concentrarse y desplegarse antes de actuar; proceso demorado, vulnerable y que además provoca tensiones. Por otra parte, las otras instituciones recurren al Poder Naval para su transporte y apoyo.

3.5.2.2. Flexibilidad Operativa

La Fuerza Naval posee la capacidad de desplegarse y operar con rapidez y oportunidad en zonas lejanas permaneciendo plazos prolongados en sus proximidades. Las acciones a realizar son graduables de acuerdo con la evolución de los acontecimientos, variando desde la mera presencia hasta la operación anfibia. Todas las gamas, extremas e intermedias, de empleo de las armas es posible dirigirlas a voluntad en tiempo real por el mando a flote o por el mismo conductor político gracias a los sistemas de mando, control y comunicaciones disponibles.

La movilidad de las Fuerzas Navales les permite conservar la iniciativa, explotar la sorpresa y concentrar el efecto de sus armas. Así mismo, le es fácil confundir al enemigo provocando su trastorno y dispersión para luego presentarse en el lugar y oportunidad más inesperados.

3.5.2.3. Flexibilidad Logística

Una Fuerza Naval consiste en un dispositivo logístico armónico e integrado. Está formada por Unidades autónomas, que transportan la mayor parte de sus necesidades logísticas requeridas para las operaciones. El consumo lo recuperan reabasteciéndose del grupo de apoyo móvil orgánico de la Fuerza. Esta característica independiza a la Fuerza de las bases terrestres y le faculta operar por largo tiempo sin apoyo logístico externo.

3.5.2.4. Condición de Listos para Operar al Arribo

Una de las mayores ventajas, intrínseca, de la Fuerza Naval reside en su habilidad de emprender operaciones de combate sostenidas e inmediatas al recalar a la región objetivo. Esta característica no es compartida con las Fuerzas de otras instituciones ya que están obligadas a preparar con antelación el terreno antes de entablar combate. Ello incluye el acopio de equipos, armamentos, municiones y toda clase de abastecimientos.



3.5.2.5. Intervención Discreta o Abierta

Finalmente, las Unidades Navales desarrollan en forma permanente operaciones de presencia fuera de sus aguas jurisdiccionales en las cuales cumplen a la vez, tareas de embajadores flotantes y de presencia disuasiva frente a otros Estados. Estas tareas las ejecutan fácilmente y sin necesidad de hacer demostraciones de fuerza con el simple hecho de mostrarse ante otros a través de visitas protocolarias, navegaciones en conserva o ejercicios en el mar con Unidades del país anfitrión; actividades estas que no revisten mayor peligro para las Unidades propias ni son una amenaza directa para el país visitado.

3.6. PRINCIPIOS DE LA GUERRA NAVAL

Los tratadistas militares sostienen gran disparidad de criterios con relación a este tema. Muchos mencionan diferentes principios, pero no existe consenso sobre su denominación, número, alcances y aplicación; incluso algunos cuestionan su existencia y utilidad.

Según la Real Academia Española es definido como: base, fundamento, origen, razón fundamental, sobre la cual se procede discutiendo en cualquier materia. Norma o idea fundamental que rige el pensamiento o la conducta.

Un cuidadoso estudio de la historia por el método inductivo, deja en evidencia que ciertas normas de conducta o ideas, tienden a provocar a hombres en lucha, el mismo efecto de manera permanente. Al individualizarlas y sintetizarlas, se extraen conceptos fundamentales de aplicación general: *Los principios de la guerra*.

Las aludidas nociones, no constituyen leyes inexorables y de exactitud matemática, pero permanecen a través del tiempo, las circunstancias y los medios. Por tal razón, se afirma que *Los principios de la guerra* detentan atributos intrínsecos: validez, permanencia e invariabilidad. Si no satisfacen dichos requerimientos, dejan de ser principios.

Se entiende como *Principio*, aquella norma o idea fundamental que rige el pensamiento o la conducta del ser humano. Dentro del ámbito de la guerra, se definen como “el conjunto de verdades deducidas de la experiencia histórica; por sus causas y efectos, constituyen *ideas orientadoras* para emplearlos en calidad de elementos de juicio por quienes planean y conducen los conflictos”. Los conceptos enunciados a continuación, explican los nueve principios que se aplican en la Guerra Naval:

- El Objetivo
- La Ofensiva
- La Sencillez
- La Unidad de Mando
- La Economía de Fuerzas
- La Concentración
- La Maniobra
- La Sorpresa
- La Seguridad

3.6.1. El Objetivo

Toda acción y todo esfuerzo deben orientarse hacia la consecución del objetivo principal, siendo aquel cuyo logro permite obtener resultados decisivos.

Es el principio rector por excelencia; señala el “QUÉ”. Es el más importante de los principios, el eslabón de enlace que le da coherencia y orientación a la guerra en el mar.

Como la guerra en el mar y las operaciones navales no se orientan hacia la posesión y ocupación de un terreno, sino hacia el ejercicio del control del mar, la Fuerza organizada enemiga constituye, teóricamente, el objetivo físico inmediato.

Sin embargo, en la Guerra Naval el objetivo no se materializa únicamente en la Fuerza organizada enemiga, sino también en las Líneas de Comunicaciones Marítimas - LL.CC. MM., en el control de ciertas áreas marítimas, en el tráfico mercante, en la defensa de costas propias, en el ataque a las del enemigo, en el bloqueo de puertos, entre otros.

“Toda operación debe estar dirigida hacia un objetivo accesible, adecuado y decisivo (...) de este punto dependen todos los demás. Es en él, donde hay que atacar; es ahí ante todo, donde se debe triunfar. Considerando atentamente los diversos aspectos de la situación inicial —generalmente muy compleja—, vemos pues destacarse un objetivo principal que se revela a nuestro espíritu”.

Almirante Raoul Castex

Dentro del concepto de objetivo, este se debe diferenciar del objeto, pues el primero es material o físico, tiene siempre expresión física, tangible y concreta, mientras que el segundo es abstracto. El objeto, consiste en una idea, un concepto, el efecto deseado, el fin perseguido y propósito anhelado; pero el objeto debe traducirse en un objetivo que lo satisfaga con plenitud, y sobre este es donde concurren los esfuerzos para conseguir el efecto deseado como consecuencia del logro del objetivo material.

Dada la esencia de los conflictos, sus dirigentes en todos los escalones, sufrirán un sin número de dificultades y contratiempos en el camino hacia su objetivo. Estos los originará el enemigo con su libre voluntad, el entorno físico, el azar y también situaciones internas. Es importante tener en cuenta que aunque la elección del objetivo se efectúa a través de un trabajo serio y profundo, no se debe incurrir en tozudez u obstinación, pues en la guerra puede suceder que las circunstancias que existían cuando se seleccionó el objetivo hayan cambiado, exigiendo también en este caso cambiar de objetivo para alcanzar el objeto deseado.

Para seleccionar un objetivo, es necesario considerar los siguientes tres factores:

- Que sea factible, es decir acorde con las posibilidades y capacidades
- Que el logro del objetivo contribuya al cumplimiento de la misión
- Que pueda obtenerse dentro del lapso de tiempo disponible.

Todos los comandantes en los diferentes niveles, necesitan un objetivo para planear las acciones. En la guerra, la elección del objetivo tiene una importancia trascendental, toda vez que si este no es elegido apropiadamente, puede significar que la guerra aun cuando se gane, carezca de sentido alguno, lo cual se traduce en concepciones estratégicas inútiles.

3.6.2. La Ofensiva

Actitud que persigue modificar la situación existente en beneficio propio, constituyéndose en el procedimiento más efectivo para lograr una decisión. Su ejecución requiere de libertad de acción, superioridad sobre el adversario, iniciativa y agresividad; aplicándose idealmente donde el enemigo sea más débil.

La acción ofensiva causa gran desgaste en material y personal, y por tanto requiere un componente logístico de sostenibilidad para mantener el ritmo del combate hasta lograr el colapso del adversario, por lo tanto, una ofensiva que disminuya su potencia antes de lograrlo, está condenada al fracaso. Por lo anterior se puede afirmar que la ofensiva está muy ligada a la iniciativa, entendida esta como la acción y disposición para actuar antes que el adversario.

La ofensiva en el mar tiene como meta un objetivo bien definido y no ofrece dudas sobre sus alcances. Es por esencia, activa pretendiendo apoderarse de algo en posesión del

enemigo, quien se niega a entregarlo. En consecuencia, se requiere quebrar su voluntad de lucha por medio de la fuerza (p. 587). Castex (1938), al referirse al tema expresa: “Únicamente la ofensiva puede traer esta ruptura definitiva del equilibrio, del cual resultará la decisión, porque solo ella posee el carácter transformador necesario” (p. 126). Más adelante agrega: “Su principal mérito, lo que la justifica y la eleva sobre la defensiva, es la posibilidad que ofrece de obtener un resultado positivo y en particular aquel que realmente interesa, es decir, la decisión de la guerra. El carácter decisivo es el fundamento de la verdadera ofensiva. Sólo aquella que tiene fundamento es digna de este nombre, solo este carácter permite considerarla como tal” (p. 134).

En el medio naval, la ofensiva estratégica se dirige hacia el control del mar, que en ningún caso podrá lograrse de manera absoluta, debido a la gran extensión del teatro marítimo. Ese control se obtiene destruyendo la Fuerza Naval enemiga u obligándola a retirarse del área marítima que se desea controlar. Las operaciones defensivas, tales como las de protección de un convoy por buques de una cortina de superficie y por aviones de escolta, se convierten en ofensivas cuando el enemigo aparece y amenaza al cuerpo principal, ya que en ese momento es necesario atacar para impedir que el enemigo destruya la Fuerza que se protege.

3.6.3. La Sencillez

En la ejecución de las operaciones navales, el principio de la sencillez se aplica no solo a la concepción de las acciones tácticas o estratégicas, sino a su planeamiento y ejecución. La simplicidad es factor de éxito en la conducción de las operaciones y la consecución de objetivos.

Este principio considera que la planeación y coordinación de operaciones debe ser efectuada en forma clara, sencilla, simple, concisa y fácil de entender, en donde usualmente los planes simples son mejores y las órdenes claras y concisas son realizadas con mayor eficacia.

El concepto de simplicidad debe estar presente en todas las actividades, por lo cual se le ha de considerar como un aspecto doctrinario, en los diferentes niveles del mando.

“Todo en la guerra es sencillo, pero la cosa más sencilla es difícil. Las dificultades se acumulan y acaban produciendo una clase de fricción que no se concibe a no ser que se tenga experiencia de guerra”.

Carl von Clausewitz

3.6.4. La Unidad de Mando

Toda Fuerza Naval comprometida en acción debe operar bajo el mando de un solo Comandante táctico. En la conducción de la guerra en el mar, el Comandante Naval en Jefe tendrá bajo su mando directo a los comandantes de otras Fuerzas Navales orgánicas.

Este concepto de Unidad de Mando implica un alto grado de conocimiento y compenetración de los comandos subalternos con el Comandante en Jefe, con el plan de batalla por él concebido, con las doctrinas tácticas, con los elementos operativos de que se dispone, con la situación de la Fuerza y con la misión. Este principio es conocido también con el nombre de Cooperación o Acción Unificada y se define como la actuación coordinada, concertada y armónica de los diversos medios humanos y materiales disponibles para el cumplimiento de una misión.

Este principio igualmente denominado Cooperación o Acción Unificada, se define como la actuación coordinada, concertada y armónica de los diversos medios humanos y materiales disponibles para el cumplimiento de una misión.

En la complejidad de la guerra del mundo moderno, la coordinación, cooperación y trabajo en conjunto bajo un solo mando es la clave del éxito operacional, en donde esta coordinación y cooperación abarca todos los ámbitos doctrinales, operativos y logísticos y tiene como característica esencial su efecto multiplicador y sinérgico.

3.6.5. La Economía de Fuerza

Este principio se interpreta como la dosificación adecuada de los medios para aplicar el máximo esfuerzo sobre el objetivo principal, dejando para los objetivos secundarios, Fuerzas no esenciales a aquel y proporcionales a su importancia relativa.

Debe prestarse la mayor atención al grupo que ejecuta el esfuerzo principal, asignándole la Fuerza que requiere y asegurándole el suministro oportuno de los recursos indispensables para la satisfacción de sus necesidades. Para ello, el teatro de operaciones debe contar con bases permanentes o transitorias desde las cuales se provea el apoyo logístico que la Fuerza Naval requiere para el cumplimiento de su misión.

Como la disponibilidad de medios y las posibilidades de incrementarlos, son casi siempre limitadas, ya que la obtención de nuevos equipos y materiales toma normalmente considerable tiempo, el término *economía de fuerzas* debe reflejarse en la distribución de los recursos disponibles, la cual debe hacerse de manera que guarde relación con la magnitud e importancia del esfuerzo asignado a cada uno de los grupos constitutivos de la Fuerza.

3.6.6. La Concentración

Se entiende como la oportuna disponibilidad de las capacidades en el momento y lugar requeridos (concentración en el tiempo y en espacio), e incluye no solamente la reunión

de Unidades de Superficie, Submarinas, Aéreas y Logísticas, sino la concentración del fuego de los cañones, de los proyectiles dirigidos, de los torpedos, entre otros. Factores importantes de la concentración son también la velocidad y el movimiento, que aplicados a la maniobrabilidad colocan a la Fuerza en condiciones superiores a las del adversario.

La concentración, paradójicamente, lleva en sí la acción inversa de la dispersión, la cual a su vez obedece a motivos logísticos, operativos, de seguridad o simplemente de engaño. No en vano Sun Tzu, recomienda crear cambios de situación mediante la concentración y la dispersión para materializar el engaño. Conceptualmente, los principios de Economía de Fuerzas y Concentración son complementarios, toda vez que el primero busca la distribución adecuada de las Fuerzas, dejando la Fuerza principal para ser utilizada en el lugar de la decisión, y el segundo busca precisamente concentrar esa Fuerza principal en el mismo objetivo.

3.6.7. La Maniobra

La idea general de maniobra debe conformarse con base en una serie de acciones sucesivas y normalmente interdependientes, en la que los resultados de una indican la línea de acción para la siguiente que permitirá alcanzar un determinado objetivo estratégico.

Es importante tener en cuenta que la maniobra es un medio y no un fin, y que la ventaja de una Fuerza puede ser mejorada en cada uno de los aspectos que intervienen en la maniobra y citados en el numeral 3.3.3.1 como elementos constitutivos de la Fuerza: Comando, Control, Comunicaciones, Inteligencia, Informática, Vigilancia, y Reconocimiento (**C³I²V²R**), todos estos apoyados por una adecuada logística.

La maniobra, por su esencia es variable de acuerdo con la situación, siendo potestad del Comandante de las Fuerzas Navales desplegadas en el mar tanto su concepción como su ejecución.

La maniobra consta de dos partes inseparables: la estratagema tendiente al engaño, y las acciones en busca del objetivo estratégico. Ella se elabora con elementos concretos y cuantificables, además de factores intangibles muy difíciles de precisar y medir. Pero el efecto que se persigue es psicológico y donde el engaño conforma la pieza clave. La maniobra, como producto del ingenio, adopta infinitas expresiones; pero, siempre el sujeto lo constituye la mente del enemigo (Solís, 1993: 779).

El principio de maniobra está ligado al concepto de libertad de acción, que no es otra cosa que la preservación de la iniciativa para aplicarla en la ejecución del plan trazado.

3.6.8. La Sorpresa

Mediante la sorpresa se coloca al enemigo en una situación inesperada ante la cual no se haya preparado para contrarrestarla oportunamente. Básicamente se consideran los siguientes cinco requisitos para que una acción sorpresiva sea efectiva:

- Que sea aplicada a una parte débil del dispositivo del adversario.
- Que para el enemigo sea difícil tomar una acción de control sobre ella.
- Que tenga la potencia de hacer daño significativo.
- Que permita explotar sus efectos.

Que una vez lograda, se genere una y otra vez, manteniendo al enemigo en constante situación de inseguridad.

Así como la sorpresa compensa la inferioridad; la rapidez en la variación de los métodos y el secreto en las operaciones, son factores determinantes en la aplicación de este principio.

En la Guerra Naval los adelantos tecnológicos en cuanto al armamento y sensores de detección, hacen que hoy sea muy difícil lograr la sorpresa en el nivel táctico; en el campo estratégico se logra la sorpresa mediante la combinación de operaciones de engaño que inducen al enemigo a dispersar su Fuerza, para golpearlo luego en el sitio menos esperado.

La sorpresa depende principalmente del secreto en el planeamiento, del carácter indefinido del dispositivo inicial, de la propagación de noticias falsas apoyadas por movimientos simulados, de la velocidad de maniobra y, en fin, de la capacidad para ejecutar concentraciones rápidas y desplazamientos imprevistos.

3.6.9. La Seguridad

Es el conjunto de medidas preventivas, que deben adoptarse de manera permanente, para resguardar la reserva de las propias operaciones e intenciones, así como para proteger la integridad física de las Fuerzas. Mediante la aplicación de este principio se busca evitar la sorpresa por parte del enemigo. La seguridad no debe significar una desmedida precaución que inhiba el desarrollo de las operaciones.

Este principio debe tenerse en cuenta en el planeamiento de las operaciones y en el desarrollo de las mismas. La seguridad es esencial en la maniobra, pues de ella depende casi por entero la libertad de acción. Debe buscarse, por tanto, que las condiciones favorables creadas para la acción de la Fuerza principal persistan durante cierto tiempo, evitando en lo posible que sean alteradas por la acción de Fuerzas enemigas sobre puntos secundarios del dispositivo propio.

Buque de la Armada colombiana ARC "20 DE JULIO" en la Antártida.

Foto Armada Nacional de Colombia





4. LAS ARMADAS VISTAS COMO INSTRUMENTOS DE INFLUENCIA

“Durante los primeros años de la guerra, Roma, gracias a su Poder Naval, controló por completo la cuenca entre Italia, Sicilia y España, disponiendo del mar a su antojo”.

*Alfred T. Mahan, refiriéndose a Las Guerras del Peloponeso -
The Influence of Sea Power upon History*

De acuerdo con lo descrito por Ken Booth (1980) en “Las Armadas y la Política Exterior”, las funciones de las Armadas pueden definirse como un triángulo de acuerdo con sus roles básicos (p. 20). Del conjunto de estos tres elementos se deriva el *uso del mar*; y esta a su vez es la consideración en la que se basa la función de las Armadas en su Estrategia Naval y en particular en apoyo de la Política Internacional del Estado.

El carácter trinitario se define entonces, por los tres tipos de roles mediante los cuales las Armadas cumplen sus objetivos así: *el militar, el diplomático y el de control y fiscalización*. Dentro de cada uno de esos roles, ellas pueden desempeñar varias funciones subordinadas. En un amplio sentido, los Estados se interesan en el uso del océano por tres (3) razones:

- Para el tránsito de pasajeros y mercancías.
- Para el paso de Fuerzas Militares por razones diplomáticas, o para usarlas contra objetivos terrestres o marinos.
- Para la explotación de las riquezas del mar.

Se puede decir entonces que las Armadas son el medio para realizar estos fines. Como se ha sabido a través de la historia, ellas existen como parte de la política marítima general del Estado, cuyo único objetivo es buscar asegurar el control del mar para los fines propios, y mantener la capacidad para impedir que el contrario lo use en detrimento de esos fines.

Como se aprecia en la *Figura 11*, la Marina colombiana adoptó esta aproximación.



Figura 11. Roles de la Marina de Guerra Colombiana



Fuente: Jefatura de Operaciones Navales - Armada Nacional

4.1. EL ROL NACIONAL

Tiene que ver tanto con lo interior como con lo exterior. Esa situación difícilmente se relaciona con la confrontación de las Fuerzas Armadas con las de otros países; tiene como fin último, hacer efectiva la soberanía en las fronteras marítimas propias de su territorio. Si bien, excepcionalmente se considera esta función como parte de la política exterior en sí, las características y la eficacia del modo en que se desempeña (o no), pueden tener implicaciones exteriores.

En cuanto a las responsabilidades costeras, estas tareas son las más importantes dentro del rol de control y fiscalización. Son compromisos bien conocidos por todos los Estados con litoral marítimo, y pueden ser desempeñados por un cuerpo especial con organización propia, por la Armada, o por ambos en conjunto. Esas Fuerzas tratan de beneficiar a los intereses marítimos de los Estados con costa, tales como su soberanía, el aprovechamiento de los recursos naturales en sus aguas jurisdiccionales y el mantenimiento del orden, entre otros.

Las funciones de control y fiscalización, o de guardacostas, es probable que no sean una misión importante para las flotas que generalmente se denominan como de “alta mar”. Con todo esto, para más de un tercio de todas las Armadas del mundo, la responsabilidad de vigilar las costas y contribuir al progreso de su país, abarca todo el alcance de sus funciones (y ambiciones). Los gobiernos de los países donde ello ocurre, o bien no sienten amenazas navales exteriores, o bien no poseen la capacidad de hacerles frente. La defensa de sus fronteras marítimas depende pues más que todo de una estabilidad internacional general.

En el caso colombiano, el Cuerpo de Guardacostas (*Decreto No 1874 del 02 de agosto 1979*) depende orgánicamente de la Armada Nacional, está conformado por las Unidades a Flote, así como en el recurso humano, material y económico asociados. Así mismo, las Unidades Navales involucradas en todo tipo de operaciones, cumplen funciones de control y fiscalización en las aguas marítimas jurisdiccionales del país.

Para el caso colombiano, el Cuerpo de Guardacostas, tiene las siguientes funciones principales:

- Contribuir a la defensa de la soberanía nacional.
- Controlar la pesca.
- Efectuar labores de asistencia y rescate en el mar.
- Proteger el medio marino contra la contaminación.
- Proteger a los buques y a sus tripulaciones de acuerdo al Derecho Internacional.
- Controlar y prevenir la inmigración o emigración clandestinas.
- Contribuir al mantenimiento del orden interno.
- Proteger los recursos naturales.
- Colaborar en las investigaciones oceanográficas e hidrográficas.
- Controlar el tráfico marítimo.
- Colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar.
- Colaborar con los particulares en las actividades legítimas que realicen en el mar.
- Las demás que le señalen la ley y los reglamentos.

Por otra parte, dentro de la cooperación internacional, y enmarcado en un ámbito de ayuda y mantenimiento de intereses comunes en el tema de las funciones de interdicción y el control de sus espacios marítimos, el país ha efectuado convenios y acuerdos con varios gobiernos. Tal es el caso del “Acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar”, firmado entre ambos gobiernos en el año de 1997 (promulgado con el *Decreto 908 del 01 de abril de 1997*), con el fin de neutralizar el tráfico ilícito por mar, dentro del cual se establecieron normas, procedimientos y criterios para que las Armadas (en el caso colombiano incluido el Cuerpo de Guardacostas) interactúen conforme al objeto y alcance del acuerdo.

4.2. EL ROL INTERNACIONAL

El desempeño diplomático de las Armadas, radica en la ejecución de la política exterior sin llegar al extremo del uso de la fuerza. Este ejercicio apuntala a la política del Estado en las negociaciones y en las relaciones exteriores en general.

El rol diplomático ha sido siempre muy importante para las marinas y ha comprendido una amplia variedad de tareas operativas. Los efectos diplomáticos se consiguen tanto por medios pasivos como activos. La variedad de funciones comprendidas en este papel, abarca desde acciones con un cierto grado de coerción implícita o explícita (negociaciones desde una posición de fuerza) hasta acciones que prometen retribución (ayuda naval) y acciones que tratan de suavizar las relaciones mutuas mediante el mejoramiento de una imagen (influencia y prestigio).

Los gobiernos de las potencias marítimas han empleado frecuentemente sus buques dentro de una modalidad “diplomática” o “política”, esperando afectar con ello el modo de pensar y el comportamiento de otros gobiernos, sin mayor intención o previsión de llegar a usar la capacidad de combate. En este contexto se entiende como “diplomático” el empleo de los buques de guerra en apoyo de la posición negociadora general de un país, en instancias de negociaciones especiales y en las tácticas de creación de influencia, así como en variadas tareas de representación.

Es importante por ello, el estudio de algunos problemas que rodean a la diplomacia naval: ¿qué se entiende por “creación de influencia”?, ¿cuáles son los factores que pueden afectar al desarrollo de una relación de influencia?, ¿cuáles son las ventajas y las desventajas de los buques de guerra, considerados como instrumentos de la diplomacia?, ¿cuáles son las tácticas características de la diplomacia naval?, ¿qué tipos de reacción pueden provocar esas tácticas?

4.2.1. El Poder y la Influencia

Para comenzar, se tiene que reconocer que la complejidad y la oscuridad característica de algunas relaciones internacionales superan a veces a las palabras disponibles para analizarlas y describirlas. La diferencia entre poder e influencia es un ejemplo de ello. El reparo se basa comúnmente en las diversas tácticas que se usan, o sea si el esfuerzo de A para que B se mueva hacia donde conviene al primero, implica tácticas potencialmente coercitivas o no: así por tanto el poder involucra “la capacidad de mover a otros amenazando con privaciones o infringiéndolas” mientras que la influencia es “la capacidad de hacerlo mediante promesas o concesión de beneficios”. El poder y la influencia comparten ambos una cantidad de características comunes. Los dos son conceptos de relación. Son esencialmente instrumentos ya que se los emplea ante todo para alcanzar o conservar otros objetivos, antes que constituir un fin en sí mismos. Ambos son procesos, previstos con el fin de mantener o modificar la conducta de otros, y productos, que arrojan resultados perceptibles. La movilización de las capacidades no es un sinónimo de la posición de

poder o de influencia: no existe una relación simple entre la capacidad de actuar y la probabilidad de ejercer poder o influencia. Las sensaciones experimentadas por los dirigentes de la entidad que sirve de “blanco”, son un factor fundamental en el desarrollo de cualquier relación que se desee crear.

Mientras que tiene algún sentido conservar la distinción entre el poder y la influencia, basada en la posibilidad de que intervenga la coerción, es obvio que en la práctica no hay un límite claro que los separe. En cualquier relación bilateral existe una amplia gama de posibilidades. En el fondo puede estar la coerción como un estímulo final o una última restricción, si bien no se la nombre. Ciertamente, en cualquier relación entre un Estado relativamente fuerte y otro relativamente débil, este último siempre tiene que afrontar la dificultad de tratar de separar entre sí la promesa de posibles beneficios, la amenaza de eventuales sanciones y el peligro de que se le retire el apoyo.

Esa incertidumbre se incrementa considerando que por la misma naturaleza de los buques de guerra siempre existirá una ambigüedad inherente y la consiguiente duda sobre el empleo de esos instrumentos esencialmente coercitivos, en papeles ostensiblemente persuasivos, como lo es la creación de influencia.

Si bien las acciones navales no pueden clasificarse claramente en las relaciones bilaterales, el problema se complica más aún cuando se trata de más de dos Estados. Así pues un gesto que podría describirse como una tentativa de crear influencia entre A y B, puede traer aparejado el ejercicio del poder entre A y C.

Las relaciones de causalidad se comprenden mejor con la “Estrategia Naval” como son sus estrategias y sus tácticas, tales como la disuasión, el manejo de las crisis, el atreverse a “llegar al borde del abismo”, y así sucesivamente. En cambio las “políticas de influencia naval”, no se comprenden tan claramente.

Conviene pues, considerar los factores generales que afectan a la capacidad de influencia de las potencias navales y la incidencia de sus futuros objetivos.

En cumplimiento del papel diplomático de las Armadas, se destacan como objetivos principales *la negociación desde una posición de fuerza, la manipulación, y el prestigio*:

4.2.1.1. Negociación desde una Posición de Fuerza

Estas negociaciones suelen llamarse “demostraciones políticas de una Fuerza Naval” y son además una función tradicional de las Armadas. Dicha función ha surgido en forma prominente gracias a las actuaciones de los buques de guerra de las superpotencias en varios escenarios del mundo. Mediante estos actos, las potencias navales han persuadido a los Estados que toman como blanco de los mismos, para que se comporten en forma favorable, sin tener que usar la fuerza para ello.

En el empleo diplomático de los buques de guerra, la intención es invariablemente evitar el uso de la fuerza, pero la posibilidad contraria estará sin embargo presente durante

el desempeño de tareas como la de ayudar a sus aliados que se encuentren comprometidos en un conflicto. Donde hay posibilidad del uso de la fuerza, una prudente presencia naval debe tener aparejada la capacidad de luchar por el dominio del aire, tanto como por el control del mar, y posiblemente también la de desembarcar Fuerzas en tierra.

Entre los objetivos de la negociación desde una posición de fuerza se pueden mencionar los siguientes:

- Tranquilizar y reforzar a los aliados y asociados.
- Sosegar y fortalecer a los gobiernos amigos amenazados por serios desafíos internos.
- Calmar y fortificar a los gobiernos amigos que temen un ataque exterior.
- Influir sobre la conducta de los gobiernos amigos cuando estos se encuentran ante la amenaza de un ataque exterior.
- Dar a entender que los “asuntos de negocios” siguen con normalidad durante las crisis.
- Mejorar la aptitud para negociar.
- Amenazar con usar la fuerza desde el mar para apoyar la política.

4.2.1.2. La Manipulación

Las tácticas de influencia de la diplomacia están destinadas a tener efecto haciendo variar (pero siempre en aumento) los cálculos políticos de los observadores interesados. Por ello debe analizarse muy bien la magnitud, la composición y la táctica de la Fuerza que va a actuar, si se desea que el mensaje implícito en esa acción sea bien comprendido por el destinatario. Los actos de carácter negativo pueden producir efectos tanto como los positivos. Si bien la variedad de las tácticas destinadas a crear influencia es muy amplia; por el solo hecho de que su eficacia depende de la comprensión ajena, resulta que es una actividad de efectos difícilmente predecibles; dentro de las tácticas a utilizar se encuentran:

- Manejar posiciones de influencia negociadora en el marco de una alianza.
- Demostrar apoyo a diversos países.
- Ganar o ampliar el acceso a nuevas naciones.
- Proveer demostraciones de Poder Naval en aguas lejanas en forma continuada, para dejar establecido el propio derecho a interesarse.

4.2.1.3. Promoción del Prestigio.

La promoción del prestigio de un país no es una misión naval operativa en el sentido usual del término. No por ello deja de ser una función de considerable importancia y como tal la reconocen las marinas poderosas. Este papel tiene relativamente pocas tareas operativas específicas. Con excepción de la asistencia naval, las visitas a los puertos, y las actividades protocolarias, el éxito en este campo es invariablemente el producto del comportamiento naval en general.

Algunos de los efectos derivados de las actividades de promoción del prestigio son:

- Dar seguridad psicológica a la gente del propio país.
- Proyectar una imagen favorable del país.
- Proyectar la imagen de una Fuerza Naval poderosa.

El prestigio tiene un valor incalculable dentro de la política de las naciones; alienta o permite a sus poseedores aspirar a algo importante, y conseguir sus objetivos; se le ve generalmente como una cualidad deseable, y en consecuencia se le cultiva intensamente. Sin embargo, puede llegar a convertirse en algo peligroso si se abusa de él: puede crear falsas esperanzas en otros, así como en sus propios poseedores, y de ahí pueden surgir situaciones difíciles y comprometedoras.

En tal sentido, han sido múltiples las definiciones en cuanto al prestigio de una Armada; de todas ellas, surge que la idea contiene claramente un importante elemento funcional que comprende influencia y poder. Puede concebirse no solamente refiriéndose a lo que “es” sino también pensando en lo que “hace”. Relacionándola con la idea del interés nacional, será evidente que la atribución de prestigio no es solamente una cuestión de fachada, sino también de ventajas concretas.

El prestigio puede contribuir a la seguridad en varias formas: tener prestigio significa que la credibilidad militar tiende a ser muy “alta” con relación a las capacidades; significa que quien lo posee puede ser contemplado como un valioso aliado; significa que su poseedor estará en posición favorable para atraerse ayuda militar si la desea; significa que su poseedor será considerado como alguien que cumple sus promesas y, lo más importante, saliendo ganancioso en los conflictos.

En la diplomacia, el prestigio es igualmente útil: puede “lubricar” los esfuerzos de los negociadores de un país. A un Estado prestigioso es más fácil que se lo invite a las importantes conferencias internacionales. Es probable que se lo escuche con algo más que la cortesía diplomática porque sus palabras estarán revestidas con una especial credibilidad y autoridad, otros Estados pueden no desear aparecer como hostiles, temiendo atraerse las críticas de las terceras partes.

Un Estado prestigioso conseguirá salirse con la suya porque otros Estados tenderán a inclinarse ante su autoridad “natural”. Puede convertirse en un punto nodal de comercio diplomático. El prestigio trae consigo respeto, autoridad, deferencia y respuestas positivas, produciendo poder e influencia eficaces en la política exterior.

4.2.2. La Influencia de los Buques de Guerra sobre la Política Exterior

Las Armadas no ejecutan simplemente la política exterior. En la política internacional, así como en la vida en general, las interrelaciones son muy complicadas entre los instrumentos y las políticas, los medios y los fines. La imagen sencilla de una relación

funcional entre los propósitos de la política exterior y el “instrumento” naval es demasiado clínica, demasiado ideal. Además de proveer capacidad para el cumplimiento de los objetivos establecidos por una autoridad política, los buques de guerra pueden tener también influencias importantes sobre las políticas o aspectos de las políticas. Por la forma en que se usan, o por el solo hecho de existir, los buques de guerra pueden influir sobre los objetivos de las políticas exteriores o las rutinas de ciertos Estados; pueden crear o modificar situaciones y esperanzas, y por lo tanto las políticas.

Los buques pueden tener importante influencia sobre la política exterior de un país simplemente “porque están allí”. Las capacidades navales y las intenciones de los otros Estados pueden afectar la evaluación de la “amenaza”, este puede ser el más poderoso de los modificadores de la política. La seguridad militar sigue siendo una obligación prioritaria para los gobiernos, y por lo mismo una preocupación continúa. La amenaza militar con que se enfrenta una nación es la consideración de cuáles son las estructuras básicas del conjunto de su política exterior que determinan las alianzas y las posiciones, las estrategias y las tácticas, hasta el punto en que un gobierno se siente a sí mismo como vulnerable en un contexto naval, o identifica intenciones navales hostiles y capacidad de llevarlas a cabo por parte de los adversarios; así los buques de guerra pueden ser un factor importante para definir la amenaza.

En el pasado, cuando las Armadas tenían un impacto relativamente mayor sobre la estructura y los aspectos de la política internacional, el problema de las amenazas navales era una preocupación permanente para los responsables de la seguridad de muchos países. Para algunos Estados en particular, los cambios de la Política o Estrategia Naval de otros Estados se veían como un indicador fundamental de política, y generalmente como a los que se tenía que responder inmediatamente.

La Gran Bretaña del siglo XIX era el clásico ejemplo de una nación que estaba preocupada por la construcción de buques de guerra y la conducta naval de otros países como un indicador de intenciones hostiles. La principal ilustración de esa obsesión fue la reacción británica a las construcciones navales alemanas a principios del siglo XX. A causa de que muchas personas en Inglaterra, creían o pretendían creer, que la construcción naval de Alemania no podía tener otro propósito razonable que el de desafiar a Inglaterra, el factor naval actuaba como un catalizador de la cristalización de la hostilidad entre los dos Estados.

Muchos años después, con la declinación del significado del Poder Naval, con el fin del desvergonzado imperialismo, y con la utilidad decreciente de la Fuerza para las conquistas territoriales, en muchas situaciones podría pensarse que el factor naval no es tan significativo como antes para definir una amenaza. Ello es probablemente cierto, pero el cambio es más de intensidad que de calidad, por lo menos en muchos casos.

Muchos países del Tercer Mundo, por ejemplo, probablemente temen al pretendido neocolonialismo de las compañías multinacionales tal vez más que al castigo proveniente

del mar en forma de bombardeo, desembarco de Infantería de Marina, o ataques aéreos. Pero mientras existan las Armadas, no siempre se podrán excluir esas eventualidades de los cálculos de los responsables de la seguridad de los países pequeños.

Esto es especialmente así en los países donde las grandes potencias tienen importantes intereses estratégicos o económicos, y especialmente para aquellos de los cuales depende una gran potencia hasta cierto punto. La facilidad para el uso de las bases, y el suministro de petróleo, son los dos factores más evidentes que hacen que los militarmente fuertes tengan que depender en cierto sentido de los más débiles. Esa misma dependencia en ciertas circunstancias puede provocar al fuerte a ejercer su superioridad militar. Los países militarmente débiles con posesiones importantes se dan cuenta de que la fuente de su actual poderío es también la causa de su vulnerabilidad. Las posesiones valiosas los transforman en blancos militares potenciales (Cfr. Strategic Survey, 1974: 30).

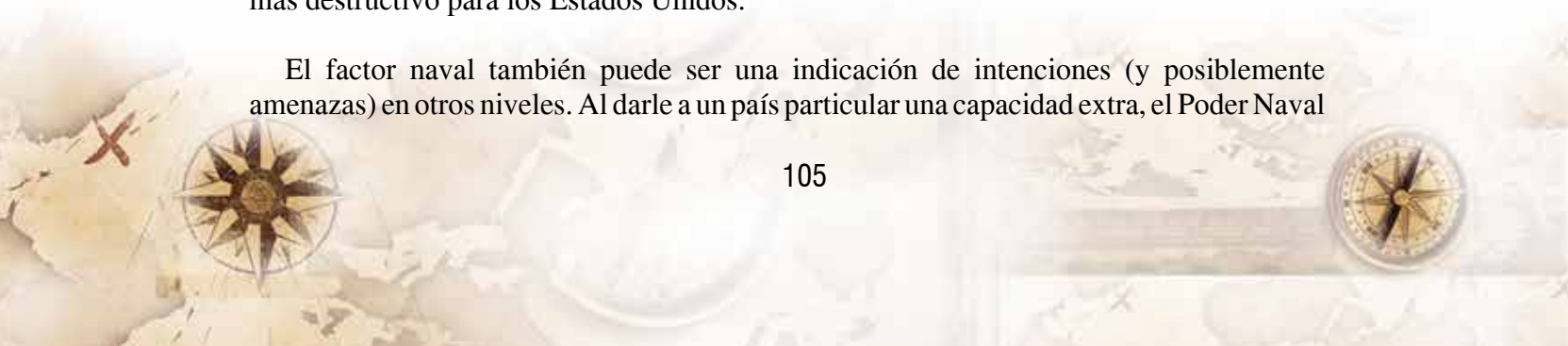
Las amenazas navales no son solamente un fenómeno de potencia pequeña contra potencia grande. El mundo está lleno de conflictos locales, muchos de los cuales tienen un componente militar activo. En algunas de esas confrontaciones, una eventual guerra comprometería a una o a ambas naciones que tratan de usar el mar para su propio beneficio. Un país vulnerable hasta cierto punto al bloqueo, siempre va a definir las amenazas en términos navales. El factor naval, por lo tanto, ayuda a definir el carácter de una amenaza y la magnitud del problema; también determina la estrategia naval del país, sea esta de control o de negación, independiente o en unión con un aliado.

Aún los países con Poder Naval limitado, pueden sentir considerable interés en el factor naval, a causa de que los buques de guerra llegan a ser la única forma en que los posibles adversarios proyecten su Fuerza Militar contra ellos, o puedan ser la única forma en que las grandes potencias se conviertan en potencias casi regionales. Los buques de guerra siempre tienen impacto porque, como lo dijo Lawrence W. Martin, “dan acceso” (Martin, 1971: 138).

La llegada de los buques de guerra confiere fuerza a la política exterior de una nación. Sin embargo, al proveer tal “poder evidente”, los buques pueden alterar las relaciones, aún entre países cuya posibilidad de hostilidades mutuas parecería remota.

Históricamente, las construcciones navales en competencia también han afectado adversamente las relaciones entre aparentes amigos. Ciertamente, las superpotencias tienen que preocuparse por las amenazas a su seguridad en términos navales. En la época de la guerra fría por ejemplo, desde el punto de vista soviético, la alta proporción de eventual ataque nuclear estratégico que llevaban los portaviones y los submarinos tipo *Polaris* de la Armada americana impulsó la decisión de aumentar el despliegue naval. El potencial nuclear soviético en el mar también contribuyó a definir la amenaza en el nivel más destructivo para los Estados Unidos.

El factor naval también puede ser una indicación de intenciones (y posiblemente amenazas) en otros niveles. Al darle a un país particular una capacidad extra, el Poder Naval



puede ser un factor necesario, pero no suficiente para crear dudas sobre sus intenciones en situaciones especiales.

Los factores económicos pueden desempeñar un papel importante en la apreciación de una amenaza. Los países o grupos de países cuya supervivencia en la paz o en la guerra depende notablemente del uso continuado y permanente del mar, tendrán un interés particular en todos los acontecimientos que puedan amenazar a la continuidad de ese uso. Los aliados de la Unión Europea dependen del transporte marítimo para la provisión del petróleo, del cual dependen sus economías industrializadas, y para mayor refuerzo en la guerra. No debe pues sorprender que las autoridades navales, que en último término son las responsables de asegurar ese uso, tengan que ser muy sensibles al desarrollo de las posibilidades navales de sus adversarios.

Los síntomas navales siguen siendo pues muy importantes, ya sean el resultado de la simple existencia de los buques de guerra, o de los cambios en su conducta operativa, o su tecnología. Siempre hay un importante ingrediente naval en la apreciación de las amenazas por todo un grupo de países con intereses marítimos. Definir y hacer frente a las amenazas o amenazas potenciales desde el mar puede ser un factor importante en la forma en que algunos países destinan recursos, eligen aliados y asociados, y tratan con sus adversarios y los adversarios potenciales.

La necesidad de usar los buques de guerra puede generar nuevos requisitos en la política exterior, y ello de varios modos. Sería muy raro que los buques que operan únicamente en los mares contiguos crearan nuevos requisitos en la política exterior, a menos que su país tenga que enfrentarse con una amenaza naval con la que no puede disputar algo, con las Fuerzas que dispone. En tal situación habrá una necesidad que obliga a comenzar una carrera armamentista naval, a buscar aliados o asociados, a tratar de pacificar al presunto enemigo, o de otro modo a reconsiderar las relaciones con él.

Las Armadas que han operado a gran distancia de su territorio se han encontrado más frecuentemente con tales problemas. El ejemplo más interesante e históricamente prolongado en el cual un país ha tenido que reajustarse ante las realidades navales cambiantes, fue la dolorosa comprobación británica, en el siglo XX, del hecho de no ser ya una potencia realmente independiente en el sentido naval y en una escala mundial: sus compromisos superaban continuamente sus capacidades.

Un Poder Naval que declina y que, o bien no tiene la voluntad, o no puede reducir sus compromisos o aumentar sus capacidades, tiende forzosamente a volverse adepto a una política de ampliarse más allá de sus posibilidades, y a veces, aceptar encarar sus malas consecuencias.

4.2.3. Ventajas y Desventajas de los Buques de Guerra, considerados como Instrumento de la Diplomacia

La frase de Cromwell¹², que dijo que “un buque de guerra era el mejor de sus embajadores”, se ha convertido en un lugar común de los escritos sobre temas navales. Lo

¹² Oliver Cromwell (1599-1658), político inglés. Hombre práctico y dotado de gran talento militar, organizó un ejército revolucionario, el New Model Army.

ha llegado a ser porque señala un importante aspecto de esos buques y sugiere algunas de sus cualidades fundamentales.

4.2.3.1. Ventajas

Considerados como instrumentos muy útiles de la diplomacia, los buques presentan siete (7) ventajas básicas derivadas de sus características; *Versatilidad, Gradualidad, Movilidad, Capacidad de Proyección, Potencial de Accesibilidad, Simbolismo y Capacidad de Permanecer*:

➤ La Versatilidad

Llamamos así a la capacidad que tienen, ya solos o en grupo, para desempeñar una variedad de tareas de carácter social, humanitario o político, además de las de orden puramente militar. De todos los sistemas de armas que comprende el inventario de un país, los buques de guerra son ciertamente los de más variable empleo.

➤ La Gradualidad

Esta cualidad se basa en dos características que poseen los buques de guerra en la mayoría de las situaciones posibles, a saber: su facilidad para aumentar significativamente la intensidad de su actuación o de disminuirla hasta anularla totalmente.

Las variadas combinaciones de Unidades Navales son bien aptas para ascender por todos los escalones, desde la más modesta acción de presencia hasta el más alto nivel del uso de la fuerza. Como instrumento de escalada, los buques de guerra poseen una cantidad de ventajas sobre las otras armas de las Fuerzas Armadas: el uso creciente de la fuerza puede ser graduado más claramente y la ausencia de población en el mar elimina muchos factores de complicación derivados de los daños colaterales.

El hecho de que el medio en que actúan no reconoce divisiones territoriales, les da ciertas ventajas sobre otros sistemas de armas, en cuanto a expresiones de la voluntad nacional. Ello significa que se pueden efectuar demostraciones de intención, sin que ellas impliquen los peligros que son inevitables cuando se pierde el control en las confrontaciones internacionales en tierra, como la guerra de tanques en por ejemplo. La diplomacia naval tiene una claridad y una carencia de esas complicaciones colaterales que generalmente aparecen cuando se usan otros instrumentos de la “diplomacia de la Fuerza”.

➤ La Movilidad

El término alude a la facilidad con que los buques puedan desplazarse con relativa rapidez y normalmente en forma independiente para hacer frente a las situaciones imprevisibles, en regiones vecinas o distantes, que son el plan cotidiano de la política internacional. Si se puede disponer de ellos, los buques de guerra provenientes de puntos

lejanos entre sí, pueden converger para afrontar por lo menos algunos de los factores de una situación en que las Fuerzas Aéreas o Terrestres resultarían ineficaces, inapropiadas o inaccesibles. No importa sus desventajas, los buques pueden ser el único instrumento que le permite optar a un gobierno en una situación particular.

➤ La Capacidad de Proyección

Los buques de guerra no sólo son relativamente móviles, sino que también son eficaces transportadores de su propio poder de fuego, de tropas, de tanques, de aeronaves, de vehículos anfibios, y de una variedad de elementos de todo tipo. Esa capacidad permite que un grupo de combate amenace o luche con otros buques o también amenace o proyecte su Fuerza contra la costa mediante bombardeos, desembarcos o ataques aéreos. Esa relativa libertad de movimiento a través de los mares, y la carga que los buques de guerra y sus auxiliares pueden transportar, hacen de ellos el único medio gracias al cual algunos países pueden actuar como potencias militares en regiones lejanas.

➤ El Potencial de Accesibilidad

Muchas de las útiles características de los buques se derivan del carácter del medio en el que actúan. Si bien ha habido una cantidad de desafíos a la tradicional libertad de los mares, motivados por una proliferación de pretensiones nacionales y de instalaciones fijas, sigue siendo cierto que el movimiento de Fuerzas Armadas a través del mar es mucho más fácil que por tierra o por aire. En consecuencia, el gran privilegio de cualquier país que posee una Armada, es ser un vecino potencial de todos los países que tienen costas.

Sin los buques de guerra, las relaciones de una nación con esos vecinos, sobre todo los que están muy lejos, quedarán reducidas en su alcance. Ciertamente, los buques mercantes pueden llevar a cabo la mayor parte, sino todas las tareas de transporte de los buques de guerra, pero como no tienen potencial defensivo y ofensivo, y porque el uso de la fuerza sigue siendo una posibilidad inevitable de las relaciones entre los Estados, los países que desean tener un grado importante de independencia no tienen otra alternativa que la de proveerse a sí mismos con el costoso seguro que representan esos instrumentos que les darán alguna esperanza en las peores condiciones de mantener el grado deseado de acceso a sus “vecinos”, sean aliados o adversarios, próximos o lejanos.

➤ El Simbolismo

El carácter de los buques de guerra, especialmente los del tipo mayor, los hace particularmente útiles y visibles como representantes de las intenciones y de los compromisos de una nación. Lawrence Woodward Martin (1971) ha tratado esta característica particular de los buques de guerra y con mucha claridad, ha escrito:

Una amplia variedad de actividades navales se llevan a cabo en tiempo de paz con el propósito expreso de poner a la vista de los demás el poder y particularmente el Poder Naval del país en cuestión [...] la noción de que los buques son pequeñas piezas móviles de la soberanía nacional los hace particularmente apropiados para simbolizar al país del cual proceden. Por la misma razón los gobiernos siempre han consagrado una minuciosa atención a la forma en que se trata a sus buques, a su bandera y a la recepción que se brinda a los de otros países (pp. 138-139).

➤ La Capacidad de permanecer

Si bien los buques de guerra tienen una característica muy útil, que es la de desaparecer del lugar cuando se desea, también tienen un impresionante poder de permanencia. Pueden estar dando vueltas como señales apropiadas para la situación, ya sea dentro del campo visual de los que se desea persuadir, o también fuera de la vista, o a cierta distancia pero siempre dentro de su alcance. Pueden tomar cualquier postura, conservando un importante grado de flexibilidad. Como instrumento de la diplomacia, los buques pueden estar al alcance de la mano sin dejar de ser y también pueden ser removidos sin dejar de estar disponibles.

4.2.3.2. *Desventajas*

Por otra parte, esas características propias de los buques también derivan en algunas debilidades importantes:

- Algunas situaciones pueden estallar con tanta rapidez que su relativa lentitud puede hacerlos desaparecer del escenario.
- A menos de usar la fuerza, sus efectos solo pueden ser indirectos, a través de la opinión que se formen los interesados; ello significa que sus resultados son bastante difíciles de predecir.
- Los buques pueden incitar a la hostilidad, provocar Fuerzas contrarias, agregar responsabilidades no buscadas, provocar esperanzas no deseadas y así sucesivamente.
- Los buques difícilmente pueden llegar a conseguir los efectos deseados actuando solos y por lo tanto necesitan actuar en “equipo” con otros instrumentos de la diplomacia (que pueden o no, estar presentes o ser apropiados).
- Su objetivo es a menudo limitado. Mientras a veces pueden tener efectos mucho más allá de la línea de costa, en muchos casos no pueden lograr dichos efectos.

4.3. EL ROL MILITAR

El rol militar forma la base del triángulo, ya que es la esencia de las Armadas. La Fuerza por tanto es su medio. La capacidad de una Armada para usar su poder o disuadir con él, es lo que origina o da el significado a sus otros modos de acción. El impacto en el marco diplomático, se desprende de su carácter militar.

Los cinco objetivos principales dentro de esta categoría pueden aplicarse como propios en tiempo de paz o en tiempo de guerra, y ellos son básicamente: *la Disuasión Nuclear Estratégica, la Disuasión y Defensa Convencional, la Disuasión y la Defensa Ampliadas, el Orden Internacional, las Funciones de Proyección de la Fuerza.*

4.3.1. La Disuasión Nuclear Estratégica

En la actualidad son limitadas las marinas que poseen la capacidad de proyectar desde el mar armas nucleares contra sus enemigos y consecuentemente también la de guardarlas o mostrarlas para incidir en las negociaciones con un potencial adversario.

La fuerza disuasiva es una rama muy particular y muy especializada de la Armada. Se usa en el mar desplegando los medios para contrarrestar a las fuerzas disuasivas del adversario, mediante el seguimiento y detección de las Unidades Navales destinadas al lanzamiento de las armas nucleares.

4.3.2. La Disuasión y Defensa Convencional

Muchas son las Armadas que no poseen armas nucleares; su contribución a la disuasión de los enemigos de su país se limita entonces a usar procedimientos más convencionales. En las grandes Armadas que tradicionalmente se han llamado oceánicas, ha existido una tendencia a dar por hecho que su papel en la paz y en la guerra es algo que se desarrolla en aguas lejanas. Esto no es así en lo que concierne a muchas otras Armadas; para la mayoría de ellas, la estrategia comienza y termina en los mares contiguos a su territorio nacional.

La defensa marítima básica en los mares contiguos es la misión de casi los dos tercios de las marinas del mundo. Su objetivo es extender la defensa a las zonas marítimas adyacentes, haciendo aumentar así, el costo de cualquier intrusión o interferencia indeseable.

4.3.3. La Disuasión y la Defensa Ampliadas

También se usa el mar para expandir la disuasión y la defensa con el fin de proteger a los conciudadanos y la influencia nacional en zonas lejanas, así como para cumplir con las obligaciones y compromisos de protección para con los aliados.

Con el objeto de mejorar su posición disuasoria y defensiva, las Fuerzas Navales de las mayores potencias marítimas han estado casi permanentemente operando en aguas lejanas. Cualesquiera fueran los objetivos precisos de tales despliegues, los esfuerzos que ellos implican son siempre desgastadores.

Los ejercicios, los esfuerzos por mejorar las técnicas, la preparación para la acción inmediata y la vigilancia de los probables enemigos, todo ello trae consigo una considerable suma de esfuerzos. El cumplimiento de las tareas que exigen las grandes funciones bélicas, requiere también la preparación de la infraestructura necesaria; ello incluye

también la adquisición de bases u otras instalaciones en zonas estratégicamente situadas. El despliegue avanzado comprende por lo tanto importantes implicaciones políticas, así como pesadas actividades navales.

4.3.4. El Orden Internacional

En la base de las funciones de las Armadas en tiempos de paz, está el objetivo del orden internacional en general y en los mares en particular. Se ha evitado deliberadamente usar la frase “mantener el orden internacional”. Es verdad que invariablemente el objetivo ha sido mantener el orden, pero para algunas Fuerzas Navales ello puede consistir en modificar el statu quo extendiendo el campo de las reivindicaciones territoriales de su país, o desafiando a un monopolio naval. Dado el interés tradicional de las potencias marítimas dominantes en mantener la libertad de movimiento, y el interés general de los Estados que practican el comercio internacional en que el transporte por mar sea seguro y confiable, en la práctica el mantenimiento de la estabilidad marítima ha sido la norma.

4.3.5. Las Funciones de Proyección de la Fuerza

Si un Estado comprueba que su potencia militar no le basta para alcanzar sus objetivos, puede sentirse obligado a recurrir a la Fuerza Militar.

No hace falta decir que el concepto de guerra es ahora mucho más confuso de lo que era en otros tiempos, cuando tenía una cierta discreción, tanto legal como operativa. Antes, las guerras se declaraban; ahora simplemente se producen.

A medida que la intensidad y el carácter de un conflicto vayan cambiando, los requisitos de la defensa de cada país impondrán tareas adicionales. Los principales factores serán entonces los intereses y las capacidades. Algunos países alcanzarán sus propósitos si logran oponerse al uso del mar por el enemigo; otros en cambio, querrán además usar positivamente el mar para sus propios intereses. Esa dicotomía genera estrategias diferentes. Generalmente se hace una distinción incorrecta pero práctica entre las estrategias de “negación del uso del mar”, que serán las de interés restringido, y las de “control del mar”, o sea las de intereses más positivos.

Por muy lejana que a veces parezca la guerra, no debe olvidarse que en última instancia el motivo final de la existencia de los buques de guerra radica en su capacidad combativa. Por su potencialidad latente en tiempo de paz pueden afectar el manejo de la política entre las naciones, y por el éxito o el fracaso en el cumplimiento de sus misiones de guerra pueden determinar si su país dirige el curso de la contienda o lo sufre.

4.4. LOS TIPOS DE ARMADAS

Básicamente, se consideran cuatro (4) factores para efectuar la propuesta de los tipos de Armadas: *por Estrategia de Analogía Histórica*, de acuerdo con las *Estrategias del Control y de la Negación*, *de Acuerdo con los Gradientes del Poder Naval*, y su clasificación en *Función del Alcance Geográfico*:

4.4.1. Por Estrategia de Analogía Histórica

Un modo común de tipificar a las Armadas es mediante las analogías. Este concepto, se ha practicado ampliamente a causa de que los establecimientos navales siempre han estado (o casi siempre) ansiosos de aprender las que se puedan llamar “lecciones de historia”, ya sean estratégicas, tácticas, técnicas u organizativas. Sin embargo, esta historia ha sido a menudo la del fracaso de las Armadas cuando se trataba de aprender y aplicar lo que, ahora que se puede contemplar el pasado, parecen haber sido lecciones obvias (Marder, 1974: 33-63). Para entender mejor, y directamente de la historia, el argumento por analogía tiene una importancia particular.

Las dificultades que presenta el discutir por similitud, incluso la analogía histórica, son bien conocidas. Con respecto a cualquier problema que se esté investigando, las analogías más importantes, de hecho, tienen que ser similares, y no tienen que haber variables diferentes decisivas. No concluye esto que a causa de que dos situaciones que comparten las características A, B y C, también tendrán que contar con X, Y y Z.

En general, la analogía histórica es un método insatisfactorio de proceder en estudios estratégicos. Las analogías pueden ser sugestivas, pero no son nada más que eso. Las conclusiones, las recomendaciones o las políticas basadas en analogías tienen bases muy débiles. A ese respecto, la escuela histórica cae a menudo en una de las falacias más comunes de los estudios estratégicos, que es la ecuación de que “fue” es igual a “será” (Dror, 1971: 4-5). El apéndice del estudio de James Cable (1971), *Diplomacia de Cañoneras*, ilustra claramente. Cable eligió el año 1918 para el principio de su estudio, porque el período que empezó en esa fecha, contenía “un grado de importancia contemporánea –y futura- sobre la base de sus características técnicas y políticas.

4.4.2. Las Estrategias del Control y de la Negación

Por otra parte, existe otro enfoque más actualizado para clasificar las Armadas, el cual se basa en la función de la estrategia básica. Históricamente, ésa era una tarea relativamente simple. Se les podía colocar etiquetas estratégicas a las Armadas de diferentes países y se comprendía relativamente bien lo que ello significaba. Las Armadas de Gran Bretaña y de los Estados Unidos, tenían una estrategia *de dominio del mar*; la de Francia tenía una estrategia *de guerra de corso*; y las de Alemania y Rusia tenían estrategia *de defensa de costa*.

En esos y otros casos era claro para qué los Estados de referencia querían usar el mar, y en consecuencia era claro por qué necesitaban una Armada, y de qué tipo. Esta comprensión hoy ya no se puede obtener tan fácilmente. Con los cambios constantes en cuanto a la política y a las nuevas tecnologías, los intereses en el uso del mar se han modificado, y los problemas de clasificación sobre la base de la Estrategia Naval han crecido. La idea dominante en el pensamiento naval contemporáneo occidental es la del “control del mar”.

Infortunadamente, el concepto de control del mar contiene una cantidad de dificultades analíticas, como las contiene cualquier alternativa. En un sentido literal, significa prácticamente lo mismo que dominio del mar. Pero el concepto control del mar se prefiere principalmente porque el último despierta ecos históricos muy fuertes. “Dominio del mar” inevitablemente hace recordar la teoría tradicional británica de la estrategia naval, que se fue desarrollando a través de los siglos y fue puesta en “cápsulas” por Mahan, y que se refería al “barrido” y dominio de los mares por una mezcla de acción de flota y bloqueo. El dominio del mar se rechaza como concepto moderno satisfactorio a causa de esos ecos históricos, y porque no se puede dominar el mar en el sentido tradicional, casi absoluto. Pero ¿se puede controlar? La respuesta es afirmativa, siempre que se tengan presentes algunas consideraciones importantes.

El término control del mar se ha introducido como “una tentativa deliberada para reconocer las limitaciones que le han puesto al dominio del mar el desarrollo del submarino y del avión” (Turner, 1974: 2-17). Como lo ha dicho el Almirante Turner, el término “control del mar” está previsto para indicar “un control más realista en zonas limitadas y por períodos de tiempo limitados” (p. 17).

Bajo las actuales circunstancias, lo único que se puede concebir es ejercer un control temporal (aéreo, submarino y de superficie) en una zona, mientras se mueven los buques a su posición para proyectar el poder en tierra o para reabastecer a las Fuerzas de ultramar” (pp. 2-17). La idea de barrer literalmente y dominar los mares ha quedado atrás.

El corolario de una estrategia de control del mar es de “negación del uso del mar”. En la anterior estrategia, el objetivo era ponerse a sí mismo en una posición en que pueda usar el mar para sus propios propósitos mientras impide que el enemigo lo use para los suyos; en la última, el objetivo es ganarle al enemigo la oportunidad de usar los mares para sus propios propósitos. Una estrategia de control del mar será más pesada que una de negación porque se tienen intereses positivos, así como preventivos, en el uso del mar.

Con todo, ambas estrategias no están estrictamente opuestas. Impedir que el enemigo use el mar está implícito en la idea del control mientras que comparten muchos objetivos tácticos similares. No se puede esperar muchas distinciones claras entre cualesquiera dos o tres palabras que se usan para abarcar las muchas variables incluidas en la estrategia naval de un país.

Para bien o para mal, el control y la negación del mar han entrado en el lenguaje, tienen sus problemas, pero también los tienen las alternativas. Son términos razonablemente satisfactorios si se tiene en cuenta los conceptos y calificaciones que en adelante se describen:



- No son opuestos.
- El control del mar no es una teoría universal, como se suponía que lo era la idea tradicional del dominio del mar, con un bagaje bien reconocido de ideas y de tácticas.
- La aplicación de estos términos es específica más que general.
- Esto conduce a una antigua calificación, sobre la cual escribieron Corbett et al. (1911), la cual es que en la guerra en el mar, el rasgo más común no es un mar controlado (o dominado) sino un mar no controlado y no dominado. Normalmente el control y el dominio están en disputa (p. 90).
- El control del mar tiene por objeto asegurar las comunicaciones marítimas en tiempos de guerra. En tiempo de paz la preocupación es, estar en situación de asegurar o de disputar dicho uso. Esas son estrategias de control o negación potenciales.
- Finalmente, debe destacarse que el control es imposible de alcanzar en un sentido antiguo. El control general no es factible a causa de la diversidad y capacidad de las armas que pueden dirigirse contra los buques en el mar, mientras que, por la misma razón, el control limitado no puede ser más que temporal. En un sentido absoluto, el control del mar no es una proposición factible; pero ello ciertamente no significa que sea una aspiración estratégicamente descartable.

4.4.3. Los Gradientes del Poder Naval

El “poder” es un concepto notoriamente difícil. Una de sus complicaciones surge del hecho de que es a la vez una idea absoluta y relativa. Ello significa que las clasificaciones del Poder Naval serán, o bien muy simples, basadas en números absolutos, o muy complejas, incluyendo todas las combinaciones importantes de relaciones. Otros problemas que complican a la clasificación del Poder Naval se refieren a variables tales como la dispersión de la flota, la relación entre los números y las tareas, las consideraciones de las alianzas, el grado de modernización, el nivel de eficacia y así sucesivamente. No debe pues asombrar que las tentativas por clasificar a las Armadas se equivocan al buscar la simplificación. Una clasificación distingue entre la Armada como símbolo de status, la flota de defensa de costa, las potencias navales menores, y las potencias navales mayores. Otra distingue entre las Armadas de las naciones marítimas o de alta mar, las naciones continentales y las naciones pequeñas.

4.4.4. Clasificación de las Armadas en Función de su Alcance Geográfico

Un modo de distinguir entre las Armadas es en función de su alcance geográfico. Este puede ser concebido sobre la base de un gradiente de disminución del poder, que se va afinando hasta un punto en que la capacidad de una Armada deja de ser eficaz. Obviamente la longitud y la mayor o menor inclinación de ese gradiente dependerán del poder relativo de las Fuerzas contra las cuales se esté luchando. En función del “gradiente de pérdida de poder” se puede distinguir entre las *Armadas Global, Oceánica, Contigua y de Costas*.

Estas a su vez pueden dividirse sobre la base de la orientación estratégica básica, que es el control o la negación. La orientación estratégica, así como el alcance dependerán de los adversarios particulares que se consideren, y de si están operando o no dentro de una alianza.

4.4.4.1. Armada Global

Una Armada global tendrá capacidad de despliegue sobre una base mundial sin descuidar las Fuerzas necesarias para la defensa naval en los mares contiguos. Mantendrá demostraciones permanentes o patrullas regulares en aguas lejanas como asuntos de rutina. Deberá tener suficientes fuerzas para cumplir las misiones de prioridad simultáneamente sin estirarse en forma inaceptable.

Si el objetivo es el control, tendrá necesidades del Poder Aéreo organizado en gran escala, tendrá la capacidad de intervenir con Fuerzas Anfibias contra una oposición bien equipada, y la facilidad de apoyar tales operaciones en forma independiente en áreas lejanas. Si el objetivo es la negación del uso del mar, las características de las Fuerzas estarán determinadas por el carácter de las fuerzas del enemigo potencial y su despliegue. Sólo las grandes potencias tienen intereses de carácter mundial al usar el mar, y la capacidad económica necesaria para contemplar (si no siempre para conseguir), la construcción de los buques necesarios en cantidad razonable.

4.4.4.2. Armada Oceánica

Obviamente, este tipo de Armada tiene alguna potencialidad para usarse en cualquier parte del mundo que sea accesible a los buques. Pero poseer tales buques no es lo mismo que tener una capacidad global: esta última depende de la fuerza en profundidad y de los intereses. La mayor parte de las Armadas que poseen buques de alta mar no tienen ni la voluntad ni el número necesario para operar simultáneamente en varias partes del mundo.

Una Armada oceánica es pues la que, teniendo algún interés en aguas lejanas, tendrá suficiente Poder Naval como para poder amenazar en forma convincente; de luchar independientemente para controlar o disputar el uso del mar en la zona de interés, salvo contra la oposición más altamente sofisticada. Con todo una Armada como esta no tendrá suficientes fuerzas como para intentar más de un operativo serio en aguas lejanas al mismo tiempo, sin apoyo externo.

Para los propósitos de control, el Poder Aéreo organizado es deseable y también sirven las bases terrestres en zonas adyacentes. Contra la costa bien defendida, una intervención probablemente dependerá del apoyo de aliados para tener éxito.



4.4.4.3. Armada Contigua

También llamada de mares contiguos. Su principal tarea es la de operar en las zonas marítimas de su jurisdicción, las cuales son una extensión del territorio nacional y de sus áreas de defensa.

Hay poca o ninguna necesidad de operar fuera de las aguas jurisdiccionales. La extensión de las últimas dependerá de las dimensiones del Estado correspondiente y de su interés regional en el uso del mar. Las características de la fuerza serán determinadas por una variedad de factores, que comprenden la capacidad económica, el carácter de la amenaza, la necesidad de aumentar los intereses de las alianzas, o la necesidad de proyectar una cierta capacidad anfibia contra costas cercanas. La mayoría de las Armadas del mundo (más o menos un 60%) caen en esta categoría, y su estrategia se concibe, ya sea en función de una alianza, o bajo el amparo de un apoyo o protección.

4.4.4.4. Armada de Costas

Su orientación básica es tener suficiente fuerza como para ejercer funciones de vigilancia en sus costas pero con una capacidad mínima de hacer frente aún a una posible intrusión naval de menor escala. Sin embargo, al extender la zona de cumplimiento de una ley territorial, tales fuerzas ejercen cierto desafío hacia los incursores potenciales. En muchos casos los países con pequeñas flotas confían para su protección marítima en aliados o en la estabilidad marítima general. Más o menos el 35% de las Armadas del mundo se clasifican en esta categoría.

4.4.4.5. Armadas de Potencias, Armadas Medianas y Armadas Pequeñas

El poder es un tema diverso, indefinido, no cuantificable, por ello, es poco probable que una investigación sobre clases o categorías de potencias dé como resultado una tabla estadística. Pero no es totalmente ilógico pensar que el poder económico es el más fácilmente comparable, como seguramente se habrá hecho en muchas proyecciones estadísticas en donde se comparan la población, ingreso per cápita, y producto interno bruto de los Estados que parecen poseer considerable poder económico.

Las Superpotencias. Estas, infiere Handlin (1967) pueden ser consideradas como Estados “con interés en la paz y la libertad de todas las regiones y con poder para protegerlas” (p. 655); como según Hill (1984) “monolitos estratégicos capaces de defender la totalidad de sus intereses vitales con sus propios recursos” (p. 27); como también Kapur (1982) conceptúa “motores diplomáticos convencidos que no existe problema en el mundo que pueda resolverse sin su participación” (p. 104); como Fried (1973) resalta “gigantes económicos cuyo colapso o debilitamiento provocaría la catástrofe de la economía mundial” (pp. 157-202); como finalmente, Bolt (1974) observa, “adalides de ideologías rivales” (p. 590). Todo lo anterior puede resumirse así: son las naciones que controlan, las tres categorías de poder existentes en una magnitud tal que su aplicación total resulta predominante contra cualquiera que no sea otra superpotencia.

Potencias Medianas. Sucede que las potencias medianas se encuentran ubicadas en el espacio que hay entre la autosuficiencia y la insuficiencia. Es evidente que para ser suficientes en forma parcial necesitan realizar un esfuerzo mayor que las potencias pequeñas, y también que las superpotencias.

En primer lugar, tienen que tener en cuenta sus intereses vitales. No parece verosímil que consideren la integridad territorial y la independencia política como únicos objetivos; o sea, darán especial importancia a la extensión de los intereses vitales, tales como ganancias materiales o económicas en el nivel internacional. Lo harán por una cantidad de razones, a menudo concomitantes, rara vez excluyentes. Uno de los motivos para sostener tales aspiraciones es simplemente porque se han acostumbrado a ello; las naciones maduras gustan de la riqueza y del poder, aunque se trate de “potencias medianas en descenso”. Otras razones son el tamaño del territorio y población; una potencia mediana que se considera “en ascenso” puede que se sienta con derecho a gozar de esa prosperidad y de ejercer influencia.

Potencias Pequeñas. Si estas se hallan en el extremo inferior de la escala jerárquica, su característica distintiva es la debilidad relativa. El efecto que tiene esa debilidad sobre sus intereses vitales constituye el factor determinante para que una nación sea considerada como potencia pequeña o mediana. Para establecer el límite conviene restringirse a los intereses vitales fundamentales, que son integridad territorial e independencia política. El problema crítico reside en la forma en que cada Estado puede protegerlos con sus propios recursos.

Las potencias pequeñas son tan peculiares como las medianas o las superpotencias. Sus fronteras son terrestres, marítimas o mixtas; sus territorios, extensos o reducidos; sus poblaciones densas o dispersas; sus economías, desarrolladas o no; sus situaciones internas, estables o volátiles. En cualquiera de estos aspectos pueden exhibir tantas vulnerabilidades como para que resulte imposible su defensa sin la garantía de apoyo de algún ente externo.

Ejercicio RIMPAC-2014, con la participación de la fragata colombiana ARC “ALMIRANTE PADILLA”.

Foto Armada de EE. UU. - Dominio público





5. EVOLUCION DEL PENSAMIENTO ESTRATEGICO CON RELACION A LA ESTRATEGIA MARÍTIMA Y A LA GUERRA EN EL MAR

“Se requiere un estudio objetivo y científico de las guerras como fenómeno susceptible de ser observado al igual que cualquier otro. Dicho estudio debe ser un capítulo de la Sociología”.

Gastón Bouthoul¹³

Sin duda alguna, los adelantos de la tecnología han constituido a lo largo de los años una variable determinante en la evolución del pensamiento estratégico respecto a la guerra en el mar, la cual puede entenderse en un sentido más amplio que la simple victoria sobre el adversario.

Con el propósito de estudiar esos notables avances, en el presente capítulo se recopilan los conceptos estratégicos de los principales pensadores marítimos pasados y contemporáneos, en los que se desglosa la evolución del pensamiento con relación a la Estrategia Marítima y a la Guerra en el Mar.

Los conceptos aquí registrados fueron compilados en el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra, en el marco de la Unidad Temática Estrategia Marítima y Políticas de Desarrollo, y condensan el **pensamiento estratégico** de catorce eruditos sobre el mar que han dilucidado los conceptos más significativos para el entendimiento de esta relevante temática.

¹³ Sociólogo francés. Creador de la Polemología, disciplina que considera la guerra como un fenómeno biológico y al mismo tiempo social.

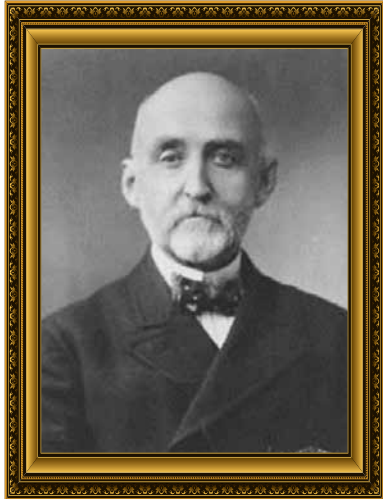


5.1. DEL ALMIRANTE “ALFRED THAYER MAHAN” (1840-1914)

“La supremacía en el mar es parte integral de la destreza comercial y militar de una nación”.

“El Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado”.

Almirante Alfred T. Mahan, estratega naval



➤ Perfil

Alfred Thayer Mahan nació el 27 de septiembre de 1840 en West Point, Nueva York, donde su padre, Dennis Hart Mahan, fue un distinguido profesor de táctica en la Academia Militar de los Estados Unidos. Murió en Washington, D.C., el 1 de diciembre de 1914 (Crowl, 1986).

Mahan vivió sus primeros años en West Point hasta que fue enviado en 1852 al internado St. James School, en Hagerstown, Maryland. Dos años más tarde entró en la Universidad de Columbia, en Nueva York, y en 1856 ingresó a la Academia Naval en Annapolis, Maryland, como guardiamarina en funciones.

Se graduó de la Academia Naval en 1859, segundo en su clase de veinte miembros, ascendiendo al grado de teniente durante la Guerra Civil y al de Capitán en 1885. Se retiró de la Armada, a petición propia, el 17 de noviembre de 1896. Fue ascendido a Contralmirante en junio de 1906, por su participación en la Guerra Civil norteamericana.

En agosto de 1876 fue designado como miembro de la Junta de Examinadores de la Academia Naval. Durante este período ganó un premio académico con el artículo “Educación Naval de Oficiales y Hombres”, primer ensayo que él había aceptado para su publicación. En el verano de 1880 se destinó al Departamento de Navegación en el New York Navy Yard y el 9 de septiembre de 1883 asumió el comando de la fragata USS “Wachusett” en El Callao, Perú.

En octubre de 1885 fue trasladado como Profesor de Táctica Naval e Historia en el Colegio de Guerra Naval de Newport, Rhode Island, y en 1886 fue nombrado Presidente de la Academia de Guerra Naval. En 1890 escribió su obra cumbre “La Influencia del Poder Marítimo en la Historia, 1660-1783”, el primero de una veintena de libros y numerosos ensayos sobre este tema.

En 1893 recibió el comando del USS “Chicago”, buque insignia de un escuadrón enviado a las aguas europeas para devolver las visitas realizadas por los buques extranjeros

durante la celebración del descubrimiento de América. Después de una travesía del norte de Europa y los puertos del Mediterráneo terminó su comando, regresando a los Estados Unidos a la Escuela de Guerra Naval. A petición propia fue retirado el 17 de noviembre de 1896, después de cuarenta años de servicio activo, con el fin de dedicar su tiempo completo a escribir sobre temas navales.

Durante el período de 1884 hasta su muerte en 1914, el Almirante Mahan estudió y escribió sobre temas navales históricos y biográficos. Sus obras han tenido una enorme influencia en el mundo de lo marítimo, especialmente aquellas que se refieren directamente a Poder Naval y han sido ampliamente traducidas.

En 1894 fue nombrado Doctor Honoris Causa de las universidades de Oxford, Cambridge y más tarde de las Universidades de Yale, Harvard, Columbia, Dartmouth y McGill. De manera similar lo honró el “Royal United Service Institute” en reconocimiento al valor de sus obras literarias. En 1902 fue nombrado Presidente de la Sociedad de Historia de los Estados Unidos.

➤ **Hilo conceptual**

Mahan vuelca el contenido de su experiencia pedagógica en su libro más famoso, *The influence of Sea Power upon History*, que abarcaba el período entre 1660 y 1783. Sin embargo, el énfasis de Mahan en la historia no tenía mayor valor práctico para muchos.

Este libro le trajo una popularidad que quedó de manifiesto cuando recaló como comandante del USS “Chicago” en Southampton (Inglaterra) en 1893 y posteriormente fue recibido por la Reina, el Primer Ministro y otros altos dignatarios. La fama de Mahan aumentó con la publicación de *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*, que abarcaba el período entre 1793 y 1812.

Sus dos libros más famosos están dedicados a la historia naval de Gran Bretaña desde 1660 a 1812 y se refieren a las batallas navales contra Holanda, España, Francia y Dinamarca, así como los acontecimientos políticos que las provocaron y las consecuencias políticas, económicas y militares que se derivaron de ellas.

Las primeras lecturas que inspiraron la obra de Mahan las encontró casualmente en el club inglés de Lima, cuando su buque se encontraba en El Callao. Leyendo *La Historia de Roma* concluyó que la causa del auge y caída de los imperios podía estar ligada al control del mar. Al analizar la obra de Jomini llegó a la convicción que muy pocos principios de la guerra terrestre pueden ser aplicados a la guerra en el mar, pero el centro de su pensamiento, que lo acompañó toda su vida, fue el hecho de que “el control del mar era un factor histórico que no había sido nunca apreciado por nadie ni tenido en cuenta”.

Él creó el término *Poder Naval* al que no le dio una definición precisa, pero de sus escritos se pueden intuir dos significados: control del mar mediante la superioridad naval

o la combinación de comercio marítimo, posesiones en ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce riqueza y grandeza a la nación.

El tema central de la obra de Mahan es que el dominio del mar determinó el resultado de la lucha entre Francia e Inglaterra desde 1688 hasta la caída de Napoleón. Esto se comprobaba analizando la historia de la Guerra contra la Liga de Habsburgo (1688-1697), la Guerra de Sucesión Española (1703-1713), la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y finalmente en la Guerra de Independencia Americana.

Las teorías de Mahan fueron criticadas por ser muy simplistas al no tomar en cuenta el auge de imperios no marítimos, como Rusia, Austria-Hungría, Turquía y Alemania en la era de Bismarck. Por otro lado, Mahan tampoco habría considerado las grandes campañas terrestres ni los éxitos diplomáticos ingleses. Algunos críticos expresaron que la pérdida del dominio del mar de Francia supuso una disminución de los recursos y de su potencia, pero no llegó nunca a niveles peligrosos.

Respecto a la batalla de Trafalgar, a la cual Mahan da gran importancia, los críticos señalan que antes de esta Napoleón había abandonado su plan de invadir Inglaterra. Las grandes victorias de Napoleón en tierra, como Ulm, Austerlitz, Jena y Wagram se produjeron cuando el dominio del mar inglés era total. Por último, fue el choque entre ejércitos y no entre buques el que decidió el destino de la historia en esa época en Europa.

En resumen, a la luz de la historia se podría afirmar que el Poder Naval fue una causa necesaria, quizás incluso la más importante, del triunfo de Inglaterra sobre Francia en los siglos XVII y XVIII, pero no fue suficiente. El problema de Mahan, para los críticos, fue producto de la metodología que empleó: comenzó sus trabajos sin perder de vista sus propias convicciones, por lo que sus conclusiones estaban definidas de antemano.

Mahan (1890) “todos están de acuerdo en que si las Marinas existen para proteger el comercio, la consecuencia inevitable es que, en guerra, su objetivo debe ser privar a su enemigo de ese gran recurso, por lo que los beneficios que caben esperar de la utilización a gran escala de operaciones militares terrestres, no se pueden comparar con los que se obtendrían con la protección del comercio y la destrucción del enemigo”.

También Mahan (1890) afirmó: “Las guerras se ganan desde el mar, por el estrangulamiento económico del enemigo, puesto que el Poder Naval dominante hará desaparecer al enemigo de una determinada zona marítima, o le permitirá aparecer en ella como si fuera un fugitivo” (p. 22).

Mahan se dedicó a la búsqueda de analogías que revelaran las verdades fundamentales y permanentes de la guerra, que según la historia tuviera aplicación universal, con la capacidad de elevarse a la categoría de principios generales. Como estos habían sido enunciados para la guerra terrestre por Jomini, Mahan se inspiró en él para deducir los principios aplicables a la guerra naval.

El principio más importante destacado por Jomini y que señaló Mahan fue el de la *concentración*, que utilizó junto al valor estratégico de la posición central y de las líneas interiores y la íntima relación entre la logística y el combate. Con ellos, Mahan elaboró su propio concepto de estrategia naval. Planteó que la línea de acción adecuada debe ser “distribuir las fuerzas propias de manera que sean superiores a las del enemigo en un cuarto, mientras que por otra parte, se pueda mantener al resto del enemigo lo suficientemente alejado para permitir que el grueso de fuerzas propias pueda alcanzar plenamente su objetivo”. O sea, buscar una posición central que permita concentrar el esfuerzo sobre una parte y contener a la otra. Pero la posición sin potencia no sirve, “los únicos elementos determinantes en la guerra naval son las flotas combatientes” (p. 22).

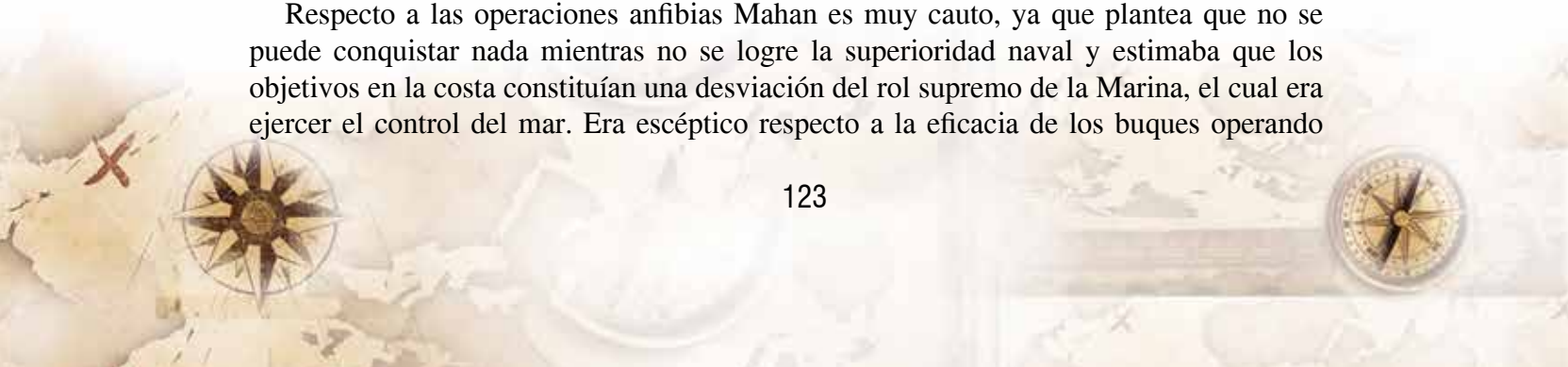
La máxima potencia debía estar distribuida en toda la flota y no en un solo buque. “La flota jamás hay que dividirla”, decía Mahan: “Si el fuego concentrado de la flota es el medio principal por el que se impone el Poder Naval, el objetivo principal de dicho fuego debe ser la flota enemiga. El único resultado que constituye el objetivo de toda acción naval es la destrucción de la fuerza enemiga. El control del mar, al reducir la presencia de buques enemigos, es el factor determinante en una guerra naval” (p. 34).

Por lo tanto, los buques deben emplearse en forma ofensiva. Mahan estimaba que el gran error de los franceses en el siglo XVIII había sido el empleo deliberadamente defensivo de su flota. Con esto, cedieron la iniciativa a los ingleses, remitiéndose a la guerra de corso, que según Mahan “era el abandono de cualquier intento de controlar los mares” (p. 34).

Aunque asignaba un gran valor a la acción de negarle el comercio marítimo al enemigo, estimaba que esta no podía ser la causa primaria y fundamental porque no era suficiente para anular al enemigo. El objetivo fundamental, agregaba, era derrotar o inmovilizar a las Fuerzas Navales enemigas, con lo que el mar se convertía en una zona inhóspita para la navegación mercante. El bloqueo, debe afectar tanto a buques de guerra como a mercantes.

Mahan hizo en su obra un vasto uso del término *comunicaciones*, el cual definió como “las líneas de movimiento a través de las cuales las Fuerzas Armadas se mantienen en contacto con el poder nacional” (p. 41). Las bases navales, por su parte, deben estar perfectamente dotadas y deben tener accesos expeditos, sobre todo con el advenimiento del buque a vapor, dados sus requerimientos logísticos. Esto impuso la necesidad de tener bases en ultramar, pero solo las suficientes, para no debilitar al país, sobre todo pensando que podrían convertirse en un objetivo más a defender del enemigo.

Respecto a las operaciones anfibias Mahan es muy cauto, ya que plantea que no se puede conquistar nada mientras no se logre la superioridad naval y estimaba que los objetivos en la costa constituían una desviación del rol supremo de la Marina, el cual era ejercer el control del mar. Era escéptico respecto a la eficacia de los buques operando



contra la costa, ya que consideraba las pobres experiencias en este sentido de la guerra civil norteamericana. Para él los buques estaban en clara desventaja frente a los fuertes de tierra.

La proyección del poder a través del mar fue una acción a la que Mahan no le prestó atención ya que estimaba que la Armada actuaba independiente de las operaciones del Ejército. La coordinación entre las Fuerzas Terrestres y Navales no era un aspecto sobresaliente de la guerra de los siglos XVII y XVIII.

En 1896 Mahan escribió: “la guerra es simplemente un movimiento político, aunque violento y excepcional en su carácter. Cuando se toma la determinación política se recurre a la solución militar. Hasta entonces, el estamento militar se mantiene a la espera y es un fiel servidor de los intereses políticos y del poder civil del Estado” (p. 22).

Mahan estimaba que las marinas eran más adecuadas que los ejércitos como instrumento de la política nacional. Eran más ágiles y no representaban un simbolismo agresivo como aquellos. La Marina podía llegar allí donde el ejército no podía hacerlo.

Las invasiones terrestres no se pueden realizar sino en forma gradual; el terreno ganado, cuya posesión depende de muy diversas circunstancias, tiene que ser consolidado antes de que se pueda realizar un nuevo movimiento hacia delante y toda línea de avance tiene que estar ligada por medio de eslabones sucesivos. En el mar esto no ha sido siempre necesario. Operaciones muy grandes y muy distantes podrían ser emprendidas por los buques, con la seguridad que los artículos de primera necesidad se hallarían a cualquier lado que fueran.

Igualmente, escribía: “Hasta 1885 yo era un anti-imperialista por tradición, pero a partir de 1890 el estudio de la influencia del Poder Naval y las actitudes expansionistas que genera en el destino de las naciones, me han hecho cambiar” (p. 22). En su obra podía leerse la gran admiración que sentía por el imperio británico y su nítida insinuación de que Estados Unidos debía considerar a Inglaterra un modelo a emular.

Como se registrará posteriormente, plantea que existen seis características que condicionan el Poder Naval: la situación geográfica, la configuración física del país, la extensión del territorio, la cantidad de población, el carácter nacional y el carácter y la política de los gobiernos. La enumeración de ellas es un hábil ardid para exponer el retraso de Estados Unidos en ese aspecto.

Mahan estimaba que con la inminente construcción de un canal en el istmo sudamericano¹⁴, la situación norteamericana cambiaría, porque el Caribe se convertiría en una de las grandes rutas del mundo. Esto incentivaría la construcción de una flota naval potente y la

¹⁴ El Canal de Panamá entró en funcionamiento en 1914.

necesidad de poseer bases en el área. Él estimaba que este canal podía hacer chocar los intereses norteamericanos con los de otras naciones, lo que hacía aún más imperativo el tener una Marina poderosa.

Mahan manifestó abiertamente su preocupación por la preponderancia de naciones como Alemania y al hecho que la construcción del canal permitiría a la costa atlántica norteamericana competir con Europa de igual a igual por los mercados asiáticos. La guerra contra España vino a justificar su preocupación por el Caribe y afirmó que Puerto Rico¹⁵ representaba el futuro del Canal de Panamá.

Mahan advirtió que la apertura del Canal de Panamá situaría a la costa occidental norteamericana en peligro por lo que no se debería permitir que ningún país adquiriera bases a menos de tres mil millas de San Francisco, con lo que el archipiélago de Hawái quedaba dentro de esa área, al igual que las islas Galápagos y la costa de América Central. Publicó entonces influyentes artículos en los periódicos en los que hacía hincapié en la importancia de las islas Hawái como punto de cruce de las más importantes rutas comerciales y planteaba el peligro que representaba que China adquiriera esta posición.

Como resultado de la derrota española frente a la norteamericana, particularmente la de Dewey en Cavite, Estados Unidos se anexó las Filipinas¹⁶, Guam, la isla Wake, Hawái y Midway, convirtiendo al país en un imperio. Para Mahan, la guerra contra España había despertado los sentimientos del dominio americano en el Pacífico.

Mahan propugnó una coalición de Estados marítimos para detener el avance ruso, que ya había prácticamente conquistado Manchuria. Estos Estados eran Estados Unidos, Japón, Alemania e Inglaterra. Pero más que a Rusia, Mahan le temía al expansionismo de China cuya población, cuando se dotara de una buena organización, no se iba a contentar con el territorio que poseía. La solución era atraer a los pueblos asiáticos al estilo de vida de los Estados cristianos, no con el uso de la fuerza, sino mediante una pacífica penetración comercial.

Sus temas giraban en torno a la necesidad de los Estados Unidos de Norteamérica de mejorar su política exterior a través de la expansión de las líneas de comunicación marítimas, proyección del Poderío Naval y ampliación de los mercados a nivel mundial. Las principales condicionantes, que según el Almirante Mahan, intervienen en el Poderío Marítimo de una nación son las siguientes:

- La posición geográfica del país
- La conformación física del territorio donde se incluye formación de la costa, recursos naturales y el clima.

15 Puerto Rico fue cedido por España a Estados Unidos, por el Tratado de París de 1898, después de la guerra Hispano- Norteamericana de 1898.

16 Filipinas y Guam, igualmente cedidos por España a Estados Unidos, por el Tratado de París de 1898.

- La extensión territorial del país.
- La cantidad de población del país.
- El carácter nacional, su actitud comercial y la mentalidad marítima existente.
- El carácter de los gobernantes que a través de políticas tomen ventaja de la explotación del mar.

➤ **Pensamiento estratégico**

Para Mahan el dominio del mar es la clave del poder. Su teoría se resume en tres postulados:

- La nación que consiga dominar el mar, en paz y en guerra, controlará el transporte marítimo, dominará el comercio mundial y alcanzará la hegemonía universal.
- Para dominar el mar es preciso poseer y utilizar un instrumento adecuado, que es el “Poder Marítimo”.
- El “Poder Marítimo” solo pueden conseguirlo las naciones que reúnan los seis requisitos fundamentales (Terzago, 2005: 28-30).

Posición Geográfica. En primer término, debe asegurar un expedito acceso al mar que permita una fácil vinculación con las regiones de mayor interés y conveniencia. Asimismo valora las relaciones con los países vecinos, en especial cuando no mantienen ambiciones de expansión territorial, ya que ello le permite al país centrar todos sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras, donde podrá establecer posiciones para apoyar a sus Fuerzas Navales. Si tales posiciones son insulares, tanto mejor; y más aún, si están geográficamente bien situadas para controlar el tráfico marítimo en disputa. Destacó que la aplicación de este principio permitió la dominación británica por varios siglos.

Conformación Física. En gran medida, la morfología y la conformación de las costas determinan la inclinación del pueblo hacia el mar. Considera que es más importante que la longitud del litoral, las condiciones de los puertos en cuanto a su ubicación, capacidades y facilidades para su defensa. Por otra parte añade que si el territorio es fecundo en una amplia gama de elementos, es difícil que la población sienta el impulso de ir hacia el mar y que ocurre exactamente lo contrario cuando un país es pobre y carente de recursos.

Extensión de su Territorio. La extensión del territorio debe guardar relación con la cantidad de habitantes del país, ya que si la población es escasa no tendrá la capacidad necesaria para poblar y defender una extensión grande, lo que puede llegar a constituir un factor de debilidad más que de fuerza, frente a las ambiciones de expansión externas.

Cantidad de su población. Considera que es influyente tanto en cantidad como en su actividad laboral. Para ser Poder Marítimo se requiere que un alto porcentaje esté dedicado a las actividades relacionadas con el mar. Esta constituye la Reserva Naval.

Carácter Nacional. Considera que los pueblos marítimos que poseen aptitudes e inclinaciones comerciales promueven un intenso movimiento marítimo, el cual constituye la base fundamental para el desarrollo del Poder Marítimo. Mantenía una visión desde una perspectiva indiscutiblemente estadounidense: “todos los hombres buscan la ganancia y, más o menos, aman el dinero, pero la forma en que se busca la ganancia tendrá un marcado efecto en las fortunas comerciales y en la historia del pueblo que habita un país”.

Carácter y políticas de sus gobernantes. Asigna una gran influencia al carácter de los gobernantes y sus instituciones sobre el desarrollo de una nación y del Poder Marítimo. Al respecto señala:

Los diversos rasgos de un país y sus pobladores constituyen las características naturales de las naciones, lo mismo que los individuos, empiezan su carrera; las funciones que ejercen los gobiernos sobre aquéllas equivalen a las que desempeña en éstos la voluntad, y así como de que esta sea o no inteligente, enérgica y perseverante, dependen los éxitos o fracasos de la vida de cada individuo, los de las naciones son consecuencia de idénticas cualidades mostradas por sus gobiernos” (...) “En tiempos de paz, el gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario, puede el gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevado a cabo dejándolo en libertad”. Y agrega: “Parece probable que si un gobierno obrase de completo acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo, lograría dar el máximo impulso a su desarrollo bajo todos los conceptos.

El análisis que Mahan hace de estos seis factores del Poder Marítimo giran en torno a tres ejemplos históricos: Inglaterra, como nación excelsa en la que se dan, en forma totalmente positiva, todos y cada uno de los seis factores del Poder Marítimo; Estados Unidos, como país llamado a buscar la expansión por los caminos del mar; y España, como pueblo negado para las empresas marítimas.

Se considera a Mahan como el ideólogo de la Teoría del Poder Marítimo, quien en sus escritos no lo enuncia directamente como una teoría geopolítica sino que, desde el prisma del estratega, analiza la importancia del mar como factor decisivo en la vida y en la historia de los pueblos, lo cual produjo, como efecto final, el desarrollo de una teoría determinista sobre el control del mar, al lograr a través de la destrucción de las Armadas enemigas, el control de las comunicaciones y el poder y la grandeza que otorga el desarrollo de un comercio marítimo fructífero.

➤ Reflexiones derivadas

Según Terzago (2005), estas reflexiones que en adelante se describen, son las que condensan el concepto integral que el autor subraya claves sobre el pensamiento estratégico (pp. 28-30).

- El dominio del mar se da a través de la superioridad naval.
- El Poder Naval es vital para el crecimiento, prosperidad y seguridad nacional.
- Poder Marítimo significa: comercio marítimo, posiciones ultramar, acceso mercados externos (producción, posición, comercio).
- La marina de la nación debe estar compuesta principalmente por buques de guerra.
- El principio dominante, la “concentración”, Nunca divida la flota.
- El bloqueo reprime al enemigo, pero para triunfar, hay que comprometerlo y golpear la flota enemiga en el mar.
- Las bases Navales son esenciales.
- Concilió con Clausewitz, “La Guerra es simplemente un movimiento político violento.
- Sus escritos afectaron la situación geopolítica del siglo XX. (Carrera Naval – Batalla decisiva).
- La estrategia Naval francesa falló, porque asumían la defensa.
- Su teoría refleja las teorías terrestres de Jomini (Posición, líneas interiores y comunicaciones).
- La función principal de las marinas es el control del comercio marítimo, a través del control del mar. El Poder Naval es un elemento indispensable de la grandeza nacional.
- El Poder Naval es un instrumento de la política. No se le puede considerar desconectado de ella. La estrategia está subordinada a la política. El objeto de la Guerra en el mar es una función de los intereses y la política nacional.
- El objetivo táctico de la guerra en el mar es destruir la flota enemiga mediante:
 - Batalla decisiva en el mar.
 - Bloqueo en puerto de las Fuerzas enemigas.
 - Bloqueo a distancia de las Fuerzas enemigas.
 - El factor común en estos tres medios es el “Control sobre la Flota Enemiga”.

Lo anterior permite concluir que según Mahan, el verdadero Objeto Estratégico de la Guerra en el Mar es obtener el control con un propósito, donde el control es sobre la flota enemiga, y el propósito es la contribución que ese control pueda hacer en beneficio de la guerra”.

Debilidades observadas

- Falló al no anticipar el poder de un Submarino.
- Nunca discutió la Guerra Anfibia.
- La proyección del poder fue ignorada.
- La confianza en la teoría de Mahan se mantuvo en los buques de guerra hasta la II Guerra Mundial.

Influencia de Mahan en la actualidad

Se destaca el valor que tiene en el concepto estratégico la consideración sobre:

- Marina Mercante.
- Líneas de Comunicaciones Marítimas, Bases Oceánicas o de ultramar.
- Principio Concentración – Batalla Decisiva.
- Poder Marítimo y Poder Naval.
- Poder Naval y Estrategia Nacional.

➤ Conclusiones

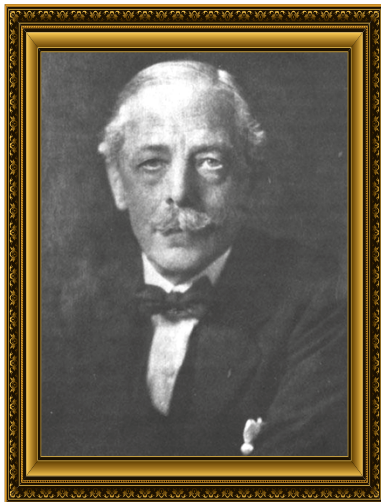
- Para Mahan la historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos, por lo que fue el primer autor que reconoció la importancia del Control del Mar y el rol que este ha desempeñado en la historia mundial. De ahí que sus teorías fueron exitosamente adoptadas por los Estados Unidos de Norteamérica entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo pasado, llevando a dicho país a alcanzar todos sus objetivos políticos, económicos y militares.
- El Poder Marítimo es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio, está integrado por dos elementos de distinta naturaleza, los Intereses Marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el Poder Naval que los defienden. Los primeros ingredientes concurren al desarrollo, mientras que los restantes, a la seguridad, por lo que se puede afirmar que la política mundial depende en gran medida de su Poder Marítimo.
- La reputación de Mahan como historiador se debe fundamentalmente a dos libros, “La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783” y “La Influencia del Poder Naval en la Revolución Francesa y el Imperio, 1793-1812”. Tratan de la narración de los acontecimientos políticos que las provocaron y las consecuencias políticas, económicas y militares que se derivaron de ellas. Cómo actúa el Poder Naval, es el tema principal de estas obras, ya que lo central se refiere al control del mar mediante el dominio naval o la falta de él, fue lo que determinó el resultado. De ahí que el control del comercio marítimo a través del control del mar es la función principal de las marinas.
- No hay motivos para afirmar que la marina estadounidense actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al Poder Naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria.
- Mahan observó y emitió sus criterios para un cambio en la política naval norteamericana, para una nueva estrategia naval y la conformación de una nueva Fuerza Naval con un nuevo concepto de las operaciones en el mar. Además impulsó

la evolución de la marina alemana que conducía Von Tirpitz, y ejerció marcada influencia en las instituciones navales de Francia, Italia, Rusia y Japón.

- La visión de Mahan permitió reafirmar que la geopolítica es la relación existente entre factores geográficos y otros, respecto a la distribución de poder en el mundo.



5.2. DE “JULIÁN S. CORBETT” (1854-1922)



“Si un país tuviera solamente Poder Terrestre sería muy difícil una guerra limitada, sin embargo, si tuviera Poder Marítimo podría, por ejemplo, ocupar una posesión colonial alejada de la capital enemiga, aislarla y conservarla hasta que las metas políticas fueran satisfechas, o desembarcar en las costas de un país ya sea en forma real o amedrentadora, para forzar a un enemigo continental a debilitar sus Fuerzas”.

➤ Perfil

Julián Corbett fue un historiador naval británico que también estudió cuidadosamente la era de la navegación. Influenciado enormemente por Clausewitz, Corbett

también llegó a conclusiones generales amplias sobre el Poder Marítimo y su uso. Aunque son contemporáneos, el principal trabajo de Corbett, “Algunos Principios de la Estrategia Marítima”, fue publicado 28 años después de la aparición de “La Influencia del Poder Marítimo en la Historia” de Mahan. Con la ventaja de la experiencia de la Primera Guerra Mundial de la cual sacó conclusiones, Corbett puede haber sido considerado como un intérprete de Mahan. En sus escritos, se reconocen las raíces del pensamiento naval estratégico contemporáneo.

➤ Hilo conceptual

Corbett proporcionó una guía más completa para el control del mar. A diferencia de la insistencia de Mahan en vencer la flota hostil, Corbett razonó que los fines políticos diferentes requieren fórmulas y grados diferentes para el control del mar.

En concordancia con su visión menos categórica del dominio, y la perspectiva más amplia del lugar del Poder Marítimo en el poder nacional, Corbett era más capaz que Mahan al adaptar su método a las tecnologías emergentes y a la escena política del mundo cambiante, donde ninguna marina dominaría en el sentido británico.

Mientras Mahan definió la ruta para la preeminencia nacional en términos de grandes marinas, Corbett mantuvo una visión más balanceada de la relación cooperativa requerida entre los medios terrestres y navales. Para Mahan, el ejército y la marina desempeñaban funciones no relativas esencialmente separadas; para Corbett, sus funciones eran complementarias.

Corbett reconoció la enseñanza de Clausewitz sobre que en la guerra limitada, la destrucción completa de la Fuerza Armada del enemigo no siempre era necesaria. Corbett pensó que ya que los medios primarios de aplicar la preponderancia en el mar en contra del enemigo se presentaban mediante la captura o la destrucción de su propiedad, el evitar el comercio mediante un “bloqueo estratégico o distante” a lo largo de las rutas de comunicación comunes, consistía en una medida viable y efectiva. Para dicho fin y para su época Corbett observó al buque de guerra tradicional como menos efectivo que el crucero, señalando que mientras que los buques de batalla aseguran el control, los cruceros ejercen dicho control; en ningún caso el control podría ejercerse sólo por el buque de guerra tradicional.

Corbett demuestra cómo la Fuerza limitada, juntada con una estrategia conveniente y un sistema particular de circunstancias, se puede utilizar para ampliar el poderío del Estado. Para Clausewitz, la decisión para emprender una guerra limitada era inicialmente política (que puede también depender de la disponibilidad de medios).

Corbett toma su teoría del tipo ideal de la guerra marítima limitada, como nuevo método de guerra. Es así pues, que él se aparta de las consideraciones políticas y se concentra en el uso más eficaz de medios limitados.

El resultado es una teoría de la unidad de la guerra con operaciones navales y terrestres conjuntas, permitiendo a una Fuerza Naval pequeña pero eficaz (bajo condiciones ideales descritas arriba) maximizar la eficacia de los medios limitados a su disposición. El éxito de tal “guerra limitada” se basa “en la coordinación con las cuales la acción naval y militar se puede combinar para dar al contingente un peso y una movilidad que están más allá de su fuerza intrínseca”.

Corbett aceptó la teoría de Mahan sobre la concentración de la fuerza, pero desarrolló la suya, un concepto más moderno a la luz de la fricción en el mar (inteligencia deficiente, decepción, etc.) que obstruye la libertad de disposición de la flota. Mantuvo que a pesar de la presión constante para una concentración de la flota, la necesidad para la protección del comercio siempre requeriría la dispersión. Es paradójico, que cuanto mayor es la concentración alcanzada por su propia flota, lo más probable para el más débil opositor es

evitar la batalla. Solamente con la dispersión, o el fingir dispersarse, su flota conserva el señuelo más fuerte de la Marina de Guerra para el enemigo en batalla: “si somos demasiado superiores, o nuestra concentración se arregló demasiado bien para esperar la victoria, entonces nuestra concentración ha tenido casi siempre el efecto de forzar al enemigo a dispersarse para la acción decisiva” (Corbett, 1936: 121).

Paradójico, por lo tanto, solamente una menor concentración (o la apariencia de esto) conduciría a una batalla importante. Por otra parte, la concentración en el mar es problemática por otras razones también. Cuanto más una Marina de Guerra se concentra, es menor el espacio que puede asegurar y controlar. La “concentración de hecho,” en las notas de Corbett, “implica un conflicto continuo entre la cohesión y el alcance” (p. 132).

El corolario de este punto es la discusión de Corbett que la concentración en el mar es imposible, porque al inicio del conflicto, un número substancial de naves se debe asignar para la protección de los intereses vulnerables tales como el comercio de ultramar y otros recursos. “cuanto más usted concentra su fuerza y aumenta los esfuerzos para obtener la decisión deseada, usted expone más su comercio al ataque esporádico” (p. 160).

La concentración debe ser concebida de tal manera que las Unidades puedan estar dispersas en el espacio, y que todas las Unidades pueden concentrarse rápidamente en el tiempo, en cualquier punto en el área de operaciones. El objeto de no formar la masa, es negar el conocimiento al enemigo de nuestra distribución real y de la intención en cualquier momento dado, y en la misma forma asegurarse de que puede ser ajustada para atender cualquier amenaza.

El enfoque estratégico de Corbett incluye las operaciones de la flota, para estar seguro, pero también las operaciones de la Fuerza distribuida a lo largo de las rutas oceánicas a partir de disposiciones de la flota abierta y flexible. La perspectiva más balanceada de Corbett de la función de la marina en las operaciones conjuntas, actualizaron las visiones de Mahan para armonizarse mejor con los tiempos cambiantes.

Se debe ser cauto al aplicar muy literalmente el pensamiento estratégico de una era a otra. Incluso aún existe un sabor mahaniano en el enfoque estratégico moderno centrado en el grupo de batalla descrito anteriormente. De modo similar, más de una parte de Corbett muestra una alternativa estratégica de la Fuerza, distribuida y orientada a través de las rutas oceánicas. Pero ningún paralelo histórico se encuentra completo. La estrategia moderna centrada en el grupo de batalla incluye un elemento de proyección del poder imprevisto por Mahan, mientras el concepto de Fuerza distribuida debe contar con una amenaza más compleja y de mayor alcance de la que Corbett visionó.

Nada tipifica más esta amenaza cambiante que la Guerra de las Islas Malvinas¹⁷. Dicho conflicto sugiere que el armamento moderno disponible incluso en el Tercer Mundo,

¹⁷ Guerra entre Inglaterra y Argentina, acontecida entre abril y junio de 1982.

puede haber eliminado el concepto de rutas oceánicas de amenaza mínima apropiada para las operaciones de la Fuerza distribuida. El interés por la defensa de las Fuerzas Marítimas ha sido subrayado por aquellas experiencias de combate más recientes, generando la defensa recientemente inspirada sobre el grupo de batalla sobreviviente y adecuadamente defendido. Corbett ofrece un consejo equilibrarte de otra época: el lugar apropiado para nuestra flota de batalla siempre ha sido “en las costas de los enemigos” y ahora allí es precisamente donde el enemigo estaría más complacido de verla.

¿Qué debe hacerse? No debe dejarse de lado una tradición tan espléndida, pero el esfuerzo para preservarlo nos involucra más profundamente. El problema vital, más difícil y más absorbente se ha vuelto ahora el cómo incrementar el poder de la flota de batalla para atacar, un asunto comparativamente simple, pero cómo hacerlo.

Mientras el incremento del poder de ataque de la flota no es más un “asunto comparativamente simple”, el planificador enfrenta hoy un dilema similar de equilibrar el Poder Naval ofensivo y defensivo. El mismo problema resulta evidente en las alternativas que enfrentan los estrategas navales de hoy. Sin importar cuáles sean las elecciones, debe existir un esfuerzo continuo por parte de los planificadores de la Fuerza y los estrategas para equiparar la estructura de la flota con la estrategia que se debe implementar. También parece tratarse de una tarea sin época.

En la guerra naval, se presenta un hecho de grandes consecuencias, que es completamente desconocido en tierra y es precisamente que al enemigo le es posible retirar la totalidad de la flota del campo de operaciones a un puerto definido, donde quedará fuera de nuestro alcance, si es que no se cuenta con la ayuda de un ejército. Por grande que sea la Fuerza Naval y el espíritu ofensivo, no servirán en este caso. El resultado es que en la guerra naval, tiende a presentarse un dilema complicado. Si se dispone de una superioridad tal que justifique una vigorosa ofensiva y que incite a buscar al enemigo con la intención de obtener una decisión, lo más probable es que lo encontremos en una posición, en que no podremos atacarlo. Nuestro intento ofensivo queda detenido y nos hallaremos, en la situación general más débil que ocurre en la guerra (p. 147).

➤ **Pensamiento estratégico**

Estrategia Marítima

Corbett se diferenció de Mahan en colocar mucho menos énfasis en la batalla decisiva, enfatizó la interdependencia de la guerra naval y terrestre, y tendió a concentrarse en la importancia de las comunicaciones marítimas, en vez de la batalla. La batalla en el mar no era un fin en sí mismo; el objetivo primario de la flota era asegurar las propias comunicaciones y desestabilizar aquellas del enemigo, no necesariamente para salir a buscar y destruir la flota del enemigo.

Para Corbett, el dominio del mar era algo relativo, no algo absoluto y que podía ser clasificado en categorías como permanente, general, local o temporal. Corbett definió los dos métodos fundamentales de obtener el control de las líneas de comunicación, como

la destrucción física real o la captura de buques mercantes y de guerra enemigos, y un bloqueo naval. Su trabajo más famoso, “Algunos Principios de Estrategia Marítima”, sigue siendo un clásico.

Sus teorías estratégicas que se han formado paulatinamente con el transcurso del tiempo y se encuentran esparcidas en sus obras, se hallan condensadas en su famoso estudio “Algunos principios de estrategia marítima.

Sus amplios estudios en este campo lo llevan a considerar que una guerra naval era mucho más que la destrucción de la flota enemiga. Una Armada debe aprender a utilizar eficientemente toda la gama de sus capacidades ofensivas para presionar al enemigo, que aunado al esfuerzo de su compañero de armas: el Ejército, debe consolidar y llevar a buen término los planes propuestos para el éxito de la guerra.

Corbett, imbuido en los conceptos de Clausewitz y Jomini, insiste con cierta preocupación en considerar que la estrategia marítima podría dar una nueva dimensión o imagen a los pensamientos de estos dos estrategas, va paso a paso y define la estrategia marítima como principios que gobiernan una guerra en la cual el mar juega parte destacada, pero, repite una y otra vez: “El Poder Naval no es suficiente por sí solo”.

Hace recordar que los hombres viven sobre la tierra y es allí donde debe buscarse la solución, es decir la decisión final. El éxito sobrevendrá únicamente cuando se logre el equilibrio entre los Ejércitos y las Armadas que combaten de un mismo lado.

Naturaleza de la Guerra

El mismo había descubierto que tanto Clausewitz como Jomini habían indicado que las guerras podían ser libradas con un objetivo limitado, en lugar del completo aplastamiento de la resistencia enemiga, característico de la guerra absoluta. Corbett reconoce que una guerra limitada demanda habilidad para capturar y mantener un objetivo limitado lo suficientemente importante como para llevar al enemigo a la mesa de negociaciones y afirma: “El uso más fructífero del Poder Marítimo, es en las guerras limitadas.

Corbett establece su pensamiento central sobre la guerra marítima, “en la guerra terrestre es la captura y conservación del territorio enemigo mientras que en la guerra naval el objetivo es obtener y asegurar el uso del mar”. Así, el control del mar es identificado con la capacidad de usar las líneas de comunicaciones en el mar para propósitos militares y civiles (comerciales) y por ende negar dicho uso al enemigo.

Las Fuerzas Navales no requieren la concentración masiva continua que obligatoriamente se demanda a los ejércitos cuando el cuerpo principal de sus oponentes permanece concentrado e invicto. A causa de la movilidad y flexibilidad de las Fuerzas Navales, podrían ser instruidas para hacer uso del mar, por ejemplo, atacando las comunicaciones por mar del enemigo o amenazando sus costas. Esto obligaría al enemigo a perturbarse obligándole a reconcentrar sus Fuerzas en otros puntos que nuestra flota amenazará.



Lo que él pensaba -y que la Primera Guerra Mundial confirmó- era que podría ser muy difícil lograr una acción determinante entre flotas. En esos casos, lo mejor era utilizar la flexibilidad de las Armadas para aplicar presión al enemigo para obligarlo al combate; es decir, estar en autodefensa.

Conducción de la Guerra Naval

En la guerra naval se presenta un hecho de grandes consecuencias completamente desconocido en tierra; al enemigo le es posible retirar por completos flota del campo de operaciones quedando fuera de nuestro alcance, y a pesar de la superioridad, anular nuestro intento ofensivo de destruirlo. Por lo tanto los objetos de la guerra en el mar son obtener o disputar el dominio del mar, y ejercer el control sobre las comunicaciones de que se dispone, logrando o no el dominio completo. Se puede resumir así:

Métodos para conseguir el Dominio del Mar

- Por obtención de una decisión.
- Por bloqueo.

Métodos para disputar el Dominio del Mar

- Principio de la flota en potencia.
- Contraataques menores.

Métodos para ejercer el Dominio del Mar

- Defensa contra invasión.
- Ataque y defensa del comercio.
- Ataque, defensa y apoyo de expediciones militares.

➤ Reflexiones derivadas

La Teoría de la Guerra en la Estrategia Marítima

Significa los principios que rigen una guerra en la cual el mar es un factor esencial, y cuya función principal es la de determinar las relaciones mutuas de Ejército y Marina en un plan de guerra; que a su vez, determine la acción de los movimientos de la flota -cuando la estrategia marítima ha decidido qué papel deberá desempeñar- con relación a las Fuerzas Terrestres.

No es suficiente decir que el objetivo principal del ejército es destruir al enemigo, o que el de la flota propia es destruir a la enemiga. Las situaciones son demasiado complejas para ser resueltas por la simple aplicación de tales máximas.

Naturaleza de la Guerra

Limitada e Ilimitada

Esta segunda clasificación, que Clausewitz fue el primero en formular, fue aceptada también por Corbett. Si la importancia del objeto político era tan vital para ambos beligerantes, estos tenderían a luchar hasta el límite de su resistencia (guerra ilimitada); pero existía otra clase de guerra en que el objeto era de menor importancia, es decir, que el valor para uno o ambos beligerantes no era tan grande como para merecer sacrificios ilimitados de sangre y dinero (Guerra limitada).

Hay que tener en cuenta en esta clasificación, que cualquiera de los beligerantes podría pasar a la guerra ilimitada, porque el objetivo puede ser de tal importancia para él, que podría estar dispuesto a realizar esfuerzos ilimitados, sin existir ningún obstáculo estratégico que le impida hacerlo.

Al considerar la guerra entre Estados continentales contiguos, en los cuales el objeto consiste en la conquista del territorio, no habrá diferencia entre guerra limitada e ilimitada.

En las guerras mixtas o marítimas pueden tener mayor aplicación las guerras limitadas, las cuales son posibles para potencias insulares, o entre potencias que se encuentren separadas por el mar, únicamente cuando la potencia que desea la guerra limitada, pueda dominar el mar hasta donde le sea posible, aislar el objetivo lejano y asegurar su defensa nacional.

Con lo dicho se comprende mejor el verdadero significado y más alto valor militar del dominio del mar, llegándose al secreto del éxito y expansión de Inglaterra, que con un país pequeño y un ejército relativamente débil hubiera podido tomar posesión de las regiones más deseables de la tierra, y anexarlas en perjuicio de las grandes potencias militares.

Intervención limitada en la Guerra ilimitada

A este tipo de intervención, Clausewitz lo denominó guerra limitada por contingente, por el hecho de que no se utilizaba toda la Fuerza Militar, sino una parte de ella. Las operaciones combinadas que fueron la expresión británica de conducir este tipo de guerra, responden a dos clases.

- Conquista de objetos coloniales o ultramarinos distantes.
- Diversiones costeras sobre el territorio europeo, para perturbar los planes del enemigo, fortalecer a los aliados y la propia situación.

Para Corbett, esto no es una forma de guerra, sino un método que puede ser empleado tanto en la guerra limitada como ilimitada.

Teoría de la Guerra Naval

Sobre este tema se considerarán los siguientes aspectos:

Dominio del Mar.

El objeto de la guerra naval deberá ser siempre el de obtener el dominio del mar, ya sea directa o indirectamente o evitar que el enemigo pueda lograrlo. La realidad nos indica que la situación más generalizada es aquella en que ninguno de los bandos tiene el dominio; es decir, que normalmente el mar se encuentra en disputa.

Concentración y Dispersión de la Fuerza

El término concentración incluye varias ideas diferentes, a las cuales se aplica el vocablo indistintamente. Así se emplea para expresar la antítesis de la dispersión; y a veces, para significar el despliegue estratégico que implica la división en mayor o menor grado. También se usa para significar la reunión de una Fuerza.

La concentración es un método para asegurar la presencia de la masa en el momento y el lugar conveniente. El objeto de la concentración naval es cubrir una aérea tan vasta como sea posible, y conservar al mismo tiempo la cohesión elástica que permita una rápida y segura condensación del conjunto en el centro estratégico.

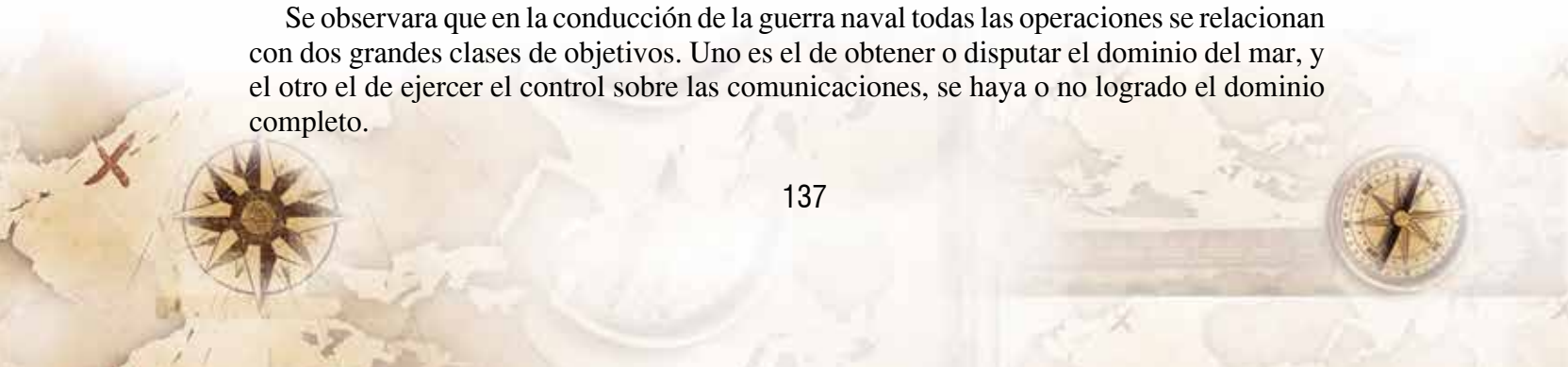
En el mar deberán considerarse los puntos más distantes y más dispersos, como posibles objetivos del enemigo. De esto se desprende que “mientras la flota enemiga esté dividida y disponga por lo tanto de varias posibilidades de operar, nuestra distribución será impuesta por la necesidad de hacer frente a una diversidad de combinaciones” (Centro Estudios Superiores Navales, 2014: 70).

La dispersión es mala cuando se lleva más allá de los límites de un despliegue bien enlazado. La regla corriente dice que la dispersión es perjudicial a menos que se disponga de una gran superioridad, sin embargo, ha habido casos en que ante un enemigo inferior, la mayor dificultad estriba en mantener la flota dividida.

Se ha generalizado la idea de que concentración origina superioridad; pero esta es una máxima que la historia refuta por completo, pues si tenemos demasiada superioridad, el efecto de nuestra concentración la obligará a dispersarse para ejecutar acciones esporádicas acción esporádica.

Conducción de la Guerra Naval

Se observara que en la conducción de la guerra naval todas las operaciones se relacionan con dos grandes clases de objetivos. Uno es el de obtener o disputar el dominio del mar, y el otro el de ejercer el control sobre las comunicaciones, se haya o no logrado el dominio completo.



Como es natural, en la práctica raras veces se puede asegurar categóricamente que una operación de guerra tenga un solo objetivo claramente definido. Una escuadra de batalla, cuya función principal es conseguir el dominio, es situada a menudo en una posición tal que le permita ejercer otro tipo de control y viceversa, cabe recordar que las líneas de cruceros destinados ante todo al ejercicio del control sobre las rutas comerciales, durante la guerra fueron considerados como puestos avanzados de la flota de batalla, con el fin de prevenirla acerca de los movimientos del enemigo.

Se puede agrupar a todas las operaciones navales más o menos en la siguiente forma: Estos métodos a su vez, pueden dividirse en dos grupos: el primero incluye las operaciones que tienden a obtener una decisión por la batalla; en el segundo se hallan las operaciones que se hacen necesarias cuando no puede obtenerse una decisión y nuestro plan de guerra exige el inmediato control de las comunicaciones.

Nuestro segundo grupo principal abarca las operaciones a las cuales tenemos que recurrir cuando nuestra fuerza relativa no es la adecuada para ninguna de las dos clases de operaciones destinadas a obtener el dominio; es decir, debemos conformarnos con tratar de mantener el dominio en estado de disputa.

Ejercicio del Dominio del Mar

Ejercemos el dominio siempre que conducimos operaciones que no se dirigen contra la flota de batalla del enemigo, sino que buscan utilizar para nuestros propios fines las comunicaciones marítimas, o a estorbar su utilización por el enemigo.

La guerra naval no empieza ni concluye con la destrucción de la flota de batalla enemiga, ni tampoco con la destrucción del poder de sus cruceros; por encima de todo esto se haya la labor de impedir que pueda trasladar un ejército por mar y la de proteger pasaje de nuestras propias expediciones militares, como también la relativa a la obstrucción de su comercio y la protección del nuestro. Siendo la guerra como lo es en realidad una compleja interacción de factores navales, militares, políticos, financieros y morales, en la práctica raras veces se le presentarán los problemas estratégicos a un Estado Mayor Naval en forma tan clara como para ser resueltos por la aplicación de “fórmulas” conocidas.

El factor naval puede prescindir de otros factores, uno o más de estos exigirán, desde un comienzo, algún acto de ejercicio del dominio que no podrá esperar su turno en una progresión lógica. De ahí la importancia de comprender la diferencia entre ejercer el dominio y de obtener dominio.

En medio de los problemas y sinsabores de la guerra, es fácil confundir una con otra; pero conservando siempre una noción clara de esta diferencia, podremos por lo menos darnos cuenta de lo que hacemos, podremos juzgar hasta qué punto una operación determinada constituye un sacrificio de la seguridad del dominio; hasta qué punto se justifica ese sacrificio y en qué medida puede ser utilizada una finalidad para servir a otra.

Tomando esta distinción como vía, se podrán evitar muchos errores. Podrá ser grande el riesgo que se podría afrontar, pero estaremos en condiciones de compararlo con el valor de su finalidad y en consecuencia, lo afrontaremos conscientemente y con voluntad firme.

Como Métodos para Ejercer el Dominio del Mar registra las que en adelante se describen:

Ataque y Defensa del Comercio

Adopta dos formas: puede efectuarse en los terminales -puertos importantes- o en el mar abierto, siendo el terminal el más fructífero, pero el que también exige mayor fuerza y riesgo.

El ataque en mar abierto es en cambio, más incierto, pero involucra fuerza y riesgos menores. La dificultad de la defensa del comercio reside principalmente en la extensión del mar que este abarca, mientras que, por otra parte, las áreas en las cuales tiende a concentrarse (puntos focales y terminales) son pocas, y pueden fácilmente ser defendidas, si se dispone de una Fuerza superior.

Ataque, Defensa y Apoyo de Expediciones Militares

Esta operación está protegida en gran parte por los principios de ataque y defensa del comercio. En ambos casos se trata del control de comunicaciones pudiendo decirse que si la controlamos para un caso, también lo será para el otro.

Sin embargo, para expediciones combinadas la libertad de pasaje no es la única consideración. Los deberes de la flota no terminan con la protección de las tropas durante el tránsito, como ocurre con los convoyes, sino que cuando se dirige a un país enemigo, debe esperar hallar resistencia desde el comienzo de la operación. En este caso, la flota tendrá a su cargo otros deberes de naturaleza más exigente, y que pueden describirse en general como funciones de apoyo.

➤ Conclusiones

- Corbett se diferenció de Mahan en asignar mucho menos énfasis a la batalla decisiva. Corbett enfatizó la interdependencia de la guerra naval y terrestre, y tendió a concentrarse en la importancia de las comunicaciones marítimas, en vez de la batalla.
- Para Corbett la batalla en el mar no era un fin en sí mismo; el objetivo primario de la flota era asegurar las propias comunicaciones y desestabilizar aquellas del enemigo, no necesariamente para salir a buscar y destruir la flota del enemigo.
- El dominio del mar era algo relativo, no algo absoluto y que podía ser clasificado en categorías como: general, local, permanente o temporal. Corbett definió los dos métodos fundamentales de obtener el control de las líneas de comunicación, como la destrucción física real o la captura de buques mercantes y de guerra enemigos, y un bloqueo naval.

- Si bien el dominio del mar no puede ser absoluto, si puede ejecutarse de manera específica sobre las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LL.CC.MM.), para lo cual la flota propia deberá concentrarse en conducir la guerra naval para llegar a ejercer el dominio del mar de manera focalizada sobre estas.



5.3. DEL VICEALMIRANTE “WOLFGANG WEGENER” (1875-1956)

➤ Perfil



Nació en Alemania el 16 de septiembre de 1875, en la época de los inicios de la expansión de la denominada revolución industrial por Europa; ingresa a la Escuela Naval en 1894 gracias al apoyo recibido por parte de su tío político quien en un futuro sería el Gran Almirante Henning von Holtzendorff. Participó en la Primera Guerra Mundial siendo Capitán de Corbeta en el Primer Escuadrón de Batalla. Ya en el año 1903 estaba presentando sus primeros escritos en el Departamento de Educación Naval. Se desempeñó como Comandante en Unidades a Flote y siendo Vicealmirante se desempeñó como Inspector de Artillería Naval entre 1923 y 1926.

La vida de Wegener fue influenciada por los acontecimientos que generaron la Primera Guerra Mundial; en esa época se consideraba que la Marina era parte del Ejército y se aplicaban plenamente los planteamientos del Almirante Tirpitz¹⁸. Inglaterra se caracterizaba por su supremacía en el mar, controlaba las Líneas de Comunicaciones Marítimas ya que estas eran vitales para su subsistencia es decir que aplicaba las teorías de Mahan en su estrategia marítima.

Al finalizar la Primera Guerra Mundial los alemanes perdieron, y con base en el análisis de los acontecimientos, a mediados de 1915 el Vicealmirante Wegener describió las razones de esta pérdida, mediante tres escritos que fueron llamados “la Trilogía de

¹⁸ Teoría del riesgo, según la cual lo importante es la cantidad de buques y no la posición.

Wegener”, la cual se caracterizó por la aguda crítica a la Estrategia Naval Alemana durante la Primera Guerra Mundial, en el sentido que la Armada debía apoyar al Ejército en su esfuerzo operacional. Estos textos fueron rápidamente analizados por los Oficiales de la Marina de Guerra Alemana, pero finalmente no tuvieron la influencia de las teorías del Almirante Tirpitz quien había influenciado el pensamiento estratégico de Alemania durante la Primera Guerra Mundial, las cuales eran refutadas por Wegener.

En el año 1926 ascendió al grado de Contralmirante, en esta época redacta un memorando llamado “ La Estrategia Naval en la Primera Guerra Mundial”, como hecho importante a resaltar el Instituto Naval de los Estados Unidos de América efectuó un compendio de sus escritos bajo el título de: “La Estrategia Naval en la Guerra Mundial”; cuando ya la escena política era dominada por Hitler, en el año 1933 es nombrado asesor, sin embargo sus teorías fueron refutadas por la Marina Alemana, quien siguió empleando los conceptos de Tirpitz, aun cuando estos databan de la época de la Primera Guerra Mundial.

Se retira del servicio con el grado de Vicealmirante, finalmente fallece el 29 de octubre de 1956.

➤ **Hilo conceptual**

Wegener da preponderancia a la guerra denominada “Guerra Económica”. Sus teorías se basan más en el fundamento estratégico que en la batalla propiamente dicha, por lo cual afirma que hay que enfocarse en el ataque a las Líneas de Comunicaciones Marítimas Vitales de Superficie - LCMVS.

Crítica la conducción Alemana de la guerra por no saber entender el carácter de la guerra, la cual se definió en el mar; máxime cuando Alemania construyó una flota de gran tamaño, pero que no le garantizó la capacidad de operar en aguas azules.

Para Wegener la Estrategia Marítima es la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y permanencia con respecto a las rutas comerciales. En su visión de estrategia marítima, establece de una forma más clara los elementos del Poder Naval: fuerza, posición y la voluntad estratégica, los cuales con la sumatoria de los intereses marítimos del Estado. Le da especial importancia a la posición por encima de la fuerza. Rebate la teoría de Tirpitz consistente en que el equilibrio de fuerzas está definido únicamente por la cantidad de buques y no por la posición.

➤ **Pensamiento estratégico**

La Estrategia Naval comprende las acciones de la Fuerza desde una posición para ejercer presión sobre el adversario. De igual manera, indica que la Estrategia Naval debe ser propia y adecuada a sus medios y modos naturales de empleo, ya que si se parece a la Estrategia Terrestre, se condena a ser prácticamente una Marina de Guardacostas.

Los elementos del Poder Naval son: la flota, la posición y la voluntad estratégica, siendo este último el elemento potenciado de los dos anteriores. El Poder Naval se refiere

exclusivamente a las actividades bélicas, mientras que el Poder Marítimo se refiere a las actividades en tiempo de paz.

Le da mucha importancia el valor de la posición en la dualidad del Poder Naval (Fuerza y Posición), tanto es así que el concepto de control del mar lo relacionaba con la posición estratégica. Igualmente, indica que la batalla debe estar relacionada con un fundamento estratégico y la ofensiva estratégica relacionada con la conquista de la posición.

Registra que el control de las líneas de comunicación marítimas está basado en la guerra económica y el control del mar está condicionado a la presencia de la Fuerza, lo que hace que sea local¹⁹ o imperfecto²⁰.

La batalla debe surgir del apremio que represente para el enemigo las Líneas de Comunicaciones Marítimas. Utiliza el concepto de operaciones navales de Corbett dando prelación a la posición. Subraya de manera reiterada el valor de la posición en la dualidad del Poder Naval, característica que había pasado inadvertida para el mando naval germano de la época.

Wegener concebía a la guerra en el mar como un conjunto de parte estrategia y parte táctica, la táctica es la acción la estrategia es el efecto final deseado (Velo: 1999: 14). Respecto a la definición de un plan de operaciones marítimas Wegener precisaba que dependía sobre la posición estratégica y no sobre el poder de combate relativo de las flotas que se oponían (p. 15).

Los buques sumados a los submarinos, elementos esenciales para la guerra de Corso. El Submarino sirve para atacar las líneas de comunicaciones o la posición del enemigo, pero no es efectivo para realizar defensa de las propias.

La ofensiva estratégica consiste en el cambio de posición de la Fuerza, realizada para extender el brazo del Poder Naval hacia las áreas en que se desarrollará la lucha por el dominio del mar, y la defensiva estratégica es la que adopta la Fuerza que se mantiene operando en su posición estratégica original.

El Almirante Wegener presenta en su análisis de la situación de Alemania, nuevos conceptos de estrategia que son empleados hoy día. Explicó los motivos por los cuales Alemania perdió la guerra en el mar:

- Los alemanes tenían desconocimiento de la dualidad del Poder Naval (Fuerza y Posición).
- No aplicaron correctamente el concepto de Flota en Potencia.
- Entendían la victoria como Táctica y no como Estratégica. Desconocían el Objeto (el control del mar).

¹⁹ Delimitada extensión y solo tiene efecto en el área donde se encuentra la Fuerza.

²⁰ Debido a la presencia de actores neutrales, los cuales pueden ser afectados con acciones de la Fuerza propia.

El valor de una posición no lo determina la existencia de una ruta comercial cualquiera, sino que lo que tiene valor es el grado de importancia de esa ruta comercial para los intereses vitales propios o del enemigo.

La ofensiva estratégica está sometida a una ley que dice que el plan ofensivo de operaciones obliga a ir de posición en posición hasta que se haya alcanzado una equivalencia y, si fuera posible, una superioridad estratégica. En este punto se estabiliza la ofensiva y se inicia la lucha por el dominio del mar mediante la acción ejercida sobre las Líneas de Comunicaciones Marítimas - LL.CC.MM.

Tanto la posición estratégica como el plan de operaciones son de naturaleza geográfica. La estrategia marítima es siempre geográfica y depende de la posición. Por lo tanto, la estrategia marítima es la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y permanencia con respecto a las rutas comerciales.

La dirección general del plan de operaciones es independiente entonces de la relación de Fuerzas, y depende de la posición. Pero la ejecución táctica del plan depende directamente de la relación de Fuerzas.

Una flota pertenece necesariamente a una posición y viceversa, es decir, una flota no se halla perdida en un punto cualquiera del globo terráqueo. Y la batalla, por su parte solo es comprensible en relación a la posición.

Un Estado que por el desarrollo de su economía depende del comercio de ultramar, se ve obligado a actuar en política mundial, la cual es la expresión del poder de su poderío, que a su vez tiene, en momentos de crisis, el mismo valor que el Poderío Militar.

La política continental reposa en el Poder Terrestre, pero la política mundial se apoya en el Poder Naval y en consecuencia está ligada a los factores que le son propios a este último. Pero como el Poder Naval depende de la posición estratégica, su poder frente a otro Estado es variable, al contrario que su Poder Terrestre, porque dependerá de la posición respecto a ese Estado.

En la guerra naval la estrategia y la táctica están del todo separadas. En tierra, la estrategia y la táctica se desarrollan en el mismo medio, la tierra; mientras que en el mar la táctica se encuentra en el agua, y la estrategia con su posición estratégica, está en tierra.

Por eso, en el Ejército la estrategia recién comienza con la guerra; en la marina, dado que la estrategia es posible independientemente de la táctica y por consiguiente también de la guerra, ya se inicia en épocas de paz. Todo el acuerdo del Pacífico del Tratado de Washington de 1922, no es sino la lucha marítima estratégica del tiempo de paz por las posiciones estratégicas del océano Pacífico, para la futura guerra de los anglosajones contra el Japón.

Por consiguiente la estrategia naval durante la paz no solo debe aumentar el Poder Naval sino que además debe ganar la posición estratégica para que en la guerra pueda

desde ahí operar la flota. El vínculo fuerte e indisoluble que une a la marina con la política es la voluntad estratégica para adquirir el Poder Naval. A un Estado que le falte la voluntad estratégica le falta la voluntad de ser potencia marítima.

No existe en el mar una guerra defensiva propiamente dicha, porque, a diferencia de lo que ocurre en tierra, no existe la cosa física que uno defiende. El mar pertenece a todos y a nadie.

Todo el haber que se posee sobre el mar está constituido por los buques que navegan sobre las rutas comerciales. Tan solo aquel que por razones de su situación geográfica, durante la guerra domine esas rutas comerciales es poseedor de algo y ello es independiente del poder de la flota.

Por eso, Inglaterra que poseía esas rutas comerciales en el Atlántico, podía y de hecho lo hizo, defender algo. La lucha por el dominio naval o por lo menos por mantener abiertas las propias vías de comunicaciones, es la razón de existencia de toda flota.

➤ **Reflexiones derivadas**

Estrategia Marítima

- Es la ciencia de la posición geográfica, de su modificación y permanencia con respecto a las rutas comerciales.
- Establece de una forma más clara los elementos del Poder Naval: fuerza, posición y la voluntad estratégica, los cuales con la sumatoria de los intereses marítimos del Estado apoyan a su estrategia marítima.
- Le da especial importancia a la posición por encima de la fuerza. Si no se cuenta con posición adecuada es mandatorio realizar una Ofensiva Estratégica para mejorarla, tal como lo manifiesta: “La ofensiva estratégica no tiene otro objetivo que hacerse a posición [geográfica] desde la cual se pueda iniciar la batalla por las arterias comerciales del tráfico marítimo” (Velo, 1999: 15).
- Rebate la teoría de Tirpitz por no tener en cuenta el Objeto esencial de la Estrategia Marítima, representado en el Control del Mar.
- La máxima expresión de la Voluntad Estratégica es la voluntad de ser potencia con miras hacia el mar. La Voluntad Estratégica está en el nivel político.

Triunfo en la Guerra

- Llama a la guerra “guerra económica”. Sus teorías se basan más en el fundamento estratégico que en la batalla propiamente dicha, por lo cual afirma que hay que enfocarse es en el ataque a las Líneas de Comunicaciones Marítimas Vitales de Superficie - LCMVS.
- Es primordial entender el carácter de la guerra para alcanzar la victoria.

- La guerra gravita sobre la economía: Ataque y protección a las LCMVS.
- Determinar claramente el centro de gravedad estratégico del adversario.
- Es importante garantizar que todos los abastecimientos a través del mar lleguen a su destino para sostener el esfuerzo de la guerra.
- Sus teorías se fundamentan en lo estratégico, más que en la batalla propiamente dicha.

Estrategia Naval

- Wegener absolutiza la importancia de la geografía en el desarrollo de la Estrategia Naval.
- Es necesario que exista un fundamento estratégico para la Batalla, si no lo hay esta no se producirá o sus resultados no tendrán repercusiones estratégicas.
- El “apremio” debe ser bien elegido, el ataque a las costas no tenía efecto estratégico. Comprende las acciones de la fuerza desde una posición para ejercer presión sobre el adversario.
- El ataque a las costas no tiene efecto estratégico.
- Define las acciones de fuerza como medio de presionar a un adversario.
- Debe en la paz proyectar el crecimiento del Poder Naval.
- En paz debe procurar obtener posiciones estratégicas.
- La posición estratégica debe darle proyección a la Fuerza sobre OOEE de la guerra en el mar.

El Control del Mar

- La ofensiva estratégica está estrechamente relacionada con la conquista de la posición.
- El Control de las LL.CC.MM. está basado en la guerra económica.
- El control del mar está condicionado a la presencia de la Fuerza, lo que implica que este control sea local o imperfecto.
- Define la condición de que el control del mar está íntimamente relacionado con la presencia que haga la flota, por lo cual es local o imperfecto, no relacionando la temporalidad como características de la relatividad.
- Da preponderancia al efecto control de las Líneas de Comunicación Marítimas (LL.CC.MM.), basado en una inmejorable posición estratégica, para garantizar el control del mar.

El Poder Naval

- Los elementos del Poder Naval son: la flota, la posición y la voluntad estratégica.
- La verdadera y gran expresión de la Voluntad Estratégica es la de ser potencia con miras al mar, la cual debe estar en el nivel político.

- No toda base constituye necesariamente una posición, para serlo necesita proyectar la Fuerza, esto se deriva de la Dualidad del Poder Naval, representada por la Fuerza y la Posición.
- Una Fuerza sin Posición no gravita, y una Posición sin Fuerza, no tiene validez.
- El concepto de Poder Naval se refiere exclusivamente a las actividades bélicas, mientras que el Poder Marítimo se refiere a las actividades en tiempo de paz.
- El fundamento estratégico para la estructuración del Poder Naval se basa en los Objetivos Nacionales.
- La disuasión es consecuencia del Poder Naval.

Objetivo Principal

- El valor de la Posición se valora en directa relación con el de las LL.CC.MM. que amenaza o protege.
- La teoría del “primer objetivo está errada”, primero debe obtenerse la Posición para que permita gravitar a la fuerza sobre los objetivos estratégicos y luego pensar en la Batalla.
- Subraya de manera reiterada el valor de la posición en la dualidad del Poder Naval, característica que había pasado inadvertida para el mando naval germano de la época.
- Para determinar el objetivo principal, es esencial entender el carácter de la guerra.

Operaciones Navales

- La batalla debe surgir del apremio que represente para el enemigo las Líneas de Comunicaciones Marítimas.
- Retoma el concepto de operaciones navales definido por Corbett para clasificar las operaciones navales dando prelación a la posición.
- Las operaciones navales tienen un orden cronológico; es decir primero se da la Conquista del Control del Mar, luego se Disputa este Control, para finalmente Ejercer el Control del Mar.
- Para Ejercer el Control del Mar es importante la escolta en las LL.CC.MM. y aumentar potencia de bloqueo comercial.
- El submarino posibilitó emprender una campaña de ataque a las LL.CC.MM., materializando la guerra de corso.

Medios

- Los buques sumados a los submarinos, deben constituir una flota balanceada o equilibrada para atacar las LL.CC.MM. del enemigo.
- El Submarino sirve para atacar las líneas de comunicaciones o la posición del enemigo, pero no son efectivos para realizar defensa de las propias. El submarino no sirve para cumplir integralmente todas las misiones de la Armada.

- La Ofensiva Estratégica, consiste en el cambio de posición de la Fuerza, realizada para extender el brazo del Poder Naval hacia las áreas en que se desarrollará la lucha por el dominio del mar.
- Defensiva Estratégica, es la que adopta la Fuerza que se mantiene operando en su posición estratégica original.
- El accionar de todos los medios debe estar concatenado a través de la Maniobra, de modo que los esfuerzos se sumen efectivamente.

➤ Conclusiones

Con relación a la Batalla

- La Batalla no es un fin en sí. Es necesario que exista un fundamento estratégico para la Batalla, si no lo hay esta no se producirá o sus resultados no tendrán repercusiones estratégicas.
- El “apremio” debe ser bien elegido.
- El ataque a las costas no tenía efecto estratégico.
- En la Naturaleza de la guerra tiene especial preponderancia la perspectiva económica.

Con relación a la Maniobra Estratégica

El accionar de todos los medios debe estar concatenado a través de la Maniobra, de modo que los esfuerzos se sumen efectivamente. El gran error alemán radicó en que su plan de operaciones no establecía mayores relaciones entre la Flota de Alta Mar, los submarinos y la escuadra de corsarios de Von Spee.

Con relación a la Voluntad Estratégica

- Para que el Poder Naval sea tal, no basta contar con Fuerza y Posición, se requiere Voluntad Estratégica.
- La máxima expresión de la Voluntad Estratégica es la voluntad de ser potencia con miras hacia el mar.
- La Voluntad Estratégica debe estar en el nivel político. El tener un Poder Naval acorde con los intereses nacionales, debe ser un Objetivo Nacional.

Vigencia

Aún tiene vigencia el concepto de la dualidad del Poder Naval, en función de la Posición y la Fuerza.

A la vez la trilogía que define al Poder Naval, como la conjunción de Fuerza, Posición y Voluntad Estratégica se mantiene vigente, pero sobre todo cuando responde la pregunta ¿para qué se va a aplicar esa trilogía?; lógicamente en la actualidad la respuesta fundamental

de la misma define como marco preponderante el tener la capacidad de proyectar la Fuerza, para lo cual se debe definir: ¿Cuál es la Marina a desarrollar: la que deseo o la que necesito?, al responder la pregunta se crean los fundamentos adecuados para construir una Marina para el futuro.

De acuerdo con lo anterior, y al definir Wegener a la posición, como elemento constitutivo y preponderante en su teoría del Poder Naval, con la cual se tiene una adecuada proyección estratégica, este concepto aún tiene validez, pero ha evolucionado, la posición [y su capacidad de proyección necesaria], se puede obtener con medios navales, veamos: los conceptos actuales de algunas Marinas (como España, Chile y Brasil), dentro de su desarrollo basado en la Política o Estrategia Naval, han establecido la necesidad de contar y potencializar “buques de proyección estratégica”, con una capacidad de efectuar múltiples funciones, en apoyo a lo concebido por la Estrategia Nacional, impactando a todos los Campos (político, económico, social), dependiendo del nivel en donde se necesita actuar, confirmando la flexibilidad del Poder Naval como tal y el apoyo que brinda a esta Estrategia, al convertirse estos medios en una verdadera posición.

También aun es vigente el concepto aplicado a la relatividad del control del mar, cuando Wegener define que: “la condición de que el control del mar está íntimamente relacionado con la presencia que haga la flota, por lo cual es local o imperfecto.”

De igual manera, su teoría de que la Voluntad Estratégica es el factor y efecto multiplicador para que un Estado se convierta en potencia marítima se mantiene. Hoy en día es la conducción política la responsable de desarrollar y potenciar las condiciones necesarias, pero para llegar a las mismas, deben estar claramente definidos los Intereses Marítimos, y de aquí definir las estrategias necesarias para su desarrollo, mantenimiento y protección.

Indiscutiblemente tiene validez en la actualidad, la justificación de que para que exista un Poder Naval (Fuerza), deben necesariamente existir Intereses Marítimos para proteger.



5.4. DEL ALMIRANTE “RAOUL CASTEX” (1878-1968)

➤ Perfil



Nació el 27 de octubre de 1878 en Saint Ormer, (Pas de Calais- Francia), ingresando a la Escuela Naval en el año 1896, graduándose en primer lugar con excelente rendimiento académico dos años después.

Fue comisionado a Indochina, donde empezó su larga producción literaria en materia de conceptos estratégicos relacionados con la conducción de la guerra en el mar; entre 1904 y 1905 publicó tres libros, uno de los cuales lleva por título: “Amarillos contra blancos: El problema militar indo-chino”, en el cual aborda la teoría de que la historia del mundo puede observarse como una confrontación permanente entre el este y el occidente.

Debido a problemas con su salud Castex regresó a Francia, sirviendo como oficial de artillería en el Ministerio de Marina entre 1907 y 1908; tiempo que le sirvió para presentar sus propias ideas para la reforma de la Marina, plasmada en su libro: “El Gran Estado Mayor Naval: Un Tema Militar de Actualidad”, donde definió su enfoque teórico de la estrategia naval y su énfasis a la función naval en un plan total de defensa nacional.

Posteriormente, se desempeñó como docente en la Escuela de Pilotaje y como alumno de la Escuela de Oficiales Artilleros; en este punto es asignado como jefe de los oficiales de artillería del acorazado de la clase Danton “*Condorcet*”, donde continuó produciendo estudios históricos de gran profundidad.

Para 1913, nuevamente fue destinado al Ministerio de Marina, donde influenciado por el Contralmirante Darriweus, adoptó la definición de estrategia, la teoría de la “Servidumbre”²¹, y la noción de que Francia debería despojarse de posesiones coloniales no rentables; con el apoyo de Darriweus, Castex fue asignado a la Escuela Superior de la Marina, aunque su estadía fue cortada abruptamente por el inicio de la Primera Guerra Mundial,

21 El estudio de la guerra Naval nos ha mostrado que a menudo la estrategia no tiene libertad. En muchos casos es influenciada por números factores extraños a su dominio propio, a los que se da el nombre genérico de servidumbres. Por ejemplo para Colombia se tienen a modo de ejemplo las TLU de Coveñas, las plantas de gas “Chuchupa A” y Chuchupa B”, entre otras, a las cuales hay que brindarles toda la seguridad correspondiente.

donde asumió una postura crítica contra los altos mandos de la Marina Francesa, al evitar la búsqueda de la batalla decisiva, contra las Fuerzas alemanas que se les oponían²².

Ya para el año de 1916 fue comisionado para comandar el Altaír, donde en el Mediterráneo se le dio la tarea de neutralizar submarinos alemanes que adelantaban la guerra económica contra los aliados; llegando a considerar dentro de sus teorías que la lucha entre los submarinos y sus cazadores sería la batalla decisiva de la guerra²³.

En 1917 es ascendido al grado de Capitán de Corbeta, siendo asignado como el contacto del Ministerio de Marina con la Comisión Naval de la Cámara de Diputados, posteriormente en 1919 fue elegido para dirigir el Servicio Histórico del Estado mayor, para posteriormente en 1921 enseñó en la Escuela de Guerra Naval.

En 1926 fue designado como profesor del Centro de Altos Estudios Navales, donde desarrolló su más valiosa obra: “Teorías Estratégicas”, al igual complementando sus ideas en el libro: “Temas de Estado Mayor”.

En 1934 Castex se convirtió en uno de los Oficiales de más alto rango en la Marina francesa, pero intrigas de índole político impidieron que ocupara el más alto cargo, finalmente muere en el año de 1968, dejando un legado impresionante de estudio teórico de la estrategia desde la óptica de la guerra en el mar

➤ Hilo conceptual

Su obra presentada en cinco volúmenes se titula “Teorías Estratégicas”, señala la correlación marítimo-continental y la importancia del orden cronológico de las operaciones, es decir, el orden en que se actúa sobre los Objetivos de la Estrategia Marítima (Fuerza, Posición, LL.CC.MM.) y sobre el Territorio, considerado como interferencia (o exigencia) del nivel superior. En su obra dedica un tomo completo a la “Maniobra Estratégica en el Mar”. Otorga importancia a los nuevos medios, como el submarino y los aviones:

Volumen I: Generalidades de la Estrategia – La Misión de las Fuerzas Marítimas – La Conducción de Operaciones: En el cual Castex (2012), emplea conceptos derivados de Mahan, en cuanto retoma la tesis sobre la importancia del Comando del Mar y el centralismo de tierra; en este aparte hace énfasis en la primacía de una flota de acorazados (p. 187).

22 El espíritu crítico y de acción de Castex quedó evidenciado en un artículo que se publicó en una revista: “El éxito brillante de nuestra Armada (sic) representa la inacción dolorosa que soportamos en este lugar. Debemos hacer algo. El prestigio de la Marina francesa lo pide. Es mejor que nuestros buques estén seriamente dañados al grave perjuicio a nuestro honor y a nuestra reputación si no hacemos nada.”

23 Castex afirmaba: “La guerra solo podría ganarse detrás del frente por Alemania si pudiera combatir y reducir el comercio de los aliados; o por los aliados si anularan la guerra submarina alemana, en cualquier caso el mar decidiría el asunto”.

Volumen II: Maniobras Estratégicas: Introduce conceptos de que la maniobra es la principal herramienta que hace posible la guerra, donde concluye que de esta manera una Marina débil puede forzar compromisos con una Marina fuerte si se analizan términos de compromisos (p. 269).

Volumen III: Factores Externos en la Estrategia: Castex introduce términos a los conceptos de definición estratégica como lo son las “servidumbres”, efectúa un análisis donde define que la Estrategia Militar no opera independientemente, viéndose limitada por múltiples factores como lo son los de tipo políticos, geográficos, los de tipo de guerra de coalición, la opinión pública y el derecho internacional, con lo cual se evidencia su preocupación por demostrar la estrecha relación entre la política y la estrategia, donde visualiza esta interacción en una doble vía.

Volumen IV: Factores Internos de la Estrategia: En este aparte profundiza su análisis en los elementos de estrategia, concentración y dispersión, economía de fuerza, ofensiva y defensiva, donde plantea los resultados de algunos problemas específicos relacionados con el ataque, la defensa de las comunicaciones y los planes de operaciones (p. 269).

Volumen V: El Mar Contra la Tierra: En este compendio entrelaza 3 partes claramente definidas en cuanto a las *operaciones navales menores*, donde brinda importancia aun a las manifestaciones menores del Poder Naval, si estas hacen parte de planes coherentes y coordinados; *Teoría de la Perturbación*, donde describe un resumen de la historia de Europa, relacionándola como una serie de guerras en defensa del orden; en este punto enlaza con la tercera parte referida a la *Importancia de la Potencia Naval*, en la defensa de Europa contra las amenazas externas que le puedan afectar, donde plantea soluciones de unión entre Estados para lograr una mejor defensa (p. 270).

Dentro de los conceptos que manejaba definía que la guerra en el mar estaba en íntimo enlace con la guerra terrestre, dándole preponderancia a la correlación marítimo-continental (Disponible en <http://www.revistamarina.cl/>).

Crítico de la *Jeune École*, ya que manifestaba que dentro de las teorías que manejaba, desconocía el significado de la Fuerza organizada y de su influencia directa sobre el concepto del control del mar.

Interacción de la política sobre la estrategia: Esta premisa queda plasmada cuando reacciona la Política sobre la Estrategia, donde define:

Al comenzar una guerra, la Política asignará una misión a la Estrategia, y esta iniciará su labor. La Política desaparecerá del escenario, permaneciendo como espectadora. Luego cuando la Estrategia hubiera cumplido, bien o mal su tarea, cuando hubiera o no logrado los objetivos propuestos, cuando se detuviera agotada, entonces la Política entraría nuevamente en escena y ocuparía su puesto, y así sucesivamente. En tiempo de paz, la Política actuaría sola y la Estrategia permanecería inactiva. En tiempo de guerra sucedería lo contrario (p. 200).

Ahora bien, se presenta de igual forma la relación de la Estrategia sobre la Política que queda expuesta cuando manifiesta: “La Estrategia devuelve a la Política y con creces, la presión que esta ejerce sobre ella”, para ello expresa que cuando la Estrategia se ejecuta adecuadamente y acorde con lo planeado y obtiene con ello éxitos militares, facilita las tareas de la Política y supera cualquier obstáculo que se pueda presentar (p. 202).

El Almirante Castex acepta la acción de la Flota como el objetivo de la guerra naval, le da atención como algo fuera de lo común y no problemático. Cualquier marina capaz de forzar la batalla, tiene su situación estratégica bajo control. Su interés se encuentra en la crisis de la marina más débil, aceptando la batalla solo después de haber utilizado la maniobra, para crear un cambio favorable en el balance naval. Por lo tanto la maniobra estratégica, no la batalla, es la pieza central de su obra. El concepto de maniobra, que implica formas de guerra, ataques al comercio, bloqueo naval y operaciones anfibias, entre otras, desechadas por Mahan como distracciones de la Flota en la lucha por el dominio del mar, diferencia a Castex del Almirante estadounidense.

Por lo general, en Estrategia no son apropiadas las definiciones, ni tampoco el glosario de términos que suele proponerse como la panacea para conseguir un cabal conocimiento de ella. La dificultad estriba en que cada vez que se trata de sintetizar con una definición un determinado concepto, se aprecia la necesidad de ampliarlo con algunas consideraciones adicionales que la complejidad de la materia exige.

Es lo que ha ocurrido con la definición de la maniobra proveniente, principalmente del Almirante Castex y que se expone a continuación:

“La maniobra consiste en realizar movimientos acertados para crear y mantener una situación favorable; comprende los desplazamientos operativos y la batalla y su propósito es alcanzar más eficaz y contundentemente el logro de un objetivo estratégico” (p. 202).

En el indispensable comentario adicional, Castex agrega entre otras numerosas consideraciones: “La maniobra es un procedimiento o medio de que se dispone para mejorar en provecho propio las condiciones de lucha, aumentar el rendimiento de las Fuerzas y lograr mejores resultados, ya sea en el combate de las Fuerzas principales o en apoyo de servidumbres extra marítimas que se considera revisten especial importancia” (p. 202).

Se trata entonces de precisar cómo actuar para cumplir la secuencia ideal: asumir la Intención Estratégica, adquirir libertad de acción en el más alto grado y finalmente, obtener el objetivo estratégico de la misión.

Lo primero es que la Intención Estratégica sea asumida cuanto antes, mediante la adopción de previsiones correctas para conseguirlo; ellas tienden a buscar circunstancias favorables, desgastar las Fuerzas enemigas, y lo más importante de todo, engañar al adversario presentándole una situación ficticia adecuada y creíble para que él la perciba como si correspondiese a la realidad.

Como es obvio, la definición de Castex ha sido desglosada en sus componentes principales señalados anteriormente, no limitándose a describirla como consistente en diversos movimientos y la batalla.

De ellos, la situación ficticia en cuestión es primordial para engañar al adversario a fin de que actúe en la forma que conviene a nuestros propósitos; ella es el resultado del efecto producido por los movimientos, informaciones deceptivas, apremios, incentivos u otros elementos estratégicos.

El oponente se verá además impulsado para actuar como nos convenga, a consecuencia de otras circunstancias favorables previstas, tales como condiciones meteorológicas, geográficas, debilitamiento de las Fuerzas u otras.

Pese a lo expuesto, puede que no resulte factible conformar en la mente adversaria la percepción deseada, principalmente porque no resultó creíble; este inconveniente puede presentarse con frecuencia debido a la incorrecta selección de los elementos estratégicos empleados. Por ejemplo, si no es comprensible un incentivo para el mando propio, tampoco lo es para el adversario y menos aún creíble para este. El resultado es que una correcta apreciación de la situación por parte del mando enemigo, le permite despejar confusiones y actuar acertadamente sin haber maniobrado.

➤ **Pensamiento estratégico**

El pensamiento estratégico del Almirante Castex abarca ampliamente todos los aspectos tratados por tratadistas anteriores, ampliándolos y acondicionándolos a la realidad francesa de su momento. Castex ha sido calificado como el más grande tratadista de la estrategia marítima, por cuanto sus escritos abarcan en una sola obra, sino todos sí la gran mayoría de los temas relativos a este tema, además haciéndolo con gran profundidad (p. 259).

Estrategia Marítima

Castex dice que el objeto de la estrategia marítima es “crear, favorecer y aumentar en la paz y en la guerra el Poder Marítimo de un país”. Introduce más bien un concepto de Estrategia General (p. 259), sobre todo después del término de la Primera Guerra Mundial, donde el mundo volcó su interés al análisis de lo ocurrido, desarrollando diversas teorías.

- Castex en su Vol. III Factores externos en Estrategia, señala la servidumbre de la Estrategia a diversas consideraciones, principalmente políticas, geográficas, opinión pública y derecho internacional. En resumen entiende la influencia de la política sobre el desarrollo marítimo de una nación y la configuración de su Poder Naval, todo esto enfrentado al ambiente internacional reinante.
- En el año 1935 estableció varios niveles de la estrategia. La estrategia total y la estrategia militar que comprende la marítima y la terrestre y visualiza la importancia del elemento aéreo y luego del submarino.

- Destaca su teoría según la cual, en cualquier época, el conflicto va a enfrentar a la potencia continental dominante con la potencia marítima dominante. En las «zonas de contacto», que se encuentran sometidas a la doble influencia de la Zona Continental y la Marítima, las naciones basculan en sus políticas en uno u otro sentido.
- Hace énfasis en la función naval en un plan total de defensa nacional, al considerar al Poder Naval inmerso dentro de esa gran Estrategia General.
- Persigue el objeto de crear, favorecer y aumentar en la guerra y la paz el Poder Marítimo de un país.

Triunfo en la Guerra

- La estrategia marítima no se reducía a buscar la batalla entre las Fuerzas organizadas, como lo demandaba la Teoría del Primer Objetivo; sino estaba sujeta a la situación estratégica imperante generando un Orden Cronológico de las Operaciones.
- La marina francesa no podía aspirar a competir con Gran Bretaña ni Estados Unidos. La suya debía ser una marina que recogiese de la historia el concepto de la maniobra, pero que también tuviese presente la importancia de las armas y su uso combinado y enfatiza la necesidad de una estrecha cooperación entre la Fuerzas Navales y Terrestres. Insiste en la combinación de acciones de flota con la búsqueda del control de las líneas de comunicación.
- Debe dislocar al enemigo primero (ya sea en los planos psicológico, físico, logístico, o una combinación de ellos) y luego derrotarlo al mínimo costo. Esto se logra mediante la sorpresa y explotando la movilidad de los medios de guerra modernos. Se trata de atacar en el lugar y momento menos esperado y aprovechar el caos que se ocasiona, logrando una superioridad local.
- La Maniobra Estratégica es el concepto fundamental para alcanzar la victoria.
- Lanzó la Teoría del “Mar Decidirá el Asunto”; durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial.
- Le da relevancia al concepto de proyección estratégica.
- Para obtener el triunfo en la guerra manifestaba que se debe buscar romper los campos específicos de un adversario (psicológico, físico, logístico), buscando economizar al máximo las fuerzas.

Estrategia Naval

- La “guerra de maniobras” ha logrado victorias sorprendentes en el pasado, particularmente cuando se han aplicado nuevas estrategias especialmente diseñadas para las Fuerzas disponibles, considerando las amenazas y el escenario en que estas debían actuar.
- Define la Estrategia Naval como una función de la maniobra, especialmente prepondera la importancia de la utilización de los medios bélicos modernos y de técnicas de vigilancia más avanzadas, estos factores son, según Castex, los que otorgan a las Fuerzas atacantes en la “guerra de maniobras” unas ventajas trascendentales.

- Las operaciones anfibia, por lo común, son conjuntas al comprometer Fuerzas Navales, Aéreas y Terrestres. Conviene observar lo afirmado por Castex: “Solamente el mar puede permitir al atacante abrir un nuevo teatro a su Ejército. Si no se tiene el dominio del mar, esta forma de ofensiva es impracticable.
- Respecto a las innovaciones de la época, Castex considera que la lucha entre los submarinos y los buques cazadores como la batalla decisiva de la guerra.
- Castex sostiene que la estrategia naval utiliza dos clases de elementos, basa sus planes en principios y los ejecuta por medio de procedimientos. También afirmó que los principios de la estrategia formaban un conjunto de verdades bastante evidentes, deducidas de la experiencia del pasado y de las relaciones causa-efecto que se han podido comprobar en las diferentes manifestaciones de la actividad militar a través de los tiempos.
- Expresa que la Estrategia Naval debe prestar especial interés a las comunicaciones marítimas como el elemento principal de la expresión colonial.
- Expone la potencial batalla decisiva como la lucha entre los submarinos y los cazadores.
- Valida el concepto de operaciones conjuntas aplicada al desarrollo de la operación anfibia, da preponderancia al control del mar para consolidarlas.
- Define la necesidad de planes operacionales y la forma natural de ejecutarlos que son los procedimientos, establecía la armonía que debe existir entre los diversos niveles de la Estrategia, pero sobre todo poder ramificarla a través de instrucciones a los entes subordinados.

El Control del Mar

- La maniobra estratégica en el mar, se puede definir como el factor determinante no solo al momento de la conquista, sino también para ejercer el control del mar una vez conseguido. Es una herramienta que puede ser utilizada por una Armada que se considere en cierta forma débil.
- La maniobra consiste en realizar movimientos acertados para crear y mantener una situación favorable; comprende los desplazamientos operativos y la batalla y su propósito es alcanzar más eficaz y contundentemente el logro de un objetivo estratégico.
- El Control del Mar, debe estar acompañado de la maniobra estratégica en el mar como factor importante, no solo al momento de la conquista, sino también al ejercerlo, sobre todo al momento de proteger las LL.CC.MM. propias y atacar las del adversario.
- La maniobra es un procedimiento o medio de que se dispone para mejorar en provecho propio las condiciones de lucha, aumentar el rendimiento de las Fuerzas y lograr mejores resultados, ya sea en el combate de las Fuerzas principales o en apoyo de servidumbres extra marítimas que se considera revisten especial importancia.
- El Dominio (Control) del mar no es absoluto, solo es relativo (local, incompleto, imperfecto y temporal), expresaba que: “aun disponiendo de una superioridad que

a veces era aplastante, quien ejercía el Dominio de las líneas de comunicaciones, nunca desalojó totalmente del mar al enemigo”.

El Poder Naval

- El Poder Naval (PN) lo analiza como un elemento importante pero no independiente, se encuentra subordinado al Poder Militar y así mismo la Estrategia Naval se encuentra subordinada a la Estrategia General, lo anterior con el fin de buscar de alguna manera un poder que sea íntegro.
- Castex manifiesta como necesaria la cooperación entre las Fuerzas Navales y las Fuerzas Terrestres, especialmente en las operaciones de proyección.
- El Poder Naval es solo un elemento de la Estrategia Naval: Definiendo con ello límites de la potencia naval (Teoría de la Servidumbre).

Elementos del Poder Naval

- Castex no emite ningún concepto diferente a la teoría que se conoce; es decir, siguen siendo importantes la Fuerza, la Posición y la Voluntad Estratégica, estos elementos continúan viéndose como esenciales, en donde la fuerza y la posición se deben tener presentes de manera conjunta ya que ellos se complementan y la guerra no se puede ganar solo teniendo en cuenta a uno de los dos. La voluntad estratégica lo único que hace es ponerlos en acción una vez estén unidos y se convierte en un efecto multiplicador.
- En lo que se refiere a la posición, da cuenta clara de la influencia Geográfica continental sobre el PN y la importancia que en consecuencia tienen las operaciones de proyección, de manera especial las de las Operaciones Anfibias.
- Posiciones y Bases: Posiciones: serían los lugares cuya posesión interesaría para la acción contra el enemigo; las Bases, serían los puertos destinados a evocar la idea del mantenimiento. Donde define la importancia de la influencia geográfica continental sobre el Poder Naval.

Objetivo Principal

- Registra que el objetivo principal de la guerra en el mar es la acción de la Flota, materializada en la maniobra con el propósito de crear una situación favorable para dar la Batalla en una situación favorable, y de esta manera balancear la superioridad de una Flota superior. Decisivamente, para el tratadista la eficacia y contundencia en una maniobra bien realizada llevaban al cumplimiento del Objetivo Estratégico perseguido.
- Será indistintamente el punto más fuerte o el punto más débil; pero será ante todo el punto cuya caída aportará un resultado muy importante, ante lo cual Castex define: “De este punto [Objetivo Principal], dependen todos los demás. Es con él (sic) donde hay que atacar, es ahí, ante todo, donde se debe triunfar. Considerando atentamente los diversos aspectos de la situación inicial, generalmente, muy compleja, vemos

pues, destacarse un objetivo principal que se revela a nuestro espíritu” (Castex, 1938: 151).

- El primer Objetivo en las operaciones en tiempos de guerra, debe ser la Fuerza Organizada principal, o bien la Fuerza Organizada en el teatro de operaciones principal (p.192), alcanzándolo a través del combate o paralizándolo con cualquier otro procedimiento: Control del Mar, lógicamente por la Acción de la Flota. La cual es materializada en la maniobra con el propósito de crear una situación favorable para dar batalla en esta condición.

➤ Reflexiones derivadas

Operaciones Navales

- La necesidad de una estrecha cooperación entre las Fuerzas Navales y las Fuerzas Terrestres.
- Insiste en la necesidad de combinar acciones de flota, con la búsqueda del control de las líneas de comunicación marítimas, determinando la importancia capital del mar en la historia humana. Define en sus escritos que: “La misión de las Fuerzas Marítimas no es, pues, otra que el dominio de las comunicaciones, el cual permite conseguir todas las ventajas que pueden esperarse del mar” (p. 183).
- En lo que se refiere a las Operaciones Navales, considera las siguientes como las más importantes para una Armada de segundo orden, como la francesa.
 - La Batalla, una vez que la maniobra haya balanceado el desequilibrio táctico y estratégico.
 - Los **ataques al comercio marítimo del enemigo** son una opción válida así como el **bloqueo naval**.
 - Con referencia a las **operaciones anfibias**, estima que son de la mayor importancia porque refuerzas el Poder Terrestre continental, de manera que son para el Almirante las más importantes.
- Libertad de acción y economía de Fuerzas como factores esenciales que deben acompañar en todo momento a la maniobra estratégica.
- Resume las Operaciones navales en Batalla, Ataques al comercio oceánico del enemigo, bloqueo naval, operaciones anfibias.

Medios

- Los nuevos medios no deben limitar el pensamiento estratégico de la Armada.
- Un Armada tiene en los acorazados a las unidades capitales de cualquier marina, desde donde se debe ejercer el mando en el mar.
- El submarino debe reservarse a las operaciones de costa, en el litoral amigo o enemigo.

- El submarino es esencial como medio de ataque a las comunicaciones. Los submarinos es mejor enfrentarlos con convoyes pesadamente armados en lugar de patrullas dispersas y aparentemente sin objetivo.
- La acción del submarino en el ataque a la Fuerza organizada ha quedado relegada a un segundo plano.
- El convoy es la solución táctica contra los submarinos. El submarino debe ser apoyado por los buques de superficie.
- La superioridad aérea será una condición necesaria para obtener el control en el mar y los medios de gran autonomía son muy importantes.
- Al respecto el pensador aseveró: “*se deben aplicar la lecciones del pasado con las herramientas actuales*”, respecto a la tecnología alertó: “*la tecnología moderna limita la noción de Comando en el mar*”.
- El Almirante Castex fue un crítico de la no acción, pues está en contravía totalmente con el centro gravedad de su pensamiento estratégico que es la maniobra; para él la Flota en Acción es la esencia de una Armada, de modo que no califica, es más, ni siquiera tiene en cuenta la posibilidad de la Flota en Potencia.

➤ Conclusiones

- El Almirante Castex es uno de los grandes pensadores de la Estrategia Marítima moderna. Su pensamiento Estratégico estuvo enfocado en la maniobra estratégica, como pieza fundamental para balancear una desventaja táctica en medios navales y poder de fuego.
- Es reconocido mundialmente, especialmente en las Escuelas que centran el Poderío Militar en el Poder Terrestre y/o Continental. En especial por sus tesis que subordinan el Poder Naval y su estrategia al Poder Militar y a la estrategia general, en busca de un poder integral.
- El impacto inmediato de su obra en Francia no fue grande. Muy poco citada en la Escuela Superior, usualmente era referido como un trabajo de historia marítima desde el Renacimiento a 1939. En América Latina tuvo más suerte, pues fue traducido por la Armada Argentina.
- Referente a las operaciones, daba preponderancia al concepto de Operaciones conjuntas, donde la operación de proyección (asalto anfibio), estaría llamada a convertirse en su mayor expresión.

Vigencia

No obstante la tendencia materialista que impregnó el mundo castrense luego de la Segunda Guerra Mundial, a partir de los años setenta se comenzó a replantear el tema de los estudios de la estrategia con un creciente énfasis en la naturaleza humana más que en la tecnología. La estrategia contiene elementos que son independientes de las condiciones materiales y, en consecuencia, comunes a todos los tiempos y lugares. Esta es quizá la época de releer a Castex y a su aparato crítico.

El pensamiento de Castex tiene aún vigencia en la actualidad, pudiendo esbozar que una Marina debe definirse para el futuro cuando expone: “La guerra es un todo, del cual la Estrategia Militar y Naval comprenden solo una faceta”.

Es importante resaltar que su definición de los diferentes niveles de estrategia, aún se conserva, sobre todo cuando Velo (1999), especifica que para cada uno de esos niveles, se desarrolla un tipo de estrategia particular (p. 9), específicamente cuando existen tiempos de guerra [hoy conflicto], esta relación se magnifica.

De igual manera tiene aún vigencia el concepto de las reacciones intrínsecas de la conducción política y el desarrollo de la Estrategia Militar, específicamente lo relacionado de Estrategia Naval, para poder definir líneas de acción armonizadas que permitan cumplir adecuadamente las funciones específicas que debe ejecutar una Marina en nuestros días.

En aspectos operacionales, se ratifica la importancia de la conducción conjunta, donde gracias a ella se multiplican las capacidades de la Fuerza en la ejecución operacional, donde los resultados obtenidos son mejores y de tipo sostenible, esto se evidencia en nuestro país, cuando observamos las evidencias manifiestas de las Fuerzas de Tarea Conjunta, localizadas a lo largo del territorio nacional.

Su desarrollo conceptual de maniobra estratégica (p. 11), tiene aún valor, especialmente cuando se aborda la ejecución operacional, donde hoy día se manifiesta como la combinación de despliegues operacionales y la maniobra que se conduce.

También es importante resaltar que sus precisiones son de igual manera vigentes, sobre todo cuando se analiza una situación posterior de su ocurrencia, es decir cuando se manifiestan cambios, nuevos desarrollos o situaciones de crisis, ante lo cual precisa: “Vivimos en una confusión de ideas, en una innegable crisis de doctrinas, en una constante controversia sobre las lecciones ha (sic) ser extraídas del último conflicto (...)” (p. 261).

Continúa también vigente la exposición que hace de la relatividad del control del mar en cuanto es relativo, local, temporal, imperfecto e incompleto; de donde se comprueba que este es un concepto relativo tanto en el espacio como en el tiempo.

Indiscutiblemente, los conceptos expresados por el autor son aún analizados y estudiados, debiendo interiorizarse, con el fin de reflexionar, revisar y actualizar doctrinas, ya que de esta manera se construye en gran medida la cultura naval.



5.5. DEL CAPITÁN “STEPHEN W. ROSKILL” (1903-1982)



➤ Perfil

Stephen Roskill nació en Londres el 1 de agosto de 1903. Sirvió como guardiamarina en el crucero HMS Durban, de 1921 a 1924. Fue promovido a Subteniente y se desempeñó a bordo del HMS *Wistaria* y el HMS *Ramillies* en las Indias y el Mar Mediterráneo. Estudió artillería en el Royal Naval College, Greenwich, y ejerció como Oficial de Artillería abordo del acorazado HMS *Royal Sovereign* y el portaviones HMS *Eagle* entre 1933 y 1935.

Ascendió a Capitán de Fragata y fue destinado como Segundo Comandante del crucero HMNZS *Leander* en el Pacífico, 1941-1943, del cual fue su comandante en 1944. Se desempeñó como observador inglés en las pruebas de la bomba atómica en el Atolón Bikini en 1946; y Subdirector de Inteligencia del Almirantazgo entre 1947-1948. Se retiró de la marina en 1948. Luego de su retiro se dedicó al estudio de la historia. Fue el historiador oficial de la Segunda Guerra Mundial en la oficina del Gabinete entre 1949 y 1960, y Miembro Superior Investigador en el Churchill College, Cambridge, hasta 1982, año en que murió.

Sus principales obras son: *Claude Francis Webster* (1945); *The War at Sea* (1939-1945), tres volúmenes (1954, 1957, 1960-1961); *Escort, the Battle of the Atlantic* (1955); *HMS Warsprite* (1959); *The Secret Capture* (1959); *The Navy at War* (1960); *The Strategy of Sea Power* (1962); *A Merchant Fleet in War* (1962); *The Art of Leadership* (1964); *Naval Policy Between the Wars*, dos volúmenes (1968, 1976).

➤ Hilo conceptual

Es uno de los principales historiadores de la Segunda Guerra Mundial en el ámbito naval, siendo considerado el mejor intérprete del pensamiento estratégico de Winston Churchill aplicado al contexto marítimo.

El pensamiento del Capitán Roskill está inmerso dentro de la Escuela de Estrategia Marítima Inglesa, la cual gracias a las características insulares del país, dio una gran importancia al Poder Naval para el desarrollo de la Nación, y que gracias a la aplicación correcta de sus estrategias, dio como consecuencia, que el Reino Unido fuese una gran potencia a nivel mundial.

Esta Escuela, gira en torno al dominio marítimo mediante un gran desarrollo del Poder Naval, la conquista de bases y zonas estratégicas, pero sobre todo, el aseguramiento de las líneas de comunicación marítimas, donde el Poder Aéreo y terrestre están en función del Poder Naval, fundamento de su poderío.

➤ **Pensamiento estratégico**

De esta forma el pensamiento del Capitán Roskill se ve fuertemente influenciado por la tradición marítima inglesa y por el periodo posterior a la Primera Guerra Mundial. Muchas de sus apreciaciones se basan en el análisis de los errores tácticos y estratégicos de la marina inglesa durante las dos guerras mundiales. Sus obras analizan estos periodos, los principales avances tecnológicos bélicos previos a la Segunda Guerra Mundial Fuerza Aeronaval, submarinos y minas así como las doctrinas necesarias para sus usos.

Fue uno de los pensadores que influyeron en la evolución del pensamiento estratégico marítimo posterior a la Segunda Guerra Mundial, que tuvo en cuenta el desarrollo tecnológico del momento, dando como resultado que se cambiaran algunas de las estrategias aplicadas por las diversas marinas existentes en el momento.

En su artículo “*Some strategic lessons to be drawn from the Second War*” (Algunas lecciones estratégicas que deben ser extraídas de la Segunda Guerra), en la Naval Review de 1952, señala una de sus máximas expresando que la estrategia marítima y el control del mar deben ser considerados como: “Un medio de llevar Fuerzas abrumadoras para enfrentarlas con el enemigo en teatros escogidos por nosotros” (Hardy, 2006: 251). En dicha afirmación se destaca el factor “Planeamiento”, el cual consideró vital en el desarrollo de la estrategia marítima, con el fin de cumplir con los objetivos propuestos.

Fue un visionario que pudo interpretar las necesidades de la guerra moderna, adaptando las estrategias tradicionales a los contextos del momento, proyectándolos hacia el futuro. Su gran cualidad fue que supo darle gran importancia al “entorno” en que se desarrolla una guerra, el cual puede afectar a través de innumerables factores los resultados finales de las batallas.

➤ **Reflexiones derivadas**

Estrategia Marítima

Diferentes autores han dado su particular definición de Estrategia Marítima; sin embargo, se estima que la más completa es la de Roskill, pues en general estos conceptos reducen su competencia a épocas de conflicto y no abarcan los tiempos normales y de tensión (Solís, 1985: 43). Roskill a diferencia, dice que el propósito de la Estrategia Marítima es “*Obtener el control de los mares para el uso propio y negar tal control al adversario*”, definición que abarca tanto tiempos de guerra como de paz, ya que la estrategia marítima jamás deja de estar presente como herramienta del Estado para usar el mar en beneficio de sus altos intereses sin mayores interferencias de otras potencias competidoras.

Por otro lado, con el fin de evitar vacilaciones al tomar una decisión respecto a un curso de acción, debe existir una estrecha comunicación entre el conductor político y los comandantes militares, con el fin de que estos últimos conozcan de primera mano la idea estratégica general del Estadista y puedan tomar decisiones prontas y acertadas en el teatro de operaciones.

Un análisis posterior a la campaña de los Dardanelos indican como principales causas de su fracaso: falta de una clara dirección estratégica de las autoridades nacionales, falta de coordinación entre las Fuerzas participantes, mala estructura de mando, preparación inadecuada para el transporte marítimo de tropas, equipo y problemas de liderazgo.

Triunfo en la Guerra

Concibe el triunfo de la guerra, como la victoria sobre la Fuerza Naval Adversaria en la batalla decisiva y destrucción del comercio marítimo del enemigo. El uso militar del mar, en sus dos magnitudes, se concreta finalmente en las dos funciones generales que el hombre históricamente le ha otorgado:

- La función económica: Para implementar y explotar el tráfico marítimo, defender las LL.CC.MM. propias y negar su uso al enemigo.
- La función militar: Para proyectar el Poder Militar de la Nación, y, en su vertiente negativa, evitar que el enemigo proyecte su propia Fuerza sobre el territorio propio.

Estrategia Naval

Respecto a la Estrategia Naval, la acción recomendada era forzar la batalla y destruir el comercio marítimo enemigo. La batalla se debía conducir luego de obtener las condiciones favorables a través de la maniobra estratégica. Así mismo, se debía establecer un bloqueo a las bases enemigas teniendo en cuenta que este no podía ser cerrado por la existencia de la combinación mina–submarino, sino abierto con el apoyo de la Fuerza Organizada.

A los anteriores principios se oponía el conductor político del momento Churchill, quien, estimaba que esta estrategia era muy pasiva y presionaba por una ofensiva inmediata mediante un gran movimiento. El Primer Lord de la época escribió entonces: “Solamente los políticos se imaginan que los buques no se ganan su pan a no ser que estén corriendo alocadamente por los mares” (p. 43).

Por otro lado, las faltas de coordinación de las acciones realizadas en el Mediterráneo hicieron concluir lo poco recomendable que es tratar de controlar los movimientos de la flota desde un puesto de mando remoto y cuan preferible es dar a conocer con amplitud la inteligencia disponible. Esta falta de coordinación permitió el cruce seguro del Mediterráneo, eludiendo las Fuerzas británicas muy superiores, de los cruceros alemanes *Goeben* y *Breslau*, que llegaron ilesos a su refugio en el Bósforo.

Respecto a la táctica, esta no debía ser muy rígida ya que la mayoría de las órdenes no dejaban la menor iniciativa a los subordinados y restringían sus cursos de acción. Roskill fue un defensor de lo que hoy llamamos “mando por negación”.

Un ejemplo de esto sucedió en enero de 1915, en el combate de Dogger Bank, cuando fue interceptada una Fuerza alemana que se dirigía a atacar la costa oriental inglesa. En esa ocasión quedó de manifiesto el inflexible sistema de mando táctico, cuando el Almirante Beatty, cuyo buque quedó fuera de combate, intentó seguir dando órdenes al segundo en el mando, ocasionando la fuga intacta de tres cruceros de combate del Almirante Hipper (p. 44). Otro ejemplo de ello se vio luego de la Batalla de Jutlandia, donde los ingleses pudieron haber desarrollado una caza en persecución de los buques alemanes, gracias a su superioridad numérica, pero el mando centralizado, la falta de iniciativa, la doctrina de no combatir de noche lo impidieron, permitiendo a la maltrecha flota alemana retornar a puerto.

Roskill además acentuó la necesidad de proteger las Líneas de Comunicaciones Marítimas, ya que estas son sustento de un país, pero no solo en tiempos de guerra sino también en tiempos de paz. Para ello se debía contar con el uso de convoyes, ya que permitían un mejor accionar para efectuar esta misión, que irse a la caza de los submarinos, quienes realizaban operaciones de corso.

El Capitán Roskill habló sobre la importancia del Poder Naval para un Estado archipelágico como lo es Inglaterra, centrándose en la defensa de sus líneas de comunicación, la divergencia con las corrientes que defendían la caza de corsos versus los convoyes, y la importancia de desarrollar nuevas tácticas de uso para medios nacientes en esa época como lo eran la Fuerza Aeronaval, el submarino y las minas navales.

Control del Mar

El control del mar, da sus mayores éxitos, cuando se tiene la tecnología y el conocimiento de los medios para realizarlo.

El ejercicio del control del mar es tan importante en tiempos de paz como en tiempos de guerra, se deben establecer zonas de control marítimo sólo donde y cuando sea necesario; por eso el propósito de la estrategia naval no es establecer un control completo sobre todas las comunicaciones marítimas, que sería un ideal difícilmente obtenible hasta que la victoria final fuera casi conseguida, sino desarrollar la aptitud para establecer zonas de control marítimo dónde y cuándo fuera necesario. Una zona de control marítimo no significa más que la posibilidad de navegar con seguridad dentro de un área marítima que puede ser completamente reducida en extensión o puede abarcar muchos miles de millas cuadradas de océano (p. 44).

Es de vital importancia el control del mar, determinado por los objetivos políticos que a través de la estrategia militar sean responsabilidad del Poder Naval, se da con sus mayores

éxitos cuando se tiene la tecnología y el conocimiento de los medios para realizarla. El mar es una herramienta vital del Estado que debe ser tomada en cuenta independientemente de las circunstancias particulares que rodeen al Estado.

Este concepto sobre el control del mar, que debe hacerse solamente en el área marítima que sea de interés del Estado en un momento determinado, ha sido retomado en la actual estrategia de los Estados Unidos con relación al Poder Espacial; el General Colin Powell, cuando se desempeñaba como Jefe de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos defendía la tesis que los Estados Unidos tenían que “lograr el control total del espacio si querían tener éxito en el campo de batalla moderno” (Powell, 1992: 23); esta aspiración americana, es entendida bajo el principio de Roskill, de que ese control del espacio debe hacerse en las áreas que sean de interés de los Estados Unidos, ya que “*es imposible el control total del espacio*”.

Roskill, defiende también el concepto que las zonas de control deben ser variables en posición y desplazarse con las líneas de comunicación, es decir la Fuerza Organizada debe moverse junto con el área donde el Estado requiere mantener el Control del Mar.

Poder Naval

Respecto al Poder Naval enunció que la Fuerza organizada más débil debía eludir la batalla, en especial cuando se encontrara frente a la Fuerza adversaria en áreas abiertas que no le ofreciesen ningún resguardo o protección.

Así mismo, cuando analiza la posición, encuentra la necesidad de variarla acorde con las exigencias tácticas o estratégicas del momento. La posición o base de la Fuerza organizada no debía ser fija y rígida en el tiempo sino que debía variar acorde con las exigencias de la guerra. Para ilustrar esta posición se basó en el fuerte ataque alemán a los convoyes ingleses que navegaban entre Noruega y las Shetland: “La tranquilidad fue drásticamente alterada cuando nueve de los doce buques de un convoy pobremente escoltado, fueron hundidos por dos cruceros alemanes, que regresaron después a sus bases impunemente, navegando más de 500 millas, sin ser interceptados. Este hecho se repitió hasta que se evidenció la incapacidad de la Royal Navy para proteger su tráfico marítimo. Para aumentar entonces la cobertura a los convoyes e interceptar las Fuerzas alemanas que continuaban atacando la costa oriental, la base principal de la flota fue desplazada desde Scapa Flow a Rosyth y con esto se logra neutralizar en gran forma esta falencia” (p. 23).

Elementos del Poder Naval

Enunció que la Fuerza organizada más débil, debía eludir la batalla, en especial cuando se encontrara frente a la Fuerza adversaria en áreas abiertas que no le ofrecen ningún resguardo o protección. Vemos entonces que le da gran relevancia a la posición estratégica como un componente móvil derivado seguramente de la característica insular de Inglaterra que restringía en el siglo XX, las posibilidades de obtener posiciones estratégicas debido a los procesos independentistas sucedidos en las colonias desde el siglo anterior.

Registra la importancia de la Flota Naval y de la Voluntad Estratégica, para su utilización, componentes que se complementan con la concepción de la Posición Estratégica.

Objetivo Principal

Para Roskill, los principales objetivos que debían ser resueltos en la primera década del siglo XX eran la invasión, la protección del comercio marítimo y la guerra anfibia.

Respecto a la protección del comercio, se basó en lo expuesto por Fisher, quien predijo que los submarinos enemigos serían utilizados como corsarios, pero Churchill y Asquith, no estuvieron de acuerdo con ello. Por el contrario, se estimó que los escuadrones de caza de corsarios serían suficientes para destruir los corsarios, los cuales serían sólo buques de superficie.

Por otro lado, registra que aunque se armaron los buques mercantes con cañones antisubmarinos, no se tuvo en cuenta el postulado de Mahan en el sentido de que los convoyes eran más eficaces que la caza de corsarios para proteger al comercio.

Operaciones Navales

Roskill consideró de gran importancia adicionar a la estrategia marítima moderna las operaciones aeronavales y las operaciones anfibia; así mismo recalcó la importancia del entrenamiento, sobre todo en las nuevas capacidades de la Fuerza organizada:

- Capacidad antisubmarina.
- Capacidad antiaérea.
- Guerra de minas.

Frente al bloqueo aliado, Alemania desarrolló la guerra de corso, lo que generó importantes esfuerzos para dar caza a las Unidades dedicadas a estas tareas, inicialmente sobre las que se encontraban fuera de Alemania. Entretanto los submarinos alemanes se unieron a las tareas de corso, al principio respetando las normas de *visita y registro*, produciendo grandes pérdidas de mercantes ingleses.

El hundimiento de tres cruceros británicos que patrullaban sin cortina de destructores frente a la costa de Holanda, ejerció una influencia de largo alcance en la estrategia y en la táctica de la flota.

Para Roskill es necesario comprobar el enunciado de Mahan de que la guerra de corso por sí sola no puede llegar a una decisión. Pero las reacciones de los neutrales a este tipo de guerra – debido a los ataques desde submarinos a los neutrales – fueron tan fuertes, que Alemania no pudo llevar adelante la guerra submarina sin restricciones.

Hizo énfasis en la necesidad de emplear los medios aeronavales como unidades para reconocimiento y observación de tiro para el desarrollo de las operaciones subsiguientes.

Se debe tener en cuenta que para la época los buques tenían defectos de artillería, falta de entrenamiento antisubmarino, falta de doctrina y de medios para la guerra de minas y falta de armamento antiaéreo.

Respecto al control a los neutrales durante operaciones de bloqueo, Roskill muestra que uno de los problemas que Inglaterra debió enfrentar durante el desarrollo de la guerra, fue el contrabando que en beneficio de los alemanes desarrollaban los buques mercantes neutrales, lo que se trató de paliar con la emisión por parte de los armadores de un certificado de *verdadero destino*. Este problema hizo que el efecto del bloqueo económico a Alemania tuviera resultados mucho más tarde y el conflicto fuera más largo. Por esta razón, Roskill sugiere que los buques de transporte de los países neutrales deben ser inspeccionados o controlados, de manera que se impida su uso para apoyar al país que está siendo objeto de un bloqueo por parte de nuestra Fuerza Naval Organizada.

Medios

Roskill plantea la importancia de utilizar medios aportados por los principales avances tecnológicos previos a la Segunda Guerra Mundial: Fuerza Aeronaval, el Submarino, las Minas, armamento como los torpedos, así como las doctrinas para su uso y el aseguramiento de las Líneas de Comunicaciones Marítimas.

➤ Conclusiones

El Capitán de Navío Roskill condensó en sus obras las principales experiencias obtenidas por la marina de guerra británica en las guerras mundiales, formulando la estrategia que consideró adecuada para un Estado insular como el suyo.

Para obtener el triunfo en la guerra considera que principal factor a tener en cuenta es el planeamiento adecuado para la estrategia marítima escogida y en su caso se refería al empleo de una flota poderosa en un teatro escogido por nosotros donde el enemigo sería destruido.

Era solo a través de la batalla decisiva y la destrucción del comercio marítimo del enemigo como se obtenía la victoria sobre la Fuerza Naval Adversaria. Tal vez por su experiencia en el mar, sabía la inutilidad de la guerra de corso por sí sola, o los extensos patrullajes en el vasto océano en búsqueda del enemigo.

Por otra parte, resaltó la importancia del aseguramiento de las líneas de comunicación marítimas por las cuales su país se comunica, comercia y alimenta de forma inevitable en tiempos de guerra y de paz, poniendo el Poder Aéreo y terrestre en función del Poder Naval (organizado en convoyes), fundamento del poderío de Inglaterra. Lo anterior, se debía utilizar primordialmente en las áreas de interés del Estado porque era imposible controlar la total extensión del océano.

Como estrategia alterna para destruir el comercio marítimo del enemigo recomendaba establecer el bloqueo abierto a las bases enemigas teniendo en cuenta que este no podía ser de bloqueo cerrado por la existencia en el momento de una adecuada estrategia alemana

de la combinación mina-submarino. Asimismo, a través de la inspección o control de los buques neutrales para evitar que apoyen al país sujeto del bloqueo.

El Capitán Roskill da gran relevancia a la posición estratégica, la que integra con la importancia de la flota naval y la voluntad estratégica para su uso creando una sinergia entre los principales aspectos estudiados en su obra, la cual se basó en las condiciones de un Estado insular como el suyo, la Fuerza Naval adecuada para su país y el carácter del director político para emplearla en busca de los fines del Estado. Afortunadamente, encontró en Winston Churchill, un dirigente que fue capaz de adaptarse a los cambios y retos que le imponía el enemigo en la guerra para dirigir al pueblo y al Poder Militar sobre las estrategias trazadas.

Roskill, recalcó la importancia del entrenamiento en las capacidades antisubmarina, antiaérea y guerra de minas. Enfatizó el empleo de los medios aeronavales como unidades de reconocimiento y observación de tiro para operaciones subsiguientes, el submarino, las minas, los torpedos, entre otros, es decir, fue capaz de integrar los diversos medios que pueden ser complementarios a la flota naval como se concebía en su momento, potenciándola con otras capacidades, creando doctrinas que se alejaban de conceptos fijos o rígidos y que le daban un gran valor a lo que aporta la historia.

Vigencia

Hoy en día, una de las definiciones de estrategia marítima más aceptada es la del capitán Roskill. Él afirma que el propósito de toda estrategia marítima es obtener el control del mar y negar tal control al adversario, control que debe estar focalizado a las áreas de interés del Estado.

Se puede decir que el pensamiento estratégico del Capitán de Navío Stephen W. Roskill es amplio y prolífico, aunque poco conocido directamente en el medio nacional, ya que se enfocó en los aspectos estratégicos de las operaciones de la Armada Real en diferentes épocas.

Stephen W. Roskill, en su artículo *“Some Strategic Lessons to be drawn from the Second World War”*, publicado en la Naval Review de 1952, señala que la estrategia marítima y el control del mar deben ser considerados como: “un medio de llevar fuerzas abrumadoras para enfrentarlas contra el enemigo, en teatros escogidos por nosotros”. Por tanto el propósito de obtener el control del mar para negárselo al enemigo es la mayor aplicabilidad de la estrategia marítima. Hoy, la economía se mueve a través del Mar (petróleo, carbón y gas). Con nuevos tratados de libre comercio y nuevas fuentes de inversión llegando de diferentes partes del mundo, las rutas comerciales marítimas se presentan como las avenidas que se necesita mantener abiertas para el éxito del modelo de desarrollo económico donde la dependencia de las exportaciones e importaciones a través del mar requiere que este control sea permanente, tanto en paz como en guerra, convirtiendo esta dinámica comercial en uno de los Intereses Marítimos que garantiza la supervivencia del Estado.

Roskill en su libro “Guerra en el Mar” define que la Marina Real Británica fue el soporte detrás de la cual, en los tres primeros años de la II Guerra, el Ejército Británico y la Real Fuerza Aérea soportaron la fuerza necesaria que ayudó a derrotar a Italia, Alemania y Japón, mientras iniciaban un proceso de crecimiento, a diferencia de la Real Armada Británica que tuvo que luchar durante la guerra con el material y organización con que se encontraba desde el principio del conflicto bélico.

Lo anterior es aplicable en nuestros días, ya que la fuerza que mejor debe contemplar un planeamiento claro respecto a los medios existentes es la Armada, ya que en una guerra, no se puede esperar un aumento en las Unidades Navales o de personal, como una prioridad del ente político.

Roskill estaba profundamente preocupado por la tendencia a descontar el valor de los estudios históricos, que es tan evidente en una Armada moderna. En particular, temía que el análisis operativo y los estudios estratégicos se estuvieran llevando a cabo con escasa consideración por la historia y en consecuencia con una base inadecuada de lecciones aprendidas a extraer.



5.6. DEL ALMIRANTE “SERGUÉI G. GORSHKOV” (1910-1988)

➤ Perfil



Nació en Kameneq-Podolskiy (Ucrania) en 1910 en el seno de una familia de clase media siendo su padre un maestro de escuela. Ingresó a la marina en 1927 a los 17 años, graduándose de la Escuela Militar de Frunze en 1931. Prestó sus servicios en las flotas del Pacífico y del Mar Negro, y con el grado de Capitán de Fragata comandó en 1938 un escuadrón de destructores. Su fama de buen marino y jerarquía lo salvaron de las purgas de Stalin y posiblemente se benefició con la barrida que hizo este con oficiales más antiguos. Al estallar la guerra contra Alemania, se destacó por su desempeño como comandante de una división de cruceros. Ascendió a Contralmirante con inusual anticipación.

Durante la guerra se destacó en las operaciones conjuntas y comandó la principal operación anfibia soviética de toda la historia, consistente en el desembarco de 40.000 soldados en Merc para aliviar la presión sobre Sebastopol. Su carrera en tiempo de guerra fue un ejemplo del rol de apoyo al ejército aceptado por la Armada soviética.

A principios de 1956 Krushev hizo reemplazar al Almirante Nicolai Kuznetsov como Comandante en Jefe de la Marina, hombre de confianza y del entorno de Stalin, su alejamiento de la máxima conducción naval se completó con su anulación política al no ser reelecto integrante del Comité Central del PC en el transcurso de las sesiones del XX Congreso. Aparte de las razones políticas, la remoción del Almirante Kuznetsov también se justificó por cuestiones profesionales pues Krushev no compartía el modelo de Marina defendido por el ex jefe naval estalinista.

➤ Hilo conceptual

Kuznetsov era partidario de una Marina oceánica, conformada por una numerosa flota de submarinos y por grandes y pesados buques de superficie dotados de artillería clásica, que sin embargo no pudo erradicar la tradicional doctrina defensiva que la ataba a las costas y al Ejército²⁴.

Las innovaciones científicas y tecnológicas, tales como la aplicación de la energía nuclear en los sistemas de propulsión y armamento de las Fuerzas Armadas, hicieron de la Marina de Kuznetsov una fuerza obsoleta y desactualizada²⁵. Esta situación, más los motivos políticos que impulsaban la eliminación de todo vestigio de estalinismo, llevó a Nikita Krushev a descartar el modelo mencionado y preferir una Marina que privilegiara los misiles y los submarinos y donde los buques de superficie debían ser relegados y limitados a funciones de protección costera e incluso protocolares y decorativas.

La necesidad de cubrir el vacío dejado por el Almirante Kuznetsov llevó a la cúspide de la Marina a un joven oficial de muy distinguida actuación durante la Gran Guerra Patriótica, que gracias a sus cualidades personales y profesionales se había hecho merecedor de la estima y la confianza de influyentes dirigentes del Partido Comunista y al que el destino le tenía reservado un lugar destacado en la historia naval contemporánea: el Almirante Serguéi Georgevich Gorshkov.

24 "Stalin, aún con lo que parecía ser una política de grandes buques de guerra, la limitó como nunca a los confines costeros. El programa de reconstrucción de la posguerra asumió proporciones impresionantes, pero los conceptos operativos con que se encaró llegaban a lo absurdo. Junto con la flota existente Stalin forjó su gran flota, mientras que el Comando del Mar llegó a ser sinónimo de control costero y la Marina, inevitablemente, fue confirmada en su rol de un mero ayudante del Ejército". Erickson, J. "El alto mando naval soviético" (tomado y traducido de Naval Review). Reproducido en Revista de Publicaciones Navales N° 587, 1973, p. 712.

25 Para la situación de la Marina en la década del 50 y la influencia y posibilidades de la energía nuclear en la guerra naval, véase el capítulo "El Poder Naval en la estrategia soviética", de la obra de Raymond Garthoff Estrategia soviética en la era nuclear.

En enero de 1956 Nikita Krushev designó al Almirante Serguéi Gorshkov como nuevo Comandante en Jefe de la Marina, acontecimiento que, según la opinión de un analista naval de Occidente, “marcó el final de una época y un cambio de orientación en el desarrollo de la Marina soviética”. Krushev releva a Kuznetsov y nombra a Gorshkov, creyendo que este iba a estar de acuerdo con sus políticas acerca del futuro de la marina. Krushev cae luego de la crisis de los misiles de Cuba y Gorshkov se fortalece lanzando el programa de construcción de la primera clase de destructores misilísticos de gran tamaño, asegurando la prominencia de los buques de superficie en la expansión naval futura.

Con la llegada de Gorshkov al supremo mando naval, la Unión Soviética comenzó a desplegar un vasto y ambicioso plan de crecimiento, desarrollo y expansión de su Poder Marítimo que en el transcurso de poco más de dos décadas habría de colocar al gigante comunista en un lugar prominente entre las potencias navales mundiales.

Gorshkov estuvo durante 28 años, durante los cuales presidió una transformación radical de su misión y equipamiento. Antes de él, tenían tareas esencialmente defensivas que fueron reemplazadas por unas de contribución a la estrategia nuclear de la URSS para desafiar a Fuerzas Navales convencionales enemigas en cualquier parte del mundo.

Fue un Oficial naval profesional que aceptó los puntos de vista soviéticos doctrinarios en política interna e internacional y que luchó por un permanente progreso e influencia para su marina. Sus principales obras son: “Las Armadas en la guerra y la paz” (1972), “El Poder Naval del Estado” (1976), traducidas al inglés en 1976.

Sus obras están destinadas a convencer al poder político de las ventajas y la necesidad que el país sea fuerte en el mar, mediante el progreso continuo de sus Fuerzas Marítimas. Por esta y otras similitudes, ha sido llamado el “Mahan Marxista-Leninista”.

La política soviética por ser tan cerrada no permite saber mucho sobre el gran Almirante ruso, pero no hay duda que fue el arquitecto de la Armada que desafió a la OTAN y que fraguó la mayor fuerza de submarinos de la historia.

➤ **Pensamiento estratégico**

Estrategia Marítima

Su concepción estratégica plantea dos componentes básicos:

- Militar a través de la Marina.
- Económico, mediante la utilización de los océanos en beneficio del Estado, el fortalecimiento de las flotas mercante y pesquera para ampliar el cubrimiento mundial y la capacidad de explotación de los recursos del mar.

La Estrategia Marítima radica en un conjunto integral de diversos componentes pertenecientes a la esfera de la economía del país, a la política del Partido Comunista, a la capacidad defensiva, a la ciencia y la preparación de cuadros, a la esfera de la realización práctica de todas las posibilidades que abre el aprovechamiento de los mares y océanos en la construcción del comunismo.

En tiempo de paz, las Fuerzas Navales son las únicas que pueden promover las políticas de Estado mediante la demostración de su poderío y sus logros lejos de las fronteras. Los viajes por todo el mundo y las visitas a puertos por buques de guerra así como las actividades de la marina mercante proyectan e incrementan la influencia.

Triunfo en la Guerra

Concibe el triunfo en la guerra, indicando que la victoria final solo ocurre mediante la ocupación del territorio enemigo por parte de las Fuerzas Terrestres, objetivo en el cual la marina tendría un importante rol ofensivo de apoyo, teniendo en cuenta los siguientes conceptos:

- Las operaciones de Armada contra Armada.
- Operaciones de Armada contra la costa, teniendo como principal componente ofensivo el submarino nuclear.
- Atacar los centros estratégicos del enemigo.

Estrategia Naval

Gorshkov (1972) definió como Estrategia Naval, a los “principios que gobiernan la naturaleza y el uso de las Fuerzas Marítimas, constituyéndose en el arte naval” al que se arriba mediante una combinación de análisis racional y evolución de la historia y de la nueva tecnología.

Introdujo dos conceptos “*la Batalla de la Primera Salva*” y “*La Flota Balanceada*”. El primero, al analizar los hechos históricos ocurridos entre 1904 y 1905 cuando la flota japonesa atacó a la flota rusa en el mar Amarillo sin dejarle tiempo para reaccionar, dejándola prácticamente destruida; el segundo, basado en que la efectividad de la Fuerza Naval no está sólo en función de número y tamaño, sino en una combinación de plataformas y armas requeridas para cumplir las tareas, la cual debe poseer elementos de combate y elementos de control.

Parte del trascendental legado del Almirante Gorshkov radica en la transformación de la marina soviética, pasando de ser una marina costera a convertirse en una marina oceánica moderna, dando importancia al desarrollo de la aviación oceánica y embarcada, orientada hacia el mar abierto para asegurar los intereses estatales y para defenderse de los ataques desde las vastas direcciones oceánicas.

Hace parte de la estrategia naval, la aplicación de los avances tecnológicos para el desarrollo de la guerra nuclear en la guerra marítima, contribuyendo al incremento de las capacidades navales.

Menciona como importante las líneas de comunicaciones marítimas, pero los ataques en gran escala contra el tráfico mercante no tienen prioridad en su concepción estratégica.

Dentro de su concepción de la Estrategia Naval, consideró importante, el desarrollo de dos tipos de aviación, una oceánica con gran autonomía, en capacidad de apoyar a las Fuerzas de Superficie a grandes distancias y la aviación embarcada, compuesta básicamente por los helicópteros, los cuales básicamente serían los medios para apoyar a las Fuerzas de desembarco.

Control del Mar

Para entender el concepto del control del mar por parte del Almirante Serguéi Gorshkov, es muy importante tener el conocimiento de la fundamentación que se dio en la estrategia oceánica de occidente para ese momento histórico; los norteamericanos se basaban en tres fundamentos:

- El arma estratégica ofensiva, se dispersará en los océanos y será capaz de atacar blancos en territorio de los países socialistas, desde cualquier dirección.
- La movilidad de estos elementos permitirá dismantelar o disminuir el arsenal nuclear basado en tierra en Estados Unidos, minimizando los riesgos de un ataque al territorio.
- La utilización de grandes Fuerzas Navales convencionales para controlar las zonas estratégicamente importantes.

El control del mar para Gorshkov era tomado más como “dominio” del mar y no como “control” del mar, pues en sus afirmaciones decía que el dominio del mar no era un fin, sino un medio, y era precondition necesaria para que la flota pudiera cumplir su misión. Que este dominio del mar era deseable pero tenía el pleno conocimiento de lo difícil de lograr, por lo tanto era muy importante tener dominio de áreas específicas para lanzar las operaciones vitales nucleares y convencionales.

Poder Naval

Solamente aquellos Estados con Poderío Naval efectivo pueden obtener beneficios económicos de los recursos del mar. Los países que descuiden su Poder Naval o que son vencidos en la guerra en el mar declinan política y económicamente.

Describía así este concepto: “Una flota moderna (...) es una organización muy compleja y multifacética, que comprende diversas Fuerzas de combate, incluyendo además de submarinos (...), buques de superficie, aviación naval, Fuerzas misileras costeras, infantería de marina y medios de abastecimiento” (Gorshkov, 1976: 121).



Agregaba luego: “Una flota mayor pero desbalanceada puede resultar inferior en términos de potencial operacional que una flota menor pero balanceada, porque esta última se verá afectada por la influencia favorable de la interacción de sus diversas Fuerzas” (p. 121). Y finalmente decía: “(...) solamente el poderío de la Armada soviética puede impedir a la Armada de los Estados Unidos la infame posición de fuerza que se propone”, entre todos los medios que él menciona como parte del Poder Naval, hace énfasis en los submarinos de propulsión y armamento nuclear.

Elementos del Poder Naval

El Almirante Gorshkov consideró en su pensamiento los siguientes elementos de Poder Naval:

La Flota Balanceada es uno de los conceptos más importantes del pensamiento de Gorshkov, en el cual identifica que la Fuerza Naval no está solo en función del número y tamaño, sino en una combinación de plataformas y armas requeridas para cumplir las tareas, con elementos de combate y elementos de control. Además indica que una flota balanceada con una acción coordinada, efectuada por Fuerzas disímiles, apropiadas, que tienen un efecto sinérgico respecto de la acción de un solo tipo de fuerza, mediante la cooperación se convierte en el Poder Naval.

Otros de los elementos importantes a tener en cuenta eran, el alistamiento, el entrenamiento, y el mando y control, para el desarrollo de las operaciones, y por último la voluntad del Estado para encarar los grandes gastos involucrados. Cabe destacar una cita del Almirante en su libro, en la que manifiesta que el desarrollo militar de un Estado se determina por los índices de recursos naturales, las materias primas estratégicas, las capacidades de la industria, la agricultura, las redes de transporte, las comunicaciones y la productividad.

Los grandes problemas planteados por Gorshkov frente a la marina rusa fueron la carencia de bases en ultramar, el diseño de buques con gran autonomía, el empleo de propulsión nuclear y la acción política de la diplomacia para conseguir “puntos de apoyo” en diferentes continentes.

Objetivo Principal

De acuerdo con su concepción, el objetivo principal es el territorio enemigo, e incluye las operaciones con armamento nuclear, y considera que la mejor manera para lograrlo es mediante el empleo de operaciones de costa contra costa.

Operaciones Navales

El submarino nuclear es el principal componente ofensivo y contempló el ataque nuclear dentro de las operaciones de proyección. Menor desarrollo al portaaviones y a los

buques de asalto anfibio, aspecto que reemplazaba con buques mercantes adaptables para realizar operaciones anfibias.

Se debía tener una Fuerza con proyección y la Armada soviética le dio importancia vital al submarino nuclear con capacidad de transportar armamento atómico, al ser el único elemento capaz de operar con una gran autonomía y aprovechando su capacidad de ocultamiento y dispersión en los océanos, y acercarse lo suficiente como para amenazar de manera omnidireccional al territorio americano. Para la U.R.S.S. los submarinos nucleares con capacidad de portar armamento atómico, constituyen el escudo nuclear estratégico soviético.

➤ Reflexiones derivadas

El Almirante Gorshkov, consideró dos tipos básicos de operaciones:

- **Operaciones de Paz**, las cuales tenían como propósito fundamental, servir como disuasión estratégica. Las Fuerzas Navales son las únicas que pueden promover las políticas de Estado mediante la demostración de su poderío y sus logros lejos de las fronteras. Los viajes por todo el mundo y las visitas a puertos por buques de guerra así como las actividades de la marina mercante proyectan e incrementan la influencia.
- **Operaciones de Guerra**, la marina estaría en la capacidad de desarrollar operaciones ofensivas, bajo dos conceptos, considerando que así como las operaciones terrestres podrían expresarse de manera figurada con la fórmula “soldado contra soldado”, en la Marina se debe hablar de “Armada contra Armada” y “Armada contra la costa”. En el primer caso se cumple una misión territorial, en tanto en el segundo caso la victoria sobre la marina enemiga crea la premisa para el sucesivo cumplimiento de las misiones territoriales:
 - **Armada Contra Armada**. Utilizando el concepto de Flota Balanceada y con una actitud ofensiva, disputa el dominio del mar al atacar la Fuerza Naval Organizada (FNO) y las Líneas de Comunicaciones Marítimas del adversario, protegiendo a su vez las propias.
 - **Armada Contra Costa (Disuasión Nuclear)**. Las operaciones de la marina contra la costa proporcionan mayores resultados que las acciones de flota contra flota mediante la utilización del submarino nuclear con capacidad de misiles balísticos, como punta de lanza de las operaciones de proyección, complementada con la capacidad de desembarco anfibio helicopiado desde buques mercantes y de la Flota misma.

Para él, Las LL.CC.MM. son importantes pero no son prioritarias dentro de su concepto estratégico.

Medios

En vista de los múltiples objetivos a alcanzar a través del Poder Naval abogó por la creación y manutención de una “Flota Balanceada”, integrada por Unidades de Superficie, Submarinas y Aéreas equipadas con los instrumentos y armas más modernas disponibles.

Así la Armada tendría la capacidad de afrontar con éxito cualquier clase de conflicto limitado o ilimitado (Larenas, 1933 / ed. 1994: 27).

Los recientes avances tecnológicos especialmente la aplicación de la guerra nuclear a la guerra marítima, han revolucionado las capacidades navales. Ellas, juegan un papel fundamental en la estrategia global, en lugar del papel restringido que le asigna la estrategia continental impuesta por la geografía del país. Las “Experiencias de combate de la Segunda Guerra Mundial y empleo del arma atómica por parte de Estados Unidos revolucionaron las concepciones de la guerra en el mar y el diseño de Fuerzas Navales” (p. 27).

El desarrollo del Poder Naval debe tener énfasis en los submarinos de propulsión y armamento nuclear, en Unidades de Superficie con armamento y propulsión nuclear, en las capacidades anti-submarinas, en Unidades de Superficie de colchón de aire y sustentación dinámica, en lanchas misileras para teatros cerrados y zonas litorales, en la aviación oceánica con armamento operando desde tierra y aviación embarcada (búsqueda-detección-ataque), en los helicópteros incorporados a buques de superficie y en el apoyo a Fuerzas de desembarco mediante helicópteros.

Para el Almirante Gorshkov, el submarino nuclear se presentaba como el principal componente ofensivo, debido a que Rusia adolecía de posiciones estratégicas, bases alrededor del mundo y este medio le solucionaba el problema. De igual manera considera importante el desarrollo de lanchas misileras para teatros cerrados y zonas litorales.

Por último, consideraba innecesario el desarrollo de buques de desembarco y medios de este tipo, considerando más viable el uso de buques mercantes capacitados para operaciones de desembarco.

➤ Conclusiones

Para Gorshkov, el hecho que por lo general las civilizaciones se desarrollaran en regiones costeras, explica la influencia que los mares ejercen en la formación y crecimiento de las fuerzas productivas, las relaciones comerciales y los lazos multilaterales de un Estado.

Si bien esta cercanía al mar, produjo de manera natural condiciones favorables para la aparición de actividades económicas específicas, como la marina mercante y la marina pesquera; también fue fuente de “rivalidades políticas y económicas”, así como “de enfrentamientos armados entre los Estados”, lo que obligó a la aparición de sistemas de armas especiales y adaptados, en este caso, las marinas de guerra. La función principal de las Armadas, es servir de garantía para la seguridad del Estado y sus intereses en el mar, por medio de la defensa de sus capacidades productivas, el rechazo de agresiones externas desde los océanos y el apoyo a la acción diplomática.

Lo anterior se puede compilar de la siguiente forma, con respecto a los roles de una Armada en los destinos de un Estado, según el pensador (Gómez Arriagada, 2007: 34).

Gorshkov, en sus obras “Las Armadas en la guerra y la paz” y “El Poder Naval del Estado”, centra su pensamiento estratégico en cuanto al triunfo en la guerra, basándose en la ocupación del territorio por parte de Fuerzas Terrestres teniendo en cuenta los siguientes conceptos:

Para obtener la ocupación del territorio, se debe tener en cuenta operaciones de Armada contra Armada y de Armada contra la costa con el uso adecuado de la flota equilibrada o balanceada, teniendo como principal componente ofensivo el submarino nuclear.

Igualmente, sugiere que para la obtención del territorio se deben atacar sus centros estratégicos con plataformas de armas, como son submarinos, Unidades de Superficie y Unidades Aéreas embarcadas.

Finalmente, aduce que la gran tarea inicial era el cambio de una marina costera a una con capacidad oceánica. La marina oceánica, le permite, fundamentalmente a través de los submarinos, amenazar y atacar sobre el territorio adversario, a la vez que una potente Fuerza de Superficie, disputar el control y uso del mar, tanto para apoyar a su Fuerza de submarinos, como para proteger el tráfico marítimo propio y atacar el de los adversarios.

Vigencia

Gorshkov sintetizó su visión y modelo de Poder Naval en lo que él denominó Marina Equilibrada (Furlan, 2012: 15). En la actualidad cobra vigencia debido a la interacción de las Unidades de Superficie, Aéreas y Submarinas, las cuales en su conjunto son determinantes para el logro del control del mar.

El Almirante Gorshkov incorporó a la Marina Mercante, la Flota Pesquera y la Flota de Investigación Oceanográfica a sus vastos proyectos de expansión del Poder Naval, promoviendo así un crecimiento y desarrollo integral, completo, de los asuntos marítimos y oceánicos de la Unión Soviética (p. 15). En la actualidad países con conciencia marítima continúan manteniendo ese control integral en sus marinas de guerra.

Gorshkov analizó distintos aspectos del derecho marítimo internacional en función de su plan de promoción y expansión de todos los elementos del Poder Marítimo. Defendió el límite de 12 millas para los mares territoriales, el principio de la libertad de mar abierto y la desmilitarización del fondo y subsuelo marino más allá de las aguas territoriales. Para evitar condicionamientos y obstáculos a la proyección oceánica soviética criticó las iniciativas de ciertos Estados por establecer zonas económicas exclusivas (200 millas). Esta discusión, a pesar de la influencia mundial de la Convención del Mar de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, aún tiene vigencia.

Gorshkov a través de las visitas a los puertos extranjeros y la exhibición de bandera promovió la difusión de una imagen poderosa del Estado soviético y de sus Fuerzas Navales para adquirir e incrementar prestigio y colaborar activamente con la diplomacia

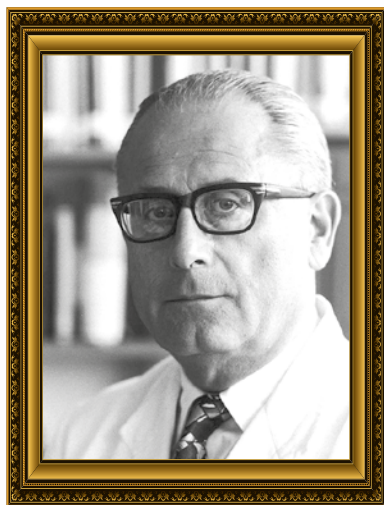
(p. 18). Lo que en la actualidad realizan las Unidades Navales en tiempos de paz, cuando hacen presencia durante los desastres naturales como en Haití o la representación diplomática del buque escuela ARC “Gloria”.

La amplia visión de Gorshkov facilitó una mayor percepción de las enormes posibilidades que brindaban los espacios marítimos y oceánicos, como ser su condición de abastecedores de valiosos y estratégicos recursos alimenticios, minerales, industriales y energéticos (p. 12).



5.7. DEL PROFESOR “BERNARD BRODIE” (1910-1978)

“Al negar el uso del mar al adversario mientras se asegura el transporte de tropas y equipos propios a través del mismo, una Fuerza Naval Organizada está defendiendo su territorio de una invasión, a la vez que está ejecutando operaciones ofensivas”



➤ Perfil

Bernard Brodie, Catedrático en Ciencias Políticas, Relaciones Internacionales y Estratega Militar, nacido en Chicago (Estados Unidos), fue conocido como el “Clausewitz Americano”, aunque sus primeros trabajos fueron acerca de historia naval, más tarde se concentró en la importancia de la Fuerza Aérea en la era nuclear y en la fundamentación de la estrategia de disuasión nuclear, tratando de determinar el papel y el valor de las armas nucleares después de su creación.

Fue instructor en el Dartmouth College desde 1941 hasta 1943. Durante la Segunda Guerra Mundial prestó sus servicios como reservista de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, laborando en la Oficina de Ordenanzas y en la Jefatura de Operaciones Navales. Posteriormente, se dedicó a la docencia en la universidad de Yale desde 1945 hasta 1951 y trabajó en la Corporación RAND, institución dedicada a la investigación y el análisis, para apoyar a la

toma de decisiones en asuntos políticos, desde 1951 hasta 1966. Fue profesor y analista de Ciencias Políticas y Relaciones internacionales de UCLA desde 1966 hasta su muerte en 1978.

Trabajó las teorías del Poder Naval, cambiando su enfoque hacia la estrategia nuclear después de la creación de la bomba nuclear. Su principal obra *“El arma absoluta: la energía nuclear y el orden mundial”*, fue escrita en 1946, donde estableció los fundamentos de la estrategia de la disuasión nuclear. Brodie consideraba el desarrollo de la era nuclear con la creación de la bomba atómica como una amenaza, donde las consecuencias de las guerras futuras serían mucho más catastróficas que la Segunda Guerra Mundial, por lo que señaló que hasta ese momento el principal objetivo de las Fuerzas Militares de Estados Unidos había sido el de ganar las guerras, pero a partir de ahí el objetivo debía ser evitarlas, registrando que la utilidad de la bomba atómica no radicaba en su despliegue, sino en la amenaza de su implementación, concepto muy distinto que se tenía desde su invención. (Citado por De Vergara, disponible en <http://www.ieeba.com.ar/docu/La%20naturaleza.pdf>).

A principios de los años cincuenta, se retiró de la docencia e inició trabajos de investigación y análisis en las teorías de la guerra y estrategia nuclear. En 1959 escribió *“Estrategia en la era de los Misiles”*, donde hace un esbozo acerca de la disuasión, argumentando que los ataques nucleares llevan a una escalada que conduce a una guerra total, concluyendo además que la disuasión a través de la capacidad nuclear llevaría a un resultado más seguro para ambas partes. Brodie propuso la inversión en la defensa de la población civil, que incluye el “endurecimiento” de bases en tierra, obteniendo de esta forma fortalezas subterráneas para protección de la población contra ataques nucleares.

➤ Hilo conceptual

Brodie junto con otros miembros de la Corporación RAND, hicieron más entendibles los escritos de Clausewitz para la gente de habla inglesa, fue así como escribió la obra *“Una guía para la lectura de la Guerra”*, corrigiendo algunas interpretaciones erróneas de los prusianos.

Sus Principales Obras fueron:

- A Layman's Guide to Strategic Naval. Princeton University Press, 1942.
- El arma absoluta: la energía atómica y el Orden Mundial. (Editor y colaborador), Harcourt, 1946.
- Sea Power en la era de la máquina. Princeton University Press, 1959.
- Estrategia en la era de los misiles. Princeton University Press, 1966.
- La escalada y la opción nuclear. Princeton University Press, 1966.
- La burocracia, la política y estrategia. Universidad de California en 1968 (con Henry Kissinger).

- El futuro de la disuasión en la estrategia de Estados Unidos Proyecto de Estudios de Seguridad de la Universidad de California en 1968.
- From Cross-Bow to H-Bomb. Dell, 1962; Indiana University Press (rev. Ed.), 1973.
- Guerra y política. Mac Millan, 1973.
- Una guía para la lectura de “Sobre la guerra”. Princeton University Press, 1976.

➤ **Pensamiento estratégico**

Brodie plantea como estrategia en la guerra nuclear, el implementar una actitud estratégica ofensiva efectuando un ataque nuclear preventivo, esto llevaría a aumentar el nivel de la guerra que pasaría de ser una guerra limitada a una guerra total. La conclusión más importante a la cual llegó Brodie en el aspecto de guerra nuclear, es que se debe lograr la disuasión mediante la obtención de la capacidad para efectuar un segundo ataque nuclear; este hecho garantizaría el equilibrio en la guerra. Por lo anterior, sugirió el fortalecimiento de la defensa civil y dentro de este concepto el reforzamiento de los emplazamientos terrestres de misiles. De este concepto surge la construcción a lo largo y ancho de Estados Unidos de silos de misiles especialmente reforzados.

El segundo ataque, a diferencia de la Segunda Guerra Mundial, no estaría dirigido hacia centros poblados (ciudades), sino hacia instalaciones militares. Para lograr el segundo ataque, es requisito que el primero proporcione la condición de equilibrio entre las Fuerzas, para lo cual introduce el concepto de inmovilidad. Esta fase de la estrategia estaría dirigida a darle a la URSS la oportunidad de evitar un escalonamiento de la guerra y así darle la victoria a los Estados Unidos.

Adicionalmente, propuso financiar y promover la realización de guerras convencionales limitadas en diferentes escenarios del mundo, con el fin de contener la expansión del comunismo si la estrategia de disuasión fallase. Con todo esto y aunque se destacó como estrategia en la concepción de la guerra nuclear, también hizo grandes aportes en lo referente a la guerra naval.

Estrategia Marítima

Brodie retoma la relevancia de las teorías de Alfred Mahan en cuanto a la necesidad de poseer el control de mar para desarrollar cualquier campaña defensiva u ofensiva contra sus adversarios. El empleo de la Fuerza Aérea y el Ejército contra un país enemigo solo es posible si se cuenta con el dominio del mar de manera que se garantice el uso de las Líneas de Comunicaciones Marítimas para beneficio propio.

El control de la líneas de comunicación marítimas debe realizarse a través del empleo de una Fuerza Naval Organizada lo suficientemente fuerte, que se encuentre en la capacidad de brindar su protección, así como a través de la disposición de una flota mercante organizada lo suficientemente robusta que facilite y garantice el cabal aprovechamiento de las líneas de comunicación marítimas para el transporte de todo tipo de abastecimientos y material. Sin esto último, el control del mar no tiene sentido.

Durante las primeras confrontaciones marítimas desarrolladas en la Segunda Guerra Mundial, los resultados obtenidos se midieron básicamente por la comparación del número de buques hundidos de ambas partes, así como por el número de buques que se podían construir para reponer los hundidos. Brodie sostenía que en el marco de las diferentes batallas llevadas a cabo durante la Segunda Guerra Mundial, los buques, indistintamente de su condición militar o civil (transporte) se constituyeron en objetos invaluable, que tuvieron una incidencia vital para lograr el éxito de los aliados, toda vez que si no fuera por ellas, no se habría transportado el material que participó tanto en los combates aéreos como terrestres que se desarrollaron.

En el contexto militar, la estrategia marítima difiere de la estrategia terrestre en los objetivos propuestos, en los implementos usados, y en las características del dominio en el que se desarrollan operaciones. Ciertas ideas son comunes a las dos, pero es un error tratar de aplicar la totalidad de los principios y concepciones usadas en la estrategia terrestre en el campo de la estrategia marítima.

Triunfo en la Guerra

Del análisis del autor sobre los diferentes escenarios que se presentaron durante las batallas libradas en el Océano Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, entre los Estados Unidos y Japón, se resalta el aporte de la aviación para lograr la victoria tanto en la conquista de territorios como en los ataques a la Fuerza Naval Organizada del adversario. No obstante, el uso de la aviación solo se dio gracias al control del mar que en su momento tuvo uno u otro bando y que les permitió la conquista de islas para el establecimiento de bases, así como el abastecimiento y reaprovisionamiento de las tropas de avanzada para lograr la supremacía y control de área. En tal sentido el control del mar fue vital para ganar esta guerra.

Reafirma una de las teorías de Mahan, al aseverar que el factor distancia juega un papel primordial en las guerras modernas. La capacidad para derrotar al enemigo depende de la posibilidad de trasladar hasta su territorio (lo más alejado posible del propio) al Ejército, así como a la Fuerza Aérea, y estos solo se pueden llevar hasta allí a través del mar, gracias a la capacidad logística, flexibilidad, movilidad que caracterizan a las Unidades Navales.

En tal sentido, la Fuerza Naval Organizada (FNO) tiene usos defensivos y ofensivos, que a veces no se pueden distinguir. “Al negar el uso del mar al adversario mientras se asegura el transporte de tropas y equipo propios a través del mismo, una Fuerza Naval Organizada está defendiendo su territorio de una invasión, a la vez que está ejecutando operaciones ofensivas” (Brodie, 1965: 5). Para Brodie el factor fundamental es la cantidad de unidades que posee una Fuerza Naval Organizada lo cual considera vital, pues si no se cuenta con un número adecuado, el esfuerzo naval será negativo toda vez que se puede negar el uso del mar al adversario, pero no se puede hacer uso del mismo para beneficio propio.

Es así como, la cantidad de Unidades Terrestres, Marítimas y especialmente Aéreas, fueron fundamentales para que Estados Unidos conquistara el Pacífico durante la Segunda

Guerra Mundial, demostrando que la masa es importante en un conflicto armado, siendo este un factor fundamental para poder obtener la victoria en la guerra.

Por otro lado, establece que si bien es cierto que la guerra en el mar requiere de técnicas diferentes a las de la guerra en tierra o en el aire, no se debe dejar de lado que las operaciones navales y aéreas son igualmente importantes, principalmente por su influencia en las campañas terrestres, en donde las operaciones terrestres, como una operación de proyección, requieren del apoyo logístico, de cobertura y apoyo de fuego entre otras, de Unidades Navales y Aéreas.

En el triunfo de la guerra, considera determinante a la estrategia nuclear, que se fundamenta en el principio de la disuasión, siendo su fin el impedir la guerra, y no realizarla, pues como se registró anteriormente, según Brodie, “impedir la guerra a través de la disuasión es la única manera de detener el uso de armas nucleares” (1974: 376).

Estrategia Naval

Preservar los derechos del Estado en el mar y contribuir a su aprovechamiento son unos de los objetivos principales de la estrategia naval y solamente con una Fuerza Naval Organizada y un correcto empleo de la estrategia naval enmarcada dentro de los principios de la estrategia marítima, se podrán proteger los intereses marítimos del Estado.

La Fuerza Naval Organizada es la primera línea de defensa de Estados Unidos pero también se puede afirmar que la Fuerza Naval Organizada es la primera línea ofensiva del país, y en tal sentido se constituye en un instrumento vital en la implementación de la estrategia naval. No importa que tan impenetrables y fortificados sean los sistemas de defensa de un país, nunca serán lo suficientemente fuertes y desarrollados como para contener completamente a un adversario que las esté atacando.

Ninguna guerra se puede ganar con una actitud defensiva únicamente. La seguridad de los Estados Unidos en el mundo se ve amenazada si no se cuenta con la capacidad de causar daño a cualquier nación que amenace dicha seguridad o a sus intereses legítimos, y por ello la Fuerza Naval Organizada es indispensable. La necesidad de disponer de una Fuerza Naval Organizada fuerte es directamente proporcional a la necesidad y voluntad del país de defender sus intereses de la nación ante cualquier posible amenaza por parte de otro país.

El autor manifiesta la importancia de las operaciones conjuntas en donde, el éxito de una campaña consiste en la interacción de una Fuerza Naval Organizada con apoyo de otras Fuerzas, como la Aérea y Terrestre, donde se compenetren y trabajan de manera coordinada, siempre en pro de un objetivo en común.

Brodie sostenía que el uso de la aviación como elemento que podría cambiar el curso de la una guerra, debía ser contemplada dentro de la estrategia naval que se planteara,

lo cual quedó demostrado en las diferentes batallas en la que participó la aviación como una extensión de la Fuerza Naval Organizada durante la Segunda Guerra Mundial. Una Fuerza Naval Organizada desplegada en alta mar es altamente móvil y autosuficiente en la medida en que pueda garantizar reabastecimientos por varias vías, lo cual hace que dicha Fuerza se encuentre libre de la rigidez que imponen las rutas de abastecimiento en la parte terrestre.

En el aspecto material y tecnológico, Brodie visualiza el empleo de los portaviones y privilegia aun el uso de grandes buques de superficie como método de defensa y control sobre las LL.CC.MM., ya que el uso de la estructura de un convoy materializa el control de estas y es ahí donde los portaviones, por su propia configuración, se vinculan a la operación.

Control del Mar

Según Brodie, en las batallas navales, el que obtenga el comando o control del mar al final sale victorioso, y la forma más importante para obtener esto es a través de la aniquilación de la Fuerza enemiga. No existe ninguna concepción del Poder Naval que varíe de acuerdo con la psicología o cultura particular de diferentes naciones. El concepto global del Poder Naval empleado para conseguir el control del mar es uno solo y puede ser correcto o incorrecto en su aplicación dependiendo del contexto de la guerra que esté desarrollando.

Manifiesta que la idea de que una puede apoyar las operaciones del Ejército, y simultáneamente conducir o ejecutar tareas de escolta o protección de las Líneas de Comunicaciones Marítimas, en áreas en las que no se ha ganado previamente el control del mar, ha probado reiteradamente ser errada. Lograr el control del mar es por lo tanto un imperativo que se debe obtener con el fin de poder efectuar operaciones subsiguientes.

Hasta la flota de guerra más pequeña al emplear la concentración, puede ser superior a una flota mayor que se encuentre dispersa efectuando escolta o protección de buques mercantes o de apoyo.

En tal sentido, el empleo del principio de la concentración en un área que se desea controlar o conquistar, se debe efectuar con los medios navales suficientes para estar en capacidad de oponerse a cualquier Fuerza Naval enemiga que la esté defendiendo.

Poder Naval

El Poder Naval básicamente se reduce a los buques de guerra y a los buques de apoyo, sin importar la misión particular en el área de operaciones, ya que estos buques transportan misiles autopropulsados, cañones, aviones, cargas de profundidad, torpedos; o simples cañones pequeños y tripulaciones de presa, como se empleaba hace un siglo y más, constituyéndose en la herramienta que le permite a un país proyectarse.

➤ Reflexiones derivadas

Para Brodie, **los buques de guerra según sus capacidades**, se pueden clasificar en tres grandes categorías:

- Buques con cañones o más recientemente misiles.
- Buques que combaten con aviones lanzados desde sus cubiertas.
- Buques que combaten con armas submarinas como minas, torpedos y cargas de profundidad.

Los **buques se deben diseñar según el autor bajo cuatro** cualidades, a saber:

- Armamento poderoso o en el caso de los portaviones, un componente aéreo grande.
- Una fuerte protección.
- Alta velocidad.
- Resistencia para la navegación.

Así mismo, sostiene que los buques deben tener características propias desde su diseño para construcción que se convierten en cualidades específicas, como tener un armamento poderoso o en el caso de los portaviones, un componente aéreo grande. También debe contar con una fuerte protección sin perder la capacidad de mantener una alta velocidad y resistencia para la navegación.

Cada una de estas cualidades puede ser satisfecha solamente al agregar o disminuir el desplazamiento de dicho buque o con la reducción de alguna de las otras cualidades. Siempre es mejor que una Fuerza Naval Organizada cuente con un alto número de buques de menor desplazamiento y un número bajo de buques de gran desplazamiento. Lo anterior depende de la razón para la cual se necesite una Fuerza Naval Organizada en tiempo de guerra, así como de las condiciones geográficas y climáticas en las que probablemente se tenga que combatir.

Por otra parte, Brodie sostiene “que el Poder Naval se complementa además de los buques con la sumatoria de las armas, instalaciones y circunstancias geográficas que le permiten a una nación controlar el transporte en el mar durante épocas de guerra” (1965: 2). Es claro que para Brodie y el entorno en que se encontraba cuando publicó su libro, no se podían vislumbrar las implicaciones que tendría para el desarrollo del Poder Naval, el misil y como este reduciría considerablemente el esquema de superioridad naval debido a la disponibilidad de mayor número de buques de superficie.

Elementos de Poder Naval

El Poder Naval de cada Estado, se obtiene de la necesidad de disponer de una Fuerza Naval Organizada y equipada de tal manera que permita oponerse y sobreponerse a la Fuerza Naval de cualquier país que amenace sus intereses nacionales.

La premisa de Brodie básicamente se fundamenta en la disposición de una gran cantidad de buques especializados y de apoyo, ya que para el momento de su concepción ideológica, primaba el esquema tradicional del buque de superficie como elemento esencial y contundente del Poder Naval para el desarrollo de operaciones ofensivas.

El empleo en el pasado de la guerra de corso, que algunos consideraban como acciones ofensivas y constituyentes del Poder Naval, comúnmente fue el recurso empleado por el adversario que se encontraba en inferior condición beligerante. Brodie estaba de acuerdo con lo expresado por Mahan en el sentido que la guerra de corso por sí sola nunca podría haber llegado a ser decisiva en dichas confrontaciones.

Sin embargo, para la época en que se escribió este libro, Brodie sostuvo que el bloqueo realizado por parte de una Fuerza Naval Organizada de un país a las bases y buques de otro país enemigo, en la cantidad y persistencia suficientes, podía generar un éxito de tal magnitud que negaría al enemigo el uso del mar. En tal sentido, Brodie hace especial mención del uso del submarino como medio efectivo y eficaz del Poder Naval de una nación, y que fue aplicado efectivamente durante la Segunda Guerra Mundial por parte de Alemania, siempre aludiendo al factor cantidad como la base del éxito de su uso.

La derrota al final de la guerra de la flota submarina de Alemania, se debió en parte según lo sostiene Brodie a la falta de capacidad que en su momento tuvo dicho país para reponer y aumentar el número de las unidades que habían sido hundidas.

El Poder Naval como medio para la protección de los buques dedicados al comercio, es vital para la supervivencia misma del país y en tal sentido, para Brodie, este Poder Naval debía estar constituido no solo por submarinos sino por una mayor cantidad de buques de superficie como elementos esenciales que pueden causar daño al enemigo, no obstante las ventajas demostradas con el uso del submarino y más adelante de la aviación.

Según Brodie, la aparición del avión cambió radicalmente el enfoque que se tenía del Poder Naval. El avión no debe mirarse como parte de un Poder Aéreo en apoyo del Poder Naval sino como un arma de este último, con la capacidad de lograr resultados inmediatos sobre el enemigo así como en la implementación del control del mar. Las batallas que se desarrollen en el mar ya no reciben el nombre calificativo de “batallas navales” sino de “batallas aeronavales”. Lo anterior se hace evidente en aquellas batallas desarrolladas a finales de la Segunda Guerra Mundial en las que no participaron aviones, y que denominan “encuentros clásicos entre buques a la antigua”.

Objetivo Principal

- El objetivo principal del Poder Naval según Brodie es el de asegurar el control del transporte y las comunicaciones en el mar (Líneas de Comunicaciones Marítimas) ya que esto le permite a la Fuerza Naval Organizada del país que ejerce este control:

- Proteger la transferencia o transporte de Fuerzas Terrestres, Fuerzas Aéreas y su logística por vía marítima hacia aquellas áreas en las que pueden ser empleadas de manera más eficiente en contra del enemigo. Esto puede significar llevar un ejército hasta la costa enemiga para desarrollar una operación de desembarco, o hasta la costa de un país amigo para conducir una operación en territorios contiguos.
- Proteger la transferencia de bienes y material propio del comercio marítimo regular y que en un momento determinado puede llegar a constituirse en elementos estratégicos vitales para un país. Dada la complejidad de las guerras actuales y la creciente tecnología empleada en las mismas, casi cualquier elemento o material puede caer en esta categoría.
- Prevenir el uso del mar por parte del enemigo para transportar su propio ejército en una gran escala. Esto significa entre otras cosas defender el territorio propio, ya sea continental, insular o de ultramar de una posible invasión por parte del enemigo.
- Ejercer presión militar-económica sobre el enemigo al prevenir que este importe o transporte materiales que se encuentren escasos o limitados en los territorios bajo su control. De igual manera evitar o prevenir que el enemigo exporte sus productos hacia terceros, con lo cual puedan obtener recursos para financiar su esfuerzo bélico.
- De una manera más sutil, ejercer presión y enviar un mensaje a los países neutrales indicándoles la no conveniencia de efectuar negocios y comercio con el enemigo. La presión ejercida por la Fuerza Naval Organizada de guerra de un país sobre otro enemigo, también causa un impacto en el sistema interno de transporte de este último al interferir en el transporte de cabotaje de sus mercancías y así crear repercusiones directas en su transporte interno (p. 14).
- Servir como plataforma para el transporte y lanzamiento de artillería pesada o portaviones, con el fin de lanzar un asalto directo sobre un objetivo en tierra, ya que brinda una protección a tropas ya desembarcadas en territorio enemigo o como apoyo de fuego de artillería naval hacia instalaciones en costas del enemigo.

El hecho de que la guerra en el mar requiere de técnicas diferentes de la guerra en tierra, tiende a oscurecer la verdad más fundamental: que las operaciones navales son importantes principalmente debido a su influencia en las campañas terrestres [...] El propósito de las operaciones navales, es en general más limitado que las operaciones en tierra; este está abocado al apoyo de las operaciones de terrestres y aéreas (p. 13).

Si no se contase con el control y con la capacidad de asegurar el uso de las LL.CC.MM., no se podría proyectar la Fuerza con seguridad. Como refuerzo de este concepto aparece la importancia de los buques sobre todo para el uso de artillería naval en operaciones de bombardeo naval y el uso principal de portaviones para proyectar la Fuerza hacia territorio enemigo (p. 14).

Operaciones Navales

En su libro *Sea power in the machine age*, Brodie trata sobre el desarrollo del Poder Naval con el advenimiento de la mecanización en la parte marítima. Este tema lo desglosa en cinco partes bien definidas tales como: el efecto de la propulsión a vapor; los cascos contruidos de hierro y de acero; la continua competencia entre el armamento y la protección (blindaje); el submarino y el uso de sus armas como el torpedo y las minas; la aviación y la amenaza desde los cielos (Puleston, 1941: 13). Estos temas cobran gran importancia al momento de establecer el rol y la relación entre las Fuerzas Navales, terrestres y aéreas, y dan un punto de partida para establecer su doctrina operacional.

Según Brodie, el objetivo de las operaciones navales es usualmente mucho más limitado que el de las operaciones terrestres. La Fuerza Naval Organizada de guerra existe como apoyo y sostenimiento a las acciones que desarrollan el Ejército y la Fuerza Aérea, siendo esta última la que puede inclinar la balanza hacia uno u otro lado para obtener la victoria. El buque de guerra sigue siendo el instrumento rector del Poder Naval y no cuenta con una contraparte entre las unidades o implementos empleados en el campo terrestre, debido a su movilidad e independencia estratégica. En las guerras actuales, la relación entre operaciones navales y operaciones terrestres es en muchos casos estrecha y muy cercana, a tal punto que para el desarrollo de la última en algunos casos es indispensable la ejecución de la primera.

Por otra parte, el empleo de la aviación como medio para efectuar el control de una gran área del mar, mediante operaciones de patrullaje marítimo, complementa el desarrollo de operaciones navales para lograr el propósito principal de conquistar y ejercer el control del mar en una zona determinada, negando su uso al enemigo y aprovechándola para el propio.

En la maniobra, Brodie se refiere al uso de las operaciones de bloqueo naval, como una alternativa que fue válida hasta la aparición de la aviación y que en la actualidad no se puede considerar abiertamente como sucedía en los siglos XVIII y XIX, y al respecto dijo: “durante las numerosas guerras del siglo XVIII la ocupación favorita de Inglaterra fue despojar a sus enemigos de colonias [...] pudo hacer esto no solo con ejércitos pequeños sino con escuadras pequeñas, ya que la parte más considerable de su Marina, al bloquear los puertos enemigos, defendía al mismo tiempo las costas inglesas e impedía al enemigo que despachase refuerzos a sus posesiones de ultramar. Esto explica cómo Inglaterra, que siempre fue un país pequeño, con ejércitos débiles, logró hacerse a expensas de las grandes potencias militares enemigas, de un imperio que contiene muchas de las regiones, más codiciadas de la tierra” (Citado por Solís, disponible en <http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/2006/4/solis.pdf>).

Medios

“El Poder Naval tiene dos usos principales en la guerra; la defensiva y la ofensiva, los cuales en ocasiones se funden indistintamente y se soportan el uno al otro” (Brodie, 1965: 5). Cuando el autor plantea este hecho se refiere a que al momento en que los buques de



guerra estén realizando operaciones defensivas con el fin de evitar una invasión, pueden al mismo tiempo desarrollar operaciones de transporte y de operaciones ofensivas, de aquí vemos que se puede aplicar el principio de flexibilidad en las operaciones navales.

Para Brodie, cobra gran importancia el hecho de tener suficientes medios navales para evitar que el esfuerzo naval en dado caso que los medios sean insuficientes sea negativo. Este concepto lo vemos reflejado perfectamente en el gran Poder Naval que ostenta Estados Unidos, que a la fecha y desde la culminación de la Segunda Guerra Mundial, es el más poderoso del mundo, permitiéndole a este país la presencia en todo el globo terrestre.

Brodie analiza de igual manera la conveniencia de tener una flota con buques de grandes dimensiones y llega a la conclusión de que es más provechoso para una flota tener gran cantidad de buques ligeros y una cantidad reducida de buques pesados. Esto debido a factores de velocidad que en las batallas actuales navales es de vital importancia y debido también a los grandes costos que implica tener buques de gran tamaño (p. 18).

La necesidad de lograr el control del mar depende en gran medida de la capacidad de producir buques de todos los tipos con los cuales se pueda efectivamente implementar y ejercer el control de un área determinada, con Unidades Navales que cumplan roles específicos que garanticen el esfuerzo bélico y el cubrir todas las posibles amenazas. Para Brodie, la Fuerza Naval Organizada de un país debe contar con Unidades Especializadas en diferentes campos que garanticen que el esfuerzo bélico en caso de guerra, se pueda sostener.

Lo anterior, teniendo en cuenta que para la construcción de cualquier tipo de buque es importante y necesario tener en cuenta factores tales como: el poder del armamento a bordo (que en el caso de los portaaviones sería el Poder Aéreo que puede embarcar); el tipo de protección que debe poseer el buque; una alta velocidad; buen rendimiento de las máquinas propulsoras. Para reunir todas estas cualidades, Brodie dice que sería necesario añadir más y más tonelaje a los buques, concepto que va en contravía con lo antes expuesto. Por lo tanto se requiere contar con una amalgama de buques que combinen sus características esenciales (p. 19).

Esta Fuerza Naval como demostración del Poder Naval de un país, debe disponer de buques de combate, como son cruceros, destructores, portaviones, y submarinos, así como otros buques de combate que según sus actividades pueden dividirse en tres categorías:

- Botes de patrullaje pequeños.
- Buques para tendido y remoción de minas.
- Buques anfibios de transporte de todo tipo.
- Buques con cañones y misiles autopropulsados.
- Portaviones (en la actualidad se puede añadir los buques con capacidad de llevar a bordo helicópteros).

- Buques con armas antisubmarinas con capacidad de minados, torpedos y cargas de profundidad. En esta última categoría se incluye los submarinos convencionales y “en un futuro” los submarinos que tengan la capacidad de lanzar misiles autopropulsados para el ataque de blancos estratégicos en tierra (p. 17).

Los tipos de buques principales que reconoce Brodie son: el acorazado que cumplió un papel decisivo en las guerras mundiales, pero que ha quedado obsoleto, dada su gran dimensión y el hecho de que el cumplimiento de sus roles como bombardeo de costas y guerra antiaérea, son realizados por otro tipo de buques más ligeros. Además, con la aparición del portaviones, el uso precisamente de aviones embarcados le quita radio de acción al acorazado (p. 26). El crucero, el cual cumple con funciones de control de comunicaciones marítimas, diseñados especialmente para cumplir roles de patrullaje, de gran velocidad, buen radio de acción y gran alcance, puede cumplir con funciones de escolta de convoyes (p. 27). Con relación a los destructores, los considera especialmente útiles principalmente para misiones de guerra antisubmarina, alertando que se debe tener en cuenta que tienen un radio de acción limitado.

Brodie logra visualizar la gran importancia que cobró en su época el uso de la aviación naval y la de los submarinos. Dice que “(...) el desarrollo de la aviación militar es una de las tres grandes revoluciones navales (...)” (p. 36). Agregando que el segundo gran logro, es la guerra submarina y las radiocomunicaciones. Se atreve a decir que la influencia que ejerce la aviación tanto en la táctica como en la estrategia es tremenda, asegurando que el futuro del Poder Naval pertenece por completo a las aeronaves.

En cuanto al Poder Submarino, anota que el gran valor estratégico de este medio radica en que es el único elemento del Poder Naval que puede operar independientemente por largos períodos de tiempo y en áreas donde el enemigo tiene presencia permanente (p. 50).

Adicional a lo anterior, indica que se debe disponer de buques navales auxiliares o de apoyo, que pueden ser creados para tal fin o correspondan a buques comerciales que se transformen para apoyar el esfuerzo bélico en caso de una guerra.

➤ Conclusiones

Brodie no tuvo en cuenta las enormes implicaciones y consecuencias directas que traería el desarrollo de misiles, toda vez que los comparaba en su efectividad a los cañones de alto calibre que en la época se empleaban a bordo de los diferentes buques que formaban parte de la Fuerza Naval Organizada de Estados Unidos y en tal sentido, siempre abogó por disponer de una gran cantidad de buques, preferiblemente con cañones de alto poder como elemento esencial del Poder Naval.

No obstante conoció la existencia, desarrollo y auge que se iniciaba con el desarrollo de misiles y efectuaba continuamente comparaciones entre la efectividad de cruceros, destructores y otras unidades siempre aludiendo a la potencia de sus cañones así como a

su número disponible, sin llegar a vislumbrar la efectividad que traería el uso del misil ya fuera disparado desde buques, sin mencionar su posible uso desde aviones, lo cual a futuro cambiaría radicalmente el concepto de Poder Naval.

Vigencia

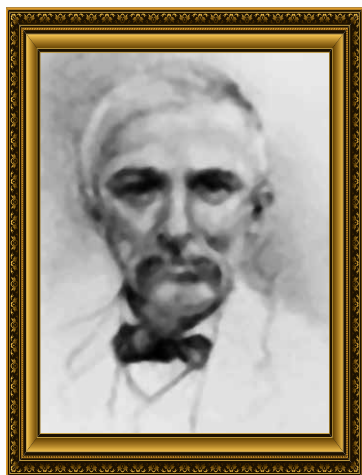
Las teorías de Brodie tienen aplicabilidad en la actualidad, particularmente en su visualización de la utilización del submarino como arma estratégica, que podía atacar objetivos en tierra con misiles balísticos alejando de esta manera la amenaza de sus costas.

Igualmente, dio importancia a la aviación naval sobre todo en su utilización desde plataformas como portaviones, que le permitían tener un amplio control del mar, obtención de inteligencia y en determinados casos, el ataque a unidades enemigas. Con esto se logra una cobertura a la flota que le permite mantener durante más tiempo las posiciones en el mar y de esta manera, controlar las líneas de comunicación marítimas.

Con relación al concepto de tener una flota con gran cantidad de buques de todo tipo, para tener superioridad sobre su enemigo y control del mar, vemos que ha perdido vigencia, ya que esta tesis se ve desvirtuada por la utilización de un menor número de buques, de tamaño mediano, con mayor rapidez, y mejor calidad de armamento, que gracias a la tecnología permite tener un amplio control de las líneas de comunicación, movimientos enemigos y control del mar.



5.8. DEL PROFESOR “JAMES CABLE” (1920-2001)



➤ Perfil

James Erick Sydney Skelton Cable, nació el 15 de noviembre de 1920 en Inglaterra, dos años después del fin de la Primera Guerra Mundial, cuando el Reino Unido de la Gran Bretaña visiblemente afectado en su aparato militar y económico, daba muestras de agotamiento hegemónico después de casi dos siglos de apogeo y se vislumbraba el advenimiento definitivo de Estados Unidos como nueva superpotencia. En medio de dicho contexto, Cable acudió a su formación académica en la universidad de Stowe y de Corpus Christi, Cambridge.

Posteriormente entró a prestar sus servicios en la Royal Navy y tuvo participación directa en la Segunda Guerra Mundial en buques del servicio de señalización de la marina, donde al final del conflicto, alcanzó el grado de Capitán de Corbeta.

A partir del año 1947 inició su carrera diplomática en Indonesia y Finlandia, época donde el Reino Unido empezó a perder sus colonias, especialmente la India y las de Oriente Medio. Fue testigo de excepción en la guerra de Suez, conflicto que determinó el nuevo posicionamiento de Inglaterra en el ordenamiento mundial, siendo supeditada a los intereses de los Estados Unidos, nación que no tuvo inconveniente en impulsar una resolución en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para condenar dicha guerra a pesar de la participación de los ingleses en la misma.

En 1971 fue nombrado ministro de relaciones exteriores y escribió su obra principal “Diplomacia de Cañoneras”. Entre sus otros escritos se destacan: “Empleo Político de las Fuerzas Navales Limitadas”, “La Diplomacia en el Mar”, “El Futuro Naval de Gran Bretaña” (1983) y “Plan Bucanero” (1991). En el año de 1976 fue elevado al título de Sir, por su aporte a la estrategia naval y al servicio diplomático.

Su pensamiento y el de otros importantes estrategias contemporáneos fueron de gran influencia en la enérgica reacción que presentaron los británicos ante la agresión de Argentina y que desencadenó la guerra de las Malvinas en 1982. Sir James Cable se retiró del servicio activo en 1983 ostentando el grado de Contralmirante y finalmente falleció el 27 de septiembre de 2001.

➤ Hilo conceptual

“James Cable no formuló grandes teorías sobre Poder Marítimo en el sentido mahaniano, ni teorías de guerra en el sentido clausewitziano. Hizo algo importante y valioso: iluminó

las visiones de la estrategia, bajo la luz brillante de los hechos, de una forma tal, que permitió mostrar a quienes la practican que es lo que estamos haciendo y por qué”²⁶.

➤ **Pensamiento estratégico**

La obra de Sir James Cable se enfocó en aspectos principales que relacionan la Diplomacia y el Poder Naval de una Nación, en particular manejó dos conceptos que se explican a continuación: la Fuerza Naval Limitada y su empleo, más conocido como “Diplomacia de Cañoneras”.

Fuerza Naval Limitada

Dada la doble condición como Oficial Naval y miembro del cuerpo diplomático, los conceptos y estrategias de Sir James Cable, están direccionados a la manera de cómo utilizar las Fuerzas Navales para el alcance de los objetivos políticos o la consecución de ventajas políticas para un Estado, sin tener que llegar a la guerra

En vez de comprometerse en un conflicto de gran magnitud, propende por el concepto del empleo de la Fuerza Naval de manera limitada, donde su uso tenga un propósito definido y evidente tanto para la parte agresora como para la “víctima”. Este último actor considerará ceder ante un escenario adverso a sus intereses, pero tolerable y preferible, en vez de recurrir a la posibilidad de enfrentar una guerra.

Según este autor, “una Fuerza Naval es limitada, siempre y cuando se cumplan ciertas condiciones; la primera es que el acto o amenaza de fuerza debe tener un propósito definido cuya amplitud sea evidente para ambas partes. En segundo lugar el propósito de quienes empleen la fuerza debe reconocerse como limitado, si existe la oportunidad de que la víctima considere su propósito como merecedor de una resistencia sin límites. En términos generales, un resultado tolerable es aquel que, ante los ojos de la víctima, es preferible antes que recurrir a la guerra” (Cable, 1971: 111).

Por otra parte, la crisis constituye un medio reversible, empleado deliberadamente por la política para lograr objetivos o ventajas políticas y/o estratégicas; ella constituye necesariamente un conflicto de intensidad limitada, en el que el fin se alcanza sin recurrir al empleo generalizado e intenso de la fuerza. Se manifiesta cuando se ejerce una amenaza sobre una vulnerabilidad de un país o alianza y puede dar lugar a una serie de incidentes que, cuando no son bien manejados, puede evolucionar hacia una situación de guerra. La crisis se resuelve normalmente mediante el Poder Naval; la guerra, a través del empleo generalizado de las Fuerzas Armadas.

Vale la pena resaltar que el concepto de Fuerza Naval Limitada es diferente a los conceptos de guerra limitada y de conducción estratégica de forma limitada. Estos, no

²⁶ Obituario escrito por J.R. Hill en el diario Daily Mirror con motivo de la muerte de Sir James Cable.

constituyen oportunidades especiales para el Empleo de esa Fuerza; ello, porque no estaría presente el aspecto limitado de una fuerza ni de su empleo. Es decir, no se trataría, en muchos casos, de un Objetivo Político de muy bajo valor ni de otros objetivos que pudieran hacer preferible ceder antes que enfrentar un conflicto. Además el uso de la Fuerza Naval Limitada no contempla, en modo alguno, la guerra.

➤ Reflexiones derivadas

Diplomacia de Cañoneras

El empleo limitado del Poder Naval es lo que Cable denomina “Diplomacia de cañoneras”, y expresa que: “es el uso o amenaza de uso del Poder Naval limitado, no entendido como acto de guerra, para asegurarse ventajas y evitar pérdidas, tanto en una disputa internacional, como también contra ciudadanos extranjeros dentro del propio territorio o en la jurisdicción del Estado” (p. 111).

Un acto de *diplomacia coercitiva* está dirigido a obtener una ventaja específica de otro Estado y anula su carácter diplomático si incluye la producción de daño no directamente vinculado a la obtención de tal ventaja, o trae como consecuencia que la víctima intente provocar daño después que el objetivo original haya sido alcanzado o abandonado. La diplomacia coercitiva es, por lo tanto, una alternativa a la guerra y, si la provocara, no sólo debemos sostener que ha fracasado, sino hasta dudar de si alguna vez mereció tal nombre.

En este sentido, la Fuerza Naval dada su flexibilidad, capacidad y gradualidad, se constituye como el instrumento esencial para la política exterior de un Estado y Cable plantea una clasificación de las Fuerzas Navales de acuerdo a sus modos de empleo y a los efectos que se pretendan conseguir, tales como:

- **Fuerza Definitoria.** Uso o amenaza de usar la fuerza con capacidad suficiente para producir un *fait accompli* o hecho consumado, al cual el adversario no se opondrá ante el temor de llegar hasta el extremo de la guerra.

Un ejemplo de este tipo de empleo de una Fuerza Definitoria es el caso Cerruti en Colombia: En 1869 un pobre ciudadano italiano de nombre Ernesto Cerruti vino a Colombia donde prosperó e hizo fortuna. En 1885 un Batallón del Ejército se sublevó y recibió apoyo del mencionado señor quien los albergó en su finca en el Valle del Cauca. El gobierno encontró en esa finca armamento, cañones y lo declaró partícipe de la revolución condenándolo a la expropiación de sus propiedades.

El ministro de relaciones exteriores de Italia protestó y se interpuso un laudo arbitral. Colombia perdió el laudo y fue condenado a pagar 60.000 libras esterlinas por daños y perjuicios. Colombia no pagó y el pleito legal duró más de 14 años. El 22 de julio

de 1898 llegaron 4 buques de guerra italianos a Cartagena con más de 1.300 hombres al mando del Almirante Candiani, quien redactó una carta-extorsión, donde daba un plazo perentorio de 20 días para solucionar y pagar la deuda. Como resultado Italia ganó y a Colombia le tocó reunir el dinero para pagarle al señor Cerruti.

- **Fuerza Propositiva o Impositiva.** Empleo de la Fuerza Naval Limitada con el objeto de cambiar las intenciones, la política o la conducta de algún gobierno extranjero o grupo organizado.

Un ejemplo de este tipo de empleo de una Fuerza Propositiva o Impositiva, ocurrió en Septiembre-Noviembre de 1922, cuando la flota británica fue enviada a los Dardanelos y el Bósforo, posteriormente a la victoria de Turquía, para contribuir a evitar que las Fuerzas turcas (que habían derrotado a los griegos después de la guerra en la que Gran Bretaña fue neutral) cruzaran a Europa. La sola presencia de la flota inglesa, cohibió al gobierno turco de continuar con una campaña bélica hacia el interior de Europa.

- **Fuerza Catalítica.** Fuerza que con su presencia y actuación, puede influir en el desarrollo de la situación en apoyo del logro de determinados objetivos definidos y precisos, tales como disuadir a un gobierno para cambiar su curso de acción, o para conseguir concesiones especiales.

Un ejemplo de este tipo de empleo de una Fuerza Catalítica es el caso de la Separación de Panamá: hacia 1901 el presidente Theodore Roosevelt pronunció en un discurso en Minessotta, sobre política exterior, la frase memorable “habla suavemente y lleva un gran garrote”. Estados Unidos había apoyado siempre a Colombia hasta 1903. Ese año fracasaron los intentos para obtener una autorización para la construcción del Canal de Panamá.

Roosevelt envió entonces cinco buques de guerra que fondearon frente a Colón y cuatro buques de guerra a fondeo frente a Ciudad de Panamá, con los que tácitamente apoyó la revolución de independencia que se materializó el 2 de noviembre. Colombia envió tropas a Colón para sofocar la revolución, pero les fue imposible llegar a Ciudad de Panamá, porque el ferrocarril era controlado por los norteamericanos.

La reacción del comandante del barquichuelo “Bogotá”, uno de los tres buques enviados a Ciudad de Panamá, fue disparar 6 granadas sobre sus calles, matando a un ciudadano chino y a un burro. Finalmente las tropas que habían sido enviadas a Panamá por el gobierno colombiano fueron regresadas y Panamá se separó, obteniendo Estados Unidos la concesión para construir el canal y operarlo por más de un siglo.

- **Fuerza Expresiva.** Fuerza empleada en apoyo de la política exterior, con el propósito de reforzar actitudes y prestar verosimilitud a declaraciones o declaraciones que de otra forma serían poco convincentes.

Un ejemplo de este tipo de empleo de una Fuerza Expresiva es el uso de navíos para enviar un mensaje, como lo fue la denominada “Gran Flota Blanca”, cuando la Flota de Combate estadounidense circunnavegó el globo entre 1907 y 1909, por medio de la cual el presidente Roosevelt pretendía demostrar el potencial militar especialmente su capacidad oceánica.

La historia proporciona cantidades innumerables de situaciones de enfrentamiento de intereses, por los cuales se ha luchado sin llegar a la guerra, habiéndose comprobado fehacientemente la gravitación que el Poder Naval ha tenido en los éxitos alcanzados.

➤ Conclusiones

- Para ambientar adicionalmente estos conceptos aportados por el profesor James Cable, vale la pena mencionar la frase de Cromwell²⁷, quien manifestó que “Un buque de guerra era el mejor de sus embajadores”, y que se ha convertido en un punto común de los escritos sobre temas navales, puesto que señala un importante aspecto de estos tipos de buques y sugiere algunas de sus cualidades fundamentales pues considerados como instrumentos muy útiles de la diplomacia, los buques presentan siete ventajas básicas derivadas de sus características: *Versatilidad, Movilidad, Potencial de Accesibilidad, Capacidad de Permanecer, Simbolismo, Capacidad de Proyección y Gradualidad*, como se analizó en el numeral 4.2.3.1.
- El Ambiente de Crisis y el uso de la Fuerza Naval Limitada

La Presencia Naval está en estrecha relación con la disuasión, Cable afirmaba con certeza, que la presencia de buques de guerra es el mejor seguro para no tener necesidad de utilizarlos. En los ambientes de crisis y de tensión, el componente militar por esencia que utiliza un gobierno de manera inmediata, es la Fuerza Naval, por las características inherentes que esta contiene.

Dentro de estas características y en relación a la diplomacia de cañoneras, la gradualidad es sin duda un concepto interesante, ya que a través de esta un buque o una Fuerza Naval limitada pueden aumentar la intensidad de su actuación o de reducirla hasta quedar totalmente anulada.

Sin embargo, para un Estado decidir y lanzarse en una aventura de presionar a otra nación o grupo en particular, debe tener en cuenta variables y aspectos que pueden afectar el resultado final perseguido, tales como:

- Históricos. Se debe tener en cuenta los antecedentes históricos de un Estado para determinar su respuesta y habilidad de resistencia ante la presión, para de

27 CROMWELL, Oliver. (1599-1658) Político inglés. Hombre práctico y dotado de gran talento militar, organizó un ejército revolucionario, el New Model Army.

tal forma establecer si se utilizan medios más vigorosos que la diplomacia pero menos violentos que la guerra.

- Tecnológicos. La amenaza del uso de una Fuerza Naval debe estar soportada con una tecnología adecuada y que asegure un severo daño al adversario, para no quedar en una simple coacción. La tecnología nuclear generó un desbalance en este aspecto y quedó bajo dominio de las grandes potencias.
- Políticos. El gobierno que está siendo sometido a la presión de una Fuerza Naval, enfrenta una variedad de opciones, desde el incremento en el gasto militar para la defensa de costas hasta el uso de su propia Fuerza Naval. Básicamente se mueve entre la resistencia y la rendición y esta condición se supedita a su carácter ya sea autocrático, democrático o excesivamente nacionalista.

Por lo general los Estados débiles son más susceptibles a la presión ejercida por una FNO, que un Estado poderoso.

- Reversión. La prospectiva actual de la diplomacia de cañoneras puede verse ensombrecida debido a varios factores que van en contraposición de quien hace uso de una Fuerza Naval Limitada. La vulnerabilidad de los buques ante un posible contra-ataque y que su sola presencia ya no constituye una amenaza suficiente, son condiciones que implican una reversión. El que usa la fuerza está sujeto a ser atacado y en este sentido la búsqueda del objetivo inicial, que era obtener la ventaja o la concesión sin llegar al conflicto, se ve prácticamente anulado y se enfrentará una escalada en la crisis para convertirse en guerra.

Vigencia

- Capacidades Navales y Doctrina

En este aspecto Cable hace relevancia sobre el tipo de medios que deben ser utilizados de acuerdo con los requerimientos y situaciones especiales que demanda la situación, no obstante advertir que no es una fórmula exacta y que el margen de error al aplicar la misma puede presentar marcadas diferencias de un caso al otro así:

- Buque solo (cuando no se prevea resistencia).
- Buque Superior (Uso de una Unidad capaz de superar la resistencia).
- Flota Sencilla (Fuerza con capacidad más allá de una sola Unidad. Por ejemplo para efectuar un Bloqueo).
- Flota Superior (sobrepasar resistencia esperada).
- Anfibio simple (Desembarcos sin oposición de buques).
- Anfibios Oponentes (desembarcos donde se espere oposición).

5.9. DEL VICEALMIRANTE “PIERRE LACOSTE” (1924 -)



➤ Perfil

Nació el día 25 de enero de 1924, ya terminada la Primera Guerra Mundial en Audresselles (Paso de Calais), cerca de Cap Gris Nez. Siendo niño pasó sus vacaciones descubriendo la atracción del mar y es justamente allí donde decidió ser marino (Lacoste, disponible en <http://www.phibetaiota.net/whos-who-in-public-intelligence-pierre-lacoste>).

Se enlistó en la Escuela Naval en 1940, un año después de iniciar la Segunda Guerra Mundial, graduándose como Alférez de Navío en 1942 en plena invasión alemana la cual finalizó en 1944, logrando escapar de la Francia ocupada en 1943 para unirse a las Fuerzas francesas en el norte de África.

El pensador fue formado conociendo la Segunda Guerra Mundial, la derrota la ocupación y la liberación. De igual forma participó en operaciones en Marruecos, segunda guerra de Indochina (1964-1975), vivió la Guerra Fría en Europa (1975-1985) la guerra de Argelia y sus dolorosas secuelas (1954-1962) y la era de la disuasión nuclear.

Posteriormente, obtuvo título como ingeniero y entre los cargos que influyeron en su pensamiento se destacan los siguientes: en 1975 fue nombrado segundo jefe del gabinete militar de la ministra de Defensa. Un año más tarde (1976) dirigió la Escuela de Guerra Naval y posteriormente, en octubre de 1978 ostentó el cargo de jefe militar de todo el personal del primer ministro francés Raymond Barre. En septiembre 1980, se le dio el mando del ala del Mediterráneo y luego fue nombrado Director General de la Seguridad Exterior desde 1982 hasta 1985.

En 2005 fue responsable de la estructuración de la profesión de la inteligencia económica en Francia y en 2006 se convirtió en presidente de la Federación de Profesionales de Inteligencia Competitiva (Lacoste, Versión electrónica anterior)

De 1986 a 1989 presidió la fundación para estudios de la Defensa Nacional. En 1989, fue presidente del Comité Nacional de enlace de “Defensa-Ejército-Nación” para el centro de Información Ciudadana. En septiembre de 1993, fue presidente del centro de estudios de Ciencias de Defensa de la Universidad de Marne-la-Vallée, donde creó un seminario de investigación interdisciplinario sobre “ la cultura de la inteligencia francesa”. Estuvo durante 42 años al servicio de la Marina francesa.

➤ Hilo conceptual

Está expresado en sus obras publicadas:

- “Estrategias Navales del Presente” en 1986
- “La mafia contra la democracia” en 1992.
- “Un Almirante obligado al secreto” en 1997.
- “Inteligencia, la guerra francesa” en 1998.
- “Revisión a la francesa”.

➤ Pensamiento estratégico

Su pensamiento estratégico ha estado influenciado por autores como Mahan y el Almirante Castex y más que un pensador estratégico es un analista, visionario de los roles de la Armada Moderna. Su obra “Las estrategias Navales del Presente”, es un análisis detallado de la importancia de las Armadas después de la Segunda Guerra Mundial, considerando importantes aspectos como la era nuclear, los submarinos balísticos, las cuatro dimensiones de la guerra naval incluyendo el espacio exterior, el Poder Naval y la Política o Estrategia Naval.

El Vicealmirante Pierre Lacoste en su obra “Estrategia Naval, ¿Guerra o disuasión?”, hace mención a las cuatro dimensiones de la guerra naval. Antes las marinas recorrían las superficies de los mares y combatían sobre esa superficie. En el mejor de los casos, subiéndose a lo alto de los mástiles, los vigías lograban hacer retroceder, en algunas millas los límites del horizonte. Los marinos de hoy en día ya no se contentan con navegar en superficie. El campo de acción de las flotas de combate, se ha extendido a otras dimensiones: al mundo de las profundidades, al mundo de los espacios aéreos y, últimamente, al espacio que está más allá de la atmósfera terrestre. Estas cuatro dimensiones, representan un inmenso tablero de ajedrez, tanto más complejo cuanto que cada dimensión tiene sus leyes y características particulares (Lacoste, 1981: 65).

Aquí conviene hacer la observación de que las crisis tienen un cierto grado de relatividad y según dice el Almirante Lacoste, siempre hay que analizarlas con visión perspectiva porque si para los países, directamente implicados, la crisis puede desembocar en un conflicto armado, para las potencias medias -alejadas del teatro de la misma crisis- puede significar solamente la efervescencia en un punto caliente del globo, y para las superpotencias, puede no ser más que una manifestación periférica de antagonismos a escala mundial.

La diferencia esencial entre las crisis históricas y las que hoy en día surgen en el mundo, estriba en el riesgo de una escalada prohibitiva, o sea, en la incertidumbre de que no pueda gobernarse o maniobrase por debajo del nivel que define el umbral de agresividad crítica que para las grandes potencias se define como “el umbral cuyo franqueo justifica el

desencadenamiento automático de las represalias nucleares; línea que separa las agresiones menores de las mayores”.

Otra circunstancia o característica que se aprecia hoy en las crisis (excepto quizás en aquellas zonas de directa influencia en que juega con notable diferencia el interés de una sola de las grandes potencias), es que siempre se producen en zonas de interés para las superpotencias puesto que este interés se ha convertido en global, lo que lleva a estas a la busca de soluciones en conflictos localizados en los que a menudo, los contendientes directos no influyen en la resolución, sino que son las grandes potencias las que llegan a un compromiso y ponen fin al conflicto.

Actualmente, la Estrategia Naval no puede ser concebida únicamente en la perspectiva de la guerra declarada en el mar. Es preciso “mostrar la fuerza para no tener que servirse de ella” y la experiencia señala que muy a menudo, la violencia es la actitud de los débiles, y la calma y el dominio están en el comportamiento de los fuertes.

Dos Estrategias Navales Operativas en la Era Nuclear son:

La Disuasión: en la que la Fuerza Naval debe estar en condiciones de garantizar, la integridad y la capacidad de respuesta instantánea de las Fuerzas oceánicas estratégicas, en una palabra, su credibilidad.

La Acción: utilizando material comprobado, pero que no está a la cabeza del progreso técnico, e implica, que los hombres y materiales sean capaces de actuar durante largos períodos, que su preparación esté adaptada a las circunstancias y que el empleo de las fuerzas, se adapte a una gran unidad de posibles eventualidades. Ambas estrategias aunque diferentes y a veces opuestas, son esencialmente complementarias

➤ **Reflexiones derivadas**

Es importante destacar que el pensamiento y los planteamientos propuestos por Pierre Lacoste se centran, más que en desarrollar estrategias navales, en establecer de manera visional los roles que las Armadas Modernas ostentan hoy en día influenciados por los avances tecnológicos y su aplicabilidad para la adopción de estrategias que se ajusten a dicha evolución, tomando como eje referencial el análisis detallado sobre las Armadas modernas en el desarrollo de los conflictos mundiales del último siglo (Segunda Guerra Mundial, la guerra de las Malvinas,) haciendo énfasis en la importancia de la integración de las cuatro dimensiones de la guerra naval y los medios que en cada una de ellas opera.

Estrategia Marítima

Al respecto, Lacoste contempla como factores fundamentales para el Poder Marítimo de una nación, los grupos planteados por Mahan respecto a una posición geográfica favorable, los factores económicos y los políticos, integrándolos con la extensa gama de

medios navales y militares como lo son los astilleros navales, las industrias, territorios de ultramar, la Marina de Guerra, etc. para poder desarrollar una política marítima exitosa. Para lo anterior, acude a los planteamientos de Mac Kinder y del Almirante Castex sobre la geoestrategia para establecer su propia concepción, integrando conceptos como los del corazón del mundo, la media luna marginal interior y los archipiélagos exteriores junto con las ponencias del poder continental y el dueño del mar (Franco, 2003: 128).

Basado en los conceptos del Almirante Mahan, Pierre Lacoste resaltó los siguientes factores como elementos del Poder Marítimo, los cuales son la base de una potencia marítima, así:

- **Posición Geográfica Favorable**

El más claro ejemplo histórico lo ofrecen las Islas Británicas; el Reino Unido gracias a su insularidad ha tenido una relativa vulnerabilidad frente a las amenazas continentales de invasión; muy pronto ha comprendido lo práctico que es confiar su seguridad a la Marina de Guerra, realizar el bloqueo y la guerra en el mar para luchar con sus adversarios continentales.

- **Factores Económicos**

Todos los recursos naturales, industriales, las poblaciones; según la importancia relativa de estos factores, ciertos pueblos han estado dispuestos a quedarse en suelo nacional, como fue el caso de Francia, y otros han sentido la llamada para lanzarse al exterior a fin de potenciar el comercio y los intercambios, como fue el caso de Venecia, los Países Bajos, Inglaterra y Japón, citando algunos ejemplos.

- **Factores Políticos**

Especialmente reflejados en la inquebrantable voluntad de ciertos dirigentes para desarrollar una Política o Estrategia Naval.

- **Astilleros e Industrias**

Los cuales son la base correspondiente a una flota comercial, una flota pesquera y una organización compuesta por una red de bases, de agentes comerciales de bancos y seguros.

- **Territorios y Posiciones**

En ultramar y realizar alianzas exteriores, con el objetivo de extender su comercio y posición estratégica.

- **Una Marina de Guerra (F.N.O)**

La cual está destinada a mostrar la potencia militar de la nación y a oponerse victoriosamente a sus adversarios en la mar.

Este conjunto de factores son los que a través de la historia han modificado las actitudes fundamentales de los países según sus intereses e influencias sobre otras naciones, en donde los océanos pueden adquirir el papel de paso entre zonas correspondientes o bien de foso infranqueable para las naciones que no disponen del dominio del mar, para finalmente enfrentar a la potencia continental dominante con la potencia marítima dominante. En las zonas de contacto, que se encuentran sometidas a la doble influencia de la Zona Continental y la Marítima, las naciones basculan en sus políticas en uno u otro sentido.

Para las naciones marítimas, la defensa de las vías de comunicación por mar y la protección del tráfico comercial, son de una necesidad absoluta. Hoy los buques se ven amenazados por submarinos con armas inteligentes y la amenaza sobre los mismos puertos vulnerables a los misiles de largo alcance, los métodos de protección clásicos, se ponen en duda hoy es mejor la “dispersión” para escapar a la amenaza de bombardeos nucleares.

Con relación a la Estrategia Marítima, Lacoste considera que un Estado debe tener también presentes:

- **La Defensa de nuevos intereses en el Mar**

Las marinas en el mundo deben jugar un papel importante en la protección de los recursos energéticos, minerales y naturales del mar. El nuevo derecho del mar trata de establecer tendencias de división y apropiación de territorios oceánicos por parte de los Estados costeros. Así mismo, se desarrolla una lucha contra la contaminación marítima y se vigila la protección de los océanos.

- **Los Accesos Marítimos**

Es importante que los navegantes de las diferentes naciones del mundo, puedan observar mientras transitan aguas de otros países, la aptitud y voluntad de las autoridades hacia la vigilancia de sus puertos y territorio marítimo, lo cual da una sensación de seguridad favorable para el tránsito y comercio en el mar.

- **En Altamar**

El buque de guerra es representante soberano de un Estado en alta mar y/o en el extranjero. Este tiene el poder de intervenir en alta mar para reprimir la piratería y ejercer la policía del pabellón, con respecto a los buques mercantes, y así aportar al respeto en el mar.

- **Protección de la Navegación Comercial**

Para las naciones marítimas, la defensa de las vías de comunicación por mar y la protección del tráfico comercial, son una necesidad absoluta, aunque presentan arduos problemas como la protección de los buques mercantes en medio de un conflicto contra amenazas submarinas, aéreas y de minas. Está también la protección de los puertos contra misiles de largo alcance.

Debido al aumento de los tráficos comerciales, este se torna cada vez más vulnerable. El enfrentamiento indirecto crea una coraza de protección sobre la actividad comercial, gracias al juego de intereses cruzados y al temor de las represalias.

- **La Marina y la Ciencia**

Desde tiempos antiguos las marinas han acercado el hombre y la ciencia, a través de exploraciones e investigación, lo que ha desarrollado nuevos descubrimientos, avance de tecnología, y por ende ha contribuido al crecimiento del conocimiento de la humanidad.

Esto es un fenómeno permanente y constante en las marinas de la actualidad, ya que centros científicos de diferente índole junto a hombres de ciencia, han creado una cultura científica arraigada en el campo marítimo de muchos Estados.

- **Las Misiones de Servicio Público**

Es importante que las marinas de cada Estado ejerzan vigilancia pesquera, policía de navegación, administración de asuntos marítimos, hidrografía, oceanografía, meteorología marítima, faros y balizas. Se hace cada vez más importantes las tareas de salvamento en el mar y la asistencia de buques en peligro, así como la protección contra la contaminación de hidrocarburos, la prevención de accidentes en el mar. Todas estas funciones recaen en muchos países en las marinas de guerra.

El Triunfo en la Guerra

El autor deja ver claramente su óptica sobre el Poder Naval en la guerra, el cual es un apoyo necesario, es el inicio de todos los movimientos, creando una plataforma adecuada para que se dé una continuidad en tierra, donde se persigue el fin último de la guerra.

Para el Poder Terrestre es indispensable el apoyo que recibe del Poder Naval, ya que actuando de forma independiente y única no pueden ganar la guerra, pero si se constituyen en un fuerte complemento, los cuales se amalgaman en el desarrollo de las operaciones, para que finalmente se den en tierra las batallas que deciden la suerte de las partes, y es en tierra donde confluyen los intereses principales. Lo anterior se puede ver en el siguiente párrafo: “(...) Si la potencia naval ha representado con frecuencia una condición necesaria

para terminar victoriosamente una guerra, raramente ha constituido por sí misma una condición suficiente, pues es en tierra donde se encuentran los grandes intereses, (...) y es en tierra donde se dan las batallas decisivas” (Lacoste, 1987: 81).

A través del registro anterior, Pierre Lacoste afirma que si bien es cierto el Poder Naval muy a menudo ha sido una condición necesaria para concluir victoriosamente una guerra, rara vez ha sido por sí solo, una condición suficiente, pues es en la tierra donde se encuentran los mayores intereses entendidos como territorio, riquezas y poblaciones entre otros, siendo los aspectos que se disputan los adversarios, por ende es en tierra donde finalmente se libran las batallas decisivas.

Resulta evidente que en el ámbito actual, la evolución de la guerra concentra sus acciones decisivas en las batallas terrestres, sin dejar de lado la concepción de que el apoyo naval en toda su dimensión, resulta necesario y ofrece una connotación de ventaja estratégica la cual posteriormente se debe ver reflejada en la materialización del triunfo en tierra (p. 81).

Para un Estado la victoria en la batalla decisiva terrestre resulta del contexto del correcto y eficaz empleo de la Fuerza Naval Organizada de manera integral manteniendo el conjunto coherente de sus medios, los cuales deben garantizar el dominio del mar y brindar la posibilidad de la aplicación de una estrategia directa que contribuya al esfuerzo principal en tierra, esto solo se logra si se da la relevancia e importancia especialmente en el ámbito operativo sobre lo meramente logístico.

Estrategia Naval

La estrategia supone “*El arte de tener en cuenta los datos de la situación del momento, y de utilizar mejor los medios de los que se dispone, para alcanzar los objetivos fijados*” (Franco, 2003: 129).

Por lo cual, es al político a quien le corresponde determinar los objetivos y fines a alcanzar, pues se encuentra en un nivel jerárquico superior al del estratega, para que con base en la prospectiva del primero el segundo pueda actuar en el presente. Así la Estrategia Naval debe: “*Concebir y definir a medio y a largo plazo, los objetivos de la marina y los medios necesarios para alcanzarlos*” (p. 129).

Para Pierre Lacoste la Estrategia Naval Operativa, bajo el concepto del empleo de las fuerzas existentes supone dos campos principales de actuación: la disuasión y la acción. Ambas estrategias aunque son muy distintas y en ocasiones opuestas, son ante todo complementarias, así:

- **La Estrategia de la Disuasión** la concibe en esencia como el método para hacer comprender al potencial agresor que los riesgos que corre ante un ataque son inaceptables frente a los beneficios que piensa obtener con el acto de agresión. Con la disuasión nuclear esos riesgos se ven elevados a la máxima categoría (p. 129).

- **La Estrategia de la Acción** debe demostrar, sobre la base de la eficacia, la firme voluntad de defensa de los intereses nacionales, y de apoyar a la política general frente a las amenazas o las agresiones que provengan de un agente externo. Por lo que resulta necesario mostrar la fuerza para no tener que servirse de ella (p. 129).

Es así, partiendo del concepto sobre el cual Pierre Lacoste sugiere que entre los dos acontecimientos de la guerra más significativos, ocurridos en el último siglo con respecto al equilibrio estratégico del mundo marítimo actual son la existencia de los submarinos nucleares balísticos y el aumento del Poder Naval soviético. El primero de ellos especialmente ha forjado unos nuevos escenarios navales, sujetos a la evolución de los medios debido a la disuasión nuclear que estos motivan, por tal razón tienen el efecto de favorecer la estrategia de enfrentamiento indirecto, brindando a las flotas militares un papel esencial dentro de este tipo de estrategia, puesto que su factor de estabilidad las convierte en un elemento de equilibrio mundial, es decir, que las marinas de guerra actuales están al servicio de la paz.

La posesión de armamento nuclear estratégico ha modificado la ley general del equilibrio entre Fuerzas Militares, dado que no es necesario poseer tantos misiles como el adversario para disuadirle eficazmente, una nación, aunque sea de potencia media, es capaz de hacer pesar un riesgo de destrucción ampliamente superior a las ganancias del agresor podría obtener de su ataque, por ello el submarino nuclear lanzamisiles, potente instrumento de la fuerza de disuasión, juega sin discusión un papel esencial en el mantenimiento de la paz del mundo.

Así mismo, establece que la perspectiva de la Estrategia Naval clásica, cuyo desarrollo se sustenta en conservar el dominio del mar mediante la destrucción de las FNO del adversario con el objetivo de mantener abiertas las rutas marítimas y conservar la posibilidad de proyectar su poder a partir del mar contra el adversario continental sigue vigente, aclarando que aunque las condiciones estratégicas aún son inmutables, las técnicas y tácticas por el contrario, si varían en razón a los avances tecnológicos.

El autor durante el desarrollo de su libro “Estrategia naval ¿guerra o disuasión?” hace un recorrido desde la Segunda Guerra Mundial, y muestra como posterior a esta se presentan dos grandes acontecimientos que dan un equilibrio estratégico actual, los cuales son la aparición de los submarinos nucleares y el crecimiento del Poder Naval soviético. Es la segunda guerra la que nos sirve como referencia de la estrategia naval, pues posterior a esta salvo las guerras de Corea e Indochina, el conflicto entre India y Pakistán, y los conflictos en el Medio Oriente, no se han presentado situaciones de gran envergadura donde se vea la utilización del Poder Naval.

En la actualidad se crean diferentes condiciones, que llevan ineludiblemente a establecer innovadoras tácticas, estrategias y técnicas para afrontar los nuevos retos tecnológicos y el crecimiento exponencial armamentista, lo cual tiene un propósito disuasivo, y paradójicamente crean un factor de estabilidad del equilibrio mundial, dejando entrever como las marinas de guerra están al servicio de la paz.

Perspectivas Estratégicas

Se encuentran dos grandes actores, como lo son Estados Unidos y la Unión Soviética; un conflicto mayor entre estas grandes potencias aparece como una hipótesis válida.

Los intereses principales de Estados Unidos son las vías de comunicación vitales, ya que económicamente y estratégicamente Europa Occidental es una isla y el Atlántico Norte es paso obligado de los recursos y refuerzos de su defensa frente a la amenaza militar soviética. Así mismo el Atlántico y el mediterráneo se convierten en un importante espacio de maniobra.

En caso de enfrentamiento directo, Estados Unidos busca “conservar el dominio del mar mediante la destrucción de las Fuerzas organizadas del adversario, con el objeto de mantener abiertas las rutas marítimas y conservar la posibilidad de proyectar su poder a partir del mar contra el adversario continental” (Lacoste, 1982: 289).

Perspectivas Técnicas y Tácticas

Posterior a la Segunda Guerra se ha dado un crecimiento exponencial en la capacidad tecnológica en el campo armamentista lo cual ha creado avances gigantescos en los equipos de guerra, y a pesar de esto las condiciones geoestratégicas siguen inmutables.

Más Potente, Más Rápido, Más Lejos, Más Seguro

Una *mayor potencia* está dada por la capacidad de los explosivos, presentes en diferentes armas como bombas, misiles, cañones, etc. *La rapidez* se ha visto incrementada en cada uno de los medios, como los misiles en todas sus gamas, los submarinos, las aeronaves, etc., lo cual ha ocasionado que los tiempos de reacción se disminuyan, llegando inclusive a la automatización que ha relevado la capacidad humana. El alcance es cada vez *más lejano*, gracias a los aviones y misiles. Finalmente, las armas guiadas, la automatización, hacen que la precisión sobre un blanco sea formidable, lo que da mayor *seguridad* a las diferentes acciones de combate.

Equilibrio entre Calidad y Cantidad

El costo del desarrollo es alto, y las potencias deben poner en la balanza un equilibrio entre la cantidad y la calidad, el cual en definitiva es difícil de establecer. En medio de esta disyuntiva se observan dos grandes adversarios, los cuales tienen establecida a su interior una tendencia; Estados Unidos ha optado por lograr una superioridad tecnológica en la aviación naval, submarinos, mando, control y comunicaciones, mientras que la Unión Soviética le apuesta a la masa, incrementando el número de unidades, la potencia y el alcance de las armas.

En medio de esta situación, se pueden evidenciar tres hechos relevantes, y son el submarino nuclear de ataque, el cual se perfila como el nuevo rey de los océanos, la

guerra electrónica, la cual está presente en cada actividad y acción naval y por último la disimetría ataque-protección, que pone como gran triunfador a las armas ofensivas ante una protección y defensa que ha quedado en desventaja y deuda.

Operaciones Costeras

El peligro en las operaciones costeras, provendrá de las minas, ya que los medios de lucha contra ellas son costosos y lentos de poner en acción, hay que tomar en cuenta las baterías de misiles basadas en tierra, fáciles de instalar, de desplazar, de camuflar y de empleo sencillo.

La Revolución Nuclear (Violencia Retenida)

Esta es la causa que hace poco probable un enfrentamiento directo entre Estados Unidos y la Unión Soviética. A pesar de los conflictos que se han presentado en el mundo después de la segunda guerra, hemos visto cómo se da un respeto mutuo entre estas dos grandes potencias, donde la intervención de uno llega hasta un límite prudente y seguro, donde no perturbe al otro. El desarrollo nuclear es un factor de destrucción conocido por ambos países, y en sí mismo constituye un elemento gigantesco de disuasión, ya que las grandes potencias son conscientes de las nefastas consecuencias que se vendrían en caso de un enfrentamiento directo. Paradójicamente esta situación, crea una fuerza de disuasión que coloca a las grandes marinas del globo como protagonistas esenciales en el mantenimiento de la paz del mundo.

Los Océanos, último refugio

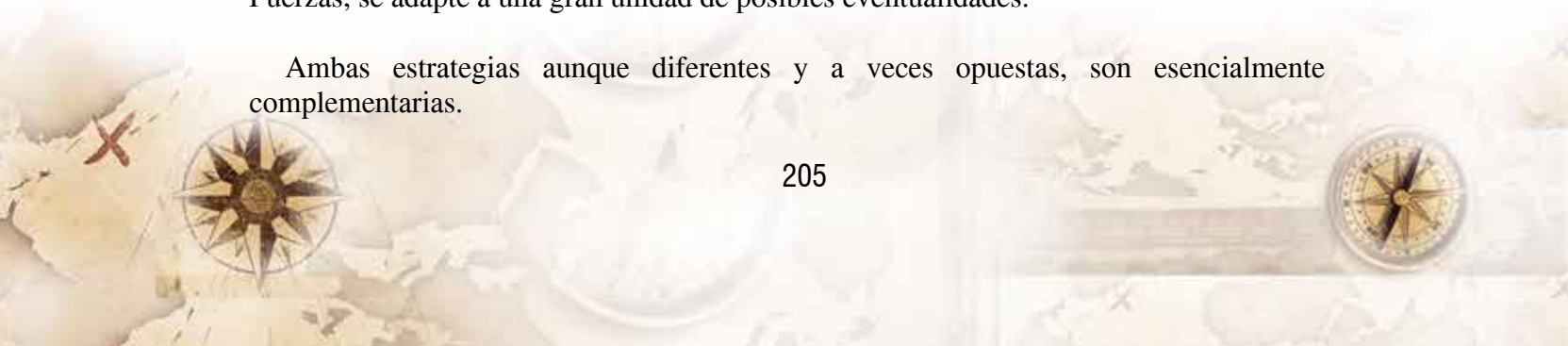
Adicionalmente, a la importancia de los espacios oceánicos como vías de comunicación para las maniobras ofensivas y para el apoyo logístico, estos se convierten en refugio de los submarinos nucleares lanzamisiles y además ofrecen la certidumbre de escapar al golpe inicial y garantizan la capacidad de respuesta en un segundo golpe ante un eventual ataque nuclear.

Estrategias Navales Operativas en la Era Nuclear

La Disuasión: en la que la Fuerza Naval debe estar en condiciones de garantizar la integridad y la capacidad de respuesta instantánea de las Fuerzas oceánicas estratégicas, en una palabra, su credibilidad.

La Acción: utilizando material comprobado, pero que no está a la cabeza del progreso técnico, e implica, que los hombres y materiales sean capaces de actuar durante largos períodos, que su preparación esté adaptada a las circunstancias y que el empleo de las Fuerzas, se adapte a una gran unidad de posibles eventualidades.

Ambas estrategias aunque diferentes y a veces opuestas, son esencialmente complementarias.



Por otro lado, desde el punto de vista de la Estrategia Naval, los avances tecnológicos nucleares ha puesto en evidencia una nueva función de los océanos, ya que además de servir como LCMV, hoy sirven como refugio de los submarinos nucleares, ofreciendo la certeza de escapar a un ataque inicial, brindando a su vez, la capacidad de realizar un contraataque nuclear, convirtiéndose de esta forma en lugares de elección para las estrategias indirectas de maniobras de crisis y violencia controlada.

Como aspectos a resaltar, Lacoste considera como grandes innovaciones inherentes para tener en cuenta dentro de la estrategia, la doble revolución nuclear (la bomba y el reactor) puestos de manifiesto en los submarinos nucleares lanzadores de misiles, razón por la cual esgrime a los avances tecnológicos especialmente en el ámbito nuclear, el hecho de que las guerras actuales tienden a tener todas de manera obligada, una connotación limitada. Considera como una nueva potencia naval a la Unión Soviética tanto en la evolución de su Armada como de su marina mercante.

Control del Mar

Claramente da especial valor e importancia a este concepto, en relación con la capacidad de las naciones de mantener y garantizar la libertad de acción en el uso del mar de diferentes formas, buscando alcanzar y salvaguardar los intereses marítimos frente a otras naciones dispuestas a disputarlos.

Da especial contexto al comportamiento asumido por las naciones, basado en el carácter marítimo o continental de las mismas como base de la proyección misma de su desarrollo, es decir las potencias marítimas intentarán mantener el ejercicio de la libertad de los mares y por eso la importancia de su Fuerza Naval, mientras que para la potencia continental su objetivo estratégico se orienta hacia el ataque hacia el tráfico marítimo y comercial en vez de la Fuerza Naval Organizada del enemigo (Franco, disponible en http://www.esup.edu.pe/Politica_Estrategia/IDEAS ESTRATEGICAS_23.pdf).

El fundamento de este pensamiento, se basa en la influencia adoptada de Mahan con los factores que determinan la potencialidad marítima de una nación, planteando el consecuente desarrollo de una Política o Estrategia Naval enmarcada en una posición geográfica favorable, factores económicos y políticos propicios.

Con Mackinder y Castex, da especial preponderancia a los océanos como paso fundamental entre las zonas continentales y como zonas de contacto, aspecto fundamental que se convierte en demérito para las naciones que no tengan la capacidad o que ni siquiera lo proyecten como el medio para el fin deseado en su estrategia nacional (Franco, Versión electrónica anterior).

Lacoste destaca que, para una Nación Marítima, la Posición Estratégica, la Fuerza y la Voluntad Estratégica, la llevarán a buscar la conquista del control del mar mediante la destrucción de la FNO enemiga manteniendo así la concepción clásica. Por otro lado, una

Nación Continental buscará obtener el control del mar mediante el ataque a las LL.CC. MM. enemigas.

Poder Naval

En su libro “Estrategia Naval, Guerra o disuasión Pág. 304”, Lacoste plantea “Las condiciones de la eficacia” justificando el rol de la Marina de Guerra en participación junto con las demás Fuerzas Armadas en la defensa de la Patria y los Intereses, destacando su responsabilidad de batirse en el mar con el amparo de la legitimidad de Defensa de las naciones (Lacoste, 1982: 289).

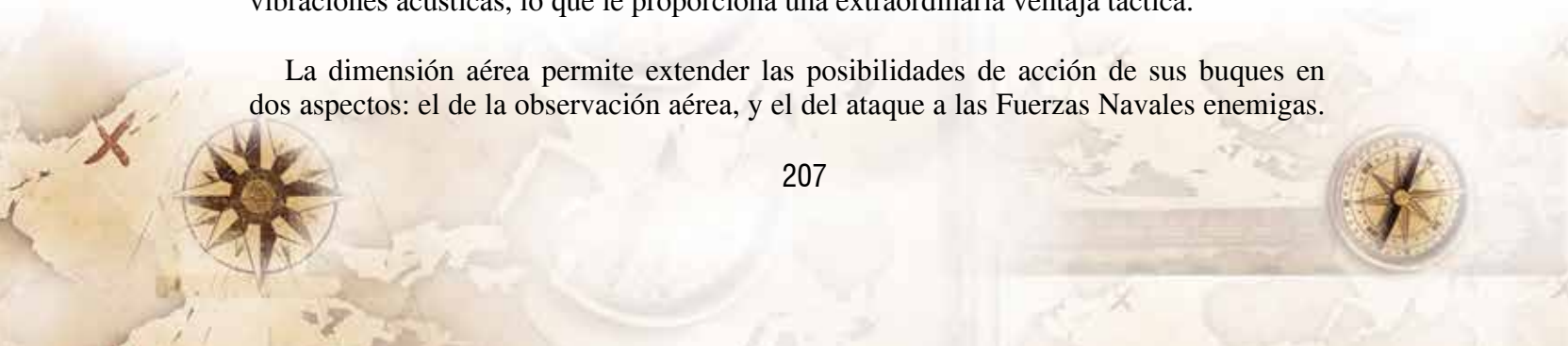
Lacoste asigna un especial rol a la Marina de Guerra: uso innato del poder nuclear como medio de propulsión para el empleo de los submarinos ocultos en el fondo del mar considerados como “el rey del mar”, como arma absoluta en el empleo de cohetes balísticos, aprovechando la capacidad de ubicuidad, autonomía y sorpresa en prácticamente cualquier escenario.

El concepto de dominio del mar planteado por Lacoste, ha tenido especial incidencia en guerras de duración prolongada, siendo su influencia mucho menor en conflictos de corta duración, mostrándose incapaz cuando se trataba de contener intensas y feroces ofensivas. Lo que sí se puede indicar, es que si bien el Poder Naval ha sido una «condición necesaria» para poder alcanzar la victoria, no ha sido una «condición suficiente». «Pues es en tierra donde se encuentran los grandes intereses, los territorios, las riquezas y las poblaciones que se disputan ambos adversarios; y es en tierra, a fin de cuentas, donde se dan las batallas decisivas» (p. 289). Esta razón, ha sido para algunos, la razón de considerar y relegar la Estrategia Naval a un mero apoyo logístico para la Estrategia Terrestre.

Otro factor a tenerse en cuenta del análisis de Lacoste, es el escenario estratégico en el que se van a desarrollar las acciones navales, planteado en las cuatro dimensiones: *la superficie, la submarina, la aérea, y la dimensión espacial*, donde la dificultad del empleo de las Fuerzas Navales se plantea con las variables mutuas e interrelacionadas que generan interferencias, destacándose la superficie o alta mar como el medio en que se desarrolla la estrategia, con unas características estratégicas muy particulares porque carece de fronteras, no se invade, existe libertad de circulación y tránsito sin que la geografía condicione una ruta o derrota determinada, y sin embargo, en ese espacio debe entablarse el combate naval. En ese entorno, los buques tienen la gran ventaja de la permanencia y desde el punto de vista comercial, la rentabilidad en el transporte de los grandes tonelajes de mercancías.

La dimensión submarina se caracteriza por su inaccesibilidad. En efecto, en ese mundo el submarino permanece fuera del alcance de las ondas de radio, radar, infrarrojas o láser y sin embargo escucha y aprovecha las franjas infra y ultrasonoras del espectro de vibraciones acústicas, lo que le proporciona una extraordinaria ventaja táctica.

La dimensión aérea permite extender las posibilidades de acción de sus buques en dos aspectos: el de la observación aérea, y el del ataque a las Fuerzas Navales enemigas.



Desde su aparición la aviación ha ido incrementando sus funciones hasta convertirse en un elemento fundamental e indisoluble de una Fuerza Naval.

La dimensión espacial aporta un marco incomparable para la exploración y vigilancia, con la ventaja de encontrarse libre de servidumbres jurídicas.

Estas cuatro dimensiones: la superficie, la aérea, la submarina y el espacio, conforman un gran tablero, donde la superficie, elemento privilegiado, actúa como zona de contacto y espacio de separación, donde se desarrollan y convergen la mayor parte de las acciones navales. Para el autor: «Todo el arte de la estrategia y de la táctica naval, reside en la facultad de saber operar simultáneamente en cuatro medios tan diversos, en saber mantener allí el equilibrio y realizar la conjugación de medios tan complejos, con el fin de oponerse victoriosamente a los propósitos del adversario».

Pero hay que reconocer que la presencia, sobre todo, es una manifestación de potencia. En las relaciones de tipo colonial es una fuerza persuasiva o coercitiva frente a los más débiles o más timoratos. En las relaciones entre adversarios o competidores con el mismo poder, es una Fuerza de Disuasión. La presencia, que implica movilidad y actividad de las Fuerzas Navales, testimonia el espíritu de aventura y emperador de los que responden a la llamada del mar.

La Potencia Naval en tiempos de paz

Los medios no militares de la potencia naval en tiempos de paz confieren ventajas a los países en los planos económico, político y cultural. Las marinas de guerra han sido símbolo y base de la Potencia Naval. Símbolo en cuanto presencia, se manifiesta en la expresión “mostrar el pabellón”. Es una presencia militar no violenta, autorizada por el carácter internacional de los espacios marítimos, sancionada por el derecho internacional que reconoce el “tránsito inocente” por las aguas territoriales y que acuerda el status de extraterritorialidad a los navíos de guerra en los puertos en que son admitidos. Presencia también semejante a la de una Fuerza Internacional y de mantenimiento del orden, con el derecho reconocido de “bandera policial” y de represión de la piratería. Pero hay que reconocer que la presencia, sobre todo, es una manifestación de potencia; en las relaciones de tipo colonial es una fuerza persuasiva o coercitiva frente a los más débiles o más timoratos. En las relaciones entre adversarios o competidores con el mismo poder, es una *Fuerza de Disuasión*. La presencia, que implica movilidad y actividad de las Fuerzas Navales, testimonia el espíritu de aventura y emperador de los que responden a la llamada del mar (p. 289).

La Potencia Naval en los conflictos

En situaciones de guerra, la potencia naval, que se expresa sobre todo con la Fuerza Militar en el mar, procura al que la ostenta el “dominio del mar”, es decir la facultad de poder usar el mar en su provecho” y de “prohibir el uso a sus adversarios”. La historia de las



guerras es fecunda en ejemplos de las ventajas que de aquí se desprenden: posibilidad de disponer de recursos exteriores en materias primas y en toda suerte de bienes; posibilidad de recibir refuerzos militares en armamento y combatientes suministrados por aliados en ultramar; posibilidad de llevar a cabo maniobras estratégicas de envolvimiento, creando falsos ataques, abriendo nuevos frentes; o a la inversa, posibilidad de practicar un bloqueo que asfixie al adversario.

Elementos del Poder Naval

Da especial importancia a la eficacia de un instrumento de combate, cuando la voluntad de defenderse es claramente percibida, desalentando claramente las agresiones y de esta forma preservar los equilibrios de la paz. Pero ante esta perspectiva, surge la pregunta ¿cómo juzgar la eficacia de una Marina de Guerra sin esperar las pruebas del combate? Lacoste establece su respuesta basado en el desarrollo de siete puntos que de igual forma, desde el punto de vista del presente análisis determinan la razón del Poder Naval así como sus alcances y capacidades:

- **Medios y Hombres de calidad:** explicado como la aptitud para combatir en, bajo y por encima de los mares, teniendo en cuenta la variable existente con los altos costos de la tecnología (calidad) vs. la cantidad requerida, que limitan la conformación de la Fuerza.
- **Flota equilibrada:** compuesta por los medios submarinos, aéreos y costeros capaces de cooperar entre ellos, incluyendo el apoyo logístico necesario con el nivel de sus fuerzas y de un apoyo industrial y técnico en función de los recursos financieros que la Nación puede y quiere dedicar a la Marina.
- **Materiales** capaces de resistir el alta mar más que de realizar desempeños brillantes.
- **Disponibilidad de armas ofensivas, más dispositivos de defensa y protección;** existe una asimetría entre las capacidades de las armas modernas y la dificultad de protegerse eficazmente, por esto, la preferencia de golpear al adversario en sus vulnerabilidades.
- **Personal** competente, entrenado y motivado, con una buena organización de mando y Fuerzas.
- **Buena estrategia:** la Marina de Guerra debe responder a una Estrategia Naval coherente con la estrategia militar del país, a su vez elemento de la Política de defensa de la nación.
- **Política Naval (Estrategia Naval)** perseverante, alineada con la Política Nacional. La Política o Estrategia Naval, debe generar la amplitud de plazos en el tiempo para la renovación de la Flota y formación del personal (Tiempo, perseverancia y voluntad).

Objetivo Principal

Lacoste enfoca el objetivo en la capacidad que tenga una nación para garantizar la libertad en los mares, para usarlo en el intercambio comercial, las comunicaciones, el transporte, la explotación de sus recursos y para la aventura de sus habitantes.

Entendido así **existen dos Tipos de Naciones:**

- **Las Marítimas**, que son las que basan su desarrollo en garantizar el ejercicio de la libertad en los mares para mantener los intereses vitales de la nación, como por ejemplo Gran Bretaña y Estados Unidos, estos deben sostener la libre navegación con un despliegue de Fuerzas pertinente y adecuado para permitir el acceso a los países de ultramar, la explotación de recursos naturales y las comunicaciones entre otros.
- **Las Continentales** tienen la visión sobre el mar como una frontera más a la que hay que defender, y una proyección del Poder Terrestre sobre el mar, estas naciones desarrollan una marina dedicada a la defensa de costas, sus puertos y sus líneas de comunicación llegando a ser simplemente una marina de guardacostas, pero cuando estas marinas alcanzan un nivel más elevado desafían a otras naciones con Poderío Marítimo convirtiéndose en una marina de verdad, como lo fue el caso de Inglaterra y Alemania.

Según el autor, el comportamiento de los países va a quedar condicionado por su carácter marítimo o continental. Las potencias marítimas van a intentar mantener siempre el mismo objetivo estratégico que no es otro que el ejercicio de la libertad de los mares, por ello, su Fuerza Naval resultará determinante, por lo que la visión estratégica de la potencia continental es radicalmente diferente y su objetivo estratégico se dirige más hacia el ataque al tráfico marítimo y comercial que a destruir las Fuerzas Navales del enemigo.

Finalmente, Lacoste en su libro *Las Estrategias Navales del Presente* (1985), amplía el concepto del objetivo y se fija más en el cumplimiento de los objetivos fijados y dice “El arte de tener en cuenta los datos de la situación del momento, y de utilizar mejor los medios de los que se dispone, para alcanzar los objetivos fijados” dejando la definición de los mismos al campo político.

Operaciones Navales

Lacoste establece como preponderantes a tener en cuenta al momento de desarrollar una Estrategia Naval a:

Las Perspectivas Técnicas y Tácticas, las cuales han sufrido profundas evoluciones acuerdo al progreso tecnológico que actualmente se impone, donde las capacidades permiten ser más fuerte, más rápido, ir más lejos, todo con mayores estándares de seguridad.

La capacidad de destrucción masiva de un arma nuclear ampliamente superior a los explosivos clásicos, la velocidad de desplazamiento de misiles que reduce los tiempos de reacción obligando al uso de sistemas automáticos que permitan control y acciones para contrarrestar la amenaza, las grandes distancias intercontinentales que permiten cubrimiento global, así como la seguridad con el uso de armas inteligentes que permiten un altísimo grado de precisión reduciendo al mínimo la posibilidad de un error, son entre otras, variables que afectan de manera directa el desarrollo de las actuales técnicas y estrategias a través de las siguientes Formas de Combate:

- **Combate en la Superficie.** Los misiles son los elementos dominantes en razón de las posibilidades de mejora de sus características frente a los progresos de la defensa antiaérea y antimisil.
 - **Guerra Submarina y Antisubmarina.** Los submarinos de ataque a propulsión nuclear, disponen de una impresionante gama de elementos que les confieren ventajas decisivas para cumplir sus misiones, de tal suerte que, no existe ningún medio actual o previsible que les pueda amenazar con eficacia, a excepción de los submarinos nucleares dedicados a la caza.
 - **Asalto Contra Tierra.** Los misiles crucero lanzados desde el mar constituyen una amenaza poco menos que imparable lo que le brinda al estratega una posibilidad alta de alcanzar éxito en el dominio del espacio marítimo y aéreo, en apoyo a la operación.
 - **Operaciones Costeras.** Básicamente, se centra en las minas, ya que los medios de lucha contra ellas son costosos y lentos de poner en acción, hay que tomar en cuenta las baterías de misiles basadas en tierra, fáciles de instalar, de desplazar, de camuflar y de empleo sencillo.
-
- **La Conducción de las Operaciones Navales.** Basados en una alta efectividad y cobertura de comunicaciones, sumado con la eficiencia de las operaciones logísticas. Establece a su vez que en la actualidad el submarino nuclear de ataque es el nuevo “rey del mar” (Franco, 2003: 135). Entran a tener gran prioridad la guerra electrónica y las aplicaciones espaciales utilizadas en tiempo de paz, con la recolección de señales y su clasificación como medida preventiva.
 - Así mismo, se presenta la asimetría ataque-protección: en el duelo cañón-coraza actualmente la coraza, lleva las de perder, la superioridad de las armas ofensivas, sirve de fundamento a las políticas basadas en la disuasión
 - Lacoste parte de que la Estrategia Naval se enmarca en la Estrategia Operativa, es decir se enfocan todos los esfuerzos a definir el empleo de las fuerzas existentes, en las cuales las divide en dos campos principales:
 - **La Disuasión.** La define como el hecho de enviar un mensaje de persuasión al posible agresor sobre las consecuencias y riesgos que va enfrentar si persiste con sus intenciones, y como su nombre lo indica, disuade al enemigo. Lacoste

hace una reflexión sobre el uso de la energía atómica en las armas como medio de disuasión, su escalada en un conflicto y las consecuencias para la humanidad, enfatizando de manera especial en el empleo de los submarinos estratégicos cargados con misiles balísticos.

- **La Acción.** No muy diferente de la anterior Lacoste define esta estrategia como el conjunto de todas las acciones eficaces para mantener la defensa de los intereses vitales de la nación y establece “es necesario mostrar la fuerza para no tener que servirse de ella” básicamente él se concentra en cómo se puede hacer disuasión sin necesidad del uso de armas nucleares, con una flota equilibrada, una marina de alta mar y en donde se da prioridad a la ofensiva antes de la defensiva.
- También distingue entre las Operaciones Navales que se deben desarrollar en Tiempo de Paz como en Tiempo de Guerra:
 - **En Tiempo de Paz** es fundamental tener una Fuerza Naval Organizada para tener argumentos de negociación ante una crisis, influyendo en todos los campos del poder, ejerciendo la soberanía total de un país en los mares para su uso y explotación.
 - **En Tiempo de Guerra** su primera misión es mantener el dominio del mar para usarlo en su provecho y negárselo al enemigo, sin embargo Lacoste llega a la conclusión de que a pesar de la condición necesaria del Poder Naval para ganar una guerra está por sí sola no es suficiente y dice “Pues es en tierra donde se encuentran los grandes intereses, los territorios, las riquezas y las poblaciones que se disputan ambos adversarios; y es en tierra, a fin de cuentas, donde se dan las batallas decisivas”.
- En las operaciones Lacoste define cuatro dimensiones la superficie, la submarina, la aérea y la dimensión espacial, definiendo una interacción entre estas dimensiones indicando que todo el arte de la estrategia y de la táctica naval, reside en la facultad de saber operar simultáneamente en cuatro medios tan diversos, en saber mantener allí el equilibrio y realizar la conjugación de medios tan complejos, con el fin de oponerse victoriosamente a los propósitos del adversario.
- Registra que en la superficie de los océanos es importante tener la superioridad aeronaval como elemento esencial para el dominio del mar, sin embargo con la entrada del submarino nuclear, establece a este como un arma letal, haciendo una reflexión visionaria sobre cómo se verá afectada la Estrategia Naval con los adelantos tecnológicos que inciden especialmente en lo táctico y se reflejan en lo estratégico. Adelanta la importancia que cobrarán los misiles balísticos, la guerra electrónica y la inteligencia militar naval.
- Lacoste menciona que en el futuro la única forma de contrarrestar la amenaza del submarino es con los mismos submarinos, una guerra subacuática totalmente.

- Igualmente, para este pensador cobran importancia en el mundo moderno las operaciones anfibas como la proyección del Poder Naval en tierra.
- Manifiesta que los mayores problemas dentro de la conducción de operaciones, se presentan al momento de identificar la situación de las Fuerzas amigas, enemigas y neutrales; ante lo cual se requiere Mando, control y comunicaciones, como funciones esenciales en la conducción de las operaciones navales.
- Otro aspecto que menciona Pierre Lacoste es el de la logística, descrita como una actividad “Cada vez más compleja y vital”. Exige un exhaustivo planeamiento de las operaciones de apoyo logístico dentro del ejercicio del control del mar en todos sus aspectos, buscando siempre apoyar las operaciones con los suministros requeridos en el tiempo que sea solicitado. Las fallas en logística pueden provocar los más grandes desastres dentro de la conducción de las operaciones navales.

Medios

- Teniendo en cuenta que para Lacoste (1982), una Marina de Guerra por sí sola no es decisiva para ganar una guerra sino que esta acompaña y complementa el esfuerzo de un ejército de tierra para lograr alcanzar el objetivo político y la defensa de los intereses vitales de una nación (p. 131), una marina de guerra que se proyecta en ultramar debe tener:
 - **Fuerza de Superficie.** Constituida por portaviones, acorazados y buques de alta mar que permitan ser el soporte de las operaciones, demostrar el Poderío Naval para la disuasión y la acción, siendo una plataforma estratégica que coadyuve a las operaciones terrestres mediante el uso de misiles balísticos y de largo alcance tanto tierra-aire, como tierra-tierra, y que constituya la proyección y base del Poder Aéreo en ultramar.
 - **Fuerza Aeronaval.** Con Cazas, aviones de Reconocimiento y Helicópteros proyectando el alcance de los sensores y de las unidades tanto en la ofensiva como en la defensiva.
 - **Fuerza Submarina.** Para Lacoste la más importante, ya que como se mencionaba anteriormente el submarino es ahora el arma principal. Una Fuerza de esta naturaleza debe poseer tanto unidades nucleares balísticas como de ataque, permitiendo a la Fuerza Naval Organizada tener el poder de ser impredecibles y efectivos a la hora del combate y de la defensa de sus intereses.
 - **Medios Espaciales.** Se refiere a la explotación y vigilancia, el uso de satélites para la vigilancia, guiado de armas, protección contra amenazas, espionaje y defensa. De otra parte incluye a los aviones espías imperceptibles a radares. Así, se ingresa a un nuevo escenario donde las potencias mundiales con la tecnología suficiente serán los únicos actores.

- De igual forma, Lacoste describe ciertas cualidades con las que deben contar estos medios las cuales son:
 - **Flota Equilibrada.** Conjunto coherente de medios submarinos, de superficie, aéreos, costeros y espaciales para cooperar entre sí ante diversas situaciones en la mar.
 - **Potencia.** Con una marina de altamar de medios sólidos y duraderos para estar en estas circunstancias por tiempo prolongado.
 - **Prioridad de Armas Ofensivas.** Las armas deben poseer suficiente calidad para explotar en su provecho la disimetría que existe entre las armas de ataque y los dispositivos de protección.

➤ Conclusiones

De acuerdo con el pensamiento propuesto por Lacoste, los objetivos de un Estado corresponden al campo político proyectándose en el futuro y es el estratega el que se encuentra en el campo operativo, gravitando en el presente, en una Política o Estrategia Naval que debe concebir y definir a mediano y largo plazo los objetivos de la marina y los medios para alcanzarlos.

De igual manera, destaca la importancia de la estrategia de la disuasión y de la acción y en especial la entrada al escenario mundial de las armas nucleares y donde contempla cuatro dimensiones, superficie, submarina, aérea y espacial como el nuevo rol en las guerras modernas, con la complejidad que cada una de ellas trae.

Finalmente, es el submarino con propulsión nuclear el nuevo rey del mar, desplazando al portaviones que en su momento reemplazó al acorazado.



5.10. DEL PROFESOR “LAWRENCE W. MARTIN” (1928-)



➤ Perfil

Nació el 30 de Julio de 1928 en Inglaterra. Realizó estudios en la Escuela Secundaria St. Austell y egresó como Oficial de la Royal Air Force. Se graduó en la Universidad De Cristo (Cambridge).

Entre sus principales actividades se destacan: Profesor en la Universidad Yale, en el Instituto Tecnología Massachusetts, en la Universidad Johns Hopkins y en la Universidad de Gales.

Miembro del Kings College, consultor estratégico de Estados Unidos, asociado al Centro de Investigación Washington en Política Exterior, miembro del Consejo Internacional de Investigación del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales en la Universidad de Georgetown, co-presidente del CSIS, Instituto para el Estudio de los Conflictos en el Reino Unido, y miembro del Consejo del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos y director del Royal Institute of International Affairs.

Su principal publicación fue “*El Mar en la Estrategia Moderna*”, editada en 1968.

Con relación al pensamiento estratégico del Profesor “L. W. Martin” pueden destacarse las consideraciones que en adelante se describen.

➤ Hilo conceptual

La disuasión, la revolución tecnológica, la persuasión decisiva como componentes ineludibles para un pensamiento estratégico con vigencia e impacto.

Pensamiento estratégico

Estrategia Marítima

La tecnología modifica la concepción del moderno Poder Naval, pero no solamente en aspectos militares. Las nuevas técnicas que pretenden explotar económicamente el mar, aumentarán forzosamente la importancia de este como fuente de poder y de discordia.

Una marina mercante próspera puede ser fuente de riqueza, en especial bajo la forma de divisas. Puede conferir prestigio a la nación que la posee y a aquella cuyo pabellón ostenta. Una marina mercante puede necesitar protección contra daños de tipo privado

y contra interferencia de Estados foráneos y construir en tiempo de guerra un rehén para quienes ejerzan un auténtico Poder Naval, constituyendo un factor de gran peso en la política internacional y en los intereses estratégicos.

El comercio exterior depende del tráfico marítimo extranjero. Se debe contar con una Fuerza Naval para proteger los recursos de petróleo y gas del lecho del océano.

El Triunfo en la Guerra

De acuerdo con sus escritos, en este tema el autor se refiere a las operaciones navales realizadas durante la época de la Guerra fría, que sin llegar a desenlaces catastróficos, aportaron un acción disuasiva y de constante tensión, pudiéndose inferir con esto que el triunfo en la guerra inicialmente puede atribuirse a generar acciones disuasivas, que permitan dar una superioridad a través de demostraciones de poder.

De otra parte, escribe que la misión atribuida a la marina soviética consiste en una contribución a la fuerza nuclear de choque o bien la concentración del respaldo para un encuentro terrestre masivo en el teatro europeo, tanto para una acción directa, como de resultado de una interdicción de las comunicaciones atlánticas. Aunque, según la doctrina estratégica soviética, también este último tipo de guerra iría acompañada, según todas las probabilidades, de ataques nucleares de gran magnitud; la diferencia entre ambos se reduce, en suma, a la disyuntiva de si una guerra nuclear de proporciones sería corta y lacerante, o bien acarrearía operaciones interminables en las que intervendrían Fuerzas Navales convencionales.

Finalmente, el autor plasma que la guerra se debe evitar, volcarse hacia la disuasión con una guerra limitada.

Estrategia Naval

El autor hace énfasis en la utilización de los submarinos, las aeronaves y los misiles desde los buques mayores de superficie hacia los blancos importantes para atacar en tierra, así como las operaciones dirigidas hacia tierra para combatir la guerra de guerrillas.

Expresa de igual manera la intervención en guerras locales, el uso de la disuasión y el respaldo de la diplomacia en situaciones críticas, como por ejemplo las operaciones en Vietnam, el despliegue de submarinos clase Polaris y el enfrentamiento surgido de la crisis de los misiles cubanos en 1962.

“La investigación indica que las Fuerzas Navales continuarán siendo el procedimiento mejor, y muchas veces el único utilizable, para atender determinados propósitos militares” (Martín, 1968: 33).

Pero ahora, y en futuro, la cuestión debe analizarse contemplando un número mayor de alternativas que las existentes hoy día. La revolución tecnológica que tanto ha enriquecido

y contemplado las múltiples armas, ha transformado también la configuración del Poder Naval, no solo con respecto a las armas.

Los progresos tecnológicos abrigan grandes esperanzas de obtener importantes desarrollos en el desplazamiento y la supervivencia subacuática. El desarrollo de algunos accidentes como la pérdida del submarino nuclear norteamericano USS “Thresher” (SSN 593) y la de una bomba de hidrógeno estadounidense en Palomares (España) acuciaron las inversiones en el movimiento subacuático y en todo el campo de la oceanografía.

Una de las teorías de Lawrence W. Martin, consiste en la ocupación de territorios enemigos para consolidar la victoria, lo que significa una operación anfibia de grandes proporciones.

De igual manera, Latinoamérica constituye para Lawrence W. Martin una responsabilidad que incumbe casi totalmente a los Estados Unidos para atender sus necesidades, y si algún país cayera bajo el control comunista o debiera afrontar una sublevación de gran magnitud, Estados Unidos debería efectuar una intervención militar, para lo cual se deben adaptar los medios y estrategias del escenario naval.

Control del Mar

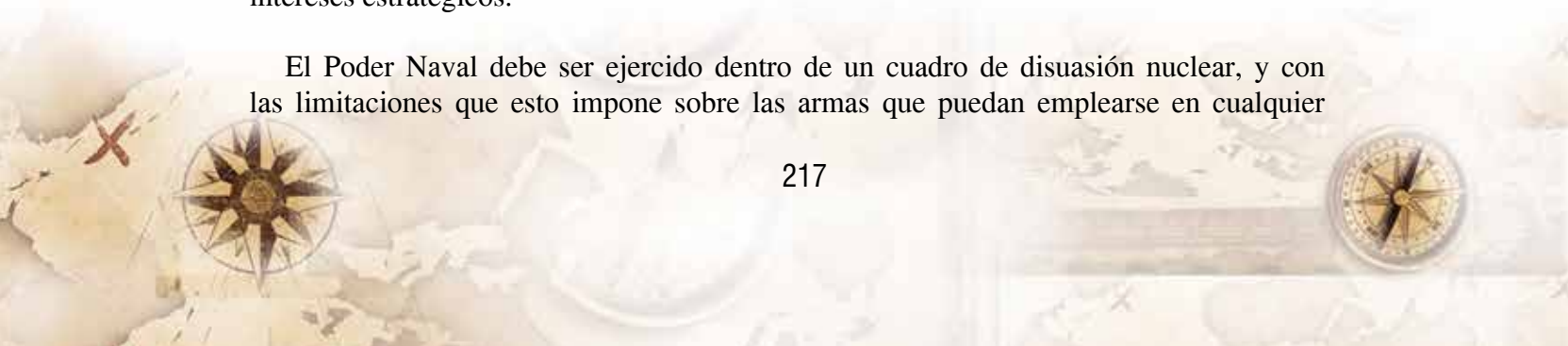
El progreso de la marina soviética después de la Segunda Guerra Mundial, enfrentada a la disuasión mutua en el terreno estratégico con los Estados Unidos y habiendo agotado las posibilidades de una fácil expansión en Europa Occidental, emprendió una actividad militar de escala mundial, convirtiéndose en una marina oceánica donde el poder puede ser ejercido en sitios muy apartados, y la libertad de tránsito en el mar es un principio mediante el cual los poderosos pueden tener acceso a los más débiles.

De otra parte piensa que, una fuerza nuclear de choque o bien la concentración de respaldo en el mar a un encuentro terrestre masivo (tanto para una acción directa como de resultado de una interdicción de las (LL.CC.MM.) es de vital importancia el Control del Mar.

Poder Naval

Martin plantea que la tecnología modifica la concepción del moderno Poder Naval, pero no solamente en aspectos militares. De hecho, precisa que una marina mercante puede necesitar protección contra daños de tipo privado y contra interferencia de Estados foráneos, y puede constituir en tiempo de guerra un rehén para quienes ejerzan un auténtico Poder Naval, constituyendo un factor de gran peso en la política internacional y en los intereses estratégicos.

El Poder Naval debe ser ejercido dentro de un cuadro de disuasión nuclear, y con las limitaciones que esto impone sobre las armas que puedan emplearse en cualquier



situación particular. Estas limitaciones se traducen en un efecto muy marcado sobre los presupuestos navales, así como también sobre la conducción de las operaciones, pues ellas obligan a preguntar si cada nuevo gasto previsto, o cualquier intensificación de las hostilidades, coloca al Estado en una situación difícil, siendo preferible la preparación de operaciones militares combinadas para confiar en el efecto disuasivo (estratégico y por ello decisivo) de las armas nucleares.

En cualquier clima político, la gran potencia de las armas modernas continuará imponiendo cierta dosis de prudencia militar. Adicionalmente, solo a través del Poder Naval se puede actuar a gran escala en el exterior con Fuerzas Militares convencionales.

Es así como el desarrollo del misil de largo alcance para uso naval y en menor escala el del portaviones, se ha combinado con explosivos nucleares para desvirtuar el concepto que el Poder Naval en sus aspectos militares se detiene donde comienza la costa, el ataque directo desde el mar no será suficientemente decisivo como para llegar a someter a un país.

Igualmente, para Lawrence Martin el portaviones reviste de interés remanente cada vez menor en la misión estratégica. Por un tiempo muy breve, el portaviones fue para las flotas el único camino posible para salir al mar con una potencia de ataque de largo alcance. El carácter casi Mediterráneo de las principales bases navales rusas, y la distancia del territorio norteamericano a cualquier región apta a la Unión Soviética, hubiera hecho de ella una base muy difícil de ser empleada por los rusos, aun estando estos dispuestos a adaptar sus doctrinas navales. La aceptabilidad del portaviones como fuerza de ataque nuclear se ha ido reduciendo progresivamente por existir cada vez mayores dudas sobre su capacidad para subsistir en una guerra sin restricciones, y sobre la capacidad de sus aeronaves para penetrar hasta los objetivos soviéticos, muchos de los cuales se encuentran demasiado alejados del mar abierto.

Del mismo modo, para él, el submarino lanzamisiles de propulsión nuclear es, quizás, el sistema de armas más espectacular producido por la tecnología moderna. El tipo de submarino norteamericano que lleva 16 misiles clase *Polaris* que pueden ser lanzados en inmersión a distancias que llegan a 3.000 millas, y llevando a bordo, como se ha visto muchas veces, una potencia explosiva idéntica a toda la que se disparó en la II Guerra Mundial es, con creces, el más formidable.

Reflexiones derivadas

La Guerra Antisubmarina también tiene un papel preponderante, teniendo en cuenta el desarrollo y adelanto en la tecnología submarina, teniendo que adoptar los buques de superficie nuevas capacidades de evasión.

Adicionalmente, y de acuerdo con el análisis planteado por Lawrence Martin, la Unión Soviética tiene un amplio campo de acción para expandirse y ejercer su influencia exterior sin tomar en cuenta su Poder Naval, para cuyo ejercicio se ve seriamente afectada por



su posición geográfica, es decir, el mayor enfrentamiento naval hoy en día (década de los 70's) carece de simetría y constituye un cotejo entre dos sistemas bélicos totalmente dispares.

Con base en lo anterior, Martin especifica que el Poder Naval debe estar enfocado en la protección de los intereses marítimos, cuya base principal es la Marina Mercante, la que materializa las LL.CC.MM., y todo el potencial que se halla en los recursos provenientes de los océanos, además de tener una fuerte influencia en el exterior como tal.

Elementos del Poder Naval

Teniendo en cuenta que el Poder Naval se puede resumir en la fuerza y la posición, este autor recalca la importancia de tener una Fuerza Naval Organizada con capacidades suficientes de operar y de ser un elemento con un alto poder disuasivo, la cual se materializa en unidades como los portaviones y los submarinos. De otro lado la posición es otro factor que potencializa la fuerza y le permite una gran proyección. El autor recalca el hecho que los portaviones, además de constituirse en parte de la flota naval, son también parte de la posición. Se debe tener en cuenta también la necesidad de tener bases en territorios de ultramar como elementos de posición.

Objetivo Principal

Para este autor el objetivo principal es el de poder garantizar la libertad de las LL.CC.MM., elemento primordial para asegurar el desarrollo de un Estado, es la razón por la que se debe poseer una marina que a nivel mundial tenga respeto y evite que algún otro Estado intente afectar las rutas comerciales, las cuales generan el desarrollo de un país.

Operaciones Navales

Para Martin, el Estado debe estar, a través de su Fuerza Naval Organizada, en la capacidad de desarrollar las siguientes operaciones navales: proyección, submarinas, antisubmarinas, aeronavales y de carácter nuclear. Todas las anteriores encaminadas a tener un control del mar para garantizar el libre uso de sus LL.CC.MM.

Medios

El autor deja ver que los medios necesarios para desarrollar las operaciones navales son: portaviones, submarinos con capacidad de disparar misiles con cabezas atómicas, la aviación naval, la marina mercante, bases en ultramar y las Unidades de Superficie para guerra convencional.



➤ Conclusiones

Teniendo en cuenta el concepto de Martin de que un Estado debe tener una Armada con capacidad disuasiva creíble, este permanece vigente toda vez que se debe mantener un orden regional, evitando enfrentamientos o acciones militares, por ejemplo dentro del concepto o política de intervención de los Estados Unidos en los países latinoamericanos con el propósito de evitar la propagación del comunismo, y la marina norteamericana tiene un propósito inicial netamente disuasivo.

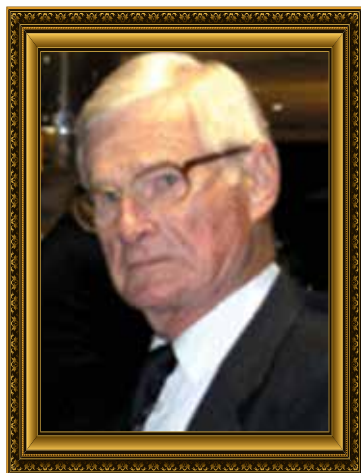
Concluye en la importancia y protección de las LL.CC.MM. para el desarrollo de los Estados, el uso y aprovechamiento del mar como motor económico, y por ende, la importancia del Poderío Marítimo en los países que tengan la oportunidad de acceder al océano y explotarlo con una adecuada conciencia marítima.

Vigencia

De acuerdo con el pensamiento plasmado por el autor, este tipo de estrategias tienen una vigencia y aplicación actual para naciones con alto nivel de desarrollo, así como para naciones de desarrollo medio que sean de carácter marítimo, y que su supervivencia dependa en gran parte del comercio marítimo.



5.11. DEL CONTRALMIRANTE “RICHARD HILL” (1929 -)



➤ Perfil

El Contralmirante John Richard Hill nació en 1929 y se unió a la Real Marina en 1942 con su ingreso a la Real Academia Naval en Dartmouth. Se graduó de Teniente de Corbeta en 1946 (Disponible en <http://www.thegreenwichforum.co.uk/greenwichforum/membership/rear-admiral-richard-hill>). Durante este grado sirvió en la Flota Real destacada en China e Indias del Este con base en Singapur entre 1946 y 1947.

Siendo Hill aún cadete en Dartmouth presentó una moción en la Real Sociedad de Debates del Colegio Naval, sobre el tema “Gran Bretaña ya no es una potencia de primer orden” como consecuencia de los resultados geopolíticos luego del fin de la Segunda Guerra Mundial (Versión electrónica anterior).

Al ser promovido a teniente de Fragata, sirvió en el HMS “Gambia” en 1950, en el HMS “Chevron” entre 1950 y 1952, y en el HMS “Tintagel Castle” de 1952 a 1954. Para luego servir a bordo de la escuela de entrenamiento en tierra HMS Dryad como especialista en navegación. Se embarcó nuevamente sirviendo a bordo del HMS “Cardigan Bay” de 1954 a 1956. En el HMS “Albion” de 1956 a 1958 y en el HMS “Roebuck” de 1958 a 1959. Como Capitán de Corbeta sirvió en el astillero de Pembroke entre 1959 y 1960 y en el HMS “Duchess” entre 1960 y 1962. Posteriormente como Capitán de Fragata sirvió en el Ministerio de la Defensa entre 1963 a 1969, asistiendo como alumno de la Academia Imperial de Defensa entre 1965 y 1967.

Para esta fecha Hill remonta el génesis de su principal obra “Estrategia marítima para potencias medianas”. Hill en la introducción menciona fue un año turbulento, fecundo desde el punto de vista político y en el cual se presentó un cambio trascendente en la política de defensa británica (Versión electrónica anterior).

Con el advenimiento de la crisis económica las tareas al este del Suez serían omitidas y tan solo el mantenimiento de su participación en la OTAN podría considerarse como el centro de la atención británica. A partir de allí se encarga de reunir información sobre los modos como otras potencias medianas –desarrolladas o en desarrollo– buscaron soluciones a sus problemas estratégicos del orden marítimo y como formularon algunos principios y posiblemente una teoría general.

En 1972 fue destinado al Kings College, como director de defensa, donde escribe la tesis titulada “La regla de la ley en el mar”. A su promoción como Capitán de Navío

regresa al Ministerio de Defensa entre 1973 y 1975, luego es destinado a los Países Bajos en calidad de agregado naval en La Haya. Fue promovido a Comodoro en 1977, retornando al Ministerio de Defensa para luego ser promovido en 1981 al grado de Contralmirante. Se retira del servicio activo en 1983. Después de su servicio naval, Richard Hill se convirtió en el tesorero (director ejecutivo) de la Middle Temple, una de las juntas directivas de la corte, cargo que ocupó durante diez años hasta su jubilación en 1994, cuando fue nombrado Decano de Honor. Se desempeñó como secretario del Consejo de la Junta Directiva de la Corte desde 1987 a 1993.

Fue editor de la Revista Naval de 1983 a 2002 y editor de reseñas de libros desde 2002 hasta 2009. Sirvió en el Consejo de Ciencia y Seguridad de la Universidad de Londres entre 1986 y 1994, y como miembro del consejo, vicepresidente y presidente de varias sociedades nacionales relacionadas con la investigación marítima. Ha sido miembro del consejo, el Foro de Greenwich, desde 1983 (Versión electrónica anterior).

➤ **Hilo conceptual**

Expresado en sus publicaciones:

- La estrategia francesa y sus bases políticas (1966).
- La Armada real hoy y mañana (1983).
- Guerra antisubmarina (1984).
- La defensa aérea en el mar (1984).
- Poder Marítimo británico en la década de los 80 (1985).
- Estrategia marítima para potencias medianas (1986).
- Control de armas en el mar (1989).
- La historia ilustrada de Oxford de la Real Armada (1995).
- Los premios de guerra: premio naval en las guerras napoleónicas (1998).
- Operaciones marítimas en paz (1998).
- Guerra en el mar en la edad del buque blindado (2000).
- Lewin de Greenwich: La biografía autorizada del Almirante de flota Lord Lewin (2000).
- Bretaña marítima (2005).
- Una luz en la costa (2009).

➤ **Pensamiento estratégico**

Sintetizó su pensamiento estratégico en su libro “Estrategia Marítima para potencias medianas”, cuya génesis se remonta a 1968, un año turbulento y probablemente el más fecundo en materia política para Inglaterra, en la segunda mitad del siglo XX; se pudo apreciar el cambio en materia de política de defensa de Gran Bretaña, de orientar sus esfuerzos hacia la alianza con la Organización del Atlántico Norte – Otan, a establecer una alianza con Estados Unidos.

En 1967, se presentó un informe suplementario de Defensa que hacía especial énfasis en el equilibrio y las guerras al Este del canal de Suez, más que en la Alianza del Atlántico (Otan). Esto sumado a otras justificaciones (guerras de Omán y del bacalao, problemas del Caribe, conflictos en el Atlántico Sur y Nuevas Hébridias), evidenciaron que los intereses de Gran Bretaña y la OTAN presentaban serias diferencias.

La realidad estratégica del Reino Unido contenía una serie de exigencias muy variadas que obligaba a la Marina de Guerra a justificarlas dentro del marco del tratado. La política de defensa de Inglaterra era contribuir a la Otan. Para la oficialidad del Estado Mayor Naval constituía un reto en presentar sus requerimientos reales, soportados en las necesidades de Otan, lo cual era rechazado por ministros y funcionarios, debido a que tenían que presentar premisas forzadas.

Tal situación obligó al Estado Mayor Naval a hacer ajustes a la marina y arreglárselas a su modo, modificando algunos aspectos en la aviación naval (embarcada), reabastecimiento en el mar, y operaciones anfibias, entre otros.

Así las cosas, a partir de 1968, se modifican la política de seguridad y defensa de Inglaterra para conformar una alianza con Estados Unidos, una de las dos superpotencias mundiales, en consideración de su realidad estratégica.

Las pretensiones de Inglaterra de ser superpotencia marítima dejaron de existir en 1945, lo que la catalogó como una Potencia Marítima Mediana.

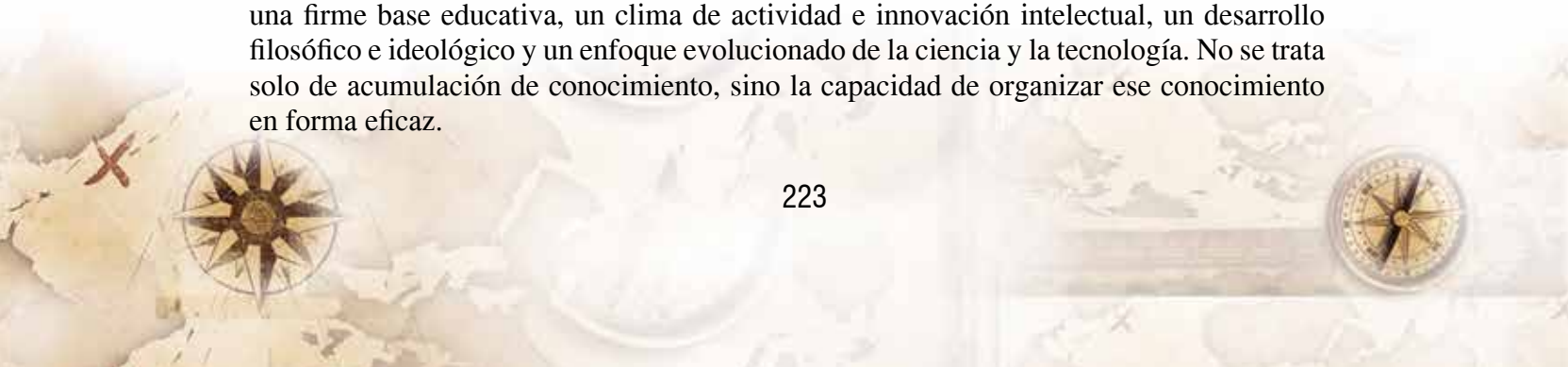
Concepto de Poder

Antes de entrar en materia, el autor se propone concluir si es válido extrapolar la clasificación de los Estados, por ingreso per cápita, su grado de dependencia del comercio exterior o asuntos relativos a las actividades económicas a asuntos de mayor profundidad dentro del esquema del poder, aproximación que adopta para sustentar su propuesta de clasificación de las potencias.

Para ello, adopta como Definición del Poder, la capacidad del Estado de influir sobre los acontecimientos, materializándose a través de:

El **Poder Económico**, por su parte, incluye las mayores manifestaciones de energía de casi todas las naciones, pero no es de ninguna manera, árbitro indiscutido en materias de seguridad.

Otro Poder, el Intelectual, tiene efectos más difusos. Este poder está constituido por una firme base educativa, un clima de actividad e innovación intelectual, un desarrollo filosófico e ideológico y un enfoque evolucionado de la ciencia y la tecnología. No se trata solo de acumulación de conocimiento, sino la capacidad de organizar ese conocimiento en forma eficaz.



Aunque ningún Estado admite una política exterior coercitiva, el Poder Militar se encuentra en mejor estado que nunca respecto a potencia de fuego y asignación de recursos. Las acciones militares poseen capacidad para afectar los acontecimientos en forma radical y amplia. El empleo del Poder Militar tendrá consecuencias muy extendidas y perdurables (Hill, 1990: 9).

Los tres poderes mencionados anteriormente son los medios que posee un Estado para proteger sus vulnerabilidades y promover sus intereses.

Otro factor esencial en la existencia de un Estado es su Identidad la cual requiere de dos requisitos primordiales: integridad territorial e independencia política. La integridad del territorio es particularmente susceptible respecto al elemento militar del poder y los cambios de disposición territorial se producen normalmente por amenaza o empleo de la fuerza.

Actualmente, ningún Estado admite una política exterior coercitiva, las conquistas pasaron de moda; existen guerras pero limitadas que nacen de reclamos recíprocos de licitud y autodefensa.

Clasificación de los Estados en Función de su Poder

- **Superpotencias.** Las caracteriza por las acciones que realiza un Estado para controlar las tres categorías de poderes existentes en una magnitud tal, que su aplicación total resulta predominante contra cualquier otra que no sea superpotencia. Para la época en que el autor hace su publicación la Unión Soviética y Estados Unidos se caracterizaban como superpotencias, siendo China un caso *sui generis*.
- Para establecer el límite entre potencias medianas y pequeñas basta revisar los intereses vitales fundamentales, que son *integridad territorial e independencia política*. El problema crítico reside en la forma en que cada Estado puede protegerlos con sus propios recursos.
- **Potencias Pequeñas.** Pueden exhibir tantas vulnerabilidades como para que resulte imposible su defensa sin la garantía de apoyo de algún ente externo. Materializan el límite inferior de la categoría de las potencias medianas.
- **Potencias Medianas.** Ubicadas en el espacio que hay entre autosuficiencia e insuficiencia. Siempre tratarán de crear y mantener bajo control nacional suficientes medios de poder como para iniciar y sostener acciones coercitivas, cuyo resultado será la preservación de sus intereses vitales, debiendo tenerse presente las siguientes definiciones:
 - **Intereses Vitales.** No se limitan a la integridad territorial y a la independencia política, por el contrario, se deberá evitar que los intereses periféricos, aquellos

que buscan el progreso nacional, absorban los recursos escasos que no revistan importancia.

- **Medios de Poder.** No todos serán militares, los demás deberán estar disponibles, pese al respaldo militar que les resultará imprescindible.
- **Control Nacional.** La potencia mediana deberá tener el control de la situación, con una estructura estatal que le permita dialogar con sus aliados, sin permitirles ejercer el veto.
- **Iniciativa y Resistencia.** La iniciativa en la protección de los intereses vitales deberá permanecer en las potencias medianas sin cederla a nadie.
- **Acción Coercitiva.** Si poder significa la capacidad de influir sobre los acontecimientos, implícitamente, será esencial la aplicación de la acción coercitiva.

La característica distintiva de las aspiraciones estratégicas de una potencia mediana es su autonomía.

➤ Reflexiones derivadas

Estrategia Marítima

El pensamiento Estratégico Marítimo que tiene a Mahan como su principal exponente, evolucionó hasta un punto en el que solo se aplica a una “superpotencia marítima”, excluyendo a las que no lo son (p. 85). Dentro de las que no lo son están las que Hill denomina potencias medianas²⁸, las cuales pueden según él, actuar adaptando sus estrategias a su realidad actual y a las contingencias futuras. Deberán estas potencias medianas tener en cuenta sus intereses, amenazas, y recursos, equilibrarlos y combinarlos para aumentar la seguridad y el bienestar de la nación.

Si una potencia mediana se haya constituida por un Estado que valora su autonomía y tiene capacidad para ejercer su propia defensa, entonces tratará de usar el mar en su beneficio. Hasta dónde podría extenderse esa capacidad, y cuánta sería la autonomía que se pueda preservar, dependerá del empleo que se haga de los recursos para lograr el fin, en otras palabras, dependerá de la estrategia aplicada.

Componentes del Poder Marítimo

El Contralmirante Richard Hill, registra que los componentes del Poder Marítimo son:

- Comercio y acceso.
- Construcción naval.

²⁸ Con base en datos estadísticos de 1982 se definen las potencias medianas como aquellas que tienen un PIB superior a US\$ 23 mil millones y un presupuesto de defensa superior a US\$ 470 millones.

- Explotación de los recursos naturales.
- Poder Militar en el mar.
- Ley del mar.
- La dependencia del mar.
- La Ecuación Poder/Vulnerabilidad.

Según el Contralmirante Inglés John Richard Hill el objetivo del Poder Marítimo es la capacidad de usar del mar, definición bastante general, pero también una de las que mejor abarca su amplio sentido. Esta definición comprende por supuesto, todos los usos; militar, económico e intelectual. El uso económico del mar, está referido acuerdo lo manifestado por Hill, al permitir a los países el transporte de bienes desde tierras lejanas, y a la explotación de recursos vivos y no vivos, como el petróleo y el gas (Hill, 1989: 15).

Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado: en términos económicos, a través del comercio y la explotación de recursos, y en términos militares, a través de la protección de los elementos de la economía y de la proyección y la amenaza contra sus oponentes.

Según Hill, la propiedad de los activos marítimos puede ser creada en el Estado, en manos privadas, en corporaciones nacionales y multinacionales, el hecho que estos bienes se encuentren en tan variadas manos da como resultado que la explotación de estos recursos presente algunas vulnerabilidades. Por ejemplo, una plataforma de exploración petrolera está bajo la jurisdicción del Estado en cuya plataforma continental esta se encuentre, muy a pesar que está abanderada y su título de propiedad se encuentre bajo la jurisdicción de otra nación.

Los derechos de pesca están bajo acuerdos nacionales y locales muy sensibles por las connotaciones que estos requieren en cuanto a intensivas negociaciones internacionales para que estos prosperen adecuadamente. Otro aspecto sobre las vulnerabilidades a las que hace referencia Hill son debidas a la naturaleza del mar; el océano se encuentra abierto y disponible a todo aquel a que se aventure a explotarlo, naciendo de los controles y las libertades propias de esta naturaleza (p. 15).

También genera vulnerabilidades: los elementos de la economía pueden ser más fácilmente amenazados que aquellos establecidos en tierra. Si acaso un Estado decidiera arreglárselas sin la participación del Poder Marítimo, le resultaría extraordinariamente difícil.

No es una coincidencia que las naciones que se consideran como potencias medianas tiendan a desempeñar un papel significativo en el mar. La condición de medianía implica cierto grado de desarrollo y para alcanzarlo se requiere la explotación de una base demográfica autóctona muy grande o la fertilización que se produce por el uso del mar y las relaciones consecuentes. Algunas naciones con visión de futuro introducen deliberadamente un matiz náutico en su vida comunitaria.

El Triunfo en la Guerra

Dentro de todas las interacciones y equilibrios que determinan la dinámica de la estructura marítima, quizás la más fascinante sea la ecuación entre poder y vulnerabilidad. Un mismo equilibrio entre beneficio, riesgo, poder y vulnerabilidad opera en cualquier actividad económica en el mar, o relacionada con el mar. También se aplica a la existencia y empleo de las Fuerzas Navales.

Al margen de la cuestión del costo ocurre que las vulnerabilidades prácticas del Poder Militar desplegado en parte en el mar suelen ser importantes, y las penalidades por ejercer ese poder, aunque más no sea en defensa al derecho de encontrarse en ese lugar, pueden resultar graves.

Estrategia Naval

Para establecer conceptualmente la Estrategia Naval según Hill, es necesario apropiarse de los conceptos estratégicos definidos en sus libros, siendo estos los siguientes: Disuasión, Dominio y Control del Mar, Uso del Mar, Negación del Uso del Mar, Niveles de Conflicto, y Alcance de las Operaciones.

- **Disuasión**

El concepto de disuasión es tan antiguo como la misma estrategia y significa prepararse para la guerra para convencer al potencial oponente que no le convendrá recurrir a la acción militar. El advenimiento de la bomba atómica hizo más factible la aplicación general del concepto pero concedieron al bombardeo nuclear una función disuasiva más allá de lo razonable. Es evidente que si bien la disuasión involucra a todos los medios militares, la disuasión total es para las potencias medianas expresión de deseo más que realidad.

- **El Dominio o el Control del Mar**

El Dominio del Mar nunca es absoluto y general, sino relativo y parcial. Es enorme el tamaño del mar y la extensión de las costas, comparados con el tamaño de buques o flotas, las diferentes condiciones de confrontación entre las Armadas existentes, y debido a que el progreso amplía y diversifica las posibilidades del adversario, hacen que el objetivo sea limitado. Es más razonable esforzarse por un objetivo más limitado como es el Control del Mar, definido como la permanencia en áreas limitadas durante tiempos limitados (Hill, 1990: 87).

Esta teoría establece que lo que se necesita es maniobrar con libertad de acción y permanencia en áreas limitadas durante tiempos limitados. Las áreas limitadas pueden ser móviles pues el control únicamente debe ser al área que rodea el grupo de batalla, Fuerza Anfibia o convoy donde se estima que exista una amenaza representada por la flota o Fuerza adversaria (Medina, 2006: 92).

Esta teoría es norteamericana y establece que lo que se necesita es maniobrar con libertad de acción y permanencia en áreas limitadas durante tiempos limitados. Como las áreas limitadas pueden ser móviles pues el control debe ser al área que rodea el grupo de batalla, Fuerza anfibia o convoy donde se estima que exista amenaza.

Las áreas pueden estar geográficamente fijas como las áreas costeras; las potencias medianas o pequeñas intentarán controlar sus aguas costeras, al menos en cuanto a su superficie y el espacio aéreo, mediante el empleo de recursos limitados teniendo la ventaja de la proximidad. Es preferible convivir con la idea fluida y flexible del control del mar como fundamento operativo y disuasivo del tema central del Poder Marítimo: la capacidad de usar el mar; que en condiciones normales significa prosperidad y facilita el comercio internacional. En épocas de conflicto los ideales se hacen austeros, el éxito otorga mayores recompensas y el fracaso penas muy duras.

Desde el Peloponeso, al Golfo Pérsico, pasando por las Malvinas, la capacidad de uso del mar ha sido característica común, más no universal, de las campañas victoriosas. Confiere movilidad e iniciativa, permite elegir posiciones favorables y complicar las cosas al oponente; sirve para abastecer a entidades (nacionales, guarniciones, Fuerzas expedicionarias) que no se auto sustenten; es vínculo importante para mantener la integridad territorial de los participantes más vulnerables.

El control o bloqueo del tránsito marítimo solo tiene su centro de apoyo en los buques; para las potencias medianas entre mayor parte del proceso tenga lugar en la superficie, más económico resultará. El abastecimiento de naciones, estaciones y Fuerzas no autosuficientes en época de conflicto deberá forzosamente hacerse con medios de superficie, excepto en los pocos casos que se arreglen con suministros lanzados desde el aire o desembarcados de submarinos, con las limitaciones inherentes a ambos medios. El uso del mar es fundamentalmente el uso de su superficie y es vulnerable a la negación del mar.

- **El Uso del Mar**

La capacidad de usar el mar en condiciones normales significa bienestar y proporciona el comercio internacional (p. 93).

La capacidad de uso del mar ha sido característica común, más no universal, de las campañas victoriosas. Confiere movilidad e iniciativa, permite elegir posiciones favorables y complicar las cosas al oponente, sirve para abastecer a entidades que no se auto sustenten y es un vínculo importante para mantener la integridad territorial (p. 88).

El uso económico del mar consiste en el tránsito comercial sobre su superficie, y la explotación de recursos en la profundidad y el subsuelo. Toda la explotación de recursos en la profundidad se obtiene desde la superficie o sea que la explotación

económica de los recursos marinos se efectúa desde la misma superficie. El comercio internacional y de cabotaje son los más viejos usos del mar.

En el uso del mar con propósitos militares en su acepción más amplia, nuevamente la superficie asume importancia primordial. Las grandes Unidades Terrestres, listas para el combate y apoyo logístico, únicamente pueden transportarse sobre la superficie del mar. El avión puede llevar mucha gente pero no carga pesada y los submarinos solo pueden acomodar a grupos pequeños de gente.

El control o bloqueo del tránsito marítimo solo tiene su centro de apoyo en los buques; para las potencias medianas entre mayor parte del proceso tenga lugar en la superficie, más económico resultará. El abastecimiento de naciones, estaciones y Fuerzas no autosuficientes en época de conflicto deberá forzosamente hacerse con medios de superficie, excepto en los pocos casos que se arreglen con suministros lanzados desde el aire o desembarcados de submarinos, con las limitaciones inherentes a ambos medios.

El uso del mar es fundamentalmente el uso de su superficie y es vulnerable a la negación del mar.

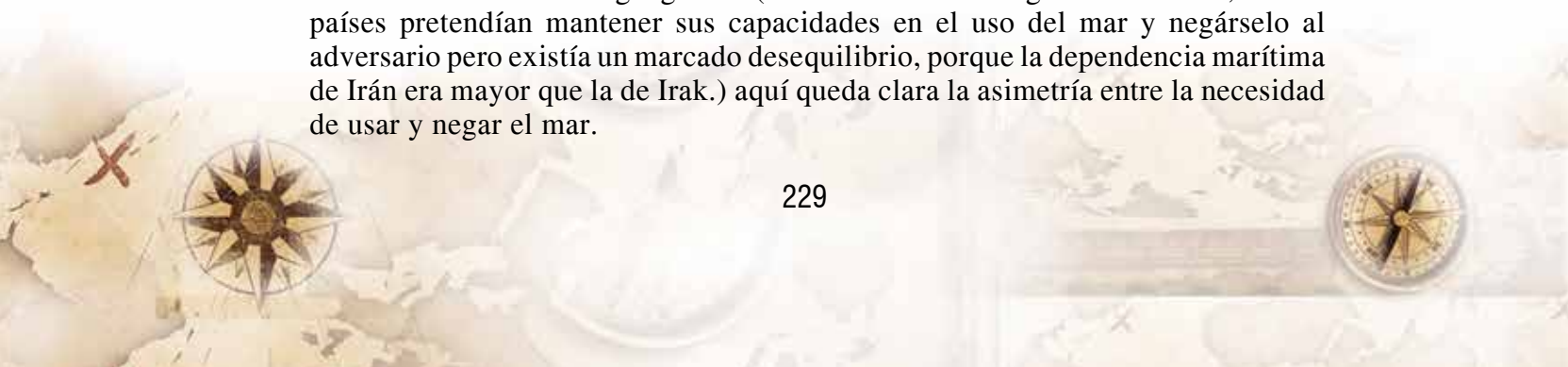
- **La Negación del Uso del Mar**

En un conflicto marítimo ambos bandos están interesados en mantener sus capacidades de usar el mar y negárselo al adversario, pero puede existir un marcado desequilibrio porque la dependencia marítima de uno es mucho mayor que la del otro. Es clara entonces la asimetría entre usar y negar el mar. Entonces la negación del uso del mar sería una política a seguir por alguno de los actores en cierta etapa de la disputa, sin vinculación directa con su propia necesidad de usar o controlar el mar.

En general, el concepto de utilizar la negación del mar como medio para librarlo de enemigos y poder así usarlo sin restricciones, no ha servido mucho frente a oponentes decididos e ingeniosos.

El fracaso de las operaciones antisubmarinas ofensivas en ambas guerras mundiales, es un ejemplo muy convincente. Por consiguiente, la negación del mar tiende a constituirse en política de la potencia que menos depende del mar, y que se siente inferior en Poder Naval (p. 90).

La negación del mar al adversario es considerada como la inversa del control del mar para el uso propio. El uso del mar afectará en formas bastante diferentes a los respectivos combatientes, en cualquier conflicto o confrontación dentro de un marco de la realidad geográfica (En el contexto de la guerra Irán-Irak, ambos países pretendían mantener sus capacidades en el uso del mar y negárselo al adversario pero existía un marcado desequilibrio, porque la dependencia marítima de Irán era mayor que la de Irak.) aquí queda clara la asimetría entre la necesidad de usar y negar el mar.



La negación del uso del mar sería una política a seguir por alguno de los actores en cierta etapa de la disputa, sin vinculación directa con su propia necesidad de usar o controlar el mar. La negación del mar como medio para librarlo de enemigos, y así usarlo sin restricciones, no ha servido mucho frente a oponentes decididos e ingeniosos. La negación del mar tiende a constituirse en política de la potencia que menos depende del mar, y que se siente inferior en Poder Naval.

En determinado momento puede que carezca de sentido la idea de superioridad o inferioridad del Poder Naval y que se incremente la importancia de negar el mar particularmente en conflictos limitados o latentes debido a que los buques hoy en día con el avance de la ciencia y tecnología avión, submarino, misiles auto guiados y aerodinámicos, están sujetos a ataques desde ambos lados de la separación entre mar y cielo.

Lo anterior es positivo porque significa que una potencia mediana puede en determinado momento negarle el uso a una potencia intrínsecamente más fuerte y es negativo porque una potencia pequeña o muy pequeña pueden guiarse por las mismas consideraciones y embarcarse en políticas destinadas a negar el mar al uso de uno mismo. (Ejemplo de David y Goliat).

Las operaciones de negación del mar pueden ser muy peligrosas para quien se equivoque en su aplicación (es el caso de Argentina en las Malvinas, que estaban basadas en su capacidad de impedir el uso del mar a la Fuerza de tarea británica a tal punto de hacerla desistir de su misión y pagaron muy caro su error de apreciación).

- **Niveles de Conflicto**

Se consideran cuatro niveles de conflicto a saber: *Condiciones Normales, Operaciones de Baja Intensidad, Operaciones de Gran Intensidad o de Alto Nivel de Intensidad y Guerra Generalizada.*

- **Condiciones normales**

Si bien es cierto vivimos un permanente estado de tensión, los cambios en la situación internacional ocurren en forma controlada, ayudados por procesos de negociación. El mantenimiento de ese estado de equilibrio demanda un empleo muy cuidadoso del poder y la consigna es *mantener un permanente alistamiento*. La disuasión, fundamento filosófico del equilibrio, requiere que las Fuerzas demuestren capacidad para ejercer una acción efectiva y creíble contra cualquier amenaza militar dirigida a sus intereses vitales. Si tal acción se demorara durante un lapso considerable por insuficiente preparación, entonces perdería mucho de su efecto disuasivo (Hill, 1990: 92). La falta de preparación de las Fuerzas francesas y británicas en 1939 y en 1956, fue un factor crítico para que Hitler y Nasser, respectivamente, actuaran de la forma en que lo hicieron.

Por otro lado, la efectividad es el resultado de un correcto planeamiento, la eficiencia del material, el adecuado adiestramiento y la organización. En relación a la *eficiencia del material*, se puede decir que la enorme cantidad de medios técnicos disponibles para resolver cualquier problema táctico, implica una particular preocupación para elegir la mejor solución. Debe recordarse, en todo caso, que el material debe ser compatible con la capacidad del usuario, no solo en cuanto a costo sino que también en cuanto a mantenimiento. Otro factor que debe tenerse en cuenta al momento de adquirir nuevos equipos, es el grado de dependencia del extranjero.

El *adiestramiento* es otro factor muy importante, porque para conocer cómo se obtiene el mejor resultado de radares, sonares, equipos de interceptación y comunicaciones, sus limitaciones y degradaciones, resulta indispensable el prolongado y riguroso adiestramiento en tierra, en mar o en el aire. El adiestramiento permite familiarizarse además con las condiciones reales – o lo más parecido a ellas – con que se va a operar. De nada sirven las Fuerzas de Infantería de Marina que llegan mareadas al punto de desembarco.

La mayoría de los hombres rinden al máximo en una estructura orgánica que sea sencilla y sin ambigüedades y dotada de razonables medios de comunicación. La *organización* es un factor fundamental del éxito militar. Cuando excepcionalmente el potencial adversario puede observarla, como por ejemplo en la operación israelita de Entebbe, se suma credibilidad a la disuasión. Otras veces el resultado es el contrario.

La *inteligencia* puede actuar en la forma más directa posible para lograr la disuasión. La inteligencia no es un proceso barato y si se requiere a corto plazo su costo aumenta aún más. El mayor volumen de la inteligencia obtenida no se usa para obtener indicaciones de un peligro inmediato, sino para diseñar la imagen de los oponentes potenciales. La *vigilancia* es una forma de obtener inteligencia. En el ámbito marítimo, significa la observación sistemática de actividades con el objeto de reunir indicaciones de conflicto o crisis inminentes, o para aumentar el archivo de datos de inteligencia. Hay países que dedican un esfuerzo considerable a vigilar las actividades navales en los estrechos vecinos, como por ejemplo, Inglaterra y Francia en el Canal de la Mancha, ya que aunque la legislación internacional no obligue a notificar el paso, tampoco prohíbe la vigilancia que en ellos se hace.

Donde más claramente aparece la preeminencia de la sinceridad sobre el encubrimiento es en la función que se denomina *presencia naval*. Por ejemplo, en 1979 el *HMS Fife*, concurrió a prestar su ayuda a Dominica después del paso de un huracán. A nivel político la presencia sirve también como expresión de interés. Esta presencia puede tener el carácter de permanente o intermitente. La primera, evidencia un claro estado de alerta pero presenta una debilidad que invita a una acción preventiva. La segunda, la intermitente, muestra abiertamente la bandera, exhibe Fuerzas listas para operar, etc., pero este efecto dura solo mientras los buques están allí. La actividad diplomática representada por las visitas a puerto es también una forma de presencia.

Su propósito puede ser preconizar la buena voluntad, informar, obtener información, mostrar cierta forma de vida o ideología, causar impresión, disuadir mediante una demostración de fuerza, apoyar o facilitar negociaciones, sostener las actividades del poder económico, etc.

La preservación del buen orden en el mar territorial y hasta cierto punto en zonas alejadas es tanto responsabilidad como derecho. Contribuye a crear las condiciones para que se dé un uso pacífico al mar, con equidad y seguridad. Cualquier Estado que desee fundamentar ordenadamente la acción de su *policía marítima* tiene que desarrollar un marco de legislación nacional dentro del cual esta pueda desenvolverse, cuyo alcance no debe sobrepasar lo permitido por el Derecho Internacional.

El primer y más urgente requerimiento para la correcta conducción de los asuntos marítimos por parte de un Estado costero es la obtención de información adecuada, tomando conocimiento de los itinerarios más importantes con el fin de hacer las previsiones necesarias y reaccionar oportunamente ante las emergencias que se produzcan.

La atribución de un Estado costero para impartir órdenes e instrucciones a los usuarios de su mar jurisdiccional, es un tema que ha suscitado acalorados debates, variando entre un sistema de libertad absoluta y otro controlado tan riguroso como el control del tránsito aéreo. Existe eso sí el consenso de que la libertad absoluta suele ser más riesgosa que la navegación sometida a ciertas reglas, pero por otro lado un control excesivamente rígido dirigido desde tierra, en un lugar en el que no se alcanzan a percibir por ejemplo los efectos de las condiciones climáticas, es la mejor garantía para producir desastres.

Los Estados costeros pueden inspeccionar las naves de bandera extranjera en cuatro circunstancias diferentes: verificar el cumplimiento de las normas establecidas, si existe evidencia de que se están violando dichas normas, si se aprecia que la condición o la conducta del buque afecta el orden y la seguridad, y si la nave ha creado una contaminación significativa. Los dos primeros casos se efectuarán normalmente en las aguas territoriales, los problemas de orden o seguridad se verificarán en el mar territorial o en aguas interiores y el problema de contaminación se ejecutará en altamar, dentro de la ZEE. Respecto al problema de contaminación, existe el concepto de la *jurisdicción del Estado portuario*, en virtud del cual un buque sospechoso de haber causado daño al ambiente marino puede ser investigado por la autoridad del próximo puerto de recalada.

- **Operaciones de Baja Intensidad**

Este término apareció por primera vez a fines de la década del 60 y en él se incluyó a las operaciones terrestres en misiones contra la insurgencia o el terrorismo y el mantenimiento del orden dentro del propio país. El concepto es transferible al

escenario marítimo, a condición de que los protagonistas de los bandos en pugna sean en general miembros de las Fuerzas Militares de Estados soberanos, actuando bajo el control de sus respectivos gobiernos. Las operaciones de baja intensidad nunca alcanzan a merecer la denominación de guerras ya que poseen limitaciones inherentes en cuanto a objetivos, campo de acción y área del conflicto y están sujetas a la ley internacional en lo atinente a la autodefensa.

La principal característica de los conflictos de baja intensidad en el mar es que tienden a quedar confinados dentro de límites relativamente estrechos y es normal que eviten interferencias con otros organismos o intereses del mismo Estado. Otra característica es que si hay alguna violencia, esta será esporádica y restringida, lo cual en parte surge de la limitación de objetivos.

Estas operaciones requieren que se tenga más en cuenta la legislación internacional sobre conflictos armados y el empleo de la fuerza, en particular en lo referente a la autodefensa. La autodefensa está consagrada en la Carta de las Naciones Unidas. Los dos grandes principios que la gobiernan son la necesidad y la proporcionalidad, de manera que los actos que se realicen quedan limitados estrictamente a aquello imprescindible para lograr que cese el ataque o la agresión.

Los límites del área que abarcan las operaciones de baja intensidad quedan bien definidos de acuerdo al objetivo. Por ejemplo, si la disputa concierne a la exclusión en una zona de pesca, los objetivos de ambos bandos se centrarán en el reconocimiento de sus respectivos derechos dentro de esa área geográfica y sería difícil que ocurrieran incidentes fuera de ella, salvo que alguna de las partes trate de extender el conflicto deliberadamente.

Por ejemplo, tenemos el caso de las guerras del “bacalao” entre Inglaterra e Islandia. El deseo por proteger los bancos de pesca y los puestos de trabajo llevó a Islandia a extender sus aguas territoriales desde las 4 hasta las 12 millas náuticas en 1964 y 50 millas náuticas en 1972.

El Gobierno británico respondió con el envío de barcos de guerra para proteger sus barcos de arrastre en las aguas en conflicto; el resultado fueron las dos primeras guerras del “bacalao” que duraron hasta 1973 cuando ambas partes llegaron a un acuerdo temporal sobre los límites pesqueros.

Un mes antes de que expirara, en octubre de 1975, Islandia extendió el límite hasta las 200 millas náuticas. El fracaso para alcanzar un nuevo acuerdo dio origen en noviembre de 1975 a la tercera y más seria guerra del “bacalao”. En 1976, Islandia rompió temporalmente relaciones diplomáticas con Gran Bretaña pero al final los británicos aceptaron el nuevo límite y la retirada de sus barcos de arrastre en diciembre de 1976 tras largas negociaciones.

Los derechos pesqueros y los derechos de paso pueden generar conflictos de baja intensidad.

Las *demonstraciones de derechos* se satisfacen a menudo mediante el simple hecho de *estar allí* y si además se puede hacer algo, mejor aún. Lo que generalmente las demostraciones de derechos intentan reflejar, es el derecho de Unidades pacíficas, casi siempre civiles, a desarrollar tranquilamente sus actividades. El protagonista suele ser un barco pesquero o mercante que sigue pescando o circulando hasta que aparece un oponente que trata de detenerlo.

Las Fuerzas que participan en este tipo de operaciones necesitan reunir ciertos requisitos, como por ejemplo estar preparadas para responder a cambios en la situación, poseer buenos sistemas de comunicaciones, ser bien visibles a manera de señalar a sus oponentes el compromiso del poder del Estado en el asunto, poseer diversos sistemas de armas, poseer buenos sistemas de autodefensa y contar con una adecuada autonomía y aptitud marinera.

Aparte de la demostración de derechos existe también lo que se conoce con el nombre de *demonstración de firmeza*, en la cual las reglas de enfrentamiento cobran particular importancia. Estas demostraciones no están en su mayor parte amarradas a un lugar y las fuerzas que se emplean pueden determinarse con mayor flexibilidad, como por ejemplo, la demostración de firmeza que hizo Inglaterra a Argentina en 1977, disuadiéndola de atacar las Malvinas, se realizó con una pequeña fuerza de destructores y un submarino nuclear.

Las *operaciones antiterrorismo* corresponden a operaciones de baja intensidad relacionadas con la negación del mar, ya que los terroristas recurren al uso del mar como ruta de abastecimiento de armas. Estas operaciones precisan de una alta cobertura. Pero ocasionalmente los terroristas también pueden actuar desde el mar, como por ejemplo un ataque del IRA a un buque carguero frente a Irlanda del Norte, que tuvo poco significado económico, pero sí una gran propaganda.

Otras operaciones de baja intensidad son las *evacuaciones de compatriotas*, orientadas a extraer connacionales de naciones en conflicto o que se encuentren en peligro, *el control de la inmigración ilegal*, operaciones de orden policial contra inmigraciones y tráfico ilegal humano, *el control de la piratería*, para garantizar seguridad en los puertos y en el tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales de las potencias medianas, *la protección de instalaciones en la plataforma continental*, a través de los medios navales y *desembarcos anfibios por invitación*, cuando un gobierno se siente amenazado y pide ayuda.

Toda operación de baja intensidad, ya tenga el propósito de facilitar o negar el uso del mar, estará sujeta a Reglas de Enfrentamiento (Rules of Engagement - ROE) impuestas a sus propias Fuerzas por los respectivos gobiernos. Se formulan para

satisfacer requisitos de la legislación internacional, para asegurarse que la imagen pública del Estado no resulte deteriorada y para tratar de mantener el conflicto dentro de lo manejable, a manera de poder acceder a una solución negociable. Las ROE se incluyen dentro de dos grandes categorías: las que controlan las iniciativas que pueden ser asumidas por las unidades y las que controlan las reacciones que les son permitidas.

- **Operaciones de Alto Nivel de Intensidad**

Las operaciones de alto nivel de intensidad en el mar, se definen como hostilidades activas y organizadas, que involucran en ambos bandos a Unidades de Flote y el empleo de otras armas mayores. No es un enfrentamiento irrestricto, ya que todavía existen limitaciones en cuanto a objetivos, campo de acción y área. El conflicto de las Malvinas es un ejemplo de operación de alto nivel de intensidad (p. 93).

Las limitaciones en los objetivos afectan directamente el campo de acción de las operaciones de alto nivel. Toda restricción resulta irritante para las Fuerzas involucradas, en particular para aquellas que basan su efectividad en la rapidez o el sigilo, porque carecen de tiempo y libertad para efectuar las acciones correspondientes. La limitación del campo potencial de un conflicto de alto nivel también ocurre cuando los aliados no intervienen, o lo hacen en forma parcial.

El campo de las operaciones de alto nivel de Intensidad queda aún más limitado por las Reglas de Enfrentamiento (ROE), las cuales no serán tan rígidas como en operaciones de baja intensidad, ni tendrán tanta importancia en el condicionamiento de las concepciones de los comandantes. Al principio tendrán mayor importancia las restricciones motivadas por la conducta del oponente, pero en el transcurso del conflicto cobrarán mayor valor las reglas condicionantes de iniciativas que podrían extender o escalar el conflicto.

La delimitación del área donde se desarrolla el conflicto indica el deseo de mantenerlo limitado y advierte a los neutrales que se aparten del campo de batalla. Otras ventajas se obtienen de la delimitación del área, como por ejemplo, el establecimiento de una *zona de exclusión* por parte de los ingleses en la guerra de Las Malvinas, fue una forma de robustecer la legitimidad de su reclamo sobre la soberanía de las islas. Sin embargo, este mismo ejemplo sirve para mostrar el cuidado que debe tenerse en el establecimiento de estos límites, porque el *Crucero Belgrano* fue hundido fuera de la zona de exclusión, lo que desde el punto de vista de la opinión pública internacional, significó una violación de las reglas impuestas por los propios ingleses.

Una de las operaciones de alto nivel de intensidad es el *tránsito marítimo con oposición*. Pero desde el término de la Segunda Guerra Mundial la oposición a este tipo de operaciones no se ha efectuado por lo menos de forma sistemática. Y no es porque esta actividad fuera insignificante, porque de hecho la mitad de los conflictos

terminaron mediante invasiones desde el mar. Las causas de esto son variadas; por ejemplo, en el caso del conflicto de Suez, las Fuerzas egipcias estaban poco adiestradas y en el caso de las Malvinas, el temprano control del mar obtenido por los británicos y el pésimo clima impidió que se realizara ninguna oposición a este tipo de operaciones. Lo anterior no significa necesariamente que el éxito del tránsito marítimo esté asegurado para futuros conflictos y persiste la necesidad de organizarlo y protegerlo en caso de que se materialice.

Otra operación de alto nivel de intensidades es el *desembarco anfibio*, el cual se ha realizado en varios de los conflictos posteriores a la Segunda Guerra Mundial de manera normalmente exitosa, con la participación de potencias medianas. Las tácticas empleadas, así como las embarcaciones usadas, han mejorado aprovechando la experiencia de otras épocas cuando los fracasos eran bastante numerosos.

El *bombardeo costero* es una de las operaciones más típicas de la *diplomacia de cañoneras*, pero a su vez la más reprobable para el común de la gente. Esto hace que su aplicación sea cuidadosamente estudiada y su aplicación sea discriminada dentro del contexto del asalto anfibio. En el caso de las Malvinas pudo emplearse con bastante intensidad porque los blancos militares estaban bastante bien definidos y la densidad de la población civil era escasa.

La *negación del paso* se ha utilizado con frecuencia en conflictos de los últimos cuarenta años, pero nunca ha originado operaciones sistemáticas de alto nivel, aunque continúa siendo objeto de planificación por parte de las potencias medianas, incluso presentando los inconvenientes de fomentar la escalada, comprometer el apoyo de la opinión pública, provocar represalias y requerir un esfuerzo sostenido.

La *negación de áreas marítimas* es un recurso bastante usado, como ya se señaló en el caso de la zona de exclusión establecida por los ingleses en la guerra de las Malvinas. También se empleó este recurso en la guerra indo- pakistaní de 1979 y en la del Yom Kippur de 1973. La amenaza egipcia de cerrar el Golfo de Aqaba a la libre navegación desde y hacia a puertos israelitas precipitó la guerra de los Seis Días en 1967.

Los fundamentos para dar la *batalla* pueden ser la necesidad de ejercer el uso del mar y la negación del mismo al adversario, pero también puede corresponder a consecuencias de operaciones periféricas, como hostigamientos o bloqueos. Los comandantes deben tener objetivos simples y claros, de naturaleza predominantemente militar, como por ejemplo, “asegurar el arribo de un convoy”. Los resultados más comunes son los indefinidos.

- Guerra Generalizada

Esta es una lucha Armada entre superpotencias y sus aliados. Hay consenso universal de que envuelve gran riesgo de una eventual escalada, hasta llegarse al uso global de armas nucleares.

Teóricamente, todas las operaciones navales en la guerra generalizada tendrán características tan variadas como puede concebirse; pero en términos generales, se supone que seguirán los lineamientos de las operaciones de alto nivel, con predominio absoluto de objetivos militares y poca limitación de área y campo de acción.

- **Alcance de las Operaciones**

En una definición amplia, el *alcance* es la distancia desde las bases a la que puedan realizarse operaciones. En términos conceptuales, las consideraciones sobre el alcance entran en cuatro categorías: interés, tipo de operación, nivel de operación y sostenimiento (Hill, 1990: 94).

Si una potencia mediana carece de intereses vitales que se extiendan más allá de su ZEE, entonces puede estimar que su alcance no necesita ir más allá que hasta ese límite. Pero ese caso es raro, porque está claro que no son únicamente el comercio y el acceso lo que preocupa a las potencias medianas cuando se trata del alcance.

Al momento de considerar el tipo de operaciones en que se tiene previsto participar, no se debe olvidar aquellas tareas rutinarias, pero no por ello menos importantes, como el control de la ZEE que puede tener un tamaño considerable. Otras consideraciones tomadas en tiempo de paz pueden tener fatales consecuencias en la guerra, como por ejemplo, la falta de alarma temprana en la Fuerza de tarea británica en las Malvinas, lo que costó numerosas pérdidas humanas y materiales.

Al planificar el nivel de operación no se puede considerar con certeza que un eventual conflicto se mantendrá dentro de ciertos límites ya que siempre habrá potencias poseedoras de suficientes Fuerzas Navales para escalar al más alto nivel.

El sostenimiento comprende factores humanos y materiales. En el aspecto humano, el nivel de adiestramiento de las tripulaciones y su adaptación a navegaciones prolongadas, así como la capacidad de sus familias de resistir este alejamiento, constituyen aspectos críticos. El sostenimiento del material implica una combinación de diversas cualidades en los mismos buques de guerra y auxiliares.

Poder Naval

El Poder Naval se materializa, según Hill, en la protección de los elementos económicos del Poder Marítimo, que resultan vulnerables a la presión coercitiva. El Poder Naval/ Poder Marítimo militar es un factor de suma efectividad dentro de las estructuras del poder mundial (1990: 39)

Elementos del Poder Naval

La Fuerza Naval y las posiciones favorables dadas por la movilidad e iniciativa. Esta Fuerza Naval (avión, submarino, misiles autos guiados y aerodinámicos), con el avance

de la ciencia y tecnología, buscará la negación del uso del mar a través de conflictos limitados. Estas posiciones según el autor pueden ser fijas (islas) o móviles (FNO en el mar).

Objetivo Principal

El eje central de las operaciones navales, es el Objetivo del conflicto y la limitación de medios para lograrlo. Para las flotas medianas, de todas las herramientas conceptuales disponibles para planear los aspectos marítimos de su estrategia, la más importante son los niveles del conflicto, ya que contribuye a establecer los límites de sus propias necesidades con mayor claridad, e igualmente en sentido inverso, lo que puede hacer por sí misma la potencia mediana con los recursos de que dispone.

El objetivo principal de acuerdo con la teoría de Hill, es el buscar preservar las identidades de las potencias medianas, creando y manteniendo las condiciones a través de la formulación de una estrategia marítima que permitan el desarrollo de sus intereses vitales. En la búsqueda de la autosuficiencia y su capacidad de autodefensa (p. 94).

Operaciones Navales

Las operaciones navales se desarrollarán en función del estado de paz o conflicto según su intensidad. Sin embargo, si el conflicto escala, se hará necesario el uso de una porción de la flota o toda esta, y para ello se emplearán los conceptos disponibles en la teoría que Hill enuncia para mantener hasta donde se permita el uso limitado de la fuerza.

● Amenazas en el espacio oceánico para una Potencia Mediana

En tiempos de paz, las amenazas militares permanecen latentes, aunque sean poderosas, mientras que los elementos económicos e intelectuales tienden a desarrollar intensa actividad.

La esencia de la amenaza es su capacidad y voluntad de ejercer coerción. La amenaza asume cualquiera de las formas del poder, aunque es poco probable que la amenaza se limite solo al campo militar y la coordinación de todos los elementos del poder contra un oponente se torna crítica en la guerra.

La amenaza no siempre es directa. Por ejemplo, cuando la UR.SS. ocupó Afganistán lo hizo porque su inestabilidad lo hacía remotamente vulnerable a la toma del poder por un régimen pro-occidental, situación que era intolerable para los soviéticos.

En el caso de las potencias medianas su preocupación por las amenazas es bastante justificable, porque el rango de sus intereses vulnerables es mayor que en el caso de las superpotencias y de las potencias menores. Unas están blindadas dentro de sus grandes estructuras militares económicas y políticas y las otras tienen tan poco que no atraen muchos agresores.

El tamaño y potencial de las potencias medianas hacen que sean codiciados por las superpotencias para incorporarlas a sus sistemas económicos, como proveedoras de servicios valiosos para su estrategia, o partidarias de su política. Lo más seguro es que las superpotencias se inmiscuirán en sus asuntos, afectando especialmente su independencia política y sus intereses vitales.

Otras amenazas para las potencias medianas las constituyen las potencias lejanas y sus vecinos. En el primer caso, hace referencia a aquellas potencias que fueron imperios o tienen un pasado imperial, las cuales dejaron residuos territoriales de su pasado por todo el mundo, donde aún hoy día mantienen intereses. En el segundo caso, hace especial énfasis en la situación actual de varios Estados, entre ellos, varios en Suramérica. Los vecinos resultan ser más problema para las potencias medianas jóvenes que para las más viejas, y para las continentales que para las insulares.

Es importante distinguir entre dos objetivos diferentes que pueden ser amenazados: los bienes que se hallan en el ambiente marino (flota mercante y flota pesquera, plataformas de explotación de recursos, Fuerzas Marítimas y Anfibias, etc.) y los propios intereses desde ambientes ajenos tanto en áreas metropolitanas como de ultramar, pero que puedan amenazarse desde el mar.

Una Potencia Mediana, debe entonces considerar una amplia gama de amenazas entre las que se destacan:

- Existen **Amenazas Administrativas** que están bastante relacionadas con la normatividad internacional y el modo en que cada Estado la interpreta. Esto hace que nunca se descarte la intervención militar, como disuasión o como réplica.
- Otra es el **Hostigamiento**, el cual, para describir las rutinas de Fuerzas costeras de Estados poco amistosos, es muy fuerte, pero para asimilarlo con acciones de bloqueo o interdicción es muy débil.
- **La Piratería** es otra forma de amenazar los intereses de una potencia mediana, responsabilidad del Estado costero cuando se encuentra en su mar territorial (robo a mano armada) o de cualquier organización o persona en la ZEE. No es posible que la piratería se convierta en un problema vital, pero se puede afirmar que su magnitud se ha incrementado notablemente últimamente, como ocurre en el denominado Cuerno de África, mediante la acción de piratas provenientes de Somalia, impactando sobre el transporte de hidrocarburos.
- **Sabotaje y Secuestro** no hacen parte de la piratería, ni el robo a mano armada y para que afecte a una potencia mediana, se puede conducir en plataforma de explotación mar afuera o sobre la plataforma continental.

- Las **Acciones realizadas en apoyo a reclamos administrativos**, en otras palabras, la detención, sanción o condenas judiciales por supuestas transgresiones de naves pesqueras o mercantes y el ataque contra buques de guerra.
- **La amenaza generalizada contra los bienes marítimos**, que ocurriría en caso de que una potencia mediana se involucre en una guerra donde una superpotencia es parte de su adversario. En este caso, los elementos del Poder Marítimo se deben exigir al máximo: se esperarán todo tipo de ataques, de aviones, buques, submarinos, etc., con torpedos, misiles, minas, cañones y bombas tanto convencionales como nucleares. De los demás oponentes se recibirán amenazas pero en un orden muy inferior al de las superpotencias.
- **Terrorismo**, aunque es muy poco usado por las exigencias del mar, sin embargo lo han utilizado para transporte de armamento, desde sus fuentes de abastecimiento hasta las bases de avanzada. De todos modos, las potencias medianas pueden enfrentarse al terrorismo materializado en infiltración de personas y abastecimientos desde el mar.
- Otra amenaza importante está constituida por **Operaciones Anfibia en Pequeña Escala** las cuales dependen mucho de acciones individuales y de circunstancias particulares y en las que la suerte suele jugar un papel importante. Los objetivos típicos de tales incursiones serán los centros de mando y control y puntos logísticos claves del territorio metropolitano.
- La última amenaza desde el mar es **la Amenaza Extrema**, representada por la destrucción total o parcial de su estructura, por medio del bombardeo convencional o nuclear.

- **Mecanismos para neutralizar las amenazas**

Para defenderse de todas las amenazas posibles y dados los costos que ello involucra, las Potencias Medianas pueden llegar al extremo de incrementar otros elementos de poder para minimizar las amenazas, pensamiento que se concentra en el aforismo de que “el comercio se protege a sí mismo”. En última instancia, su sentido sería que si una nación resulta sumamente beneficiosa para el resto del mundo, su declinación atentaría contra el interés general. Muchos países recurren en consecuencia a las alianzas. Por ejemplo, Israel no se encuentra amparado por ningún tratado, sino por la garantía tripartita de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia de 1950, cuando fueron trazadas las líneas del armisticio al término de su guerra de independencia. A partir de ahí, Israel ha recurrido reiteradamente a Estados Unidos, su garante para asegurar su propia existencia y para obtener libertad de acción.

A menudo se califica a una amenaza como latente o potencial y se afirma que a la capacidad se debe sumar la intención para que exista peligro. Es responsabilidad de los gobiernos precaverse contra las contingencias más

probables, pero además establecer un mecanismo de poder capaz de responder oportunamente a las amenazas que sus organismos de inteligencia y relaciones exteriores han caracterizado como latentes o que ni siquiera han percibido, en caso de que se vean materializadas.

El establecimiento de este mecanismo es fácil de enunciar pero difícil de ejecutar. El problema que encara una potencia mediana consiste en sobrellevar la vulnerabilidad de sus intereses ante las diversas amenazas que lo acechan, con sus recursos escasos; todos los otros problemas se derivan del intento de solucionar este dilema fundamental.

Formas de evadir las amenazas son a través de dar uso político al poder económico, a través de la dependencia económica que se genera, especialmente de tecnología armamentista. Otra forma es a través del comercio y el intercambio.

Al encarar la amenaza de una superpotencia se debe pedir la rendición si la amenaza se concreta, pero por definición, el hecho de someterse obligará a aceptar humillaciones. Tampoco es posible cifrar esperanzas en las Naciones Unidas, si bien las superpotencias hacen parte del Consejo de Seguridad.

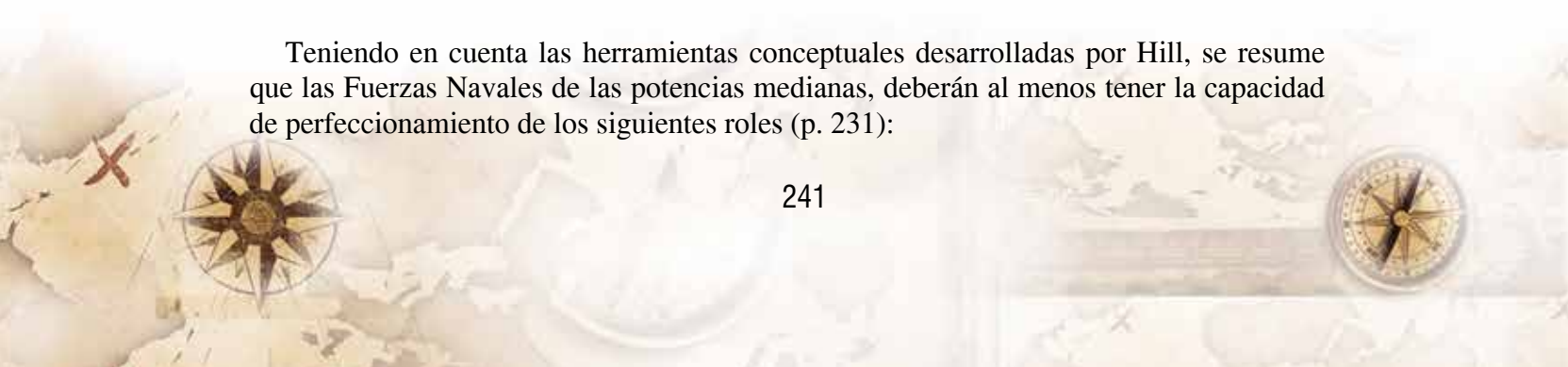
Las alianzas son la forma obvia en que una potencia mediana se protege de una amenaza de una superpotencia, como ejemplo está la OTAN, (conformada por 28 Estados en abril de 2009, sexta expansión) en donde acuerdan mutua cooperación militar en caso de recibir un ataque armado a cualquiera de sus miembros. Las potencias medianas ven con preocupación su participación en un conflicto global por causa de la superpotencia aliada, que es el precio que pagan por su protección.

El concepto de disuasión es tan antiguo como la misma estrategia, prepararse para la guerra, para convencer al potencial oponente que no le convendrá acudir a la acción militar; apoyado por la aparición de la bomba atómica que hizo más factible la aplicación del concepto a juicio de algunos estadistas y estrategas.

Medios

Los medios para proteger son tan variados como los activos económicos que se están protegiendo (p. 16) y por ende, las naciones no solo emplearán el Poder Militar, también emplearán otros medios como el diplomático para hacer uso del mar y acceder a estos recursos. Hay variadas formas y adquieren diversos nombres que van desde “la presencia”, “la diplomacia naval” o simplemente “el mostrar la bandera” (p. 17).

Teniendo en cuenta las herramientas conceptuales desarrolladas por Hill, se resume que las Fuerzas Navales de las potencias medianas, deberán al menos tener la capacidad de perfeccionamiento de los siguientes roles (p. 231):



Fuerzas Policiales para resguardar el orden y el cumplimiento de la ley en la zona económica, optimizada para condiciones normales y operaciones de baja intensidad, de corto alcance.

Fuerzas de Superficie de gran alcance optimizadas para operaciones de baja intensidad.

Una cantidad estricta y limitada de Unidades de Superficie, Aéreas y Submarinas de gran alcance, optimizadas para operaciones de alto nivel.

➤ **Conclusiones**

Existe en el mundo una categoría especial de potencias medianas tales como Gran Bretaña, Francia, India, Brasil, la Argentina, quizás China, y muchas otras que poseen poder suficiente para actuar en defensa de sus intereses, pero de ningún modo pueden competir con las superpotencias (Estados Unidos).

Es difícil el rol de estas naciones intermedias, ubicadas entre superpotencias omnipotentes y pequeños países virtualmente inermes y no se halla bien definido, debe replantearse totalmente, de manera que las potencias medianas sean capaces de limitar claramente lo que pueden y no pueden hacer; deben determinar los intereses que pueden proteger por sí mismas y aquéllos que requerirán la ayuda de una superpotencia.

El equipamiento, operaciones, organización y despliegue de la guerra naval deben adaptarse a la realidad de las potencias medianas

Toma en cuenta las alianzas, elemento clave para las potencias medianas, y examina cómo deben manejarse, el grado de rigidez o flexibilidad que requieren, y la aplicación previsible. Potencia mediana será de gran utilidad para que muchas naciones puedan definir claramente su rol estratégico.

La globalización es un proceso mundial en marcha que está sustentado por los desarrollos tecnológicos y en la existencia del libre comercio vía marítima, del cual las Armadas no están exentas.

La naturaleza humana y las ambiciones de los Estados no han cambiado con la globalización, por lo que es previsible esperar en el futuro, así como ha sido en toda la historia de la humanidad, que los conflictos de toda índole continúen produciéndose. Lo que sí está claro es que la globalización está mutando los tipos de conflictos y los actores que participarán de ellos, requiriendo que las Armadas muten con ellos buscando nuevos medios tecnológicos, capacidades y estrategias para enfrentar con éxito los conflictos del futuro.

En el futuro el Poder Naval aumentará su importancia y la amplitud de sus tareas, debido a que posee los atributos fundamentales de flexibilidad y versatilidad que le permiten

actuar en tres niveles fundamentales para el Estado: en el ámbito diplomático, marítimo y militar, sin mayores transformaciones.

La aplicación del Poder Naval en el futuro requerirá de nuevos principios y procedimientos estratégicos, acordes con las nuevas amenazas, medios disponibles y tipos de conflictos a enfrentar.

De igual manera, el Poder Naval deberá estar preparado para enfrentar conflictos de alta intensidad, simétricos, cortos y muy violentos, como también conflictos de baja intensidad, asimétricos y de larga duración. A medida que la globalización se profundice aumentará la importancia del mar como medio de transporte masivo de bajo costo y, consecuentemente, la importancia de los buques mercantes y los puertos asociados.

El Poder Naval tendrá una mayor relevancia en asegurar el libre flujo del tráfico marítimo, permitiendo que la globalización siga sus procesos en beneficio de todos los actores y Estados involucrados, en el campo militar le permitirá contribuir en forma determinante a la estrategia militar conjunta de los Estados, debido a que la tecnología le proporcionará nuevas armas que le permitirán atacar blancos terrestres a mayores distancias con gran precisión, con la gran movilidad y flexibilidad inherente de las Fuerzas Navales.

El Poder Naval asumirá nuevos roles defensivos en el control del espacio, lo cual será vital para los Estados involucrados. Quien logre el dominio del espacio en los conflictos futuros tendrá asegurado ventajas.

De acuerdo con la principal obra “Estrategia Marítima para Potencias Medianas” escrita por John Richard Hill, a continuación se relacionan las tres herramientas conceptuales más importantes para tener en cuenta por las Fuerzas Navales de las Potencias Medianas, describiendo su respectiva vigencia y aplicabilidad, considerando los avances en ciencia y tecnología:

- **Fuerzas policiales para resguardar el orden y el cumplimiento de la ley en la zona económica, optimizadas para condiciones normales y para operaciones de baja intensidad, a corto alcance**

Comencemos por definir el concepto de Poder Marítimo en la obra más reciente sobre estrategia marítima, donde Hill la define así: “El Poder Marítimo [de una nación] es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado: en términos económicos, a través del comercio y la explotación de recursos, y en términos militares a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o la amenaza de la fuerza contra sus oponentes” (p. 51).

Se resalta la importancia de contar con una Fuerza policial en el mar, la cual garantice la protección de los recursos vivos y no vivos, teniendo en cuenta que las nuevas estrategias de comercialización a nivel internacional requieren del concepto

de Seguridad y Desarrollo, “Sin una Marina de Guerra que haga presencia en sus aguas jurisdiccionales, las amenazas transnacionales del terrorismo, del narcotráfico, de la piratería, del tráfico de personas, del contrabando de armas, municiones y explosivos de contaminación marítima y de la explotación ilegal de nuestros recursos renovables y no renovables, quedan sin control” (Román, 2007: 41).

Desde el campo de vista del Poder Naval, al existir una mayor demanda en el transporte marítimo se genera necesidades relacionadas con la seguridad marítima y costera la cual debe ser garantizada permanentemente por el Estado colombiano, con el fin de mantener la libertad del tráfico marítimo desde y hacia sus propios puertos. Como elemento del Poder Naval colombiano, la Armada Nacional juega el papel preponderante en la seguridad de las aguas marítimas colombianas, representadas en las Líneas de Comunicaciones Marítimas.

- **Fuerzas de Superficie de gran alcance, optimizadas para operaciones de baja intensidad**

El concepto de baja intensidad es transferible al escenario marítimo, a condición de que los protagonistas de los bandos en pugna sean en general miembros de las Fuerzas Militares de Estados soberanos, actuando bajo el control de sus respectivos gobiernos. Las operaciones de baja intensidad nunca alcanzan a merecer la denominación de guerras ya que poseen limitaciones inherentes en cuanto a objetivos, campo de acción y área del conflicto y están sujetas a la ley internacional en lo atinente a la autodefensa.

“Luego de las agonías de las dos guerras mundiales, la sociedad internacional logró limitar el uso de la Fuerza Militar a una sola condición inicial: la legítima defensa de los Estados. Con la Organización de las Naciones Unidas se llegó a la idea de que las Fuerzas Armadas constituyen instrumentos legítimos para defenderse frente a un agresor que amenaza el territorio y la seguridad del Estado” (Hardy, 2005: 524).

La naturaleza del conflicto colombiano ha conducido a un rápido crecimiento de las Fuerzas Militares con un incremento significativo del gasto público en seguridad y defensa enfocado hacia el conflicto interno, llevando a los militares a asumir la responsabilidad de la guerra interna, dada la necesidad de combatir a los grupos armados al margen de la ley, razón por la cual el mantenimiento y la consolidación de una capacidad de disuasión²⁹ estratégica no tuvieron un carácter prioritario. A manera de ejemplo, “la Política de Seguridad y Defensa de los recientes gobiernos, se centró básicamente en hacer frente a las amenazas internas y a la seguridad relacionada con el conflicto,

²⁹ Con base en datos estadísticos de 1982 se definen las potencias medianas como aquellas que tienen un PIB superior a US\$ 23 mil millones y un presupuesto de defensa superior a US\$ 470 millones.

dedicando poca atención a la necesidad de defender las fronteras nacionales” (Caicedo, disponible en <http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apjs/2009/1tri09/caicedo.htm>).

Vigencia

- **Una cantidad estrictamente limitada de Unidades de Superficie, aéreas y submarinas de gran alcance, optimizadas para operaciones de alto nivel**

Hill definió las operaciones de alto nivel en el mar como las hostilidades activas y organizadas, que involucran en ambos bandos a Unidades de flota y el empleo de otras armas mayores. No es un enfrentamiento irrestricto, ya que todavía existen limitaciones en cuanto a objetivos, campo y área.

Es importante reconocer que; “En la práctica, un Estado que cuenta en sus FF.AA. con medios adecuadamente organizados, equipados y entrenados para ejecutar operaciones sobre un territorio hostil, está entregando una poderosa señal a la comunidad internacional sobre su compromiso en la defensa de sus intereses en el exterior. Cuando estos intereses se ven amenazados, ya sea en su soberanía e integridad territorial, en sus responsabilidades con la comunidad y sus aliados o cuando sus objetivos nacionales lo demandan, dicho Estado actuaría en defensa de ellos aun fuera de su espacio territorial” (Hardy, 2005: 528).

Colombia se ha definido históricamente como un país pacífico y respetuoso de las vías diplomáticas para la resolución de controversias. Esta situación no impide que, al igual que otros países del mundo, oriente y organice su Fuerza Pública para cumplir con el mandato constitucional de defensa de la soberanía, la independencia y la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. En este contexto, se deben mantener y actualizar las capacidades estratégicas, mejorando el alistamiento y la capacidad de reacción que le permitan cumplir con este mandato bajo los principios de no agresión y de cooperación internacional en los ámbitos militar y policial. Las Fuerzas Militares de Colombia, en cumplimiento de su función institucional, deberán estar preparadas para responder a las amenazas actuales y potenciales que desconocen el orden constitucional y desafían al Estado de derecho.



5.12. DEL PROFESOR “KEN BOOTH” (1943-)



“Es caro crear y mantener una Armada, pero el no tenerla cuando se la necesita puede resultar mucho más caro”

(Booth, 1980: 10).

➤ Perfil

Ken Booth es un politólogo internacional inglés, nació el 29 de enero de 1943, miembro de la British International Relations y profesor del Departamento de Política Internacional en la Universidad de Aberystwyth. Booth ha escrito una serie de libros sobre estrategia, Derechos Humanos y terrorismo. Es conferencista en las mejores universidades del mundo, investigador de la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos. Se desempeña como profesor en temas de guerra, política y estrategia.

Ha sido investigador visitante en la Universidad de Dalhousie en Canadá, y la Universidad de Cambridge. Fue Presidente de la Asociación Británica de Estudios Internacionales. Formó parte del equipo editorial de la Revista de Estudios Internacionales, y actualmente sirve como editor académico de “Estudios Críticos de Seguridad” de la serie y Lynne Rienner la revista Relaciones Internacionales.

➤ Hilo conceptual

Sus publicaciones incluyen unos 40 artículos, cerca de 30 capítulos de libros y 22 libros; estos incluyen: “Worlds in Collision”, “Terror and the Future of Global Order - Joint Editor and Contributor with Tim Dunne (2002)”, “The Kosovo Tragedy”, “The Human Rights Dimensions” - Editor and Contributor (2001), “Strategic Cultures in the Asia-Pacific Region” - Joint Editor and Contributor with Russell Trood (1999), “Human wrongs in international relations”- International Affairs (1995), “Security and emancipation” - Review of International Studies (1991), “Strategy and ethnocentrism (1979)”, “Work in progress includes The Security Dilemma: Fear, Cooperation, and Trust in World Politics (with Nicholas J. Wheeler)”, y “Theory of World Security”. Ha presentado conferencias en más de 20 países.

➤ Pensamiento estratégico

El objetivo de sus estudios e investigaciones lo centró en la necesidad de amalgamar la historia con la teoría, y los profesionales académicos con los marinos, con el fin de pulir las herramientas que permitirán estudiar esa zona compleja e importante de la política.

Los Estados usan el mar por tres motivos: el tránsito de mercaderías y personas; el tránsito de Fuerzas Militares por razones diplomáticas, o para usarlas contra objetivos terrestres o marítimos; y para explotar riquezas del mar o del fondo marino.

Para Ken Booth, los tres tipos de acción mediante los cuales las Armadas cumplen sus propósitos son la Militar, la Diplomática y la Policial (Vigilancia, Control, y Fiscalización) (Booth, 1980: 20). A través de esta trinidad las Armadas ejercen el uso del mar, como se representa a continuación en el conocido triángulo de Booth:



El hecho de llegar a presentar las funciones de las Armadas como una trinidad no debe ser interpretado como que cada una de sus partes tiene la misma importancia. Los Estados darán a cada función su importancia relativa según la naturaleza de sus propios problemas e intereses marítimos.

La clasificación de las funciones de las Armadas, no se basa en ideas abstractas, sino que en todos los casos se funda en un rico conjunto de pruebas empíricas. El papel militar es la base de la trinidad porque corresponde a la esencia de la Armada.

La capacidad de usar la fuerza o su amenaza de uso es lo que le da sentido a los otros modos de acción. El impacto diplomático deriva de la percepción de su carácter militar.

- **La Función de Control y Vigilancia de una Armada**, se ejerce principalmente en aguas territoriales, y corresponde al mantenimiento del orden, en un sentido amplio. Esta función se materializa a través de las *responsabilidades costeras*, que ejerce la marina o un organismo del tipo prefectura; en esta misma función se encuentra la *contribución al progreso de la nación*, ya sea contribuyendo a la estabilidad durante períodos de agitación política, al desarrollo o ayuda en caso de catástrofes. Es decir,

estas Fuerzas tratan de beneficiar a los intereses fundamentales de los Estados litorales, a saber, la afirmación de la soberanía, el aprovechamiento de los recursos naturales de las zonas marítimas contiguas, el mantenimiento del buen orden y contribuciones al progreso de la nación (estabilidad y desarrollo interior), desarrollo marítimo, búsqueda y rescate, administración del mar, operaciones contra actividades ilegales, entre otras.

Atañe tanto a lo interior como a lo exterior, esta función tiene raramente relaciones con las Fuerzas Armadas de los demás Estados, más bien se ocupa de hacer efectiva la soberanía en las propias fronteras marítimas del territorio nacional.

Es una versión marítima de la acción de la policía, las guardias de frontera y la idea de “ayuda militar a la autoridad civil”. Si bien solo raramente se considera ese papel como formando parte de la política exterior en sí, las características y la eficacia del modo en que se desempeña (o no) pueden tener implicaciones exteriores.

Como se registró anteriormente, los propósitos principales y las políticas de objetivos subsidiarias de aquellos son los siguientes:

— **Responsabilidades costeras**

Estas tareas son, las más importantes dentro del papel de la policía. Son responsabilidades bien conocidas por todos los Estados con litoral marítimo y pueden ser desempeñadas por un servicio naval con su organización propia (prefectura) o por la Marina, o por ambas en conjunto. Esas Fuerzas tratan de beneficiar a los intereses fundamentales de los Estados litorales, a saber, la afirmación de la soberanía, el aprovechamiento de los recursos naturales de las zonas marítimas contiguas y el mantenimiento del buen orden: Soberanía, Goce de los recursos naturales, Mantenimiento del buen orden.

— **Contribuciones al progreso de la Nación**

Esta función entraña la contribución al mantenimiento de la estabilidad interior, especialmente en tiempos de agitación, natural o política, así como el aporte al desarrollo en tiempos más tranquilos. Esas funciones limitadas constituyen un equivalente naval del papel que desempeñan muchos ejércitos bajo las denominaciones de Usos Pacíficos de las Fuerzas Militares (UPFM) y Asistencia Militar a la Comunidad Civil (AMCC). Por obvias razones geográficas, las Armadas no pueden realizar esas funciones en gran escala, pero no obstante pueden contribuir en forma valiosa, en caso de desastres naturales o conmociones ciudadanas, y aun protagonizando un modesto papel modernizador en ciertos países del tercer mundo: contribución a la estabilidad interior, contribución al desarrollo interior.

El papel de policía costera es probable que no les resulte una misión importante a las flotas que popularmente se designan como “de altamar”. Con todo, para más de

un tercio de las marinas del mundo, la responsabilidad de vigilar las costas contribuir al progreso de su país abarca todo el alcance de sus funciones (y ambiciones).

Los gobiernos de los países donde ello ocurre, o bien no sienten amenazas navales exteriores, o bien no poseen la capacidad de hacerles frente. La defensa de sus fronteras marítimas depende pues más que todo de una estabilidad internacional general.

Sin embargo, aún el más pequeño buque de guerra puede tener efectos exteriores desproporcionados con su Poder Militar. Es particularmente así cuando se trate de rechazar una intrusión marítima de escala menor (especialmente cuando esta reconoce motivos de índole económica). La voluntad de resistir puede a veces producir efectos de tipo político muy superiores en importancia al esfuerzo militar en sí. Las cañoneras de Islandia, una Fuerza de lo más minúsculo, han dado un claro ejemplo de esto.

En el otro extremo del espectro de las Fuerzas de Guardacostas está la US Coast Guard de los Estados Unidos; es más grande que las Armadas de muchos países. En esencia la USCG es un organismo paranaul, y como tal ha sido usada.

- La **Función Diplomática**, se relaciona con el uso que se da a las marinas de guerra para apoyar la política exterior sin llegar a utilizar la fuerza. Se convierten entonces, las marinas en herramienta de primera mano de los diplomáticos durante el desarrollo de las negociaciones internacionales.

En el empleo diplomático de los buques de guerra, la intención es invariablemente evitar la violencia. Debe meditararse muy bien la magnitud, la composición y la táctica de la fuerza que va a actuar, si se desea que el mensaje implícito en esa acción sea bien comprendido por el destinatario.

Los buques de guerra son los mejores embajadores, con la intención invariablemente de evitar la violencia y sus cualidades son (pp. 22-34):

Versatilidad	Solas o en grupo las Unidades Navales pueden desempeñar variedad de tareas.
Graduabilidad	Facilidad de aumentar gradualmente la intensidad de su actuación o disminuirla hasta anularla completamente.
Movilidad	Facilidad de desplazamiento para hacer frente a diferentes situaciones.
Capacidad de proyección	Las Unidades Navales son eficaces transportadores con gran apoyo de fuego.
Simbolismo	Útiles y visibles como representantes de la intención de una nación.

En la Función Diplomática, se desarrollan actividades con los siguientes propósitos: Negociación Desde una Posición de Fuerza, como por ejemplo, tranquilizar y reforzar a los aliados, modificar la conducta de otros gobiernos, distender durante una crisis, etc.; Manipulación, como por ejemplo, crear dependencia naval, efectuar demostraciones navales, etc.; Prestigio, como por ejemplo, dar seguridad a connacionales, proyectar una imagen favorable del país, etc.

— **Negociación desde una Posición de Fuerza**

Llamado también Demostración Política de una Fuerza Naval. Trata de persuadir a Estados tomados como blanco de que se comporten en forma favorable. Aunque la intención es evitar la violencia, la posibilidad contraria estará siempre presente durante el desempeño de las tareas correspondientes. Son parte de este objetivo político:

- Apoyar y fortalecer a aliados y asociados, tareas operacionales (Visitas irregulares de buena voluntad, Ejercicios combinados con Fuerzas Combinadas, Garantizar el acceso, Despliegue y demostraciones de carácter preventivo).
- Apoyar y fortalecer gobiernos afectados por serios problemas internos (Tareas operacionales, Visitas y despliegues demostrando apoyo general, Presencia disuasiva en las proximidades de las costas o en las bahías, Ayuda al gobierno local transportando hombres y equipos, Protección de vida y bienes de extranjeros amigos, Intercepción de suministros, gente y equipos a las Fuerzas rebeldes, Disuasión y vigilancia por medio de la aviación naval, Intervenciones limitadas en tierra para impedir motines o asonadas, Bloqueo para influir en el resultado del enfrentamiento).
- Apoyar y fortalecer gobiernos amigos bajo amenaza de ataque externo (Tareas operacionales: Ayuda naval, Visitas de apoyo, Disuasión por presencia fuera de las costas o dentro de las bahías, Refuerzo de las Unidades presentes, Patrulla contra incursiones, Contribución a la vigilancia y a la defensa aérea, Transporte de tropas y equipo del país amigo, Despliegues de Fuerza y poder de fuego para advertir al enemigo de la seriedad del apoyo, Amenazas de bloqueo o amenazas de intervención contra gobiernos hostiles).
- Modificar el comportamiento de gobiernos amigos cuando estos están bajo amenaza de un ataque externo.

Señalar la intención de que no hay cambios de actitud durante una crisis. Tareas operacionales: Mantenimiento de los niveles de fuerzas normales, así como también de las actividades operacionales normales.

- Amenazar con emplear la fuerza desde el mar, para apoyar gobiernos amigos, que contemplan acciones militares de conquista. Tareas operacionales: Ayuda

naval, Contribución a la vigilancia y desarrollo de actividades clandestinas de Inteligencia, Despliegue de Fuerzas para prevenir la intervención de terceras partes, Suministro de la capacidad y flexibilidad necesarias para incrementar los niveles de violencia en los aspectos navales del conflicto.

Mejorar la posición para negociaciones. Tareas operacionales: Despliegue de Fuerzas en la localidad para indicar que existe compromiso y para establecer el derecho a ser consultado, Aumento de la fuerza para asegurar la capacidad negociadora, Despliegue y actitudes orientadas a tratar de neutralizar la imagen de otras potencias navales operando en la región, Hostigamiento en coordinación con maniobras diplomáticas para crear las condiciones adecuadas para negociaciones en un área particular o para forzar el retiro de uno de los adversarios o de ambos, Despliegues y actitudes orientadas para intentar estimular a otros países o terceras partes para que actúen con deferencia.

Amenazar con el empleo de la fuerza en el mar, como apoyo político. Tareas operacionales: Amenaza vaga o específica del empleo de la Fuerza Naval para incluir conformidad con la política que se desea implantar.

Mejorar la habilidad propia para efectuar el desarrollo de negociaciones diplomáticas específicas. Tareas operacionales: Proporciona lugar para las reuniones, Despacha buques de guerra para agregar peso a las negociaciones diplomáticas, Despliegue de buques de guerra como “instrumentos de regateo” en las negociaciones, Uso de buques de guerra como símbolo de independencia dentro de las negociaciones, Destaca buques de guerra como símbolo de poder en las negociaciones.

— Manipulación

Son tácticas de influencia de la diplomacia destinadas a tener efecto haciendo variar los cálculos políticos de los observadores interesados. Para ello debe planearse muy bien la magnitud, composición y táctica de la Fuerza que va a actuar para que el mensaje implícito sea bien comprendido por el destinatario. Son parte de este objetivo político:

- Manipular las posiciones de recateo (negociación), dentro de una alianza. Tareas operacionales: demostración de superioridad o contribuciones especiales de excelencia en el campo naval, para establecer el derecho de ser consultado y por consiguiente para lograr un incremento en el estatus y la capacidad para influir en la toma de decisiones dentro de la alianza, abstenerse de acciones que puedan indicar garantía o fortalecimiento de los aliados, Reducción de Fuerzas, cambiando el área de destacamiento, etc., indicando con esto, poco interés en la situación específica, abstenerse de acciones de apoyo a aliados amenazados por el uso de la fuerza, Interposición entre aliados hostiles.

Demostrar apoyo a diferentes países. Tareas operacionales: Ayuda en caso de desastres naturales, Visitas simbólicas para demostrar apoyo a un cambio de gobierno y posteriormente para reconocer la legitimidad de un régimen amigo, Visitas de apoyo con un buen despliegue publicitario, Ayuda naval, Transporte de gobernantes amigos en buques de guerra, Visitas de Estado y otras visitas oficiales.

Ganar o aumentar el acceso a países nuevos. Tareas operacionales: Ayuda naval incluyendo asesores, ventas de equipo, regalos y actividades relacionadas tales como, barrido de minas, limpieza de puertos, etc., Visitas navales como un medio para lograr acceso a nuevos países, Visitas navales como uno de los medios para desarrollar las relaciones, Uso de las visitas con el respaldo de una bien programada propaganda, para simbolizar la intensidad de un compromiso, Visitas navales para reafirmar las políticas del país y mantenerlas presentes en las mentes de los dirigentes locales.

Construir y desarrollar marinas extranjeras y crear amenaza por proximidad. Tareas operacionales: Lo mismo que el anterior.

Crear un grado de dependencia en aspectos navales. Tareas operacionales: Lo mismo que el anterior.

Establecer el derecho a involucrarse haciendo demostraciones de apoyo por medio del Poder Naval en aguas distantes. Tareas operacionales: Convertirse en un poder local aceptado, demostrando permanentemente capacidad militar, Mantenimiento de la presencia naval para hacer énfasis sobre la seriedad de los compromisos adquiridos.

Uso de amenazas vagas para mostrar interés, disuadir, aprovechar las situaciones favorables y garantizar apoyo, Presencia naval para intentar reducir el impacto que pueda tener la presencia de otros sobre terceros países.

— **Prestigio**

El comportamiento en este campo es el producto del comportamiento naval en general, para conseguir que los demás piensen lo que uno desea. Es la reputación o el pensar bien. Es la búsqueda de estatus. Es importante porque ayuda a construir el ambiente psicológico de los diferentes observadores. La creencia es tan importante como la realidad, esta será necesaria mientras no sea requerida su demostración.

- Se corre peligro si se basa el prestigio sobre apariencias del poder más que en su real existencia. “Cuanto más prestigio gana un gobierno, mayor es su capacidad para influir en las acciones de los demás sin recurrir ni a la coerción ni a las recompensas materiales”.

Son parte de este objetivo:

- Proporcionar seguridad psicológica a la opinión pública propia. Tareas operacionales: afrontar “con los corazones y las mentes” las tareas impuestas en el papel policivo, visitas, despliegues y presentaciones, proyectar una imagen favorable del país en general. Tareas operacionales: demostrar excelencia en el desarrollo de todas las tareas; esto con el debido respaldo de esfuerzos diplomáticos y de propaganda en el país objetivo.

Proyectar una imagen de Fuerza Naval destacada. Tareas operacionales: Según lo indicado en lo anterior, pero haciendo énfasis en el aspecto naval.

Las Armadas pueden crear nuevas intenciones en la política exterior de un país. La declinación de una Armada potencialmente enemiga, la emergencia propia como potencia de primera categoría al terminar una carrera de armamentos, el descubrimiento de un inesperado suplemento de potencia naval, o el descubrimiento por sorpresa de que las capacidades desarrolladas para un conjunto de tareas se han demostrado como útiles para otras cosas, pueden resultar en un cambio en las intenciones de la política exterior. De la misma forma, una declinación en la potencia naval relativa puede producir una reducción comparable en las apreciaciones de lo que podría alcanzarse en la política exterior.

Lo anterior generó profundos análisis para detectar si el despliegue naval soviético implicaría algún cambio de intenciones en su política exterior o si este correspondía solo a una forma de contrabalancear las Fuerzas de ataque estratégico de occidente. De hecho se comprobó que desde fines de la década de los 60 la UR.SS. usó al comienzo sus Fuerzas Navales desplegadas con propósitos defensivos y después como instrumentos activos de la política exterior soviética.

La posibilidad de que las capacidades cambiantes produzcan nuevas intenciones es real. No se puede dar por seguro que si un gobierno emprende una acción particular ello significa que lo seguirá haciendo todo el tiempo. Puede haber empezado con otros objetivos, pero al correr el tiempo su propia percepción de sus capacidades, intereses y esperanzas puede haber cambiado.

La posible influencia de la posesión de buques de guerra sobre la voluntad de usarlos se basa en la idea ya antigua de que “los instrumentos le dan forma a la voluntad”. La idea de que las armas despiertan a la voluntad de usarlas ha sido durante mucho tiempo uno de los temas básicos de los que proponen el desarme, como por ejemplo el presidente norteamericano Woodrow Wilson (1913-1921) que un año después de haber sido elegido ordenó que el ejército no hiciera más planes de contingencia para el caso de una guerra con Alemania. Este enfoque tuvo una gran influencia en Estados Unidos, sobre todo después de la guerra de Vietnam, donde se limitó la construcción de nuevas armas porque “podían alentar nuevas intervenciones”.

Un ejemplo de que la posesión de Fuerza Naval forma a la voluntad de usarla fue la respuesta de Estados Unidos a la captura del *USS Pueblo* en 1968 cuando una gran

Fuerza de tarea norteamericana, que comprendía tres portaviones, se reunió en el Mar del Japón. La dimensión, el despliegue y el carácter de esa Fuerza no eran nada ambiguos. Sin embargo, esa demostración no resultó creíble a Corea del Norte. Por el contrario, cuando un carguero norteamericano fue capturado en 1975 en el Golfo de Siam por Fuerzas de Camboya, la respuesta inmediata de Estados Unidos a través del instrumento naval fue absolutamente eficaz. La disponibilidad de los medios casi obligó a la reacción norteamericana y para mejor o para peor, no se les dio una verdadera oportunidad a otros medios alternativos de proceder.

Otro ejemplo permite obtener conclusiones más amplias respecto al uso del instrumento naval: Cuando en 1973 Israel se preparaba para celebrar los veinticinco años de su fundación, un grupo de judíos de Estados Unidos y Europa contrataron el *Queen Elizabeth II* para asistir a las celebraciones. El presidente libio Muammar al-Gaddafi llamó entonces al comandante de un submarino egipcio que se encontraba en Trípoli y le ordenó hundir el buque. Inmediatamente después del zarpe el comandante del submarino reportó a sus superiores la orden que le había dado Gaddafi, ante lo cual, las autoridades egipcias espantadas, ordenaron a todos sus submarinos regresar a Alejandría. Este episodio permite concluir que: efectivamente el instrumento puede crear la voluntad, nunca hay que despreciar el papel de las personalidades, el campo de la irracionalidad es a menudo muy vasto y las disposiciones sobre mando y control son muy importantes.

Cualquier despliegue avanzado de la Fuerza Naval conlleva riesgos militares y políticos, tanto como oportunidades. La historia naval está llena de casos de demostraciones que de algún modo se han salido de control y dan como resultado tensiones, percepciones equivocadas y peligros. Pueden surgir problemas como resultado de las iniciativas de los comandantes locales, situación que era más común cuando las comunicaciones no eran tan buenas como las actuales.

Si bien James Cable, parecería tener razón cuando dice que el uso de una Fuerza Naval limitada en los tiempos modernos está controlado en sus menores detalles por expresas decisiones gubernamentales, siguen existiendo muchos peligros: las órdenes pueden ser mal interpretadas, una acción no autorizada podría ser ordenada en el calor de una crisis, etc. Los buques desplegados en otras zonas corren también el peligro de verse expuestos a reacciones o accidentes que pueden degenerar en graves conflictos, como el caso del *Maine* en Cuba que fue el *casus belli* para la guerra contra España en 1898 o el *Maddox* en 1965, que fue atacado en el Golfo de Tonkin, incrementando la participación norteamericana en el área y que terminó involucrando al país en la guerra de Vietnam.

La presencia naval puede hacer abrigar esperanzas de apoyo en los países visitados, como por ejemplo cuando en 1974 una división naval británica hizo una visita declarada como de rutina a Sudáfrica. El hecho fue catalogado por la prensa y autoridades sudafricanas como una “visita de buena voluntad” y una demostración de apoyo. Se concluye entonces que para minimizar los riesgos de los despliegues lejanos es necesario tener objetivos de política exterior claros, buena inteligencia, sistemas eficaces de mando y control y un adecuado sistema de manejo de crisis.

Se puede afirmar entonces, que la Marina de Guerra es un instrumento *flexible y polifacético* de la *política interna y externa* de un país.

- La función militar, es lo que dio origen a las marinas y lo que justifica su existencia, es la posibilidad del empleo de la fuerza en el mar, teniendo en cuenta que las Armadas pueden crear nuevas intenciones en la política exterior de un país (p. 85).
- La habilidad de una Marina de Guerra para crear una amenaza es la base de su significado real, su impacto en el aspecto diplomático, está relacionado a las percepciones de otros sobre su capacidad militar, mientras que su estabilidad durante el desarrollo de una crisis, está determinada por la habilidad para cumplir con éxito sus misiones.
- En tiempo de paz la Armada realiza un Papel Militar que se compone de las siguientes actividades:
 - **Disuasión Nuclear Estratégica**, la que busca entre otros efectos, permitir la promoción de los intereses de la política exterior y contrarrestar la disuasión adversaria.
 - **Disuasión y Defensa Convencional**, que considera proteger los derechos nacionales en los espacios marítimos y prepararse para la guerra.
 - **Disuasión y Defensa dilatadas en el espacio**, que protege las actividades nacionales en la altamar, se prepara para actuar en zonas lejanas en tiempo de guerra y demuestra el compromiso con los aliados, y por último.
 - **Las actividades relacionadas con la aplicación del Derecho Internacional**, apoyándolo o no, según los intereses nacionales. Lo que dio origen a las marinas y lo que justifica su existencia, es la posibilidad del empleo de la fuerza en el mar. La habilidad de una Marina de Guerra para crear una amenaza es la base de su significado real, su impacto en el aspecto diplomático, está relacionado a las percepciones de otros sobre su capacidad militar, mientras que su estabilidad durante el desarrollo de una crisis, está determinada por la habilidad para cumplir con éxito sus misiones.

Para el propósito del *papel militar* dividió las funciones de la Marina de Guerra en dos grupos: Actividades en Tiempo de Guerra, que se discuten como funciones de “Proyección de Fuerza” y Actividades en Tiempo de Paz, que se describen como funciones de “Balance de Poder”.

La Disuasión Nuclear Estratégica que realiza la marina, tiene la fortaleza de la invulnerabilidad de los submarinos portadores de misiles balísticos. A través del mar se despliegan también los medios que contrarrestan a las fuerzas disuasivas enemigas.

Si un Estado comprueba que su potencia militar no le basta para alcanzar sus objetivos, puede sentirse obligado a recurrir a la Fuerza Militar. El uso de la fuerza en el mar puede dividirse en: guerra general, guerra convencional, guerra o intervención limitada y guerra de guerrillas.

Por la forma en que se usan, o por el solo hecho de existir, los buques de guerra pueden influir sobre los objetivos de las políticas exteriores o las rutinas de ciertos Estados. En el pasado las Armadas tenían un impacto relativamente mayor de manera que los cambios de la Estrategia Naval de otros Estados se veía como un indicador fundamental al cual había que responder inmediatamente. Por ejemplo, a principios de siglo XX el factor naval actuó como catalizador de las relaciones entre Alemania e Inglaterra.

Aunque la mayoría de los países del Tercer Mundo sienten un gran temor por el neocolonialismo de las compañías multinacionales, no pueden dejar de lado la preocupación por el uso de la marina por parte de las grandes potencias, sobre todo en aquellos países donde estas tienen importantes intereses estratégicos o económicos. Por ejemplo, el poseer lugares de importancia estratégica que puedan ser usados como bases los hace fuertes pero a la vez vulnerables ya que esta situación los convierte en blancos potenciales.

Aún los países con un Poder Naval limitado podrán sentir considerable interés en el factor naval, a causa de que los buques de guerra pueden llegar a ser la única forma en que los posibles adversarios puedan proyectar su Fuerza Militar contra ellos. Por su parte, las grandes potencias también sufren la influencia del factor naval. En la época en que existía la UR.SS. el despliegue naval norteamericano y su capacidad nuclear impulsó la construcción naval soviética. La política soviética de intervención en el Tercer Mundo desde mediados de la década del 50 impulsada particularmente por Krushev en 1961, se desarrolló en conjunto con un preocupante despliegue naval.

El factor económico está muy presente al momento de evaluar la importancia del factor naval, ya que los países cuya supervivencia en la paz o en la guerra depende en gran medida del uso continuado y permanente del mar, tendrán un interés particular en todos los acontecimientos que puedan amenazar a la continuidad de ese uso.

Las Armadas que operan a gran distancia de sus bases generan nuevos requisitos en la política exterior. En el siglo XX Gran Bretaña se dio cuenta que sus compromisos superaban continuamente sus capacidades navales. Un Poder Naval que declina y que, o bien no tiene la voluntad, o bien no puede reducir sus compromisos o aumentar sus capacidades, tiene que forzosamente encarar a veces las poco gratas consecuencias. Todas las Armadas que han operado a considerable distancia de sus propias costas, invariablemente han creado nuevos requisitos de política exterior para sus gobiernos. Entre esos requisitos ha sido prominente la necesidad de bases y facilidades.

Pero el auge del nacionalismo y la declinación del colonialismo, aumentaron en conjunto los costos y disminuyeron los beneficios de las bases extranjeras, con lo cual la

idea de la base soberana puede decirse que ha desaparecido. Algunas Armadas continuaron operando en aguas lejanas y su dependencia de las bases fue disminuida por el desarrollo de las técnicas de apoyo a flote. El apoyo en estas bases implica la posibilidad de concurrir en poco tiempo a intervenir en un conflicto, aumentan el tiempo de permanencia en un lugar, mejoran la eficiencia facilitando el relevo de dotaciones, facilitan el problema de mantenimiento y proveen oportunidades para el descanso y la recreación. La importancia de las bases hace que su requerimiento tenga la posibilidad de modificar la política exterior, como por ejemplo la necesidad británica de mantener buenas relaciones con Sudáfrica – país cuya política casera era vista como una vergüenza por gran parte del Commonwealth– para tener así acceso a una base en el Cabo.

El término *base* es poco usado hoy en día porque genera reacciones, ya que a veces recuerda un pasado colonialista odioso. Al usar facilidades de otro país se puede hacer uso de los siguientes conceptos: facilidades de puertos de visita, es decir, facilidades provisionales que usan los buques de cualquier país, previo cumplimiento de ciertas formalidades y que incluye descanso y recreación de la tripulación y reabastecimiento no militar; facilidades regulares de base, en que el criterio significativo es el carácter exclusivo y a largo plazo de los arreglos que las rigen y que puede incluir uso de diques para carena, disponer de almacenes propios, zona portuaria separada, etc., y facilidades de base naval totales, que incluye los mismos privilegios anteriores pero en escala más sustancial y con la posesión de cierta capacidad de autodefensa.

Los países tienen además interés en tener un cierto grado de dominio sobre salidas angostas, estrechos o costas de invasión, como por ejemplo Gibraltar, los pasos del Báltico, etc. Esto puede alterar los lineamientos de la política exterior, a través de la búsqueda de alianzas, declaración de neutralidad, modificación del Derecho Internacional o definitivamente ocupar el territorio en cuestión.

Una base en otro país crea de alguna manera una participación en la preservación de un régimen que parece favorablemente dispuesto al país que ocupa la base. En algunas circunstancias, la posibilidad de que el gobierno local explote esa facilidad puede tener que ser tomada en consideración, especialmente si ello ocurre en una zona estratégicamente sensible. Se puede incluso llegar a tener que depender de un líder local particular para prolongar la relación, lo que puede generar una oposición interna intensificada tanto hacia la potencia naval como hacia el líder en cuestión.

➤ Reflexiones derivadas

Estrategia Marítima

Estudia las variadas formas en que las Armadas pueden ser los instrumentos de la política exterior y también como pueden influir sobre ella. Los Estados se interesan en el uso del mar por tres motivos: Para el tránsito de mercaderías y de las personas, para el paso de las Fuerzas Militares por razones diplomáticas o para usarlas contra objetivos terrestres o marinos, y para explotar las riquezas del mar o del fondo del mar.

Triunfo en la Guerra

La Marina de Guerra justifica su existencia, en la posibilidad del empleo de la fuerza en el mar. La habilidad de una Marina de Guerra para crear una amenaza es la base de su significado real, su impacto en el aspecto diplomático, está relacionado a las percepciones de otros sobre su capacidad militar, mientras que su estabilidad durante el desarrollo de una crisis, está determinada por la habilidad para cumplir con éxito sus misiones.

Estrategia Naval

Comprende las acciones mediante las cuales las Armadas pueden llegar a cumplir sus propósitos: La militar, la diplomática y la policial. Los Estados darán a cada función su importancia relativa según la naturaleza de sus propios problemas e intereses marítimos.

Control del Mar

El control del mar se realiza a través de una posición estratégica de la Fuerza, llamada también demostración política de una Fuerza Naval, se controlan las LL.CC.MM., con base en la posición de la Fuerza Naval. El control del mar está condicionado a la presencia de la fuerza, lo que hace que sea local o imperfecto.

Las Armadas que operan a gran distancia de sus bases generan nuevos requisitos en la política exterior. En el siglo XX Gran Bretaña se dio cuenta que sus compromisos superaban continuamente sus capacidades navales. Un Poder Naval que declina y que, o bien no tiene la voluntad, o bien no puede reducir sus compromisos o aumentar sus capacidades, tiene que forzosamente encarar a veces las poco gratas consecuencias.

Todas las Armadas que han operado a considerable distancia de sus propias costas, invariablemente han creado nuevos requisitos de política exterior para sus gobiernos. Entre esos requisitos ha sido prominente la necesidad de bases y facilidades, con ellas el control del mar se realiza a través de estas posiciones estratégicas, llamadas también demostración política de una Fuerza Naval, permitiendo controlar las LL.CC.MM. El control del mar está condicionado a la presencia de la Fuerza, lo que hace que sea local o imperfecto.

Tal como lo expone Booth, las funciones militar, diplomática y policial para ejercer el uso del mar con el fin de garantizar el tránsito de mercaderías y personas, el tránsito de Fuerzas Militares y para explotar riquezas del mar o del fondo marino, exigen el dominio del mar.

El factor económico está muy presente al momento de evaluar la importancia del factor naval, ya que los países cuya supervivencia en la paz o en la guerra depende del dominio del mar, tendrán un interés particular en todos los acontecimientos que puedan amenazar a la continuidad del uso continuado y permanente del mar.

Poder Naval

El Poder Naval está claramente identificado en las operaciones y actividades que desarrollan las Armadas en función de los roles que cumple: el primero de ellos es el diplomático entendiendo esto como el desempeño de las marinas en su apoyo a la negociación, pero basado sobre una posición de fuerza, al igual que el desarrollo de la manipulación explicada en la primera parte, junto con el prestigio, en segundo plano el policial, referido a la clara responsabilidad que se debe ejercer sobre la costa del país, que transversalizado con la fiscalización genere una clara contribución al progreso de la nación, y por último el papel militar, generando funciones de catalizador que permitan mantener un equilibrio del poder, logrando después de esto y basado en ello, el mantenimiento y la capacidad de desarrollo de funciones de proyección de la fuerza, vitales en el desarrollo de la nación. La clara influencia de la existencia de buques de guerra o sea la capacidad, potencializados por la voluntad de usarlos se basa en la idea ya antigua de que “los instrumentos le dan forma a la voluntad”.

Indiscriminadamente, sea cual fuere la situación en un movimiento avanzado de la Fuerza Naval, genera riesgos inherentes en un marco militar el cual se encuentra desplegado en un contexto político, generando un cúmulo de posibilidades.

Si nos remontamos a la historia, enfocándonos claramente en lo naval, se encuentran una gran variedad de ejemplos donde la generación de tensiones es la resultante del cruce de diferentes variantes, las cuales son el resultado de entendimientos equivocados y peligros. Es aquí donde el líder en su dimensión humana dentro de un marco local, genera inconvenientes debido a sus iniciativas.

Si se retoma a Cable en su pensamiento sobre la Fuerza Naval limitada, la cual en los tiempos modernos está controlado en sus menores detalles por expresas decisiones gubernamentales, esto no quiere decir que lo exima de determinados peligros, dentro de los que se puede listar en un principio la mala interpretación de las órdenes, como en el caso del escalonamiento de una crisis donde acuerdo lo denominado por Clausewitz como la niebla de la guerra, se produzca una acción no autorizada.

Ken Booth es un defensor claro de cómo se puede deducir de su pensamiento de la función diplomática de los buques guerra, mediante una presentación sutil pero disuasiva, la cual debe estar correctamente expresada en lo referente a la magnitud, composición y fuerza, entendiendo esto desde el nivel táctico que es la fuerza que posiblemente va actuar, con el fin de no enviar un mensaje equívoco al blanco escogido ya que definitivamente según Booth se debe evitar la violencia, pero no descartar su uso.

La capacidad de usar la fuerza o su amenaza de uso es lo que le da sentido a los otros modos de acción. El impacto diplomático deriva de la percepción de su carácter militar.

Elementos del Poder Naval

Para Booth los elementos del Poder Naval se pueden identificar en las siguientes variables, la primera se debe entender como la proyección de fuerza entendida para él, en la presencia de sus áreas de soberanía en cumplimiento de los roles estipulados y el balance del poder como un todo entendiendo el Poder Marítimo en pleno, presentado con un fuerte componente en su parte comercial, la posición y la voluntad estratégica, esta última influenciada en gran medida por los intereses político-económicos de la nación, los cuales se pueden considerar vitales ya que inciden directamente en la supervivencia del poder.

La relevancia de la función diplomática en los elementos del Poder Naval es totalmente vinculante y se ven presentes en diferentes actividades con el propósito de la negación con el adversario desde una posición clara y dominante de fuerza, pero esta no debe ser la única actividad a realizarse, de igual manera se deben buscar de forma infatigable por reforzar los aliados, sin importar su tamaño sino buscando las posibilidades de oportunidad que brindan al país, todo con el fin de buscar en el momento crítico de influenciar hasta el punto de modificar la conducta de otros gobiernos, o si es necesario aprovechar estas ventajas comparativas para distender la situación durante una crisis; bajo el concepto de manipulación, propender por la creación de una dependencia naval, efectuar demostraciones navales, las cuales generen en el consiente colectivo la sensación de prestigio, como dar seguridad a connacionales, lo que generará una imagen favorable de país, que será carta de presentación política exterior.

Objetivo Principal

Lo principal dentro de los roles de las marinas es el de mantener abiertas las LL.CC. MM., sin importar el nivel de la guerra (de guerrillas, limitadas e Internacionales, guerra convencional y guerra nuclear).

De igual forma, se debe negar el uso del mar al enemigo, mediante el bloqueo de sus fuerzas. Las Armadas pueden crear nuevas intenciones en la política exterior de un país. La declinación de una Armada potencialmente enemiga, la emergencia propia como potencia de primera categoría al terminar una carrera de armamentos, el descubrimiento de un inesperado suplemento de potencia naval, o el descubrimiento por sorpresa de que las capacidades desarrolladas para un conjunto de tareas se han demostrado como útiles para otras cosas, pueden resultar en un cambio en las intenciones de la política exterior. De la misma forma, una declinación en la potencia naval relativa puede producir una reducción comparable en las apreciaciones de lo que podría alcanzarse en la política exterior.

Operaciones Navales

Para el propósito del papel militar dividió las funciones de la Marina de Guerra en dos grupos:

- Para el cumplimiento de los objetivos políticos de la nación en Tiempo de Guerra, la marina debe efectuar principalmente Operaciones de Proyección, Bombardeo Nuclear y Operaciones de Inteligencia.
- En Tiempo de Paz, la marina debe efectuar operaciones de Balance de Poder, tales como Disuasión Estratégica Nuclear y Disuasión Convencional.

Medios

Dentro de la guerra nuclear, las marinas deben poseer capacidad submarina con misiles balísticos nucleares, con el propósito de emplearlos especialmente para una retaliación nuclear. En el escenario de la guerra de guerrillas, guerra limitada o internacional, y la disuasión convencional, las marinas deben contar con medios apropiados, adaptables a cada tipo de guerra, configurando una flota multipropósito.

Aún los países con un Poder Naval limitado podrán sentir considerable interés en el factor naval, a causa de que los buques de guerra pueden llegar a ser la única forma en que los posibles adversarios puedan proyectar su Fuerza Militar contra ellos. Por su parte, las grandes potencias también sufren la influencia del factor naval. En la época en que existía la UR.SS. el despliegue naval norteamericano y su capacidad nuclear impulsó la construcción naval soviética. La política soviética de intervención en el Tercer Mundo desde mediados de la década del 50 impulsada particularmente por Kruschev en 1961, se desarrolló en conjunto con un preocupante despliegue naval.

➤ Conclusiones

Para Ken Booth, la esencia de las Armadas es su carácter militar. La violencia efectiva o potencial, es la moneda de cambio que usan. La capacidad de una Armada para usar la fuerza o amenazar con usarla, es lo que da significado a sus otros modos de acción. Su impacto diplomático deriva de la percepción de su carácter militar. Es obvio que su utilidad en los conflictos proviene de su aptitud para usar exitosamente la fuerza bruta. El papel diplomático de las Armadas estriba en el manejo de la política exterior sin llegar al uso de fuerza. El papel de policía atañe tanto a lo interior como a lo exterior. Esa función tiene raramente relación con las Fuerzas Armadas de los demás Estados: más bien se ocupa de hacer efectiva la soberanía en las propias fronteras marítimas del territorio nacional (Solís, disponible en <http://www.revistamarina.cl/>).

Se puede determinar que una Armada debe hacer uso del mar mediante unas acciones que conforman una trinidad, estas son: la militar, la diplomática y la policial, este uso lo motiva el tránsito de mercaderías y personas, el tránsito de Fuerzas Militares y la explotación de riquezas del mar o del fondo marino, siendo la acción militar la base de esa unión.

Mediante la función de control y vigilancia la Armada cumple con sus responsabilidades en aguas territoriales y apoyo al mantenimiento del orden, contribuyendo al progreso de la

nación, buscando beneficiar los intereses fundamentales de los Estados litorales como, la soberanía, aprovechamiento de los recursos naturales, el mantenimiento del buen orden, contribuciones al progreso, desarrollo marítimo, búsqueda y rescate, administración del mar, operaciones contra actividades ilegales entre otras.

Ahora bien, para que una marina exista y se justifique debe estar en la capacidad de emplear su fuerza en el mar, siendo una verdadera amenaza que impacte en el aspecto diplomático, por eso Booth habla de esa trinidad que está soportada en el aspecto militar, ¿qué quiere decir esto?, que ese componente naval-militar que soporta los otros dos de esa triada debe siempre estar a la altura tecnológica de cualquier amenaza potencial que aspire a desestabilizar cualquier Estado.

Es un componente que aunque es naval-militar, se desempeña en un ambiente marítimo donde interactúa una serie de variables militares, civiles, públicas y privadas que no están bajo el control propio, y para justificar su acción este debe estar al día con todo lo que se refiere a la tecnología y desarrollos científicos que le ofrezcan las herramientas suficientes para un correcto desempeño.

La importancia de analizar la realidad con criterios objetivos y de trazar políticas y estrategias adecuadas a cada circunstancia. La táctica nunca puede resolver por sí sola un problema de nivel superior, ella deberá estar siempre subordinada y ser función de una estrategia, diseñada especialmente para atender a cada conflicto particular

Como lo ha demostrado la historia, existen siempre dificultades para predecir las tendencias en lo político social y los avances de la tecnología. Más aún cuando lo que se vive, para muchos analistas y estrategas, es una verdadera Revolución en los Asuntos Militares (RAM), con un poder tal como para modificar sustancialmente el carácter y la naturaleza de la guerra.

Como país soberano, se verifica la imposibilidad de delegar la responsabilidad de autodefensa en otros países u organizaciones regionales o internacionales, ya que nunca se podrá garantizar a priori su propia seguridad. En este sentido, se debe continuar privilegiando el planeamiento y el accionar militar conjunto.

De haber un compromiso con la seguridad regional, de interés de las naciones vecinas, pues la seguridad del conjunto contribuye decididamente a la propia.

Por ello es que se debe estar preparado para actuar con otras naciones, en coaliciones internacionales.

La necesidad de diseñar Fuerzas que posean gran flexibilidad para adaptarse a los desafíos que presenten las nuevas amenazas. Integrarse internacionalmente en temas de seguridad, es siempre difícil, tanto desde el punto de vista operacional como, más importante aún, en lo político estratégico.

La obligación de la Armada de mantener una profesionalización creciente de sus recursos humanos y una actualización tecnológica permanente de sus medios, en la medida de lo posible.

Vigencia

Se concluye que siguen vigentes y aplicables los conceptos estratégicos registrados por Ken Booth, existiendo siempre dificultades para predecir las tendencias en lo político social y los avances de la tecnología, convirtiéndose en una verdadera Revolución en los Asuntos Militares (RAM), con un poder para modificar sustancialmente el carácter y la naturaleza de la guerra.

Se puede afirmar entonces, que la Marina de Guerra es un instrumento flexible y polifacético de la política interna y externa de un país. Por eso la Armada tiene una gran obligación para mantener una profesionalización de sus recursos humanos y una actualización tecnológica permanente de sus medios, para mantener su capacidad de operar con países vecinos y regionales, dada la velocidad exponencial de ocurrencia de los cambios tecnológicos que se ha visto a lo largo del siglo XX y XXI.

La falta de renovación tecnológica en la Armada genera negligencias en cuanto a la falta de previsión en materia de seguridad, teniendo implicaciones a mediano o largo plazo. Existe una necesidad de prever las inversiones en material bélico y la preparación del personal para adaptarse a las nuevas tecnologías, llegándose a un conflicto con lo que se posee y en el estado en que se encuentra, tanto en lo que hace a su actualización y mantenimiento, como en el adiestramiento del personal.

Teniendo en cuenta que la Armada es un instrumento flexible y polifacético de la política interna y externa de un país, por eso se debe promover el desarrollo autónomo, tecnológico y científico del país, para mantener un mínimo de independencia, en cuanto a la capacidad bélica. Los apoyos de otras naciones deben provenir de países aliados con intereses contrapuestos a los nuestros, evitando dependencia logística y mantiene la libertad de acción propia, fomentando la industria nacional, para que participe en la producción para la defensa propia y en la exportación de estos materiales, como forma de contribuir a la economía.



5.13. DEL PROFESOR “GEOFFREY TILL” (1945-)



➤ Perfil

Nació en Londres, Inglaterra, el 14 de enero de 1945. Adelantó sus estudios superiores en el King's College de Londres, obteniendo los títulos de Licenciatura en Letras en 1966, Maestría en Artes en 1968 y Doctorado en Filosofía en 1976. En el año de 1979, escribe la obra *Poder Aéreo y Marina Real* y en 1983 el King's College de Londres lo nombró Erudito Académico en reconocimiento a sus sólidos y profundos conocimientos.

En 1987, es nombrado profesor en la Escuela Naval de Posgrados en Monterrey, California, en Estados Unidos. En el año 2006, recibe la máxima distinción otorgada por el King's College de Londres a sus miembros.

➤ Hilo conceptual

En 2009, por segunda vez trabajó en el Programa de Seguridad Marítima en la Escuela de Estudios Internacionales en Singapur. El pensador fue afectado por muchos de los sucesos ocurridos durante el siglo pasado y por los desarrollos tecnológicos que se dieron durante la segunda mitad del siglo XX, que tuvieron origen en la Segunda Guerra Mundial y cuyo fin se dio con el lanzamiento de la bomba atómica en Japón.

En la década de los años cincuenta, el desarrollo tecnológico dio un salto vertiginoso, con profundas repercusiones en la Estrategia, con el desarrollo de los primeros cohetes con capacidad nuclear, misiles intercontinentales y submarinos balísticos. Adicionalmente, se inicia la era espacial y el desarrollo e incremento de la capacidad nuclear en una competencia entre la UR.SS. y Estados Unidos, en lo que se denominó la Guerra Fría. Esta etapa de la historia, se desarrolló entre 1945 al término de la Segunda Guerra Mundial y el año 1991 con la disolución de la UR.SS., dos años después de la caída del muro de Berlín.

Estos hechos, acompañados por el desarrollo de los medios de comunicación, marcaron el inicio de la globalización y en consecuencia de nuevas formas de delito y de amenazas como el narcotráfico, terrorismo, contrabando, contaminación del medio ambiente, explotación irracional de los recursos naturales, tráfico ilícito de materiales o el transporte ilegal de personas.

Publicaciones

- Entre sus publicaciones más importantes se cuentan:
- Poder Aéreo y la Marina Real 1914-1945, (Londres: Jane's), 1979.
- Estrategia Marítima en la era Nuclear, (Londres: Macmillan), 1982, segunda Edición 1987.
- Estrategia Soviética en el Mar, (Londres: Macmillan) 2da. Edición 1989.
- Energía del Mar Moderna, (Londres: Brassey), 1987.
- Redactor de diez series La Armada y la Tecnología (Londres: Brassey).
- Redactor de la Marina y la sociedad (Volumen centenario), 1993.
- Redactor de la serie Naval Historia y Política; Guerra Anfibia, (Leicester: SCS), 1997.
- Poder Naval: Teoría y Práctica, (Londres: Cass Franco), 1994.
- Poder Naval en el milenio, (Gloucester: Sutton) 2001.
- Desafíos del Alto Comando en el siglo XX (Londres: Macmillan/Palgrave).
- Poder Naval: una guía para el siglo XXI. (Londres: Cass Franco, 2003. Segunda edición 2009.

➤ Pensamiento estratégico

Su pensamiento Marítimo Estratégico se ve reflejado en diversas obras, abarcando la seguridad en regiones definidas, tales como el Asia-Pacífico, el Mediterráneo, el Golfo Pérsico y el Océano Índico. En la actualidad está desarrollando un interés verdadero en los problemas que enfrentan las marinas pequeñas y cómo estas Armadas están desarrollando un rol amplio en la seguridad.

Las principales teorías de Till, se encuentran en su obra *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Estrategia Marítima y la Era Nuclear) publicada en 1982, actualizada en su segunda edición de 1987, en la cual se puede apreciar la influencia de la guerra fría y el armamento nuclear en la estrategia marítima. Con el cambio de siglo, hizo una revisión y actualización integral de sus teorías publicándolas en su obra *Seapower. A guide for the twenty-first century* (Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI), publicada en el 2003, cuya segunda edición se publicó en el año 2009. En esta última publicación, presenta su visión de diferentes Armadas del mundo, a partir de la información recolectada en sus viajes realizados desde la publicación de la primera edición, la hace una de las obras sobre estrategia marítima más actualizada.

El Profesor Till ha sostenido que, una vez terminada la Segunda Guerra Mundial y dentro del proceso de reevaluar las estrategias clásicas, se ha determinado algún rechazo por parte de numerosos y connotados historiadores norteamericanos acerca de algunas ideas básicas de Mahan, por principios que para la acción humana podían deducirse de la historia, en la misma forma en la cual los científicos deducen las leyes de observación. Ha sido

impugnado por numerosos estrategas el rechazo que Mahan planteó sobre la influencia de la tecnología y su relevancia en los principios estratégicos, antes considerados invariables. Así mismo, ha sostenido que la tecnología parece desafiar la relevancia que le ha otorgado la historia y actualmente es un parámetro que califica parte de la utilidad de las opiniones de quienes la han tenido en cuenta para identificar los principios de la estrategia.

La evolución del Poder Marítimo es desarrollada analizando los cambios geopolíticos de la energía en nuestra generación. Examina el concepto del Poder Marítimo en la historia, su teoría, su actual potencial y el futuro de la práctica. También compara las teorías de la Estrategia Marítima y de doctrina Naval, en el pensamiento militar occidental y no-occidental. Explora los conceptos de Corbett y de Mahan sobre el Poder Marítimo y analiza su impacto en la Estrategia Naval moderna, para determinar cómo han influenciado los avances de la tecnología en la Estrategia.

La trilogía Milicia, Sociedad y Gobierno la vislumbra desde el ámbito de la geografía marítima, los recursos marítimos, la economía marítima y los avances tecnológicos, analizando cómo cada factor es determinante y desempeña un papel en la capacidad marítima de una Nación. Analiza las capacidades navales según su eficacia relativa, e identifica los factores que hacen eficaces a las Marinas: la habilidad profesional, la preparación de su personal, las fuentes e infraestructura con que cuenta y su balance.

Su pensamiento se puede sintetizar en la manera en que abordó los siguientes temas:

Más que calificar teorías, plantea la necesidad de mantener un nuevo orden mundial, orientado a mantener la explotación de los recursos que el mar le ofrece a una economía globalizada. El incremento de la dependencia económica (recursos y transporte marítimo) a nivel mundial, la sobreexplotación de especies y la contaminación generan una responsabilidad. En consecuencia, sugiere que las Fuerzas Navales y los Guardacostas asuman un nuevo rol a nivel mundial. Al situar el orden mundial con base en la dependencia económica de toda la humanidad, señala que la preocupación militar debe ser las amenazas transnacionales, que afectan los intereses de todos los otros Estados, por eso propone una redirección de la misión de las Fuerzas Navales para garantizar, con los medios adecuados, la libertad del uso del mar.

La globalización económica trajo profundas repercusiones en los roles y funciones de las Armadas del mundo, la principal razón para ello es la interdependencia de los Estados. En este escenario el mar se constituye en el medio y el cordón umbilical que los une, en consecuencia, surgieron riesgos colectivos y amenazas que originaron intereses comunes y la necesidad de adoptar nuevas funciones con una gran flexibilidad (Taylor, 2009).

El mar siempre ha sido un factor central en el desarrollo humano, como fuente de recursos y como medio de transporte, de intercambio de información y de ejercicio de poder. Ha brindado una base fundamental para la prosperidad y la seguridad de la Humanidad. Esto cobra mayor importancia en los comienzos del siglo XXI, con el surgimiento de un

sistema de comercio mundial en creciente globalización y el desarrollo de una mayor conciencia de la importancia del mar como medio ambiente físico.

Es importante el estudio de la estrategia marítima pasada y presente, investigando los desafíos a que están sometidas las Armadas en el nuevo escenario del mar, proporcionando una guía de análisis a quienes se interesan en el rol crucial y cambiante del Poder Naval (Taylor, 2009).

A lo largo de su carrera académica ha desarrollado un interés particular en la evolución de la estrategia y la política marítimas alrededor del mundo y ha escrito extensamente sobre ello. El aspecto base de su programa de investigación actual es analizar cómo el final de la guerra fría, la globalización de los mercados y los avances tecnológicos ejercen una fuerte influencia en la forma como los conductores políticos afrontan la estrategia marítima.

También ha escrito sobre la importancia e influencia que tienen los asuntos marítimos con la situación de seguridad de regiones definidas, tales como el Asia-Pacífico, el Mediterráneo y el Océano Indico.

Propone: “aprovechar la Flexibilidad y la Maniobrabilidad de las Fuerzas Navales para que las naciones proyecten su Poder Marítimo apoyando una política mundial por un sistema de comercio globalizado que la Comunidad Internacional requiere” (Taylor, 2009).

Para esto es importante tener en cuenta, que a pesar que el hombre ha pescado desde tiempos inmemorables, desde 1945 hubo una transformación radical; las capturas mundiales han aumentado y la pesca se ha convertido en una porción importante de la economía de algunos países; también se ha presentado fuertes disputas entre las flotas de alta tecnología y las flotas pesqueras locales.

Una vez analizada la hoja de vida del profesor Geoffrey Till se puede observar que es un académico que se ha dedicado a estudiar profundamente la influencia de los avances tecnológicos en la era moderna; en su libro “La estrategia soviética en el mar” (2da. ed., 1989), reconoce la incidencia post guerra fría en la era moderna, cita el crecimiento de la Armada Soviética y sus roles en el contexto nacional e internacional con un análisis de sus buques, submarinos y aviones, ejercicios y patrones durante las misiones. Además, efectúa conclusiones sobre las políticas marítimas soviéticas y sus misiones navales bajo una rígida estructura política e ideológica.

Parecería por otro lado, que las marinas más importantes del mundo consideran una cierta forma de estrategia retenida, es decir, mantener algunas plataformas lanzadoras de misiles balísticos en reserva para compeler a un adversario débil a aceptar sus términos, evitar mayores daños, tener la última palabra y disuadir a terceras partes. Esto significa que las Fuerzas Marítimas de disuasión estratégica necesitarán una capacidad para operar

en forma sostenida, reflexiva y controlada, aún después de iniciada la guerra nuclear. La supervivencia prolongada de los submarinos balísticos nucleares (SSBN) debe convertirse, por lo tanto, en una de las mayores preocupaciones de la moderna estrategia marítima.

Le da una gran relevancia a la seguridad marítima en un sistema de comercio globalizado en donde el 90% del comercio mundial se mueve por mar y crece la dependencia económica en sus recursos, dándole una gran importancia a las líneas de comunicación marítimas; concluyendo que la seguridad del comercio marítimo es crítica para el panorama económico global. Su concepto de control marítimo, es que se debe efectuar de una manera conjunta con los vecinos, de forma tal que se lleven a cabo acciones marítimas multilaterales contra las amenazas transnacionales, tales como: crímenes marítimos, terrorismo, contaminación marítima, etc.

Como el control de la actividad marítima requiere la dedicación de personal muy especializado y equipos caros y complejos, existe la preocupación de que se puedan distraer recursos que serían mejor empleados en la misión real y primaria de las Armadas en altamar. Todo esto ha reforzado el argumento de que las Fuerzas Navales no deberían distraerse en un rol policial mejor cumplido por alguna organización militar como la U.S. Coast Guard, pero esta solución pareciera implicar cierta duplicidad de recursos.

En su libro “*Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*” (2003), expone un extenso conocimiento de historia del pensamiento naval, resume la teoría marítima pasando por las doctrinas clásicas y recientes de guerra naval, definiendo los propósitos del control del mar, los límites y el potencial del Poder Naval. Este, su libro más reciente, fue calificado por la revista *Proceedings*, como la mejor y más actualizada discusión sobre Poder Naval actualmente impresa.

Analiza la evolución del pensamiento estratégico hacia misiones navales de carácter global, que sean coherentes con el flujo creciente de eventos y asuntos marítimos a nivel mundial, finalizando el siglo XX y entrando al nuevo milenio. Los buques a emplearse necesitan disponer de alguna capacidad de réplica proporcional a la amenaza o situación; deben poseer armamento sencillo y visible, alta velocidad, condiciones marinerías, buena autonomía, maniobrabilidad y resistencia del casco. También es imprescindible su bajo costo, porque para cubrir un área tan grande se requerirá una cantidad razonable de unidades.

Las Armadas necesitan demostrar capacidad suficiente de reacción para disuadir las amenazas militares en el extremo más bajo de la escala, tales como secuestros y hostigamientos limitados. Desempeñarían el rol de instrumentos de política exterior en la paz y también en la guerra, sirviendo en general al mismo propósito por diferentes caminos.

El principal factor contribuyente a la disuasión marítima es el poderío y la capacidad general de prevalecer. Pero no es estrictamente necesario que un adversario deba sentirse superado o enfrentado con la derrota inminente para que sea disuadido.

Entre los diferentes elementos de Poder Naval se centra en analizar la Fuerza Naval, la relación de las Armadas con la política y su actividad como instrumento en la diplomacia, gracias a sus características especiales.

En primer lugar, analiza el impacto en las teorías, revisando la evolución histórica de la estrategia marítima, revisión desde los pensadores clásicos como Mahan y Corbett, hasta el análisis de las doctrinas marítimas contemporáneas de las superpotencias.

Por otra parte, analiza el impacto sobre la transformación del Poder Marítimo desde los tiempos antiguos hasta la era moderna, el contraste entre la teoría y la práctica de la Guerra Naval moderna y efectúa un estudio de los eventos navales más significativos del siglo XX.

De los temas que más llaman la atención del profesor Till es su análisis acerca de la tecnología nuclear, considerando que el objetivo de un submarino estratégico es un blanco terrestre, y esta concepción revoluciona completamente la estrategia. Recaba la necesidad de mantener estas plataformas en el mar, aclarando que su permanencia en el mismo constituye la capacidad de disuasión.

La disuasión estratégica se basa en el poderío y en la capacidad de permanecer³⁰, a la cual se le debe dar la mayor importancia. A su vez, el peligro por la posibilidad de desequilibrio ocasiona la necesidad de controlar el arma estratégica de submarinos nucleares a nivel mundial

Su trabajo académico es análogo al viaje de un buque por mares turbulentos, acosado por las olas y los vientos que representan al caos y al cambio; este buque trata de mantener su rumbo siguiendo la ruta del análisis, pero quedará sometido a la prueba que sobre su derrota haga posteriormente el tiempo.

Sus puntos de vista y contribuciones le han hecho acreedor al respeto y autoridad, pues sus análisis permiten hacer un seguimiento constante y cercano a la Historia de la Estrategia Naval y a los nuevos problemas, dudas y planteamientos generados por los desarrollos navales contemporáneos, que enturbian el horizonte y hacen confuso el futuro.

Las Armadas y otros componentes del Poder Marítimo, deben adaptarse a estos cambios expandiendo sus intereses, actividades y responsabilidades, pues los intereses de las Armadas no son los mismos a los de siglos anteriores (Taylor, 2009).

30 Capacidad para estar más tiempo en el mar.

➤ Reflexiones derivadas

Estrategia Marítima

Geoffrey Till plantea que el “Poderío Marítimo” no se relaciona solo con el uso del mar, sino también con la capacidad de influir el entorno de otros actores actuando desde el mar, a través de las consecuencias que implica poseer o usar tal poder (Muller, disponible en <http://132.248.9.1:8991/hevila/Politica/estrategia/2010/no15/8.pdf>).

Da como uno de sus principales aportes en esta área, el análisis alcanzado sobre la evolución de la estrategia marítima y la política marítima alrededor del mundo; apoyándose para ello en el cómo ha influido los avances tecnológicos, la globalización, el término de la guerra fría, entre otros; en las diferentes naciones y sus conductores políticos conllevando a analizar cómo estos afrontan y utilizan la Estrategia Marítima en la Actualidad.

El Dr. Geoffrey Till, en sus diferentes estudios y publicaciones denota sobre la importancia y su respectiva influencia que tiene el mar en las diferentes regiones del mundo, enfatizando en aquellas que ya están definidas: Asia- Pacífico, el Océano Índico, el Mediterráneo, Norte América- Europa del Norte; donde propone que las marinas de guerra que allí existen fructifiquen su flexibilidad y maniobrabilidad para que proyecten su Poder Marítimo, basándose en una política mundial sostenida en un comercio globalizado que la comunidad Internacional exige (The Transformation of Sea power ...vol. 30, No. 1/04).

Entre los ejemplos que da a conocer está el de la pesa y de la influencia que esta ha tenido en relación a la economía de las naciones desde épocas inmemorables, y como hoy en día hay un fuerte choque de intereses económicos en relación a este tema, debido al aumento de la población mundial que conlleva el aumento de pedido de este alimento, presentándose con ello fuertes riñas entre las flotas de alta tecnología que en algunos casos depredan sin autorización las aguas de algunas naciones y las flotas pesqueras locales.

El Dr. Till, explica también como la globalización económica cada vez más fuerte genera constantemente una interdependencia entre los diferentes países aumentando a medida que crece su comercio, conllevando con esto que si algún acontecimiento afecta a un Estado este ya no es de tipo aislado, sino por el contrario tiene consecuencias mundiales, siendo en algunos casos imprevisibles lo cual se debe evitar para que no afecte a otros Estados en una reacción de tipo dominó. Todo esto está dado en que considera que el mar no es solamente una fuente de recursos que debe saber explotar cada Estado, sino que también cuenta con una cantidad de innumerables vías de comunicación donde se mueven gran parte de las economías mundiales e intereses de toda índole de cada nación, siendo muy importante el cuidado y protección de los mismos incluyendo entre estos al medio ambiente. Por lo que el Dr. Geoffrey Till manifiesta vehementemente que el mar es fuente de prosperidad llevando consigo la influencia en la capacidad de supervivencia de un Estado.

Por lo anterior, el Dr. Geoffrey Till clasifica a los Estados en tres, acuerdo a la importancia que le da a sus recursos e intereses marítimos que se desplazan mediante las LL.CC.MM. y que se asume que son de vital importancia para dicho Estado, así:

- Primero, los países que están en manos de otros para su seguridad.
- Segundo, los países observadores, que se limitan a presenciar el teatro de operaciones navales, pero se encuentran limitados para poder actuar; y.
- Tercero, los países que creen que la participación en un determinado teatro de operaciones navales es de relevante interés nacional manifestando además que con ello fortalece el bien común de otras naciones.

Dado esto, efectúa otra diferenciación entre Estados que utilizan las LL.CC.MM., como medio vital en sus economías, estos son:

- Los Estados Consumidores de Seguridad (Security Consumers).
- Los Estados Proveedores de Seguridad (Security Providers).

De igual forma, el mar no es solo una fuente de recursos, constituye innumerables vías de comunicación (LL.CC.MM.) entre todos los países del mundo.

Por lo anterior, considerando que Till (2007), estima que a través del mar se materializan las actividades de la globalización (comercio), se puede determinar que una Estrategia Marítima en el presente, está diseñada sobre la protección de las LL.CC.MM. mundiales (dada la globalización) a través de un sistema de defensa colectiva para proteger los intereses de cada nación, buscando con ello que si el sistema de comercio marítimo global sufriera algún tipo de alteración, las Marinas de Guerra estarían en capacidad de solucionar dicho altercado. Se debe tener claro también que las modificaciones del orden mundial pueden ser multilaterales y no siempre participan los Estados afectados, pues en algunos casos se tendrá la capacidad de actuar, pero no la voluntad.

A manera de conclusión, se tiene que la respuesta a una eficiente estrategia marítima, se da en el buen uso y ejecución del ciclo virtuoso, evitando que se puedan presentar amenazas en esta, para ello se debe dar relevante importancia al cuidado de: el control del área marina, el mantenimiento del orden en el mar, la proyección del poder sobre la tierra, y por último mantener un consentimiento Marítimo Mundial.

Diplomacia Naval

Se refiere a los procedimientos que un país puede adoptar para influir en la conducta de otro, extendiéndose desde el ataque militar directo en un extremo, hasta la persuasión diplomática rutinaria en el otro; las acciones diplomáticas se transforman

imperceptiblemente en amenazas y en actos de guerra. “La diplomacia Naval trata de explotar el poder, más que utilizar la fuerza”.

Las Armadas son un instrumento de la Política Exterior en tiempos de paz las Fuerzas Navales deben entonces lograr objetivos políticos sin llegar a la guerra y en la guerra “el despliegue real o potencial de la Marina, debe ser orientado para empeñarse en torno a cinco acciones básicas: Asalto Anfibio, Ataque Aéreo, Bombardeo, Bloqueo o Reconocimiento”. G. Till (2007), refuerza su contextualización y cita a John Stuart Mill “Nuestra diplomacia no sirve para nada cuando carecemos de una Flota que lo respalde” (McGwire, 1988: 231).

Triunfo en la guerra

Al ser un pensador estratégico de la era actual, se permite estudiar con detenimiento a pensadores contemporáneos y pasados, extrayendo lo que él considera lo mejor para los intereses de su nación, es así como valora las propuestas estratégicas dadas por Mahan y Corbett, en referencia a la importancia del Poder Naval y la protección de las líneas de comunicaciones, por Castex en referencia a la forma de utilizar la fuerza y la maniobra en busca del fin último, por Roskill analizando cómo se debe llegar al control del mar negándole su uso al enemigo y Gorshkov en referencia al empleo de Fuerzas Terrestres como complemento de las operaciones navales apoyados en proyección con armas nucleares. Aprovecha en sí lo mejor de todos estos exponentes, proponiendo con esto crear un nuevo orden mundial donde se le debe dar su respectiva relevancia al mar, tanto en el comercio a través de sus líneas de comunicaciones, las empresas costeras que esto genera, sus recursos, su explotación controlada y protegida, enfocada hacia una economía globalizada bajo la vigilancia sectorial del Estado dominante en la región.

Para soportar lo anterior el Dr. Geoffrey Till, da a conocer un ciclo de actividades para lograr el fin anterior, compuesto por: un Poder Naval que tiene como función la de proteger y disuadir, un comercio marítimo, unos recursos marítimos y un Poder Marítimo fuertemente relacionado con los tres anteriores, todos ellos confluyen continuamente en un ciclo cerrado, llevando a que los Estados mantengan su comercio marítimo, exploten sus recursos con el ánimo de que se genere un crecimiento del Poder Marítimo; que a la vez hace que aumente el Poder Naval con el ánimo de proteger y defender a dicho poder. A este ciclo, lo han denominado **Ciclo Marítimo Virtuoso (CMV)**.

Este CMV, se fundamenta en que el Estado desarrolla una alta Capacidad Comercial Marítima aprovechando sus Recursos Marítimos y por lo tanto, podrá contar con los recursos económicos e infraestructura naval para construir y mantener indefinidamente su Fuerza Naval. Esto le puede generar excedentes inclusive para subsidiar a sus aliados. Finalmente, la Supremacía Marítima, que se logra con la voluntad política para desarrollar el comercio marítimo es el potenciador que mantiene en movimiento el CMV (p. 44).

Es de resaltar, que los inconvenientes en el mar hoy son particulares y las soluciones deben ser particulares, de ahí que las necesidades se analicen desde la perspectiva nacional, regional y global. Por lo anterior, el triunfo de la guerra contra otro Estado o agente

terrorista transnacional, se gana mientras no se rompa el CMV. Para evitar esto se requiere un correcto y eficiente control del mar en donde se encuentren presentes los intereses marítimos de una nación, combatiendo las diferentes amenazas que se presenten.

El Dr. Geoffrey Till manifiesta que hoy en día no se limitan las amenazas a un acto hostil de parte de una nación que está interesada en nuestros intereses marítimos, si no que la situación se ha vuelto más compleja en un mundo cada vez más globalizado al aparecer otros actores tales como el narcotráfico, el terrorismo, piratería, trata de esclavos, venta de armas y contrabandistas, etc.; lo que requiere que sean neutralizados con el fin de no afectar los intereses marítimos de la nación y para ello debe buscar la forma de hacerlo ya sea con sus propios recursos o de manera colectiva con otros Estados.

Para poder conseguir lo anterior, se debe buscar que las organizaciones globalizadas y no estatales como en el caso de la ONU, OEA, OTAN, etc. Sean protagonistas directos creando políticas que lleven a la seguridad colectiva a través de mecanismos que ataquen a las amenazas en forma directa, combinada y eficaz, contando con los medios que cuente cada Estado; y en el caso de la seguridad que debe brindar cada Estado a su propio territorio este deberá orientar a su respectiva Fuerza Naval para que sea empleada en forma eficiente utilizando los medios respectivos que tiene, para neutralizar la amenaza; buscando con todo lo anterior lograr mantener a salvo las líneas de comunicación marítimas (LL. CC.MM.) para poder garantizar su uso y explotación en el sistema globalizado en que se encuentra la economía mundial, actualmente.

Dado lo anterior se puede decir que el Dr. Geoffrey Till busca centrarse en las necesidades actuales de las diferentes naciones, donde estas basan sus necesidades en la supervivencia de su comercio a través de sus LL.CC.MM., por lo que estas cobran vital importancia dentro del desarrollo y seguridad de un Estado, por lo que Till manifiesta que actualmente no se deben ver las marinas de guerra como se daban en el siglo pasado, sino que estas deben ser flexibles ya que deben hacer cumplir las leyes en el mar (guardacostas) a la vez que continúen con su función de brindar seguridad a sus LL.CC.MM. e intereses marítimos así como a la defensa de la Nación, haciendo una clara diferenciación de roles entre Guardacostas y las Unidades Navales pero siempre tras el objetivo común de proteger los intereses marítimos; por lo que considera que las marinas del mundo deben trabajar mancomunadamente bajo unos intereses comunes en la lucha de unos enemigos comunes (el narcotráfico, el terrorismo, piratería, trata de esclavos, venta de armas y contrabandistas, etc.) convirtiéndose con ellos en la verdadera policía del mundo; buscando que las diferentes marinas de guerra sean disuasivas entre sí, pero a la vez se complementen entre ellas, buscando asegurar así la mayor parte de las líneas de comunicación marítimas, las flotas mercantes y las mercancías que por ellas se mueven.

El Dr. Geoffrey Till, aclara que los inconvenientes en el mar hoy son particulares y las soluciones deben ser particulares, buscando con esta afirmación mostrar las necesidades desde la perspectiva nacional, regional y global, donde manifiesta que el triunfo de la guerra contra otro Estado o agente terrorista transnacional se gana mientras no se rompa

el ciclo virtuoso, mediante un correcto y eficiente control del mar donde se encuentren presentes los intereses marítimos de una nación, combatiendo las diferentes amenazas que se presenten.

Estrategia Naval

La Estrategia ha tenido cambios a lo largo de la historia, como el caso de la implementación de Unidades Tipo Guardacostas, como resultado de la variación de los Intereses Marítimos de las naciones. Así mismo, se ha visto influenciada por los avances tecnológicos y aspectos como el de enfrentar los problemas de seguridad que se presentan en el mundo después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, complicando las tareas que las Armadas deben cumplir (Taylor, 2009).

En referencia a este aspecto el Dr. Geoffrey Till, hace un profundo análisis sobre la importancia de los avances tecnológicos en la actualidad, enmarcándose en aquellos que tienen influencia en el Poder Marítimo para un Estado, pone como un ejemplo de ello a algunos países desarrollados, donde denota el sostenimiento y en algunos casos el crecimiento de sus Armadas y como enmarcan sus potenciales durante los diferentes tipos de misiones (de superficie, submarinos y aeronavales) en los nuevos roles que les exige un mundo cada vez más globalizado; un claro ejemplo de esto es su libro “The Sea in Soviet Strategy” (2da. Edición, 1989), donde da conclusiones en referencia a las políticas marítimas soviéticas enmarcadas bajo una rigurosa organización política e ideológica.

Lo anterior lo refuerza con la Estrategia que denomina “retenida”, la cual puede ser utilizada por aquellas potencias que cuentan con armamento nuclear, que aunque hoy en día se habla constantemente de que en aras de alcanzar la tranquilidad mundial se pretende alcanzar cierto tipo de desarme nuclear evitando una nueva carrera armamentista como la que se presentó durante la guerra fría, dichas naciones mantienen plataformas para lanzar misiles balísticos con el ánimo de mantener un nivel disuasivo defensivo u ofensivo (obligar al adversario a aceptar los términos).

Otro de los aspectos que trata con gran importancia es sobre “La Diplomacia Naval”, en la cual destaca algunas de las funciones de las Armadas relacionadas con la “Presencia Naval”, la “Coerción Naval” y la “Construcción de una coalición” entre otros, tomando para esto como ejemplo a Inglaterra, donde demuestra que a través del uso del Poder Naval ha permanecido indemne territorialmente desde la época victoriana.

Además de lo anterior el Dr. Geoffrey Till, toca otro aspecto de suma importancia para la estrategia naval consistente en un sistema articulado de apoyo naval (Sea Based Supply System) el cual tiene como función principal el de mantener el control del mar con el ánimo de apoyar a las Unidades propias en tierra así como las aéreas, durante la proyección de dicho poder en otro territorio, destacando en esta estrategia a la tecnología como elemento de suma importancia.

Se puede concluir que el Dr. Geoffrey Till, le da a las Armadas actuales un rol del control del mar donde no hay casi oponentes con los mismos intereses, en donde las Armadas

se enmarcan en las operaciones de proyección del Poder Marítimo sobre otro territorio, operaciones de alta intensidad contra adversarios iguales, operaciones de control del mar, operaciones de orden en el mar y a su vez mantener un consenso marítimo estable.

Control del Mar

El Dr. Geoffrey Till, da a conocer la gran importancia que tiene el mar en la actualidad, sus recursos naturales y especialmente en sus LL.CC.MM., ya que demuestra cómo transitan hoy en día el 90 % del comercio global y de información; por lo anterior destaca la importancia del cuidado que se le debe dar al medio ambiente marino y a la seguridad del comercio marítimo mediante un control marítimo real, apoyándose para ello en operaciones combinadas con las Armadas vecinas a través de acciones marítimas multilaterales para poder combatir las amenazas del siglo XXI. (El narcotráfico, el terrorismo, piratería, trata de esclavos, venta de armas, contaminación marítima, contrabandistas, etc.).

Se destaca su libro, “Seapower. A Guide for the Twenty-First Century” donde da relevancia a un capítulo denominado “Buen orden en el mar”, en el que denota la importancia del orden en el mar, a través de las policías marítimas (guardacostas), donde se debe dar una importancia preponderante al cuidado de la vida humana en el mar y al medio ambiente natural, para lo cual las Armadas deben apoyarse en las nuevas tecnologías para mejorar el cubrimiento del área de responsabilidad.

El Dr. Till, también logra demostrar en sus escritos que las marinas de guerra que tienen actividades de guardacostas entre sus funciones y que operan en forma combinadas con otras Armadas, cuentan con una estructura administrativa bien montada lo cual se ve reflejada en la capacidad de combate necesaria para enfrentar las amenazas transnacionales que agobian al mundo moderno; el no contar con una Marina de Guerra bien estructurada permite en muchos casos el que aparezca un ambiente propicio para cometer actos delincuenciales a nivel internacional dado el vacío que se produce en dicha zona marítima que perjudican los intereses económicos de algunas naciones, obligando a que se creen responsabilidades entre Estados litorales, en busca de un buen control marítimo.

Es por ello que recomienda que las Armadas asuman con mayor ímpetu posiciones en dar a cumplir las leyes emitidas para el regalamiento del uso del mar, buscando con ello el buen control y uso del comercio marítimo; es por ello que considera muy probable que las marinas de guerra continúen en un proceso de ajuste en sus funciones para poder ser partícipes en las acciones de cooperación con las agencias gubernamentales nacionales e internacionales, guardacostas, policías y sistemas aduaneros de los diferentes Estados y el propio (Till, disponible en <http://www.mar.mil.br/>).

Para reforzar la anterior afirmación, el estratega aclara los conceptos de dualidad del control del mar, al afirmar:

Otra distinción que ciertamente necesita ser grabada en la mente es aquella de la conquista del dominio y su ejercicio. La Fuerza Organizada nunca podría ser suficientemente numerosa o ubicua para ejercer el dominio del mar y controlar las líneas de comunicaciones, en este orden de ideas aplica los conceptos de Flota de Control y Flota de Combate, la primera, compuesta por todos los buques menores que ejercen el dominio, patrullando las áreas de tráfico focales y terminales, escoltando convoyes y transportes militares, patrullando para interceptar el comercio enemigo, etc. y la segunda encargada de la conquista y manutención del dominio del mar, bajo cuya protección operaba la Flota de Control. El punto de énfasis era la diferencia entre las dos funciones que tenían diversos requerimientos de Unidades Navales, procedimientos tácticos y otras. Sólo con una apropiada flota balanceada una Armada podía esperar desempeñar ambas funciones (Till, 1982: 129).

Con lo que se puede concluir que es de suma importancia destacar la creciente importancia del control del mar, la relación con el comercio mundial y sus respectivas LL.CC.MM., el cuidado que se les debe tener apoyadas en un sistema de defensa colectiva de tipo marítimo, acuerdo a los intereses de cada región será fundamental para la estructura de las futuras Marinas de Guerra (Till, disponible en <http://www.mar.mil.br/>) De esta forma, si el sistema global de comercio marítimo resistiera algún tipo de fractura, las Marinas de Guerra constituirían parte de la solución.

Custodia del Mar Contiguo

En torno al mar, existen importantes fuentes de recursos como el Petróleo, el Gas, algunos minerales y la posibilidad de desarrollar la pesca y otros Intereses Marítimos. Estos deben ser explotados adecuadamente, y para ello el Estado debe desarrollar Políticas Marítimas acordes al Sistema Internacional.

El mencionado sistema, debe establecer las normas para el desarrollo internacional de las operaciones de Vigilancia a la navegación, Control del Tráfico Marítimo y prevención de la contaminación, reglamentación de rutas marítimas, procedimientos para el Control de: la pesca, la Piratería, el Tráfico de sustancias psicotrópicas, entre otras actividades (Till, 1988: 227). Lo anterior implica el cumplimiento de funciones de ley y orden que deben ser realizadas por el Componente de Guardacostas.

El Dr. Geoffrey Till considera que una Armada (Poder Naval) para poder ser eficiente y cumplir con sus objetivos, debe ejecutar un real control del Mar en: el Mar Territorial, en la Zona Económica Exclusiva y si las circunstancias lo permiten en Alta Mar. Para ello debe aplicar las leyes tanto del Estado como Internacionales con el ánimo de reprimir los delitos transnacionales y el daño al medio ambiente, buscando con esto evitar la ruptura del ciclo propuesto por él; para lograr lo anterior propone el empleo de Unidades de Guardacostas.

Poder Naval

Para poder referirse al Poder Naval, se debe analizar las tres consecuencias generadas por la globalización, así: la primera es la interdependencia económica, la segunda es la muerte de la distancia y la tercera que hace referencia a la seguridad en el mar, los cuales no se limitan únicamente a aspectos geopolíticos o militares; para ello se debe analizar el Ciclo Marítimo Virtuoso que se trató anteriormente, donde la supremacía naval genera a su vez Poder Marítimo y por ende su decadencia representa decaimiento en dicho poder. Dicho Poder Naval corre el riesgo actualmente de actuaciones ilegales de tipo transnacional, donde el enemigo puede utilizar medios civiles transformándolos para uso militar, hasta riesgos de índole natural o ecológica.

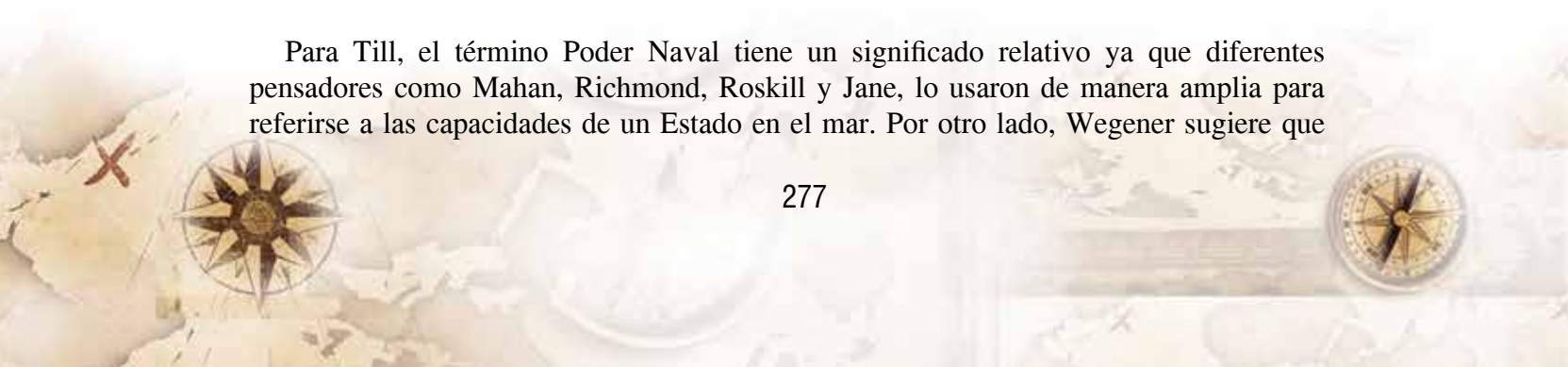
Por lo anterior, el concepto de Control de Área Marítima (CAM), ya sea en las aguas Interiores, el Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva o incluso en Altamar, alcanza una realzada importancia económica, dadas las posibles amenazas de ruptura del ciclo virtuoso, para lo cual la Armada presente y del futuro deben librar un rol de instrumento diplomático y de guerra dependiendo de la circunstancia. Aun cuando las diferentes naciones con intereses comunes celebren tratados y acuerdos, en busca de un fin; no se puede contar con esto como el fin último y seguro para alcanzar los intereses nacionales.

Con referencia a la función diplomática de las Armadas, esta se da en que dicha Unidad puede hacer presencia en aguas internacionales o de otra nación previo acuerdo o no (si es coercitivo), acción que no puede realizar una Unidad blindada de tierra, por el carácter hostil de sí misma. Tal cual lo expresa la diplomacia naval (Parte de la British Maritime Doctrine), la Marina de Guerra puede materializar desde la amenaza de un holocausto nuclear hasta un cóctel para dignatarios extranjeros (Till, disponible en <http://www.mar.mil.br/>). Es por ello que para Till el Poder Naval es “la capacidad de influenciar la conducta de otros, en o desde el mar”.

El Dr. Geoffrey Till, entre sus escritos compara diferentes estrategias marítimas y doctrinas navales, buscando con ello analizar la evolución de la teoría marítima; apoyándose en forma fuerte en las teorías de Corbett y Mahan, donde analiza cómo el desarrollo tecnológico y el nuevo arte operacional han influenciado para la aparición de las nuevas teorías marítimas, donde se puede determinar cómo cada teoría juega un rol explícito dentro de las capacidades marítimas de la nación.

Además de eso, Till evalúa las características y habilidades que hacen efectiva a una Marina de Guerra: Habilidades profesionales, alistamiento, apoyo e infraestructura, tecnología y balance; viendo cómo estas influyen y favorecen a la transformación histórica de las Marinas.

Para Till, el término Poder Naval tiene un significado relativo ya que diferentes pensadores como Mahan, Richmond, Roskill y Jane, lo usaron de manera amplia para referirse a las capacidades de un Estado en el mar. Por otro lado, Wegener sugiere que



el término naval se utilice para referirse a las actividades bélicas mientras que el término marítimo se refiera a las actividades propias en tiempo de paz. Por lo anterior y a manera de síntesis, concluye que “el Poder Naval consiste en la influencia ejercida por una combinación de Fuerzas Militares (principalmente navales, pero actuando en conjunto con tierra y aire) y Fuerzas no Militares (Till, 1988: 31).

Igualmente, el Poder Naval es el poderío y la capacidad general de prevalecer como requisito para la disuasión, en cumplimiento de la función de proteger los intereses marítimos que están representados en el comercio y los recursos marítimos. Su principal capacidad radica en influenciar la conducta y la voluntad de otros Estados en o desde el mar.

Así mismo, Till identifica cinco características de las marinas de guerra que han influenciado históricamente su transformación: las habilidades profesionales, el alistamiento, el apoyo e infraestructura, la tecnología y el balance o equilibrio de su estructura de fuerza.

Retomando los conceptos registrados anteriormente, el Poder Naval debe hacer presencia en aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y altamar, teniendo en cuenta la importancia del Ciclo Marítimo Virtuoso, CMV. Por lo tanto, a fin de mantener su dinamismo y evitar su ruptura, Astaburuaga (disponible en <http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/1997/2/jordan-2.pdf>), sostiene que la Armada presente y del futuro debe cumplir un rol de instrumento diplomático o de guerra dependiendo la circunstancia. Esta situación genera una dependencia directa entre el Poder Naval y los intereses marítimos, ya que el crecimiento o disminución de estos dos elementos es directamente proporcional.

Elementos del Poder Naval

Sobre este aspecto, el Dr. Geoffrey Till, da a conocer varias características de los elementos del Poder Naval, definiendo entre ellas que el tamaño de la Fuerza Naval depende de los intereses políticos, tanto internos como externos que un país maneje, la relación que tiene la Fuerza Naval con la política de la nación y sus funciones diplomáticas dadas sus características especiales.

Por lo anterior se puede determinar que en el Poder Naval hace parte un factor muy importante que es la Política o Estrategia Naval a través de la diplomacia; la cual se debe unificar en busca de un bien común con otras marinas, con el ánimo de enfrentarse a los retos que demanda el mundo globalizado de la actualidad a través de la protección de las LL.CC.MM., con lo cual se busca que la protección del Ciclo Marítimo Virtuoso, sea trascendente.

Es por ello que el Dr. Till, manifiesta que el Poder Naval está conformado por dos (2) elementos la Fuerza y la Posición:



La Fuerza Naval encargada de custodiar el correcto uso del mar mediante las leyes emitidas tanto nacionales como internacionales (guardacostas) y por otra parte tiene la función de mantener la defensa y seguridad de los intereses nacionales en el mar (la Armada). La Fuerza, cuyo propósito según Till [En línea-Naval Transformation], es mantener a cubierto de las amenazas las LL.CC.MM. y los Intereses Marítimos, se compone de una Fuerza de Control (suave) para cumplimiento de funciones de ley y orden, propias de guardacostas como el control del tráfico marítimo cerca del litoral o en el mar territorial, y por otra parte, de la Fuerza de Combate (dura), la cual tiene la responsabilidad de cumplir el rol primario de seguridad y defensa del Estado, bien sea a través de la disuasión, la diplomacia o el empleo de la fuerza si es necesario.

Según Till, los países pueden tener distintas escalas de Poder Naval, para clasificarlas definió las siguientes nueve (9) jerarquías:

1. Fuerza global principal de proyección naval – completa.
2. Fuerza global principal de proyección naval – parcial.
3. Fuerza global mediana de proyección naval
4. Fuerza regional mediana de proyección naval.
5. Fuerza de proyección naval adyacente.
6. Armada de defensa territorial mar adentro.
7. Armada de defensa territorial costera.
8. Armada policial (Constabulary Navy).
9. Armada simbólica (Token Navy) (Till, 1988: 114).

Para ilustrar con ejemplos, se puede afirmar que sólo la Armada de Estados Unidos (US Navy) reúne el perfil para la primera categoría; la Armada soviética de 1990 se insertaba en la segunda categoría; la tercera categoría es compartida por Reino Unido (Royal Navy) y Francia (Marine Nationale); las Armadas china, hindú y japonesa comparten la cuarta categoría; Israel, Portugal y Sudáfrica la categoría 5; Malasia, Noruega y Suecia se ubican en la categoría 6, Finlandia y Omán la 7 e Islandia e Irlanda la 8.

Cabe señalar que no hay ejemplos de categoría 9; las Armadas prefieren evitarse la vergüenza, si bien podrían ser típicamente asociadas con los países más pobres o los llamados Estados fallidos y colapsados.

Esta escala depende de los aspectos que en adelante se desglosan.

- **Tamaño y Naturaleza de la Flota.** No solamente por el número sino que debe tener en cuenta la calidad técnica, capacidad profesional y la eficiencia del mantenimiento. Existe una correlación aproximada entre las ambiciones de una marina y el tamaño y la capacidad de lucha de sus Unidades principales, siempre que sean adecuadamente conservados y tripulados, se debe tener en cuenta:

- **Alcance Geográfico.** Puede referirse a la capacidad de una marina para hacer frente a los estados del mar encontrados en las aguas costeras, en un extremo de la escala, y en mar abierto en el otro. La capacidad de un marino para operar fuera de casa es importante también, aunque el problema aquí es la cuestión de grado.
- **Función y Capacidad.** Las tareas de las Armadas pueden ir desde funciones de ley y orden tales como la protección de la pesca, en un extremo de la escala, hasta la realización de las operaciones expedicionarias en un entorno de alta intensidad en el otro.
- **Acceso a Tecnología de Alto Grado.** En el pasado, esto podría haber sido indicado por la posesión de buques mayores. El equivalente moderno podría ser teniendo la más reciente información en tecnología de sistemas. Sin embargo, para ser funcionalmente importante, la tecnología de alto grado debe ser mantenida y operada eficazmente; simplemente tenerla no es suficiente.
- **Reputación.** La reputación de una marina, establecida a través de los años, puede ser un determinante importante de su Fuerza con relación a los demás. El alistamiento de la Marina de Guerra de un Estado poderoso, puede ser muy desproporcionado en relación con su propia fuerza inherente.

El otro atributo que le da el Dr. Till es el de la Posición, que cada Armada debe buscar mediante el desarrollo en infraestructuras para la construcción y puesta en funcionamiento de Unidades Navales integradas con tecnología actual y armas plenamente integradas, buscando tener el control del mar asignado al igual que de apoyar a Unidades Terrestres y Aéreas en caso de tener que proyectar su poder en otro territorio.

Con relación a la posición, Till analizó que en la medida que las grandes potencias ejercieron su presencia en el mar lejos de sus naciones, las posiciones fueron fundamentales para poder sostener el desarrollo de las operaciones. Sin embargo, con la desaparición del colonialismo estas posiciones geográficas terrestres se hicieron más limitadas y tendieron a dejar de utilizarse. Por otro lado, algunos países modernizaron el concepto de la posición, razón por la que desarrollaron unidades como el portaviones y fortalecieron las alianzas y buenas relaciones con otros países que les permitan la utilización de su territorio como base. Es así como desarrolla el Concepto de un Sistema de Apoyo con Base en el Mar (Sea Based Supply System), el cual se fundamenta en la conformación de buques, aeronaves y bases en tierra, que permitan el apoyo a Fuerzas Terrestres, aéreas y de la propia Fuerza para la proyección del poder en territorio extranjero.

Objetivo Principal

De acuerdo con los planteamientos de Geoffrey Till, el Objetivo principal está en disuadir a los agentes transnacionales ilegales u otras Fuerzas Navales interesadas en perturbar los intereses propios o que atenten contra los intereses y la política global, y en

consecuencia, lograr el uso del mar a nivel mundial para fines de subsistencia, evitando a todo costo que se llegue a romper el Ciclo Marítimo Virtuoso, para lo cual es necesario el “aseguramiento directo o indirecto del Control del Mar” (Till, 2007: 153).

Esta condición, que se logra con capacidades creíbles tales como plataformas navales, aviación naval, nuevas tecnologías, submarinos, etc., es decir, todas aquellas armas que se desarrollan y modernizan cada vez más, gracias a las nuevas tecnologías, para garantizar la protección de las LL.CC.MM., haciendo uso de la disuasión, concertación y aplicación de la ley, por lo que el mar adquiere gran relevancia dentro de la seguridad y desarrollo de los países.

Este objetivo, que se ha convertido en una tarea cooperativa del orden mundial como consecuencia de la globalización, se alcanza garantizando a la Fuerza Naval la libertad de acción requerida para el empleo del mar, cumpliendo los propósitos propios y evitando que el enemigo lo use para satisfacer los suyos, enfatizando en que “siempre se trata de su uso y no de su posesión” (p. 145).

Operaciones Navales

Las Marinas han sido siempre usadas como instrumentos directos de la Política Exterior de las Naciones, y muchas de sus actividades, tanto en la paz como en la guerra, tuvieron un carácter más diplomático que militar. En la Era Nuclear, ese rol ha adquirido mayor relevancia por la posibilidad de la aplicación de la fuerza. En este sentido, la finalidad es la organización y constitución de una Fuerza Naval acorde a las necesidades y amenazas actuales, y moderna conforme a la tecnología existente.

Sin embargo, el nuevo ámbito mundial ha impuesto nuevas tareas para las Armadas; algunas de ellas son novedosas, como la custodia del mar contiguo, la diplomacia naval y la disuasión estratégica (1988: 225).

Las operaciones navales básicamente están orientadas al Ejercicio del Control del Mar. “Las operaciones contra la costa, generalmente abarcan un rango desde invasiones substanciales para conquistar territorios, en un extremo de la escala, a daños menores por incursiones o bombardeos navales, en el otro. Varían considerablemente en términos de propósitos, esfuerzos e impacto en el resultado de la guerra” (1982: 140).

Las operaciones navales según el pensador, considera que están orientadas a diferentes tipos de misiones entre las que se pueden destacar las de Tiempo de Paz (diplomático en actitud pasiva o disuasiva), como las de Tiempo de Guerra (control del mar en actitud ofensiva), para ello se orientan las operaciones al Ejercicio del Control del Mar y a su respectiva proyección mediante el Poder Naval a través de sus diferentes representaciones, en la mayoría de casos para proteger sus LL.CC.MM., así:

- Desembarcos de Costa.
- Operaciones Anfibias.
- Operaciones Aeronavales tanto ofensivas como defensivas.
- Bombardeos Navales, etc.

Estas operaciones varían según el propósito, esfuerzos e impactos en el resultado que se busca conseguir durante la guerra. El Dr. Till tiene muy en cuenta una frase de la Marina Británica: “la Marina de Guerra puede materializar desde la amenaza de un holocausto nuclear hasta un coctel para dignatarios extranjeros”.

El Dr. Geoffrey Till, determina tres requisitos fundamentales para las Operaciones Navales, así:

- La capacidad de la Armada para mantener el control del mar en forma local y temporal, ya sea que se presente la situación en mar abierto o en los litorales, con el fin de proteger la Fuerza y facilitar las misiones de proyección en tierra.
- La proyección del Poder Terrestre apoyado por el Poder Naval.
- El Apoyo logístico requerido, como suministro de medios indispensables para el cumplimiento de la Misión por parte de Las Unidades Navales.

Teniendo pendiente que para el cumplimiento de la misión en la actualidad se han presentado nuevos elementos que han revolucionado la forma de operar y pensar en las Armadas para el cumplimiento de las misiones, tales como: el desempeño de las Armadas nucleares en la estrategia marítima y el impacto que tienen sobre la marinas del mundo las constantes evoluciones tecnológicas y jurídicas.

Para ello el pensador determina que el control del mar es relativo, al considerarlo imperfecto e incompleto ya que considera que el Poder Naval de la Fuerza Naval Organizada más débil puede contar con mejores medios para la disputa del mar.

Obtención del Control del Mar

- **Batalla Decisiva.** El propósito inmediato de la Estrategia Marítima es disputar el Control del Mar; el método más directo de conseguirlo será encontrar a las Fuerzas enemigas y tratar de destruirlas en único empeño masivo, también llamado Batalla Decisiva, sin embargo, la Fuerza más débil o quizás la menos ambiciosa no cooperará para organizar su propia destrucción y por medio de una estrategia elusiva buscará evadir el peligro excesivo.

En referencia a la Batalla, determina que hoy en día no basta con destruir la Fuerza Naval Operativa adversaria para conquistar el Control del Mar, ya que este control es relativo dado principalmente por la presencia de Submarinos, Unidades Misileras, patrullas aéreas, etc.; lo cual también se determina con la versatilidad que presenta

la maniobra estratégica al reducirse las dimensiones marítimas y de tiempo, debido al incremento de la velocidad de las Unidades Navales, y el alcance de los nuevos equipos de detección (radares, satélites) y las armas a través de la utilización de misiles de largo alcance.

- **Flota Existente.** Con la prosecución de la flota existente (Fleet in Being), definida como un tipo de postura defensiva limitada, en la que la Fuerza más débil pretende alcanzar cierto grado de Control del Mar en forma indirecta, evadiendo la confrontación. La variante activa de esta estrategia está orientada a que la Flota trata de vivir para seguir combatiendo al otro día, obstaculizándole al adversario la posibilidad de ejercer el Control del Mar, y la variante pasiva busca la supervivencia de la Fuerza (1988: 131).
- **Bloqueo.** Es una operación en la cual la Potencia Naval más fuerte trata de contener a la Flota Enemiga mediante la aplicación del Bloqueo Cercano, frente a la entrada de los puertos del enemigo, o Bloqueo Lejano o Abierto donde la flota simplemente se ubica entre el enemigo y sus posibles objetivos. Así se neutralizan efectivamente sus Fuerzas, y se impide que desafíe amenazadoramente el Control del Mar.

Ejercicio del Control del Mar

- **Operaciones Contra la Costa;** “generalmente abarcan un rango desde invasiones substanciales para conquistar territorios, en un extremo de la escala, a daños menores causados por incursiones o bombardeos navales, en el otro. Varían considerablemente en términos de propósitos, esfuerzos e impacto en el resultado de la guerra” (1982: 140). Por lo que determina con esto que el sistema de apoyo basado en el mar, a las Unidades en tierra y en el aire es esencial para el desarrollo de estas operaciones.
- **Defensa Contra la Invasión,** con el fin de impedir la proyección de la Fuerza enemiga sobre el territorio, las Armadas junto con el Ejército desarrollan operaciones para negar el uso del mar y de la costa al enemigo (p. 140).
- **Ataque a las LL.CC.MM.** Las acciones a favor o en contra de la capacidad de utilizar el mar como medio de transporte de hombres y bienes, han sido un aspecto importante del conflicto naval. En ambas guerras mundiales, la agresión contra el tráfico mercante enemigo dio lugar a toda una gama de actividades, que se escalonaban desde la apropiación de materias primas vitales, hasta el bombardeo estratégico, teniendo como finalidad primordial la perturbación de la economía de guerra del enemigo (p. 169).
- **Defensa de las LL.CC.MM.** Se materializa con el convoy y escolta aérea, que tiene una importancia fundamental, ofreciendo a cada mercante individual la mayor probabilidad matemática de eludir la detección y el ataque, aunque carezca totalmente de escolta (p. 175).

Estas operaciones han adquirido un espectro de acción multidimensional debido al desarrollo de nuevas tecnologías y al incremento de las capacidades técnicas, tácticas, operacionales y estratégicas de las Unidades Navales, lo cual incluye las potencialidades en superficie, submarina, aérea y terrestre; en consecuencia, las Operaciones de Bloqueo Cercano se ven más expuestas al alcance del poder de fuego desde las costas enemigas y por la capacidad de detección disponibles a bordo de las Unidades Navales. En estas operaciones, continuarán teniendo preponderancia las acciones de unidades menores, en desarrollo de tareas de minado y patrullajes que seguirán siendo afectadas por la meteorología (p. 151).

El Comando del Mar

Un concepto que maneja Till en las operaciones navales es el de “Comando del Mar” (Command of the Sea), para lo cual analiza su evolución y como está determinado este concepto, mediante el análisis del entorno dado por el tiempo, lugar, extensión, consecuencias estratégicas y necesidades; haciendo referencia a cómo conseguir el control del mar a través de la batalla decisiva, la flota en potencia y el bloqueo; y de cómo explotarlo en forma eficaz, mediante maniobras operacionales desde el mar, ataque con misiles estratégicos basados en plataformas marítimas, operaciones anfibias y ataques a las líneas de comunicaciones y comercio del enemigo.

Disuasión Estratégica

La Disuasión es un tipo de comunicación no verbal, en la cual la Fuerza Naval con mayor potencial demuestra su poderío y decisión, buscando influir en las decisiones de los adversarios. “Cuanto más cerca llegue una Armada a la postura ideal de ser capaz de responder a todo nivel o tipo de amenaza, en cualquier tiempo y lugar, mejor será la disuasión que provee” (1988: 238).

Estrategia Retenida

Finalmente, introduce el término Estrategia Retenida (p. 242), cuya aplicación es exclusiva de las potencias con capacidad nuclear. Esto les permite alcanzar los fines mediante el concepto de disuasión, es decir, obligar al adversario a aceptar los términos. Till destaca lo que para él tiene gran significación: “el empleo de plataformas con capacidad para el lanzamiento de misiles y torpedos” (Till, 2007: 129).

Medios

Para Dr. Geoffrey Till, los medios tienen como centro de gravedad el implemento de las nuevas tecnologías, donde hoy en día la información es procesada en tiempo real dándose la necesidad de tomar las decisiones en forma rápida (segundos), donde se debe determinar qué armas utilizar, qué equipos se deben emplear, qué sistemas de seguridad y Unidades de guerra a emplear; a diferencia de las teorías clásicas que daban tiempo para crear y

ejecutar estrategias donde se podía prever los movimientos del adversario analizando las posibles acciones que este podía seguir y las reacciones frente a una amenaza.

En este aspecto el Dr. Geoffrey Till, asume los siguientes parámetros referentes a los medios, determinando que:

- Los medios proporcionados siempre serán insuficientes.
- Los recursos con los que se cuenta son finitos.
- La importancia de la aviación como apoyo recíproco a las operaciones.
- Los constantes desafíos tecnológicos.
- El valor del submarino como arma de proyección.
- La capacidad de transformación de la industria como elemento de desarrollo naval
- La importancia permanente de la protección y cuidado de la zona de costa.

Con referencia a los medios económicos y su influencia en la economía de las naciones a través de las Líneas de Comunicaciones Marítimas y los recursos que se encuentran en los océanos, demuestra la evidente importancia del Poder Marítimo en el contenido de la economía mundial dándole gran relevancia al considerarlo de suma importancia para la supervivencia de las naciones.

La descripción de Till con relación a los medios, indica que las potencias marítimas mayores o menores, de acuerdo a sus capacidades económicas, pueden permitirse la Flota Equilibrada que crean necesitar (en este sentido la tecnología es desequilibrante), y la mencionada Fuerza debe estar compuesta por medios aéreos, de superficie y submarinos (incluidos los SSBN); por lo anterior se hace imperativo que los planificadores, diseñadores y analistas efectúen el asesoramiento adecuado al conductor político de la Nación para lograr una arquitectura adecuada de la Marina, ya que el acceder a esos sistemas implica altos costos, pero le genera múltiples beneficios a la Nación.

Según Till (1988), la existencia de nuevas amenazas y los riesgos generados por la “Globalización del Terrorismo”, delimitan a los países con ambiciones marítimas, ya sea en el nivel global, regional o local, para que dispongan de buques de superficie con capacidad de respuesta proporcional a una amenaza o situación, con características de armamento específico, alta velocidad, condiciones maríneas, buena autonomía, maniobrabilidad y resistencia del casco. También es imprescindible su bajo costo y economía en su operación, para ello se debe considerar la finalidad de la Unidad, ya sea como Flota de Control o de Combate.

Igualmente, define que el tamaño de la Fuerza depende de los procesos políticos nacionales e internacionales que un país maneje. Así mismo, considera a la Fuerza Armada como el principal instrumento de las Fuerzas Militares para el manejo de la política, analizando su relación con la diplomacia.

El profesor Till es amplio al resaltar los verdaderos efectos del armamento nuclear en la Estrategia Marítima, así como las implicaciones del desarrollo político, tecnológico y legal de las Armadas del mundo.

➤ Conclusiones

El Dr. Geoffrey Till esboza la importancia del Poder Naval en Defensa de los Intereses Marítimos de una Nación la cual le debe garantizar la seguridad y protección de las LL.CC.MM. para su uso y explotación al igual que con los recursos con que esta cuenta es decir su Poder Marítimo, con el ánimo de generar un continuo crecimiento del mismo poder, que a su vez proyectará el Poder Naval.

Till determina la trilogía Milicia, Sociedad y Gobierno, donde entrevé la necesidad de estudiar el ámbito de la geografía marítima, la economía marítima, los recursos marítimos y los avances tecnológicos, analizando cómo cada factor es concluyente y cómo desempeña un papel en la capacidad marítima de una Nación y como esta a la vez es reflejada en su Poder Naval; profundizando con esto en sus capacidades navales a través de la evaluación de: la habilidad profesional, la preparación de su personal, la tecnología con que cuenta, la cantidad de unidades que tiene, el armamento que posee, las fuentes e infraestructura con que cuenta y su balance.

Con referencia a la Fuerza Naval, el Dr. Geoffrey Till la ubica de acuerdo con dos tipos de escenarios, el primero es cuando un Estado se encuentra en situación de paz donde la Fuerza Naval Organizada asume un nuevo rol dado por el orden mundial, a la vez que las Unidades de Guardacostas trabajan en forma combinada con las Fuerzas Navales mundiales con el propósito global de la protección de las LL.CC.MM., la vida humana en el mar y los recursos naturales.

En el escenario de la guerra, la Fuerza Naval Organizada de un Estado asume un rol de combate, participando directamente en el conflicto evitando las actividades de disuasión, donde debe darle gran importancia a los riesgos durante la protección de las LL.CC.MM. y el control del mar.

De igual forma, plantea la influencia de la tecnología en la Estrategia marítima, donde por ella cambió los principios estratégicos clásicos, por una estrategia de reacción rápida al tener que tomar decisiones en forma instantánea.

En el pensamiento estratégico desarrollado, plantea la importancia del Poder Naval en defensa de los Intereses Marítimos de una nación, que garantice de forma segura el empleo de las líneas de comunicación marítimas para el transporte del comercio y la explotación de los recursos que le brinda el mar, con lo que se logra generar un creciente Poder Marítimo (Till, disponible en <http://www.mar.mil.br/>).

Este pensador también compara las diferentes teorías de la Estrategia Marítima, donde estudia los conceptos dados por Corbett y Mahan sobre el Poder Marítimo de los países

Orientales y Occidentales, analizando a su vez su impacto en la Estrategia Naval moderna y su influencia dada por la tecnología en las acciones estratégicas actuales y futuras.

Las Armadas no pueden ni deben descuidar su rol primario, es decir, la seguridad y la defensa de los Estados, por esta razón debe mantener una capacidad para cumplir con ese propósito. Idealmente se debe contar con Unidades de Guardacostas para la protección de los intereses marítimos en aguas jurisdiccionales y Armadas para la proyección del Poder Naval (Navarro, disponible en ([http://www.docstoc.com/docs/21478965/la-armada-de-chile-en-el-siglo-xxi-%c2%bf fu erzas](http://www.docstoc.com/docs/21478965/la-armada-de-chile-en-el-siglo-xxi-%c2%bf%20fu%20erzas))).

Vigencia

El Dr. Geoffrey Till ha estudiado y analizado las teorías de estrategia marítima de los grandes pensadores tales como Mahan, Cable, Roskill, Gorshkov etc., actualizándolas y dándoles vigencia en la era moderna. Es de resaltar que del análisis de las teorías de estrategia naval de la era nuclear y pos Guerra Fría, se puede concluir que son teorías que se han desarrollado para adecuarse a las mega tendencias que afectan al mundo en la actualidad, principalmente aquellas relacionadas con el armamento nuclear, la globalización económica, la era de la información, la aparición de la dimensión satelital y el aumento de la importancia económica del mar.

La protección de las LL.CC.MM., se evidencia en la importancia del comercio a nivel mundial y mantendrá su vigencia hasta tanto el comercio por vía marítima sea mucho más rentable que por cualquier otro medio.

Los países han adecuado sus marinas de guerra a sus necesidades actuales, para enfrentar los retos que la transformación tecnológica impone, es de resaltar cómo las luchas contra los delitos de carácter transnacional cobran especial importancia en países a los cuales afecta directamente sus intereses marítimos.



5.14. DEL DR. “GREGORY JOHN BARRINGTON” (GREG MILLS) (1962-)



➤ Perfil

Profesor e investigador universitario, nacido en Ciudad del Cabo, Suráfrica, el 9 de mayo de 1962. Graduado con honores en la Universidad de Ciudad del Cabo, Suráfrica, Magíster y Ph.D. de la Universidad de Lancaster Inglaterra.

Desde 2005 Presidente de la Fundación Brenthurst con sede en Johannesburgo Suráfrica. Desde 1996 a 2005, Director Nacional del Instituto Surafricano de Asuntos Internacionales. Profesor invitado en universidades e institutos africanos, y del Colegio de Defensa de la NATO en Roma.

Investigador Asociado del “Centre for Defense and Internacional Security Studies” (CDISS) de la Universidad de Lancaster Inglaterra, miembro asociado del “Royal United Services Institute for Defense and Security Studies” (RUSI) de Inglaterra, miembro del “International Institute for Strategic Studies” (IISS) en Londres Inglaterra, miembro del “Royal Society of Arts” de Londres.

➤ Hilo conceptual

Se condensa en sus numerosos artículos y libros incluidos:

- *Poverty to Prosperity: Globalization, Good Governance and African Recovery* (Tafelberg, 2002), (with Professor Jeffrey Herbst),
- *The Future of Africa: New Order in Sight?* ([Oxford University Press](#), 2003),
- *The Security Intersection: The Paradox of Power in an Age of Terror* (Wits University Press, 2005),
- *From Africa to Afghanistan: With Richards and NATO to Kabul* (Wits University Press, 2007).

También ha sido columnista en diferentes periódicos, como: International Herald Tribune, New York Times, Time, Sydney Morning Herald, Financial Times, Singapore Straits Times, Die Welt and Politiken.

➤ Pensamiento estratégico

Sostiene que la tendencia de los países con relación a las marinas, y en especial a la estrategia naval, es la conformación de Fuerzas Multinacionales para la protección de los Intereses Marítimos.

➤ Reflexiones derivadas

Estrategia Marítima

En este tópico el Dr. Mills, nos habla de cómo emplear la combinación de políticas y acciones nacionales determinadas en busca de conseguir la protección de los intereses marítimos, así como también de esfuerzos concertados con otros Estados para lograr la seguridad regional a través de la cooperación y ayuda para el control de los recursos marítimos y sus LL.CC.MM., creando para ello políticas locales de protección y control de área utilizando para ello sus Unidades Navales en funciones de carácter policivo, apoyados también en la aplicación de regímenes y leyes internacionales. Vemos aquí, cómo recomienda que Sudáfrica asuma un rol proteccionista de los recursos del área bajo su cargo, y ofrece a los países aledaños sus servicios de control hasta la zona económica exclusiva; ya que considera que si estas áreas son afectadas él también se verá perjudicado. Proponiéndoles a los otros países un control más definido dentro de sus fronteras, dándoles las posibilidades si cuentan con los medios para que participen de igual forma en las acciones de seguridad regional.

Esta propuesta también se la hace a los países con intereses en vías marítimas comunes, recordándole a los países en vía de desarrollo que en caso que exista poca capacidad regional, los Estados claves tendrán que asumir el liderazgo de control del mar bajo objetivos en común, para facilitar y coordinar dicha cooperación policiva (guardacostas), en aras de mantener un control real del escenario marítimo como factor decisivo en relación al suministro de recursos naturales para los nacionales que hacen parte del acuerdo, teniendo siempre presente la protección del ambiente y los recursos.

Indica que la Estrategia Marítima, en los países en vía de desarrollo, debe encaminarse “hacia la protección de los bienes marítimos y de las rutas de comercio porque es de importancia primordial” (Mills, 1999, citado por Gómez Arriagada, 2007: 27). Por ende, debe fortalecerse los medios para ellos, no solo referido a los medios navales, sino en la reglamentación que debe adecuarse con este fin (p. 27). La voluntad política del estadista es esencial para que se desarrolle el Poder Marítimo, y por ende la Estrategia Marítima, la cual conlleva a que haya un fomento de los Intereses Marítimos (p. 23). Lo anterior se refleja en la Estrategia Marítima tal como lo especifica John Hattendorf con su análisis sobre la Estrategia Marítima en el siglo XXI, en un ámbito de que ofrece seguridad marítima desde el punto de vista internacional (p. 27).

De igual forma, el pensador sugiere que dicha capacidad militar disuasiva, debe verse reflejada en Unidades que puedan desempeñar el trabajo asignado, es decir sugiere que no se requiere buques de gran envergadura para el cubrimiento y protección de sus intereses marítimos, sino que dicha soberanía y apoyo a otros Estados se puede realizar con Unidades que estén de acuerdo con el alcance de los recursos presupuestales de cada estado, teniendo presente eso sí que logren dar la sensación de disuasión ante un posible adversario.

Propone a la vez utilizar sus Unidades Navales como garantes de los recursos propios y de los países vecinos que no tienen capacidad de proteger sus Líneas de Comunicaciones Marítimas - LL.CC.MM. y sus intereses marítimos, al considerar que si estos se ven afectados también repercutirá en su país, es así como el foco inicial de la estrategia para establecer control debe extenderse a los Estados aledaños (previo consentimiento y sin pasar las doce millas iniciales de mar territorial del otro Estado soberano), para usar ese control marítimo con una influencia continua, positiva y penetrante en otras esferas de carácter militar, social, económico o diplomático.

En conclusión, el Dr. Greg Mills denota apoyándose en las bases históricas de África, en especial la del África Meridional, específicamente las de Sudáfrica al verla como una nación que se encuentra en vías de desarrollo muy avanzado, en comparación con la mayoría de los países vecinos, donde es latente la necesidad de proteger los recursos marinos de sus aguas de la depredación de otros países desarrollados tecnológicamente, con la concepción de que si se afecta un Estado vecino él también se verá afectado.

Registra la necesidad de proponer el montaje de un sistema de seguridad regional marítimo (con carácter policivo) entre los Estados, donde Sudáfrica apoyaría con el control hasta la zona económica exclusiva de cada Estado participante, utilizando inicialmente como plataforma a la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC), con el fin de que estos complementen y mejoren la seguridad en forma más puntual, vendiendo con ello a los otros países interesados en utilizar las LL.CC.MM. y explotación de recursos en forma controlada, la sensación de seguridad con el ánimo de atraer a los inversionistas.

Triunfo en la Guerra

Siendo un miembro activo en el ámbito internacional dentro del tema de defensa y seguridad, analizando varios pensadores, se ha reflejado que una buena aproximación para un triunfo en la guerra es la “Diplomacia Preventiva”, entendiéndose como aquella que genera acciones para prevenir las diferencias que se generan entre las partes, así como también comprende las acciones tendientes a evitar que una vez se haya generado un conflicto o crisis, este escale. Es importante aclarar que este tipo de acciones pueden involucrar uso de la fuerza, siempre y cuando haya un organismo como la Organización de las Naciones Unidas, que a través de su consejo de Seguridad lo autorice (Mills, 1999, citado por Del Real, 2011: 2).

Globalización y diplomacia son los puntos en los que este pensador hace su análisis sobre la guerra. El aleja la idea de represión del enemigo para convertirla en un saber donde existen problemas y temores comunes acerca de la seguridad que no pueden ser abordados por los medios militares.

Aquí el factor diferenciador clave es la función y capacidad del Estado (recursos, posición geográfica) y la competencia de las superpotencias v/s participación periférica; también analiza el equilibrio entre las demandas de paz y seguridad para el individuo, la comunidad, la región y el mundo por su interdependencia.

De igual modo, para Mills, es importante el desarrollo Tecnológico en la guerra, haciendo énfasis que especialmente los países de Sudáfrica, Asia y Sudamérica han preferido el desarrollo tecnológico más independiente, sin embargo, en Sudamérica se ha visto una tendencia a la dependencia en algunos países (Mills, 1999, citado por Urrutia, 2004: 25).

Existe un potencial para conflictos armados sobre el control territorial en el área marítima, determinando intentos por terminar con las crisis mediante foros internacionales.

El pensador nos aclara también que hoy en día las amenazas militares o navales han cambiado su forma de actuar, ya que las necesidades se determinan más por los intereses comunes de una región en la protección de sus recursos y LL.CC.MM.; por lo que se considera como factor fundamental determinar los problemas de seguridad en acciones para evitar las vulnerabilidades se puede ver como en la mayoría de países sudamericanos aún mantenemos una estructura clásica estratégica basada en las capacidades disuasivas reforzadas por la cantidad de capacidades versus las capacidades del país vecino, y no se han hecho mayores esfuerzos para conseguir unificar los intereses marítimos comunes para protegerlos en forma conjunta.

Estrategia Naval

En este aspecto, recuerda que el mantenimiento de la paz es otra medida que debe alcanzar la Estrategia Naval para la estabilidad regional en aras de poder dar el mejor uso a sus LL.CC.MM. y a los recursos naturales, teniendo como instrumento para ello a la cooperación multilateral; es por ello que Sudáfrica efectúa constantemente ejercicios con los países vecinos y asociados; A su vez el pensador muestra como Sudáfrica siendo un Estado en vías de desarrollo se esfuerza para darse a conocer a nivel mundial al compartir experiencias navales con otras naciones, poniendo por ejemplo a algunos países Sudamericanos con los cuales ha operado su Armada tales como: Brasil, Chile y Argentina.

Él reconoce también que para poder dar cumplimiento a la Estrategia Naval en naciones en vía de Desarrollo, se debe tener en cuenta que en la mayoría de los casos las naciones funcionan con presupuestos limitados, resultando con ello la existencia de Fuerzas Navales pequeñas, donde propone que a estas se les debe mejorar su tecnología con el ánimo de que aumenten su capacidad y funciones multipropósito, mejorando con ello la disuasión, así como plantea la integración estrecha con otras Fuerzas en la medida de las capacidades de cada estado, tanto en forma conjunta como combinada para ejercer un control policivo marítimo más eficiente en las áreas de interés común.

Mills expresa que los países en desarrollo deberán mantener una Fuerza Militar en el mar protegiendo las LL.CC.MM., mostrando así la injerencia de las marinas en la economía nacional. Así mismo recalca la importancia de conformar Fuerzas Multinacionales con Estados de doctrinas similares. También define que la Estrategia Naval se basa en funciones diplomáticas, políticas y militares.

Control del Mar

En este tópico, nos da a conocer la necesidad de valorar la importancia de la diplomacia naval en términos de beneficio económico, basados y apoyados en la conducción de la ley internacional y de las alianzas internacionales que giren en torno a una necesidad común, resaltando a su vez la necesidad de incentivar al sector marítimo privado, ya que es de gran importancia para el futuro económico de las naciones, al participar en forma directa o indirecta con el uso de los intereses marítimos en beneficio de una nación; para lo cual se debe disponer de los medios navales y policivos (guardacostas) para la debida protección de los recursos e inversiones a través de un eficiente control del mar.

Pone como ejemplo varios casos de control del mar para su uso por parte de Estados con intereses comunes, tales como la Zona Marítima de coordinación del Atlántico Sur (CAMAS), la cual hace parte del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), la cual es una organización de control para la marina mercante que navega en las aguas comunes; en donde Brasil, Uruguay y Argentina, hacen constantemente intercambio de datos sobre el transporte marítimo en general; en donde este hecho ha servido para que Sudáfrica quien se encuentra en la condición de observador tome la iniciativa para aplicarla en África del Sur.

Se destaca también que Sudáfrica participa en operaciones navales combinadas con países sudamericanos durante las operaciones navales combinadas bianuales conocidas como ATLASUR (Atlántico Sur).

Para Mills, los Estados en vía de desarrollo mantienen una dualidad entre el Control del Mar y el Patrullaje de sus aguas jurisdiccionales, actividades que considera son poco probables de mantener, a menos que las amenazas suban de nivel y que sean capaces de desestabilizar la seguridad del Estado.

Poder Naval

El autor describe que el Poder Naval en tiempo de paz, debe referirse en función de la diplomacia y de las acciones internacionales, de las políticas y de su función netamente militar, asumiéndose esto último desde la perspectiva específica de la defensa basada en una disuasión.

Dentro de los roles que debe cumplir las marinas de guerra (Figura 12) como principal elemento del Poder Naval, Mills refiere que esta debe estar preparada para cumplir diferentes roles como se describe a continuación (Mills, 1999, citado por Gómez Arriagada, 2007: 35).

Figura 12. Roles de la Marina de Guerra



Fuente: Departamento Armada - Escuela Superior de Guerra.

Finalmente, Mills puntualiza sobre ese papel general de las Armadas, textualmente como se describe a continuación:

“las armadas contribuyen al desarrollo de las actividades marítimas, empleando la fuerza si es necesario, dándoles protección para neutralizar amenazas como el terrorismo, la contaminación y problemas ambientales; o bien controlando las actividades en la Z.E.E., la pesca, la sobreexplotación de recursos, el comercio o tráfico ilícito de mercancías y haciendo cumplir la ley” (p. 27).

Con referencia al Poder Naval, el pensador toma como ejemplo las acciones tomadas por Sudáfrica al ser partícipe de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS III), la cual en un pensamiento estratégico muy profundo le permite a ese país poder proyectarse hacia la convergencia del cinturón circumpolar de la Antártida, debido a la proyección que este país tiene por las islas Príncipe Edward, esta proyección le permite proyectarse (utilizando la misma propuesta Chilena) doscientas millas náuticas, creando una zona de control de pesca efectiva en esa área.

De igual manera, forma en su intención de proyectarse como un país con Poder Naval influyente, instaló una base en la Antártida denominada SANAE IV, en el área de Queen Maud Land participando activamente en investigaciones científicas, ayuda a naufragos y presencia marítima permanente, conllevando a un Poder Naval permanente y legítimo en el área.

Es de destacar que en búsqueda de consolidarse como un Estado con un Poder Naval representativo Sudáfrica también hace parte del Grupo de Valdivia, junto con Alemania, Argentina, Nueva Zelanda, Chile, Australia y Uruguay. Dicha organización tiene como función principal la de regular y controlar las medidas dadas internacionalmente para proteger el medio ambiente, a la vez de participar científicamente en cómo manejar y proteger los recursos marítimos.

De igual forma, permanentemente Sudáfrica cumple el ejercicio soberano en sus aguas marítimas, para proyectarse como una Potencia Naval a través de la disuasión marítima, el control de sus áreas de responsabilidad así como en sus aguas jurisdiccionales, la movilidad permanente de sus Unidades por sus aguas jurisdiccionales dada la versatilidad y flexibilidad de sus equipos y operaciones.

Elementos del Poder Naval

Dentro de la Fuerza, Mills menciona que los Estados en desarrollo deben tener un Cuerpo de Guardacostas con funciones policivas, fundamentando esto en la tendencia a la no guerra o conflictos entre naciones. Igualmente menciona que las marinas de estos países deben desarrollar procesos para obtener patrulleras modernas y versátiles.

Para ello, tiene en cuenta el tamaño de la Fuerza, sus capacidades, el entrenamiento de sus hombres, mediante esto considera que esta afectará los procesos políticos nacionales e internacionales que maneje el Estado; es en esto que se basa para sugerir que otras naciones con intereses comunes deben unir fuerzas para poder guarecer sus intereses marítimos.

El autor, al manifestar que no habrá conflictos, y que cada Estado deberá trabajar en función de cuidar sus propios recursos, no está dando relevancia al elemento Posición.

Menciona que debe existir Voluntad Estratégica, tanto por parte del gobierno nacional como de los altos mandos.

También le da gran importancia a las Armadas, calificándolas como el principal instrumento de las Fuerzas Militares al considerarlas como pilar fundamental para la conducción de la política exterior (diplomacia), mediante la cual puede tomar acciones disuasivas, alianzas, y medidas coercitivas.

Objetivo Principal

Al estudiar y analizar el pensamiento de Greg Mills, se puede concluir que su objetivo principal es el de la protección de los Intereses Marítimos, pues recalca que los Estados deberán propender por proteger sus propios recursos y combatir las amenazas propias de aguas territoriales como narcotráfico, contrabando, pesca ilegal, etc., mediante funciones policivas.

Propone el Dr. Mills como Objetivo Principal de sus propuestas; la de disuadir o neutralizar a los agentes transnacionales o adversarios navales, que pretendan afectar sus intereses marítimos al intentar o efectuar actos amenazantes que atenten contra la política nacional o mundial.

La acción que le propone a los diferentes Estados para evitar dichas adversidades, es la de mediante acuerdos y medidas internacionales lograr el control, uso y el empleo del mar a nivel regional y mundial.

Dichos acuerdos y medidas deben incluir la necesidad de responder ante el paso seguro de los buques mercantes y de comercio en general además de las demás medidas de seguridad en el mar, utilizando Unidades con funciones de policía marítima, además de ello debe mediante acuerdos efectuar en las aguas de responsabilidad investigaciones científicas, estudio de los seres vivos que las habitan, las corrientes marinas, las migraciones de especies, cartografía hidrográfica.

Gran parte de esta responsabilidad la asume en su región Sudáfrica, debido a que se considera una nación en vías de desarrollo con gran capacidad de influencia local creándose con ello una gran responsabilidad de facto, por lo que mediante acciones diplomáticas pretende asumir gran parte del control meridional de África con acciones de Poder Naval a nivel regional y aprovechando la poca capacidad naval de los otros países que forman parte del África meridional, aparentemente en beneficio de toda la región.

Operaciones Navales

Estas las enfoca básicamente a operaciones de paz, consistentes en asistencia de desastres, vigilancia, protección de fronteras, LL.CC.MM. y en la protección de los recursos marítimos en su área de influencia, comprendida básicamente en el Atlántico Sur, entre sus políticas para la protección de esta área está la de eliminar el armamento nuclear en la zona.

Enfoca las Operaciones Navales También las operaciones derivadas de la conformación de Fuerzas Multinacionales con países que posean doctrinas similares.

A su vez, proyecta las operaciones navales en aras de custodiar las LL.CC.MM. y los recursos del área con el ánimo de incentivar medidas e iniciativas económicas y comerciales; basándose para esto principalmente en el ejercicio del control del mar.

El pensador toma como un ejemplo de estas acciones la colaboración entre las Armadas de África Meridional y América Latina, la cual tiene entre sus objetivos la de establecer las tareas y responsabilidades es la mencionada “Zona de Paz” y la Cooperación en el Atlántico Sur.

Medios

Para el cumplimiento de los objetivos propuestos, considera entre los medios, una cantidad considerable de Unidades a Flote que deben suministrar los países participantes, acuerdo a la capacidad económica de cada nación, intercambio de tecnologías y procedimientos, y la modernización de equipos y actualización de las Unidades Navales mediante la construcción o compra en mercados económicos y asequibles.

La industria naval deberá enfocarse en la construcción de patrulleras modernas y versátiles, que sirvan para conformar marinas con actividades y funciones policivas. Así mismo la diplomacia también se utiliza como una herramienta para conformar alianzas y así obtener transferencias tecnológicas de países denominados potencias.

➤ Conclusiones

El Dr. Gregory Barrington, menciona entre sus aportes la importancia del apoyo a la creación y captación de empresas marítimas dentro de su territorio con el fin de fortalecer su Poder Marítimo, esto con el ánimo de darse a reconocer internacionalmente a la vez que exponencialmente fortalece el Poder Naval. Esto lo hace apoyado en sus análisis históricos efectuados a las diferentes naciones que han tenido influencia marítima y la influencia política que esto ha tenido.

A su vez mantiene y promulga la tesis de crear Armadas regionales, con ciertas características tales como marinas pequeñas, de alta tecnología, versátiles y flexibles, con la capacidad de poder desarrollar tres funciones básicas, así: diplomática, política y militar como parte de lograr una gran representación regional en el ámbito de disuasión y Poder Naval; con lo que busca crear el ambiente adecuado para aumentar el desarrollo económico de los Estados participantes, haciendo énfasis siempre en mantener con estas acciones un carácter de tipo policivo y humanitario (guardacostas).

También tiene entre sus propuestas la de visualizar a la seguridad en el mar como uno de los pilares principales de la estrategia marítima de la región, la cual se verá representada mediante una presencia permanente de las Unidades Navales sin importar si se está en tiempo de guerra o de paz. A su vez que denota la importancia de tener una marina mercante grande, gran capacidad portuaria, promover los intereses comunes entre los Estados participantes y aledaños, buscando en forma permanente contribuir al desarrollo, progreso del sector marítimo, el cuidado de los océanos.

De igual forma, no cree que a futuro se presenten guerras entre los Estados, ya que considera que los países se encuentran unidos en su mayoría por intereses económicos cada vez más globalizados, para el Dr. Mills las reales amenazas que pueden afectar a una Nación son debidas a conflictos de tipo: religioso, étnico, cultural, ilegalidad y preservación de los recursos naturales.

La evolución en el pensamiento estratégico ha demostrado en el caso de Greg Mills, un economista de formación, que se puede generar pensamiento y asesorar a gobiernos y altos mandos militares, demostrando cada vez que los hechos militares afectan a todos los campos del Estado y que es necesario que el estratega moderno tenga en cuenta todo el espectro de poder para generar sus estrategias, si se limita al campo militar quedará aislado y está condenado a fracasar.

No se pueden desechar conceptos registrados en las estrategias pasadas, como por ejemplo tener una Fuerza Naval capaz de ser disuasiva, siempre debe mantenerse vivo en los conceptos integrales del Poder Naval.

Vigencia

La dinámica del mundo actual debido al intercambio comercial y a la globalización, hacen que el pensamiento de Greg Mills tenga una aplicabilidad vigente, especialmente para los países en vía de desarrollo, como es el caso de Colombia. Así mismo, la tendencia del mundo es a crear Fuerzas Multinacionales y tener una cooperación internacional.

Con la evolución y dinamismo de la relación entre los Estados y la transnacionalización del terrorismo, narcotráfico, contrabando y otros delitos, ha influido en que las Armadas tengan una función policiva con capacidad de transformación para cumplir otros roles determinados por la política exterior de ese país.

Se hace necesario por parte de los países en vía de desarrollo un avance tecnológico independiente en el campo marítimo, con el fin de lograr el desarrollo de los intereses marítimos, manteniendo el concepto integrador y de cooperación.



Fragatas ARC "ANTIOQUIA" y ARC "CALDAS".

Foto Archivo Personal CN (RA) Sergio Uribe C.





6. NUEVAS TENDENCIAS ESTRATÉGICAS

“(…) el verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado de Chile es el cuadrante suroriental del Océano Pacífico, y después, todo este océano con la cuenca que lo circunda. (….) la soberanía nacional existe únicamente hasta donde el respectivo Poder Naval puede alcanzar cuando el derecho no basta”.

Almirante Jorge Martínez Busch
Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo

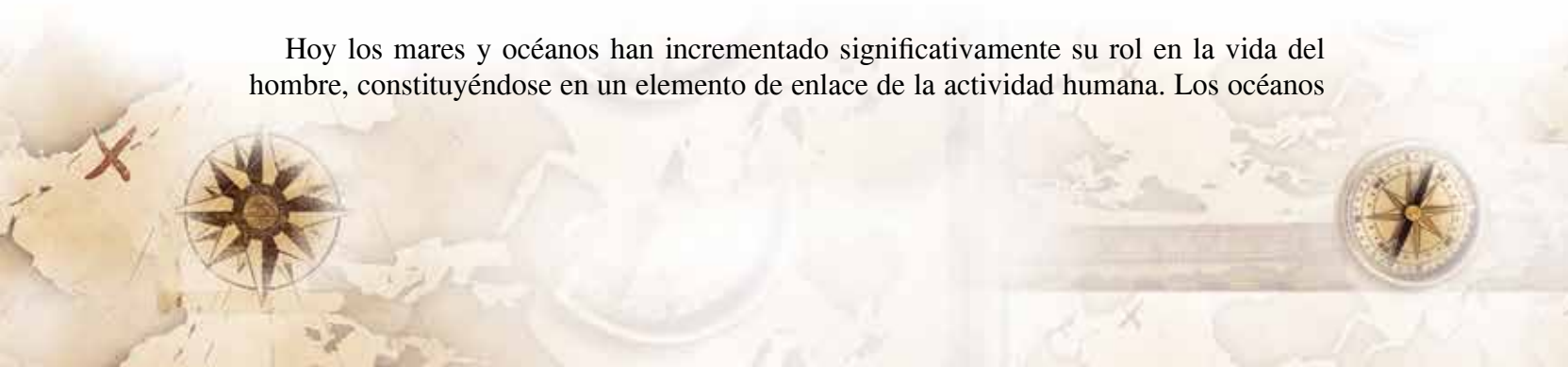
6.1. GENERALIDADES DE GEOPOLÍTICA

A comienzos del siglo XX surgió en Europa una nueva ciencia, la Geopolítica, a través de la cual se buscó comprender la real influencia que ejercen los factores geográficos, económicos, sociales, históricos, culturales y tecnológicos en la vida de un Estado, llegando inclusive a considerársele como la herramienta del pensamiento y de la acción política; más aún como *la conciencia geográfica del Estado y la inspiración de los diferentes objetivos internos y externos que este debe alcanzar* (Escuela Superior de Guerra - Colombia, 2006: 7).

Hacia 1916 Rudolf Kjellen, su fundador, manifestó que el Estado es un organismo biológico, un “ser vital supraindividual”, con vida y conciencia propias, que nace, crece y muere en medio de permanentes luchas y conflictos biológicos. Bajo estos principios trató de explicar la evolución y cambios que sufrían los Estados. Posterior a él vinieron otros teóricos y escuelas quienes buscaron explicar esta misma evolución con base en enfoques continentales, marítimos, militares, etc.

En la actualidad, la Geopolítica se concibe como una ciencia orientadora del desarrollo de una nación y como un instrumento de gran utilidad para valorar la seguridad y la defensa nacionales basada en la relación que existe entre la posición geográfica de un Estado y su política internacional pero, sin resaltar suficientemente la importancia de la relación de cada Estado con sus espacios marítimos.

Hoy los mares y océanos han incrementado significativamente su rol en la vida del hombre, constituyéndose en un elemento de enlace de la actividad humana. Los océanos



representan importantes vías de comunicación, fuentes de recursos renovables y no renovables, puentes culturales y multiplicadores del potencial de una nación; con lo cual han logrado una connotación compleja y real, donde confluyen antagonismos de intereses, pero cuyo gran valor por cierto, es desapercibido por gran parte de los países en vías de desarrollo.

Debido a estos vacíos, a la creciente influencia del océano en la sociedad moderna y con el ánimo de adaptar los principios de la geopolítica a Estados eminentemente marítimos como Chile ha surgido una nueva ciencia en respuesta a la geopolítica: la Oceanopolítica, la cual busca subsanar estas deficiencias a la vez que se enfoca en la relación Estado-Mar.

6.2. OCEANOPOLÍTICA

Ciencia formulada por el Excomandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Don Jorge Martínez Busch, trata sobre el estudio de la relación espacial que tienen los Estados marítimos con el mar, no con la tierra. La océanopolítica trata sobre la dependencia espacial existente entre la posición de los Estados con el Océano, en la cual, el entorno geográfico que le da el mar tiene decisiva influencia en las decisiones políticas y la cual se expresa en leyes que tienen el carácter de tendencias propias de las ciencias humanistas (Duvauchelle, 1996: 9).

El propósito central de la oceanopolítica es lograr que el conductor político aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado y adquiera conciencia que este espacio es diferente, que está regido por circunstancias que le son propias, y que su gravitación es primordial en la ecuación final de poder de las naciones. Por lo tanto, sus conclusiones, aplicadas particularmente a cada nación, tendrán siempre efectos políticos, económicos, sociales y estratégicos hacia el interior del Estado y hacia el exterior de este en sus relaciones internacionales.

Es así como, aquellos Estados marítimos que entienden que su realidad estratégica debe orientarse a su relación con el mar, se valen de la oceanopolítica como herramienta para alcanzar los objetivos del Estado, ya que actualmente, no miran al mar como un recurso solamente, sino como un sistema mediante el cual se pueden administrar y manejar un conjunto de recursos que potencian el desarrollo de un Estado.

Por otra parte, Oceanopolítica no es lo mismo que Política Oceánica Marítima. Esta última hace parte de la Geopolítica y trata la relación del desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio oceánico: el mar como elemento de poder y comunicación, o sea, el mar como impulsor de la tierra; el mar como un medio no un fin. En cambio, la Oceanopolítica se ocupa del espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado (p. 10).

6.2.1. Principios Generales Relativos a la Oceanopolítica

Estos principios, aunque no son los únicos, son los más importantes y buscan dar una orientación sobre el verdadero alcance de esta ciencia y la correlación Estado-Océano; estos son (pp. 11-14):

- El medio oceánico no es renovable, lo que obliga a cuidar su conservación, limpieza y recuperación. Establece la necesidad de regulaciones que aborden el tema de la contaminación de los mares con la mayor urgencia.
- Su aplicación práctica requiere que la administración del Estado se adecúe al empleo de los recursos oceánicos.
- Supone una orientación de la educación, destinada a preparar a la humanidad para vivir de frente al Océano e incluso dentro de él y no de espaldas al mismo.
- El ciclo vital del Estado tiene una sensibilidad directa, pues cuando tal ciclo tiende a disminuir, la actividad en el medio marítimo es la primera que se abandona.
- La Seguridad Nacional debe incluir elementos de juicio oceanopolíticos, aspectos relacionados con el Poder Militar que soporten la defensa y uso soberano de los recursos marinos dada la condición estratégica que tienen hoy día.
- El territorio oceánico de los Estados es el espacio de su crecimiento y desarrollo. Está integrado por el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y el Mar Presencial.
- El Mar Presencial corresponde a aquella parte de la AltaMar próxima a la respectiva Zona Económica Exclusiva donde las especies pesqueras se desplazan -según sea la época del año - entre las Zonas Económicas Exclusivas y la Alta Mar, tales como las anádromas y las catádromas.³¹
- Las acciones extractivas efectuadas en dicha área de la Altamar afectan a las riquezas pesqueras ubicadas en las Zonas Económicas Exclusivas de los Estados Ribereños, por lo cual le corresponde a estos Estados proteger sus derechos en esas áreas.
- Así mismo, es necesario regular aquella parte de la Altamar Próxima a las Zonas Económicas Exclusivas, debido a las acciones extractivas indiscriminadas que se realizan en ella.

31 Anádromas: aquellas especies que nacen en los ríos y luego migran hacia el mar donde pasan la mayor parte de su vida adulta; se alimentan y crecen para volver luego, remontando los ríos, a desovar.

Catádromas: aquellas especies que pasan la mayor parte de su vida en agua dulce, para desovar en la Altamar.

- Para ellos el Derecho Marítimo Internacional Público debe fijar un área de la Alta Mar Próxima, donde los Estados Ribereños puedan hacer valer particularmente sus derechos afectados por las mencionadas acciones extractivas que inciden en un dañino manejo y extracción de tales riquezas, subsanando los vacíos de la actual legislación.
- La Oceanopolítica considera que los Estados Ribereños tienen en esta área “un germen o embrión de soberanía” que les faculta para instar al establecimiento de regulaciones destinadas a la conservación y captura de las especies vivas que se desplazan entre dicha área y sus referidas Zonas Económicas Exclusivas. A esta soberanía la denomina de Subsistencia.
- La ocupación del Territorio Oceánico se realiza en cuatro niveles: su superficie, su masa oceánica, el suelo oceánico y el subsuelo oceánico.
- Se debe tener un alto grado de avance técnico y científico a fin de que sea eficiente.

6.2.2. Análisis de los Factores Oceánicos y Situación de Tensión

Como ha podido advertirse, la gravitación política y económica de los espacios oceánicos, más su valor estratégico, constituyen una realidad. Esta los convierte en escenario unificador y no separador de fronteras, debido a que su tendencia progresiva está orientada a una tendencia mundial creciente en dichos espacios debido a los siguientes siete factores:

6.2.2.1. Transporte Marítimo

Que ha hecho rentable toda clase de intercambios a nivel global sin límites de distancia, lo que ha contribuido a dar forma a la interdependencia que ofrece hoy la sociedad moderna ante la globalización de sus vínculos económicos.

6.2.2.2. Fuente de Alimentación Humana y Animal

El segundo factor de análisis, se refiere al vínculo de los espacios oceánicos como mediante la pesca. Ella da forma a una actividad que en la actualidad resulta indispensable para la subsistencia.

6.2.2.3. Valor de los Recursos Energéticos Existentes

En los espacios oceánicos y en el litoral, como al aprovechamiento de la energía cinética del mar para transformarla en energía eléctrica usando la fuerza de las olas, mareas y gradientes térmicos.

6.2.2.4. Riqueza de los Yacimientos Minerales

De los espacios oceánicos, cuya participación en los mercados de materias primas desplazará a la minería terrestre, una vez que la reserva de este último orden se haya agotado.

6.2.2.5. Orden Regulador

Está constituido por el derecho internacional marítimo en constante evolución, que procura la debida convivencia en la comunidad mundial, y que garantiza el ejercicio de la libertad de los mares y la igualdad jurídica de los Estados para hacerles posible el acceso a sus riquezas. De su aplicación dependen intereses nacionales esenciales para que los países logren su subsistencia y desarrollo, así como la regulación de situaciones de crisis cuando el océano sea motivo de disputas.

6.2.2.6. Capacidad Científica-Tecnológica

De las naciones en el desarrollo de las ciencias del mar, dado su directa relación con la administración y la explotación de los recursos marinos y el conocimiento de su hábitat.

6.2.2.7. Orden Político-Estratégico

Dado los aspectos de seguridad y su potencial uso militar implícito en una sociedad internacional en plena transformación, proceso que comenzó al término de la Segunda Guerra Mundial y que ha permitido la creación de un conjunto de nuevos Estados Ribereños.

Estos factores, más la diversidad de intereses en juego, dan vigencia a probables situaciones de tensión tales como:

- Problemas de Seguridad Nacional.
- Asuntos pesqueros.
- Aspectos de límites marítimos entre Estados.
- Aspectos políticos-jurídicos referidos a la interpretación de la “Convención sobre el Derecho del Mar, ONU 82”, incluida la futura explotación minera del océano profundo.
- Cuestiones relativas al “Derecho Comercial Marítimo”.
- Aplicación del “Código de Conducta de las Conferencias Marítimas”.
- Política de transporte marítimo y repartición de cuotas para la construcción naval.

6.2.3. Diferencias entre Oceanopolítica y Geopolítica

Resumiendo, y como se aprecia en la Figura 13, la oceanopolítica se diferencia de la geopolítica en seis aspectos fundamentales.

- La oceanopolítica se centra en la relación de los Estados con el océano, y cómo esta relación soporta e impulsa la seguridad y desarrollo nacionales, mientras que la geopolítica enfoca esta relación con los espacios continentales.
- Las dos inciden en la política internacional de los Estados, pero bajo distinto ángulo. Como se vio en la sección 16.2.1 al enunciar los principios generales relativos a la oceanopolítica, esta demanda una legislación más clara sobre porciones de la altamar contiguas a la Zona Económica Exclusiva con base en los efectos adversos que allí se suceden contra sus intereses nacionales.
- Para la oceanopolítica, el territorio continental es apenas el límite donde comienza el mar, no depende de él. Para la geopolítica el territorio es el corazón del Estado y en mayor escala Eurasia es el corazón del mundo.
- Mientras que para la oceanopolítica la proyección del Estado y sus intereses se dirige hacia el hemisferio austral, al Océano Pacífico, sus inmensas riquezas y los Estados circunscritos a él; para la geopolítica el horizonte está en el hemisferio norte y desconoce la importancia del hemisferio sur.
- La oceanopolítica es una ciencia reciente, derivada de la geopolítica, en respuesta al desprecio de esta última por el mar como fuente esencial de seguridad y desarrollo.
- La primera ve los mares como fuentes de desarrollo, vitales para la supervivencia de un Estado; la geopolítica los ve tan solo como puentes y vías de comunicación.



Figura 13. Diferencia entre Oceanopolítica y Geopolítica

OCEANOPOLÍTICA	GEOPOLÍTICA
● ÉNFASIS EN LOS OCÉANOS. ● INCIDENCIA DE LOS OCÉANOS EN LA POLÍTICA INTERNACIONAL DEL ESTADO. ● TERRITORIO CONTINENTAL ES EL ÁREA FRONTERA DEL ESPACIO OCEÁNICO ● VISIÓN DEL HEMISFERIO AUSTRAL QUE SE EXTIENDE A TODO EL PLANETA. ● CIENCIA NUEVA, SUSCEPTIBLE DE EVOLUCIÓN. ● EL OCÉANO, ESPACIO DE DESARROLLO	● ÉNFASIS EN LA TIERRA. ● IDEM DESDE DISTINTOS ÁNGULOS. ● ZONA DEL CORAZÓN TERRESTRE UBICADA EN EURASIA. ● VISIÓN DEL HEMISFERIO NORTE APLICADA AL GLOBO TERRÁQUEO. ● SURGE PRIMERO. ● OCÉANO COMO VÍA DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

6.3. CHILE Y EL MAR PRESENCIAL

6.3.1. Generalidades

Ya se ha comentado el significado que el Poder Naval ha tenido en la existencia y desarrollo de diversas naciones marítimas, y Chile no ha sido ajeno a su gravitación. Gracia a ello una profunda conciencia marítima se ha forjado con firmeza en las mentes de sus nacionales.

Debido a lo anterior, y a que este país austral ha tenido la fortuna de contar con algunos gobernantes y altos mandos navales de elevada estatura política que comprendieron el carácter oceánico esencial y el destino marítimo de Chile, se concretaron acciones para convertir a Chile en potencia marítima respetada en el ámbito hemisférico.

La primera vez que se empleó el concepto de Mar Presencial en la Academia Chilena, fue en la clase magistral dictada por el Comandante en Jefe de la Armada Almirante Don Jorge Martínez Busch el 4 de mayo de 1990, en el teatro Municipal de Viña del Mar. Tal concepto estaba inserto en el tema denominado “Ocupación efectiva de nuestro Mar. La gran Tarea de esta generación”. El referido concepto fue descrito como el espacio oceánico comprendido entre el límite de nuestra Zona Económica Exclusiva y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo de Arica hasta el Polo Sur.

Al año siguiente, el 2 de mayo de 1991, el Almirante Martínez destinó su clase magistral exclusivamente, al Mar Presencial Chileno, su actualidad y desafíos hacia el futuro. Su definición corresponde a un concepto oceanopolítico, ciencia esta que constituye una visión geopolítica del hemisferio austral del globo terráqueo orientada netamente hacia el Océano Pacífico Sur. Así, la oceanopolítica lleva a ocupar el espacio oceánico como una verdadera zona de crecimiento y desarrollo del Estado (1992: 47).

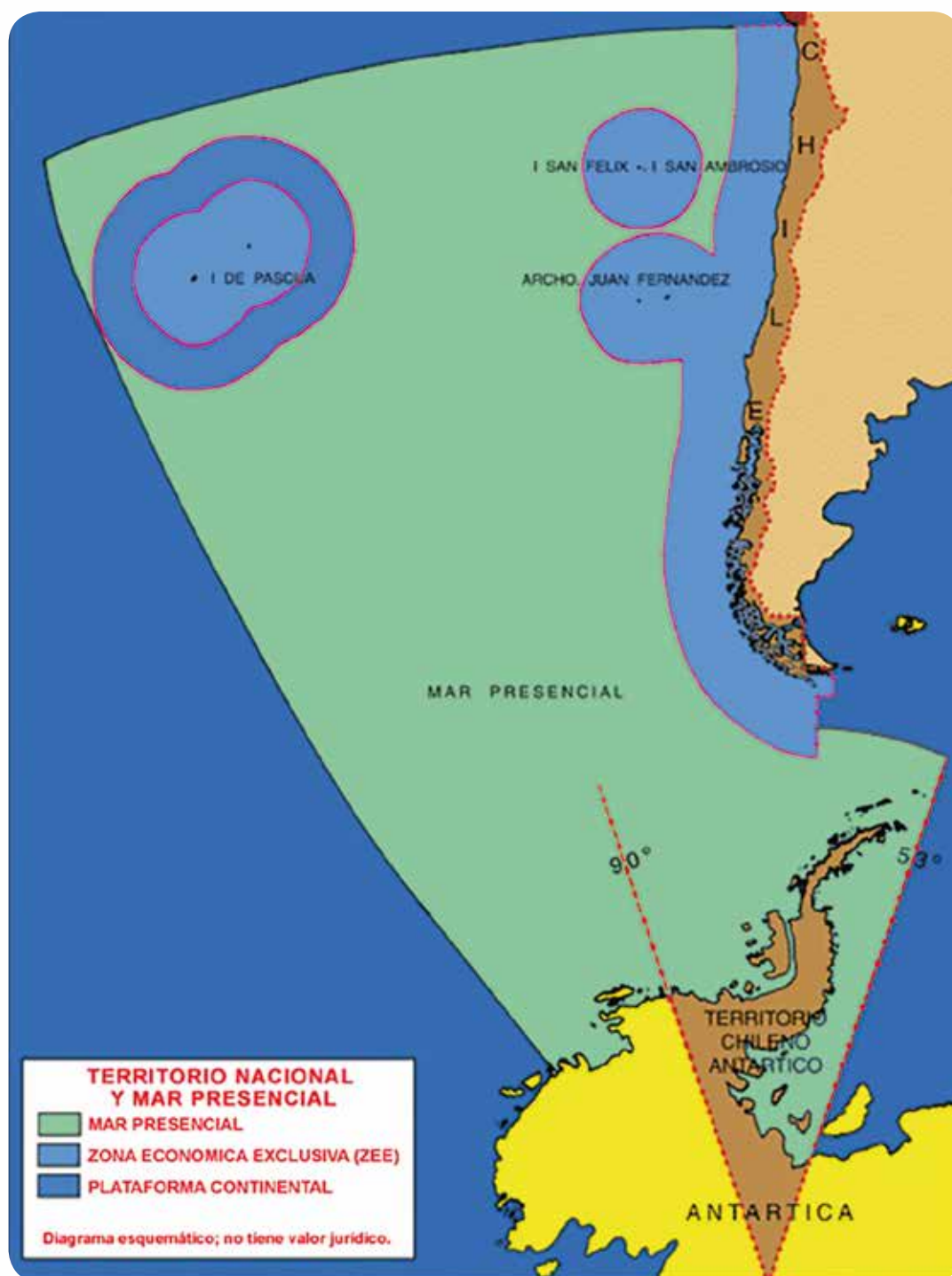
6.3.2. Conceptos básicos y caso canadiense

La teoría del Mar Presencial según adaptación de lo concebido por Calderón (1998),³² tiene su origen en la necesidad de proteger la Zona Económica Exclusiva (Z.E.E) de un Estado ribereño, la cual se puede ver muy afectada por la captura indiscriminada de especies transzonales en zonas de altamar adyacentes a su Z.E.E.

Esta teoría descansa sobre el concepto expuesto por el Almirante (r) Jorge Martínez Busch, “la idea y voluntad de estar y permanecer en la Altamar antes de delimitarla, para cautelar los intereses nacionales y realizar actividades económicas que contribuyan al desarrollo de la Nación, protegiendo nuestro patrimonio marítimo y, por lo tanto, nuestra seguridad”. Estos conceptos encontraron concreción en la Ley 19.080, de 1991, donde se define el concepto de “mar presencial” de la siguiente forma (Art. 1 Inc. final): “Es aquel espacio oceánico comprendido entre el límite de las Zonas Económicas Exclusivas que generan las islas chilenas al interior de dicho espacio marítimo. En el *Mapa 5* se puede apreciar gráficamente el área y alcance de este concepto. El mar presencial chileno corresponde a toda el área de color verde que va en el norte desde las islas de San Félix y el archipiélago de Juan Fernández hasta las Islas de Pascua, y que se proyecta en forma triangular hacia el sur hasta el continente antártico.

³² El autor es profesor de Derecho Internacional en la Universidad Gabriela Mistral de Chile.

Mapa 5. Mar Presencial chileno



Fuente: Ministerio de Defensa de Chile

El gobierno chileno al promulgar la *Ley 19.080 de 1991* expresó que el concepto en ningún caso implicaba un desconocimiento de la condición jurídica de los espacios marítimos que integran el Mar Presencial, sino que se trataba simplemente del reconocimiento de la continuidad espacial que existe entre el territorio continental y Antártico y la Isla de Pascua, de donde surge la necesidad de ejercer en ese espacio las acciones que resguarden la soberanía nacional, otorgando así seguridad a la Z.E.E. y mar territorial chilenos.

Sin embargo, esta doctrina generó disputas y recelos por parte de la comunidad internacional, pues algunos pensaron que lo que se trataba de hacer era configurar un nuevo espacio marítimo mediante una notificación unilateral del Estado chileno, en contravía a las normas que regulan la Altamar, art. 87 de la Convención del Mar, que establece que la Altamar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o no.

Pero al estudiar el tema más detenidamente, se encuentra que esta interpretación no es la más acertada, ya que lo que Chile trató al consagrar la teoría del Mar Presencial, fue precisamente establecer los límites de terceros Estados en el Altamar, conjuntamente con los propios en Chile, aplicando e interpretando la misma Convención de Jamaica, específicamente el No. 2 del citado Art. 87 que expresa que “estas libertades (refiriéndose a las 6 libertades de la Altamar: navegación, sobrevuelo, cables y tuberías, construcción de islas artificiales, pesca e investigación científica), serán ejercidas por todos los Estados, teniendo en cuenta debidamente los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad en Altamar”.

Es decir, Chile, al tratar de establecer normativamente el concepto del Mar Presencial, está simplemente declarando en forma positiva, no imperativa, cuáles son sus intereses en la Altamar, estableciendo su delimitación dentro de lo que considera Mar Presencial. Así considerado, no se trataría de establecer un nuevo espacio marítimo en forma unilateral, sino que precisar y limitar de forma clara y segura sus verdaderos intereses en la Altamar, proyectando su jurisdicción territorial marítima (p. 52).

El problema del Mar Presencial radica, entonces, no en el Mar Territorial, la Zona Contigua, ni la Zona Económica Exclusiva, sino en el Altamar, y tiene su origen en:

- La falta de una normatividad clara respecto a los derechos de terceros Estado sobre la Altamar, en especial respecto a la pesca de especies altamente migratorias.
- La creciente industrialización de las faenas pesqueras de los Estados con flotas de aguas distantes.
- El enorme desarrollo de la extracción por parte de las grandes flotas pesqueras, que han hecho que hoy pueda hablarse más de depredación que de explotación racional.

Esta doctrina busca frenar el exterminio de los vastos recursos pesqueros transzonales y especies altamente migratorias de la altamar que vienen realizando flotas pesqueras de la ex UR.SS., Estados Unidos, Reino Unido, Japón, etc., particularmente en las zonas adyacentes a las zonas económicas exclusivas de los Estados costeros; debido a que, la

institucionalización de la Z.E.E., trajo como primera consecuencia negativa un enorme aumento de la pesca en altamar, la que por su carácter abierto y por falta de una normativa jurídica eficaz, generó una serie de conflictos entre países con Z.E.E. y terceros Estados.

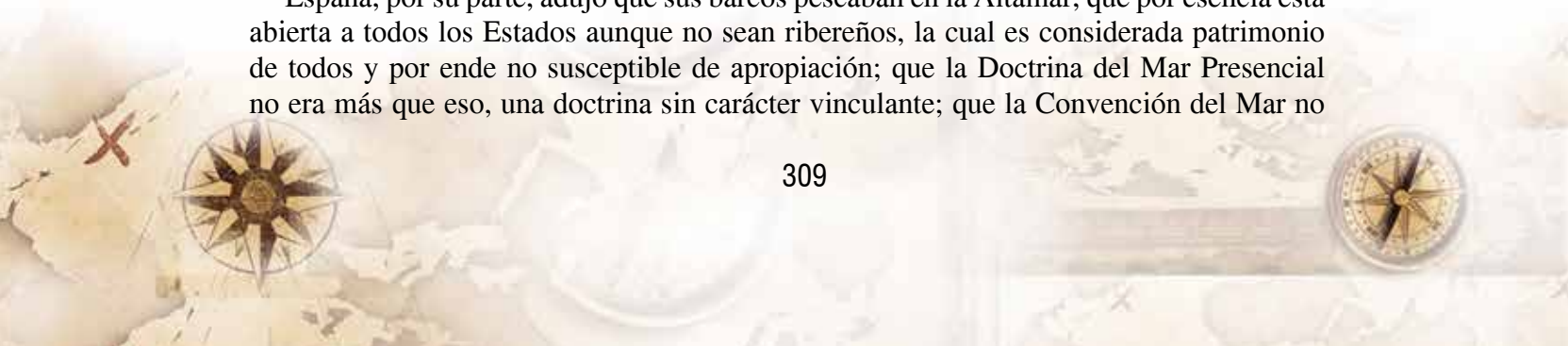
Entre los conflictos más graves se puede citar el concerniente a las reservas de bacalao y peces demersales transzonales de Grand Bank, New Foundland, Canadá, área que se trató de regular mediante la creación de un organismo integrado por los interesados denominado Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO).

Esta zona era una de las principales reservas pesqueras de Canadá. Las grandes reservas de especies, abundantes en los 60s comenzaron a reducirse notoriamente en la década siguiente. En el año 1977 Canadá proclamó su Zona Económica Exclusiva e impuso estrictos controles a la pesca en ella, pero como las 200 millas marinas de su extensión no abarcaban el Grand Bank, una enorme cantidad de especies transzonales y especies altamente migratorias quedó fuera de su control. Lo anterior llevó al gobierno Canadiense a declarar una moratoria en la captura del bacalao, pero aun así el problema siguió en aumento, lo que generó una crisis laboral extremadamente grave en el sector pesquero. El problema anterior se originaba en la Altamar, en la adyacente a su ZEE, donde la pesca intensiva de otros Estados no permitía el flujo normal de las especies hacia su Z.E.E.

Debido a lo anterior, el Gobierno formuló una advertencia en el sentido de que se reservaba el derecho de adoptar medidas para proteger sus intereses en las áreas de la Altamar adyacentes a su Z.E.E., sin delimitar muy bien esas “áreas adyacentes”. España, a su vez miembro de la NAFO, aduciendo el principio de la libertad de los mares vigente en la Altamar, hizo caso omiso de las advertencias canadienses, y continuó con el desarrollo de actividades pesqueras en zonas muy cercanas a la Z.E.E. de Canadá. Ante esta actitud, una flota de buques de guerra abordó varios barcos pesqueros españoles, los capturó y llevó a puertos canadiense, donde, luego de pagar elevadas sumas por concepto de multas, los liberó.

El conflicto se radicó en la Corte Internacional de Justicia, donde Canadá esgrimió una teoría casi por entero coincidente con la denominada “Doctrina del Mar Presencial Chilena”. Dijo en síntesis que el Estado Ribereño, titular de Z.E.E., tenía derecho a ejercer un control mínimo sobre la Altamar adyacente a la misma, con el objetivo preciso de velar por la preservación de las especies transzonales y altamente migratorias que se dirigían a su Z.E.E., pues de lo contrario, los derechos sobre la misma en lo que se refiere a la explotación preferente de riquezas ictiológicas sería algo meramente teórico, teniendo en cuenta la desigualdad de medios que en la práctica implica la pesca depredatoria de Altamar, ejercida por países con grandes flotas de larga distancia.

España, por su parte, adujo que sus barcos pescaban en la Altamar, que por esencia está abierta a todos los Estados aunque no sean ribereños, la cual es considerada patrimonio de todos y por ende no susceptible de apropiación; que la Doctrina del Mar Presencial no era más que eso, una doctrina sin carácter vinculante; que la Convención del Mar no



prohíbe y no se pronuncia sobre la pesca en Altamar (lo que no es del todo efectivo); que ningún Estado puede por sí y ante sí, arrogarse facultades que el Derecho Internacional no le reconoce y que, Canadá, al apresar sus naves en altamar, exigir el pago de multas impuestas y sobre todo, causar la muerte de un tripulante español a raíz del abordaje, había incurrido en acto de piratería (robo con violencia).

Ante lo anterior, un principio de solución a estos problemas, que afectan a cualquier Estado ribereño con especies altamente migratorias, es la adopción del “Acuerdo de las Naciones Unidas sobre Especies Transzonales y Especies Altamente Migratorias”, y el cual fue negociado por iniciativa de Estados en esta situación expuestos a la depredación de flotas pesqueras de aguas distantes.

Por su parte, Chile mantiene que a través de su doctrina de Mar Presencial expresó que no podía quedar impasible ante la destrucción de parte importante de sus reservas pesqueras; que su doctrina se limitaba a las zonas de Altamar adyacentes a su Z.E.E., con el objeto de asegurar el flujo de las especies hacia la misma; y que la Convención del Mar había demostrado su ineficacia en este sentido.

6.3.3. El Mar Presencial ¿Concepto inofensivo o precedente peligroso?

La teoría del Mar Presencial Chileno según adaptación de lo concebido por Dalton (2002), expuesta por el Almirante Don Jorge Martínez Busch, abarca una extensión aproximada de 19’967.337 km² y representa un crecimiento inquietante en el Derecho del Mar.

En lo doctrinal el Almirante Busch lo presenta como una ocupación efectiva de los territorios oceánicos, que los llevará al crecimiento y desarrollo de su país bajo dos premisas: que Chile debe estar físicamente presente en esa parte de Altamar y que debe participar en actividades económicas y científicas en esa región. Él afirma que (...) *esta es un área donde queremos ver y ser vistos*, y la enfoca desde varios ángulos, como:

Con relación al desarrollo económico, esta doctrina, aparentemente inofensiva señala una visión estratégica y económica más trascendente en contra de la ambigüedad de la Convención del Mar de Jamaica sobre estos temas específicos, ya que tan solo las actuales grandes potencias marítimas tienen la capacidad tecnológica para explotar los recursos de la Altamar. Por ello, Chile debe actuar con el fin de limitar a futuro que las principales potencias marítimas, dueños de la tecnología e infraestructura necesaria, exploten indiscriminadamente los recursos de la Altamar.

Frente a la seguridad estratégica, el almirante Martínez considera que la presencia de flotas pesqueras extranjeras representa una amenaza estratégica que puede crear serias tensiones geopolíticas en la medida en que estas se surtan de los recursos originados en el triángulo del Pacífico Sur-oriental. Así mismo, resalta la importancia del Estrecho de Magallanes y el Paso Drake en un mundo cada vez más unipolar y con buques cada vez

más grandes que no pueden cruzar por las esclusas del Canal de Panamá. Finalmente, resalta que la Armada es la primera línea de defensa contra las amenazas estratégicas que pueden ceñirse sobre Chile y que la defensa respectiva se debe organizar en el Mar Presencial con una Armada Oceánica, resaltando la Isla de Pascua como la punta de lanza de esta defensa y la proyección de sus intereses chilenos hacia Oceanía y Asia.

Respecto a la identidad nacional, el Almirante Martínez propone mejorar el puerto de la Isla de Pascua, construir una flota pesquera de Altamar, fabricar productos que provengan del Mar Presencial y otorgar créditos y asistencia técnica que promuevan la ocupación de todos los territorios oceánicos chilenos; todo esto orientado a fortalecer la actual conciencia marítima de la nación.

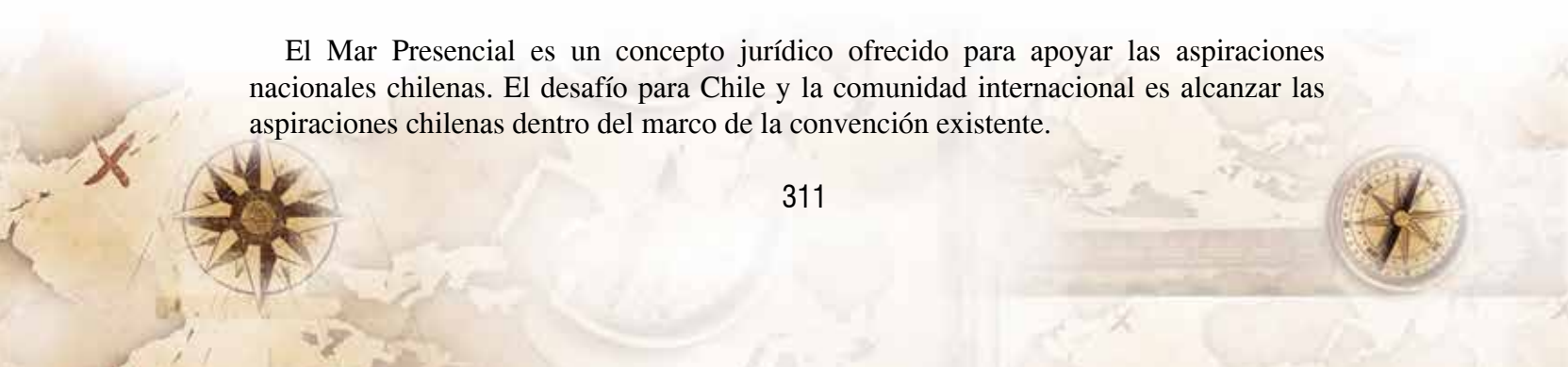
El concepto de Mar Presencial busca hacer valer unos factores históricos, nacionales, y de seguridad para construir y extender los intereses de un Estado ribereño a límites que solo pueden determinarse respecto a su historia, economía, identidad nacional y Fuerzas Militares en particular. Por lo tanto, establece que el Mar Presencial corresponde a un tipo de zona contigua a la ZEE, en la cual el Estado debe impedir (y quizá castigar como lo hizo Canadá) que se infrinjan sus intereses de explotación de pesca, investigación y recursos en la ZEE.

El vacío territorial y de poder del Pacífico Sur oriental permite a Chile hacer sus demandas sin usurpar reclamaciones potenciales de otras naciones de naturaleza similar. Pero, con base en esta teoría, ¿podrían, por ejemplo, los Estados Unidos extender también su Mar Presencial hasta la Samoa Americana? La respuesta depende de Chile y de la tradición, oceánica o insular, en que se base para responder este tipo de preguntas.

Así mismo, vale resaltar, que un logro importante de la Convención de 1982 fue racionalizar los diferentes usos de los océanos y conciliar los intereses de competencia de los Estados. El equilibrio alcanzado ha reducido en gran manera la proliferación de regímenes incoherentes en la medida en que los Estados ratifican la Convención del Mar. De esta forma, las confrontaciones y conflictos abiertos, además de declaraciones unilaterales de nuevos regímenes jurisdiccionales, no contribuirán a la estabilidad necesaria para el normal desarrollo de actividades internacionales respecto al mar.

Así que, si Chile desarrolla una política oceánica nacional integrada, incluyendo la pesca de aguas distantes, la investigación científica fuera de la Z.E.E. y una Armada oceánica; como herramientas para incrementar el desarrollo y la seguridad del Estado, entonces sus intereses y principios radicarán en la libertad de los mares y no en declaraciones jurisdiccionales unilaterales que vayan en aumento.

El Mar Presencial es un concepto jurídico ofrecido para apoyar las aspiraciones nacionales chilenas. El desafío para Chile y la comunidad internacional es alcanzar las aspiraciones chilenas dentro del marco de la convención existente.



6.3.4. La Pesca como un Bien Estratégico para el Desarrollo

Debido a que los recursos pesqueros son eje central de la doctrina del Mar Presencial y como se considera oportuno tocar este tema bajo la perspectiva adaptada del Almirante Martínez Busch (1991), así:

Hay tres hechos que han convertido a la pesca extractiva industrial en un bien natural de importancia estratégica para el desarrollo de los Estados, como una importante herramienta que contribuye al crecimiento del Estado y por lo tanto a la seguridad nacional.

El primero es que la capacidad productiva de los océanos alcanzó su máximo y se encuentra estabilizada en 80 millones de toneladas, valor que tampoco se podrá mantener por mucho tiempo más, ya que según la FAO, la disminución de las reservas en los últimos 10 años está indicando que este ha sido general, excepto en el Océano Índico en donde, debido a que sólo recién se está pescando en forma industrial, las capturas han subido entre un 5 y un 6%. La pesca mundial está disminuyendo en proporciones alarmantes, lo que traerá como consecuencia la búsqueda de nuevos caladeros y de nuevas especies. A lo anterior hay que agregar el calentamiento global y su efecto en el cambio del patrón energético atmósfera océano con lo cual, se está afectando la productividad del océano.

El segundo es la necesidad alimenticia corriente de una población mundial que ya sobrepasa los 6.000 millones. Así que, quien tenga disponibilidad de pesca en sus áreas jurisdiccionales está en una posición de ventaja para negociar y para buscar salvaguardias a sus especies, pero se tendrá también que entender que en defensa de sus reservas de pesca recibirá crecientes presiones para dejar entrar a buques de otras banderas y además será forzado o al menos se intentará que así sea, para abrir sus puertos a sus buques pesqueros para acelerar los tiempos de llegada a los propios mercados, sin importar si esas especies están sujetas o no a medidas de conservación y de control por parte del país ribereño.

El tercer aspecto es que, individualmente no se tiene la fuerza suficiente ni existe un instrumento legal que permita una defensa colectiva de la riqueza pesquera del cuadrante sur oriental del Océano pacífico.



Esta realidad movió en 1997 a que los Cancilleres de los cuatro países miembros de la CPPS tomaran un acuerdo de ir a una reunión pesquera para hacer frente, aprovechando la existencia de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) como organización subregional de ya larga vida, actuara como organización directora en buscar una mejor defensa para armonizar el concepto de la Z.E.E., con lo que se pretende establecer en el Acuerdo de Nueva

York, si este llegara a entrar en vigencia como ley internacional. Será tema del Gobierno, Congreso, sector pesquero, que dicho sea de paso son los grandes impulsores de este acuerdo, Armada Nacional y otras autoridades, sacar adelante el texto, asumiendo que ello se recibirán presiones de terceras potencias, será objetado, etc. Pero si tenemos la valentía de soportar estas presiones y salir adelante, el futuro del desarrollo sostenible de la pesca extractiva estará asegurada en el sector sur oriental del Pacífico.

6.4. LA MILLA 201: EL USO DE LA FUERZA Y EL RESPETO AL DERECHO INTERNACIONAL

La lucha por la obtención de recursos ha sido una de las grandes fuentes de conflictos que registra la historia de la humanidad. El constante incremento poblacional contribuye a tornar cada vez más crítica la satisfacción de las necesidades humanas, en un marco de recursos escasos y demandas crecientes.

Los recursos inmersos en áreas marítimas, sean ellos minerales, combustibles o alimentarios no han sido ajenos a las disputas humanas por su posesión y control. En particular, la demanda creciente de alimentos ha puesto a la actividad pesquera en el centro de fuertes controversias que han derivado en diversos casos en el uso de la fuerza por parte de los actores involucrados. Hacen así su aparición conflictos bautizados con referencias ictícolas tales como la “Guerra del Bacalao” entre Gran Bretaña e Islandia, la “Guerra de la Langosta” entre Brasil y Francia, y el más reciente que enfrentó a Canadá y España por la pesca del fletán negro.

En un concepto global se puede identificar a dos grandes grupos con intereses en pugna: por un lado los Estados Ribereños y por el otro los Estados con flotas pesqueras operando distantes a su territorio.

Al igual que en muchos otros aspectos referidos a las cuestiones marítimas, el problema de la pesca encuentra un formidable factor regulatorio en el ámbito del derecho con la entrada en vigencia en 1982 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta Convención que al presente ha sido aprobada por más de un centenar de países y que ha alcanzado una aceptación casi universal, logró fijar a través de sus disposiciones un régimen jurídico específico para una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 millas náuticas, contadas desde las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial del Estado Ribereño.

En esa Zona, dicho Estado ejerce derechos de soberanía para la exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos, así como también ejerce jurisdicción con respecto a la investigación científica marina y la protección y preservación del medio ambiente marino, entre otros aspectos. Más allá de la ZEE, la Convención identifica a la Altamar, zona en la cual todos los Estados gozan de la libertad de pesca con la obligación de adoptar las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos y acordar con los Estados Ribereños dichas medidas cuando se trate de pescar especies altamente migratorias o especies que ese encuentren en una ZEE y un área más allá de esta y adyacente a ella (especies transzonales).

La amplia aceptación que tuvieron las jurisdicciones fijadas por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, entre la mayoría de los actores de la comunidad internacional, ha llevado a disminuir la posibilidad de conflictos entre Estados en el área de las ZEEs, donde la jurisdicción sobre los recursos ejercida por los Estados Ribereños comienza a materializarse en forma casi indisputada. En este ámbito, el uso de la fuerza tiende a consolidarse como un monopolio del Estado Ribereño para asegurar que eventuales infractores no vulneren la normativa vigente y respeten la soberanía y las normas de conservación y protección impuestas para cada especie.

Existe sin embargo, una serie de conflictos en los límites externos de la ZEE y el área de la Altamar adyacente a la misma. Esto se genera a partir de la falta de precisión de la Convención al fijar la forma en que se materializará la obligación de conservar los recursos vivos y establecer los acuerdos para proteger a las ya mencionadas especies transzonales y altamente migratorias³³. Resulta obvio que las poblaciones ictícolas migran libremente a ambos lados de las líneas jurisdiccionales y se establecen ocupando áreas de distinta jurisdicción. Paralelamente, todas las medidas de conservación tales como la fijación de capturas máximas permisibles, establecimiento de veda y protección de los ejemplares jóvenes, que pueda fijar el Estado Ribereño en la ZEE, resultan ociosas si en el área adyacente se ejecuta una actividad pesquera de depredación sin sujeción o consideración a norma alguna. Es conveniente precisar que las ZEE sólo cobijan el 35% de los mares del mundo.

Vuelve entonces a emerger la disputa entre los Estados Ribereños y los Estados con flotas pesqueras distantes. Los primeros tratando ahora de asegurar la conservación de especies ictícolas esenciales para la alimentación y el comercio, que comienzan a disminuir dramáticamente en la ZEE como consecuencia de las acciones de depredación ejecutadas a partir de la milla 201 en que termina su jurisdicción. Los segundos, tratando de evitar la nueva extensión de la jurisdicción de los Estados Ribereños y cualquier limitación conservacionista a sus objetivos inmediatos de captura irrestricta.

Este nuevo conflicto tuvo su máxima expresión en los enfrentamientos entre Canadá y España en 1995 y ha puesto nuevamente en movimiento a la comunidad internacional en la búsqueda de fórmulas jurídicas de solución que eviten la aplicación del recurso de la fuerza.

En los puntos siguientes se tratará la dimensión del problema de la pesca en la Milla 201, los avances obtenidos en materia del derecho internacional y los márgenes para el empleo de la fuerza en el contexto considerado.

³³ Se denomina de esta forma a las poblaciones de peces de las ZEE que cruzan el límite de las 200 millas (poblaciones transzonales) y las especies que realizan extensas migraciones entre zonas económicas exclusivas y la altamar a través de océanos o de numerosas zonas económicas exclusivas.

6.4.1. La Pesca en la Milla 201

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) expresó en 1994 que de los 17 principales caladeros del mundo se estima que 9 han sido totalmente devastados por efectos de la sobrepesca y de los 8 restantes, 4 enfrentan una amenaza similar.

Esta situación crítica que amenaza la existencia misma de los recursos ictícolas tiene su origen en el crecimiento exponencial de las flotas pesqueras en las últimas tres décadas y la tendencia a pescar aún sin atender a criterios conservacionistas, para poder salvar las importantes inversiones efectuadas. Las cifras disponibles indican que desde 1970 la flota mundial se ha multiplicado dos veces más que las capturas, lo que indica un exceso de la capacidad de pesca, respecto de la real disponibilidad del recurso. Se estima además que sólo en el año 1993 el sector pesquero requirió un apoyo de subvención pública de 54.000 millones de dólares para mantener su sobredimensionada capacidad.

En el interior de las ZEE, hasta las 200 millas náuticas, el cumplimiento de la normativa establecida por el Estado Ribereño se logra mediante el otorgamiento de permisos de pesca y la vigilancia y el control ejecutados por las Unidades Navales estatales, destinadas a tal fin. pero a partir de la Milla 201, donde la jurisdicción del Estado Ribereño termina, comienza la zona en que las medidas conservacionistas dependen solamente de la responsabilidad de los actores ya que no existía una autoridad que legítimamente pudiera ejercer algún tipo de control. La realidad ha demostrado que esa zona se ha convertido en un área de actividad de depredación, en donde la libertad de pesca es aprovechada para realizar capturas en forma indiscriminada hasta disminuir y en muchos casos agotar la capacidad de supervivencia de las especies.

Este problema se ha agravado porque a medida que las flotas pesqueras de países no ribereños se han visto forzadas a retirarse de las ZEE, han tendido a fijar sus áreas de operaciones en las zonas adyacentes, en las cuales se encuentran las especies transzonales y las altamente migratorias. Esto motiva que las acciones de depredación allí realizadas afecten en forma directa la existencia de dichas especies en la ZEE lindera, llevando a los Estados Ribereños a efectuar declaraciones y acciones unilaterales para proteger sus intereses, las que pueden derivar (y en algunos casos ya lo han hecho) en graves situaciones de conflicto.

La gravedad de esta situación y otras similares producidas en distintos caladeros, que tuvo su máxima expresión en el conflicto entre Canadá y España, ha llevado al tema de la pesca en la milla 201 a ocupar un lugar en la agenda internacional.

6.4.2. El Derecho y la Fuerza en la Milla 201

Los nuevos avances jurídicos derivados de la preocupación permanente acerca del tema, en la agenda internacional en la década de los 90 han sido múltiples y recogidos

en varias conferencias tales como la celebrada en Río de Janeiro en 1992 denominada la “Agenda 21”, en donde se trató el punto específico de la protección del medio marino y de la utilización racional y el desarrollo de los recursos vivos en el mar, y la regulación de la actividad pesquera; llevan a reflexionar sobre si esos nuevos instrumentos jurídicos promulgados han logrado crear el régimen apropiado para lograr la efectiva observación forzosa de sus disposiciones y cuáles son las dificultades prácticas que aparecen en un primer análisis.

Es una realidad que las organizaciones regionales y subregionales que tendrán la tarea de fijar las medidas de conservación pesquera y forzar su cumplimiento, no existen aún en la mayor parte de las zonas de pesca en altamar, y su constitución no será una tarea sencilla.

Se puede deducir, que los conflictos de intereses de similar o distinto tipo, pueden dificultar y demorar la constitución de las organizaciones mientras la destrucción de las especies a partir de la Milla 201 continúa aceleradamente.

La solución definitiva surgirá cuando las organizaciones pesqueras desarrollen efectivos instrumentos de vigilancia, control e inspección, en los cuales el interés especial de los Estados Ribereños y su proximidad a los caladeros, le otorgarán un papel preponderante pero le demandarán un esfuerzo y un despliegue que involucran la disponibilidad de una Armada con características oceánicas. En las regiones en que estas condiciones no se cumplan, el riesgo de conflicto permanecerá latente.

6.4.3. Colombia y el Concepto de la Milla 201

A partir de la Convemar, cada Estado está en la obligación de establecer medidas para la conservación de los recursos vivos tanto dentro de las ZEE como fuera de ellas. De hecho, los *Artículos 63 y 64* y los *Artículos* que van del *116 al 120* de esta convención exhortan a los países a buscar acuerdos cooperativos en la explotación de la Altamar y de las denominadas especies transzonales y de las especies altamente migratorias, con el fin último, de evitar esa tragedia a partir de la milla 201 donde finalizan las ZEE establecidas.

A pesar de que Colombia no ha ratificado la Convemar, se debe mencionar que, en la práctica, el objetivo de conservación se ha visto muchas veces frustrado por la necesidad de garantizar trato equitativo a los diferentes países. En virtud del *Artículo 116* de la Convemar, “todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la altamar (...)” y, en virtud del *Artículo 119*, “los Estados interesados garantizarán que las medidas de conservación y su aplicación no entrañen discriminación de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado”, lo cual ha ocasionado problemas de intereses entre los Estados Ribereños y los que abanderan las flotas en Altamar.

En la V Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados Miembros de la Comisión Permanente del Pacífico Sudeste (CPPS)³⁴, llevada a cabo en Bogotá el 4 de

³⁴ Esta comisión es un organismo regional marítimo apropiado para la coordinación de las políticas marítimas de sus Estados Miembros: Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

agosto de 1997, se convino en preparar un Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Pesqueros de la Altamar del Pacífico Sudeste.

El Acuerdo de Galápagos, que es la denominación por la que se le conoce a este Acuerdo Marco, fue preparado en un proceso de casi una década de negociación; convenido en Galápagos en el año 2000 y firmado en Santiago en ese mismo año. Fue ratificado por Chile en el 2001, Ecuador en el 2002 y Perú en el 2003. Sin embargo, Colombia, manifestó dificultades para su ratificación, razón por la que todos concurrieron a la adopción de un protocolo procesal que permite la vigencia del acuerdo con tres ratificaciones. Hoy en día, el Protocolo, no ha podido ser implementado porque Perú ha terminado condicionando su concurrencia al mismo a un tema diferente, que es su aspiración a cambiar el límite marítimo establecido entre ese país y Chile.

Sobre el Acuerdo de Galápagos vale la pena mencionar que es perfectamente compatible con la Convemar y con otros instrumentos, como el de Nueva York. Se trata de un acuerdo regional pesquero idóneo, conservacionista y moderno que supone la participación de pesqueros de distancia y tiene la adecuada flexibilidad. Incorpora los puntos centrales que interesan a los ribereños en el moderno derecho del mar, tales como la intangibilidad de la ZEE, los poderes y función del Estado Rector del Puerto y el estatus preferencial del ribereño en la Altamar respecto a las especies asociadas.

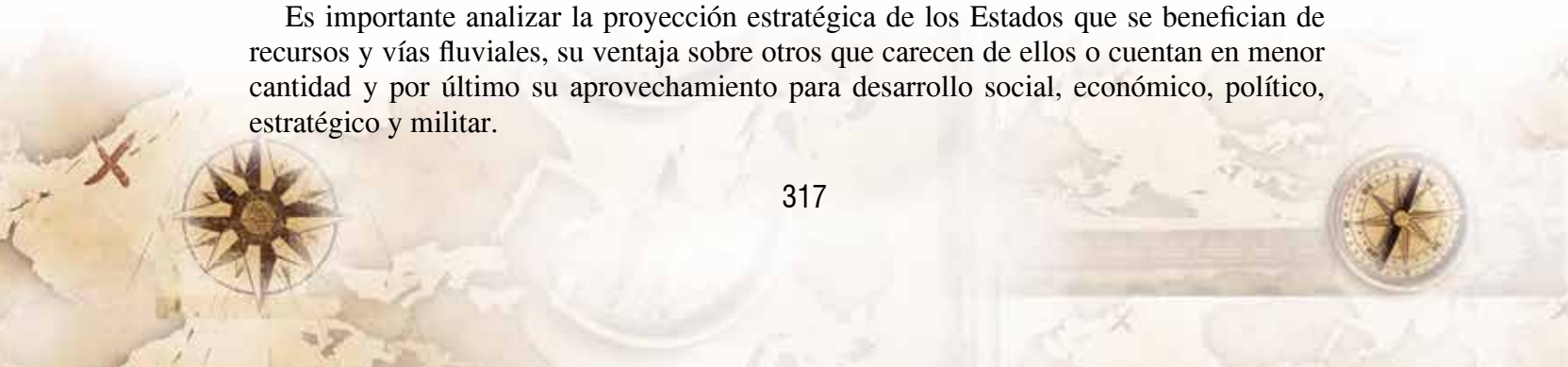
En 2003, en la declaración firmada por los presidentes de Colombia y Chile en Santiago, estos coincidieron en la importancia del Acuerdo para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Altamar (Acuerdo Galápagos) suscrito en Santiago, por los Estados miembros de la CPPS, y destacaron la importancia de la entrada en vigor del Acuerdo, sin embargo hasta la fecha ni la suscripción se ha realizado ni el Acuerdo ha entrado en vigor.

6.5. HIDROESTRATEGIA

La cuenca hidrográfica como unidad básica de planificación del uso de los recursos, cuyo concepto tradicional se ha enfocado al recurso hídrico, requiere hoy en día de una nueva dimensión que involucre, la proyección estratégica de los Estados y sus relaciones con la comunidad internacional.

En este contexto hay que entender la importancia que alcanza este vital elemento para las relaciones internacionales entre países que en un futuro cercano deberán aunar esfuerzos para desarrollar políticas claras de uso, almacenamiento y tratamiento. Junto con impulsar medidas globales de protección y conservación que permitan proyectar los asentamientos humanos en todo el orbe.

Es importante analizar la proyección estratégica de los Estados que se benefician de recursos y vías fluviales, su ventaja sobre otros que carecen de ellos o cuentan en menor cantidad y por último su aprovechamiento para desarrollo social, económico, político, estratégico y militar.



El crecimiento de la población mundial a niveles nunca antes vistos y la necesidad de satisfacer las demandas de consumo que estas tienen, plantean la real problemática de sustentar países tomando en cuenta la capacidad de la región de proveer los recursos indispensables para su funcionamiento (Unesco, 2012: WEB).

Actualmente, 1.100 millones de personas carecen de instalaciones necesarias para abastecerse de agua y 2.400 millones no tienen acceso a sistemas de saneamientos o higiene continuos. En el año 2000, la tasa de mortalidad estimada por diarreas alcanzó a las 2'213.000 personas. El Informe sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos en el Mundo (WWDR) fue realizado por 23 agencias de las Naciones Unidas y constituye uno de los pilares del nuevo Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos o WWAP, su objetivo es la elaboración de un conjunto de indicadores para el sector hídrico con datos actualizados, con la participación de diferentes fuentes, tomando en cuenta las características geofísicas y socioeconómicas de la región o país de estudio, la capacidad tecnológica, los niveles de protección ambiental, la hidrografía regional, la inversión en servicios sanitarios e infraestructura hidráulica, generación de energía, gobernabilidad, etc.

A esto hay que sumar el problema de la calidad del agua potable que se ve afectada por la descarga de aguas residuales a corrientes de agua dulce y salada. Un estudio de la HIA (Health Impact Assessments), organismo dependiente de la Organización Mundial de la Salud (OMS) realizado en el 2000 demuestra que diariamente dos millones de toneladas de desechos son arrojados diariamente en aguas receptoras, incluyendo residuos industriales y químicos, vertidos humanos y desechos agrícolas (pesticidas y fertilizantes). Asumiendo que un litro de aguas residuales contamina ocho litros de agua dulce, la carga mundial de contaminación puede ascender a los 12.000 kilómetros cúbicos. Como siempre, las poblaciones más pobres resultan las más afectadas, con un 50% de la población de los países en desarrollo expuesta a fuentes de agua contaminada.

6.5.1. Entorno legal del uso y derecho del agua

La División de Recursos Naturales y Energía, de la Comisión Económica para América latina y el Caribe (CEPAL) realizó un estudio donde define los mercados de derechos de agua y su entorno legal. En él se plantea que “el agua es un recurso escaso con valor económico e importantes funciones ecológicas y sociales. Por esta razón es normalmente un bien de dominio público del Estado, sobre el cual se conceden derechos de usos particulares. Estos derechos de usos están protegidos normalmente por las cláusulas constitucionales de la propiedad privada, pues se considera que el sector privado no invierte sin garantías de títulos. La contrapartida de esta estabilidad es que el agua otorgada en uso debe ser efectivamente usada en un fin socialmente beneficioso, o de otro modo se revocan los derechos”.

Un país que no posea una institucionalidad que sea respetada por los actores que componen un gobierno y su oposición, difícilmente podrá realizar acciones legales que aseguren la canalización, saneamiento, distribución y tratamiento del agua potable que

necesita una Nación. Hay que destacar que las necesidades de un país varían según la ubicación y utilización del vital elemento. Ya que las zonas urbanas, industriales y agrícolas tienen un tratamiento diferente que va en relación al fin último de la ocupación como puede ser el consumo diario, la producción de energía o el uso para regadío.

Sin embargo, la legislación en América del Sur no respeta los derechos indígenas del uso del agua, lo que ha generado grandes problemas. No es así el caso de otros países donde la constitución defiende y no tranza los derechos de la población aborigen como es el caso de Estados Unidos, Canadá y algunos países asiáticos.

Los elementos que aseguran la función social del uso, el no daño a terceros o a la ecología son llamados *elementos regulatorios del derecho de aguas*. El marco legal e institucional de los diferentes países determina las maneras en que el sector privado es motivado a invertir en el desarrollo del agua. Para esto se requieren instrumentos idóneos, que aseguren tanto la inversión privada en el desarrollo del potencial económico que tiene el agua y permita por el otro, su adecuado control con funciones de objetivos sociales y ambientales que los gobiernos deben velar por su cumplimiento para el beneficio de la población. *Los derechos de propiedad sobre el agua* permiten un uso eficiente y eficaz evitando la sobreexplotación y el despilfarro.

Los derechos sobre el agua deben mantener una estabilidad en el tiempo que le asegure al privado que si invierte una cantidad determinada en el tiempo, al término de su concesión ese esfuerzo va a haber sido recompensado. Además, este derecho debe estar en un marco legal claro y que establezca culpas en el caso de abusos. Por otra parte, debe estar normada la posibilidad de transferencias y venta de concesiones.

En los últimos años la protección al ambiente y la responsabilidad social que le competen a las empresas han sido incluidas en los marcos regulatorios que definen el uso del agua en los países más desarrollados. A diferencia de esto, aún existe un gran número de países en especial en África, Asia y América que no han complementado sus respectivas leyes, que en algunos casos, ya tienen 100 años de antigüedad.

Alemania y los Países Bajos son un excelente ejemplo, ya que las leyes que contemplan el uso del agua tienen sendos párrafos orientados a prevenir la contaminación de las aguas, requiriendo su uso económico en pro de la conservación de los recursos naturales y castiga fuertemente los vertimientos de cargas peligrosas a los afluentes. La política de control de contaminación está orientada a asegurar un país seguro y habitable, desarrollando y manteniendo sistemas de agua saludable que garanticen el uso y desarrollo sustentable del recurso.

6.5.2. El Agua: Una Visión desde las Relaciones Internacionales

6.5.2.1. Los Ríos

El nivel de especialización alcanzado por las sociedades mundiales hace necesaria una relación directa entre la ciencia y el desarrollo del ser humano. Una forma de explicarnos el desarrollo de la historia es a través de las Relaciones Internacionales que en la antigüedad obedecían a los intereses de la realeza o del “Primer Estado” como se definía en Francia al rey, los nobles, clérigos y la elite militar antes de la llegada de Napoleón.

Con el paso del tiempo la visión se modificó y los intereses de la nación cobraron una gran importancia. Es así como se puede entender la creación de los imperios europeos que buscaban tierras en todos los continentes como una manera de asegurarse la materia prima para cubrir las necesidades de la Revolución Industrial y de poseer zonas de intervención e influencias.

Sin embargo, las nuevas necesidades de la economía global y de las naciones es mantener las zonas de influencias y una economía mundial, respetando el medio ambiente con el propósito de mantener un flujo constante de materias primas para realizar productos manufacturados que tienen un mayor valor agregado. Es en este punto donde la geografía juega un papel relevante ya que una forma de fijar la frontera entre países fue tomando en cuenta el curso de los ríos.

Es por esto que en la actualidad hay 263 cuencas internacionales que cruzan las fronteras políticas de dos o más países. Estas cuencas, en las cuales vive aproximadamente el 40% de la población mundial, cubren cerca de la mitad de la superficie de la tierra y representan un estimado del 60% del flujo global de agua dulce.

Como consecuencia de los esfuerzos de gestión para cubrir todas las demandas, grandes ríos como el Ganges y el Colorado ya no llegan al mar en ciertas épocas del año. Prácticamente, se captura y se utiliza todo el flujo del Río Colorado, lo que origina serias consecuencias medioambientales sobre la tierra y resta nutrientes al mar. Ello resulta en la disminución de la población de peces.

En los últimos 50 años se han visto sólo 37 disputas serias que incluyeron violencia, en comparación con 150 tratados que han sido suscritos. Las naciones valoran estos acuerdos porque permiten que las relaciones internacionales sobre el tema del agua sean más estables en el tiempo, sobre todo cuando existe un mayor intercambio comercial que aleja la posibilidad de conflictos al estar en juego la estabilidad económica y comercial.

A esta altura es difícil imaginarse un conflicto entre Estados Unidos y Canadá por el Lago Superior o pensar que los ríos Danubio y Rin no son patrimonio de los países que cruzan. Sin embargo esta cooperación internacional que va en directa relación a la cooperación económica, significan en el papel, años de esfuerzo diplomático y la firma de acuerdos de uso, resolución de conflictos y de preservación del medio ambiente.

El primer acuerdo por el uso de un río se remonta al año 2500 a.C, cuando las dos ciudades-Estados sumerios de Lagash y Umma elaboraron un acuerdo con el que cerraron una disputa por agua a lo largo del Río Tigres; se dice que este fue el primer tratado de cualquier tipo. Desde entonces, ha surgido un gran número de tratados sobre el agua (Quirós, 2002).

6.5.2.2. Bioterrorismo

El nuevo ordenamiento mundial, la situación actual del terrorismo, la internacionalización del narcotráfico, el tráfico de ilícitos, entre otras amenazas; requieren de los Estados una nueva estrategia global de lucha, en donde los ríos juegan un papel determinante no solo por constituirse como fuentes invalorable de recursos hídricos en el presente y en el mediano futuro, sino porque también se convierten en excelentes vías de movilización y transporte. Como referentes históricos se puede citar los siguientes casos:

El repliegue del ejército iraquí desde Kuwait al término de la primera guerra del Golfo en septiembre de 1990 fue realizado con un hecho ecológico no visto desde el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Japón, y las constantes prácticas nucleares en Mururoa, el Desierto de Nevada y las estepas de Siberia.

La destrucción de 176 pozos petroleros en el desierto Kuwaití afectó la fauna, la flora y el medio ambiente de gran parte del Golfo Pérsico, socavando la economía del pequeño principado y dejando de manifiesto el accionar de Saddam Hussein, quien, por cumplir con sus objetivos fue capaz de cualquier cosa.

Uno de los aspectos preocupantes de esta acción fue el peligro que corrió Arabia Saudita de que sus plantas desalinizadoras de Safaniya y Al Jubail fueran inutilizadas por el crudo, poniendo en riesgo el abastecimiento del vital elemento para toda la zona del noreste Saudita.

Desde otra perspectiva, el ataque a las Torres Gemelas realizado el 11 de septiembre de 2001 sacudió fuertemente la estructura política de Estados Unidos y del resto de los países que se sintieron perjudicados por el accionar de Al Qaeda. El hecho de atacar contra objetivos civiles para perjudicar o desestabilizar a un gobierno plantea la inquietante perspectiva de que al igual que el caso del Metro de Tokio en donde una secta religiosa esparció gas sarín causando la muerte de alrededor de 20 personas, el Bioterrorismo será un fenómeno común que afectará no solo a una sociedad específica, sino a toda la comunidad mundial.

Los problemas económicos que han afrontado las Ex Repúblicas Soviéticas suponen un peligro latente en cuanto a la real posibilidad de la venta de cepas de virus como la viruela o la venta de una ojiva nuclear a células extremistas de Al Qaeda. Se nombra a esta organización por la razón de que no restringe su accionar sólo a Afganistán, sino que a todo el mundo, como los atentados en África a las embajadas de Estados Unidos, o a las

Torres Gemelas. No se descarta el accionar de grupos separatistas como la ETA, y el IRA; o terroristas como los existentes en Colombia, aunque sería una muerte política utilizar un tipo de arma de estas características contra objetivos dentro del país en donde funcionan.

Es importante entonces que los Estados adopten medidas legales a fin de cuidar sus recursos en los ríos. Por otra parte desarrollen sistemas de vigilancia y control de todas las actividades que se realizan en las vías fluviales a fin de evitar que sean utilizadas por las amenazas actuales.

En este último aspecto cobra real importancia la tendencia por parte de los Estados de trasladar la responsabilidad al cuerpo de Infantería de Marina para que desarrolle operaciones fluviales sostenidas y permanentes cuyo fin sea el de mantener la seguridad en los ríos a fin de neutralizar las actividades ilícitas de los grupos al margen de la ley.

6.5.3. El agua como recurso estratégico

La situación actual de este recurso por continentes puede resumirse de la siguiente forma:

En Europa la situación es crítica con respecto a sus reservas de agua. De sus 55 ríos, sólo cinco no están contaminados. Buena parte de la responsabilidad corresponde a la explotación irracional del recurso, la contaminación producida por las industrias petroquímicas, el uso de agrotóxicos y la devastación de los bosques.

En Asia la situación no es diferente. Turquía e Irak están enfrentados por las nacientes del Tigris y el Éufrates donde los turcos aspiran a construir represas para desviar el agua de estos ríos. El trasfondo de la guerra Israelí-Palestina también está dado por la decisión de Israel de apoderarse totalmente de los recursos que ambos pueblos comparten y aún del agua del Líbano y Siria. Los ríos de la India están totalmente contaminados. Igual el río Amarillo, corazón y vida de China, y los ríos que alimentan las planicies del norte aunque el gobierno chino ha tomado medidas para revertir la situación. Las reservas subterráneas de China también fueron afectadas, sobre todo entre los años 1991 y 1996. El Mar de Aral, que se encuentra entre Uzbekistán y Kazajistán, se está secando debido a la contaminación producida por los elementos químicos que se utilizan en Uzbekistán para el lavado del algodón, que es el principal producto económico del país. Esta contaminación ha matado toda la vida que florecía alrededor del Aral y ha afectado la salud de los habitantes de la región: distintos cánceres, abortos espontáneos, niños que nacen con graves problemas físicos o mentales.

Australia enfrenta serios problemas hacia el sur. La sobre explotación de los ríos y de las reservas de agua subterránea está concentrando grandes cantidades de sal en la superficie. El intento australiano de desviar el curso de algunos ríos hacia esta zona del país, terminó provocando un desastre ecológico de carácter irreversible en todo sentido, no sólo para la vida vegetal y animal, sino también para la humana pues se perdieron tierras fértiles, muy aptas para la agricultura.



África a pesar de poseer dos enormes acuíferos (reservorios de agua potable mineral subterráneos que se encuentran a partir de distintas profundidades de la superficie), el de Nubia (Sudán) con un volumen de 75.000 kilómetros cúbicos y el del Norte del Sahara con 60.000 kilómetros cúbicos, se encuentra en estado crítico en el norte, parte de Somalia, Eritrea, Etiopía y en el sur del continente. Todos sus ríos y lagos están contaminados por la sobreexplotación humana (Bruzzone, www.ecoportal.net)

En América del norte, la situación va de grave a crítica. 200 millones de personas dependen del agua subterránea para el uso doméstico y los científicos han determinado que la misma desempeña un papel importante en la conservación de los ríos, lagos, humedales y sistemas acuáticos. Las aguas superficiales y subterráneas interactúan, de tal modo que los cambios en los niveles de agua subterránea pueden tener efectos significativos en hábitats críticos como la vegetación ribereña y la vida silvestre que de ellos dependen. Canadá posee el 9% del agua dulce y renovable del mundo, la gran mayoría de ella es subterránea y se calcula que su volumen es 37 veces más grande que el del agua de los lagos y ríos del país. Se sabe que el agua subterránea abastece en un 22% al lago Erie y en un 42% a los lagos Hurón y Ontario. Más de un cuarto de canadienses se abastecen de agua subterránea para uso doméstico. A pesar de contar con tanta agua potable, la población sólo accede al 40% de ella.

En muchas regiones el agua subterránea se usa con mayor rapidez que con la que se recarga. Canadá está padeciendo problemas de contaminación en algunas zonas debido a industrias petroquímicas, pesticidas, aguas servidas, nitratos, desechos químicos, bacterias. La contaminación de los acuíferos produce mortalidad entre la población, sobre todo en los niños, ya que las aguas subterráneas se transforman en armas letales por los venenos, tóxicos y bacterias que adquieren.

Estados Unidos tiene el 40% de sus ríos y lagos contaminados. El famoso Canal del Amor de las Cataratas del Niágara, padece un alto grado de contaminación. Pero también la padecen los acuíferos estadounidenses. El Ogallala, que se extiende por ocho Estados desde Dakota del Sur al norte, hasta Texas, ha visto mermar sus aguas por la sobreexplotación del mismo en las grandes llanuras, corazón cerealero del país.

La mitad de la población estadounidense depende del agua subterránea. La extracción a mayor ritmo que con el que la naturaleza lo recarga, es decir la explotación irracional del acuífero, produce la disminución del nivel del agua (Chicago - Milwaukee, Cuenca del Alburquerque, Nueva México, Acuífero Sparta de Arkansas, Louisiana, Mississippi), la intrusión del agua salada en los acuíferos costeros (tal el caso de la costa atlántica de Cap Code a Miami, Long Island, Nueva York y la costa central de California), el hundimiento del suelo (Valle San Joaquín, California, Houston, Galveston en Texas, Baton Rouge en Louisiana, Phoenix en Arizona) y la reducción de las descargas de agua superficial en ríos y humedales. El proceso de hundimiento del suelo es irreversible pues los sedimentos de los mantos acuíferos se compactan y la capacidad de almacenamiento se reduce para siempre. Hoy Estados Unidos tiene un déficit de agua subterránea calculado en 13.600

millones de metros cúbicos (cada metro cúbico equivale a 1.000 litros de agua) anuales, cuya mayor parte se acumula en el Ogallala. La sobreexplotación también alteró el sistema de los Everglades en Florida y produjo la ruptura del equilibrio ecológico de la región. El acuífero transfronterizo entre Canadá y Estados Unidos, el Abbootsford, también está contaminado. Los sistemas sépticos, las fugas en los tanques de almacenamiento subterráneo, los derrames de sustancias químicas industriales, las filtraciones de los vertederos de residuos sólidos y peligrosos, los terrenos baldíos donde alguna vez funcionaron industrias como fundiciones, plantas de destilación de alquitrán, de hulla y altamente contaminados, los nitratos, plaguicidas y bacterias, han alterado la calidad de las aguas subterráneas y de superficie. En Texas, se está evaluando la construcción de una planta de desechos radiactivos y peligrosos lo que provocaría la potencial contaminación de las aguas del río Bravo o Grande, frontera natural entre México y Estados Unidos (Bruzzone, Sitio Web anterior).

En diversas partes de la Florida, San Antonio, Texas, Alburquerque, Nuevo México, el agua subterránea es la única fuente disponible de agua potable. Los cambios en los recursos hídricos, están afectando las relaciones internacionales en las fronteras norte (Canadá) y sur (México) de EE. UU. donde las cuencas compartidas están generando disputas, a pesar de los Acuerdos Binacionales sobre Aguas Compartidas. El Acuerdo entre Canadá y EE UU. data del año 1909 y regula las cuencas del Río San Lorenzo, de los Grandes Lagos, Grandes Llanuras, del Columbia y Yukón.

La imposibilidad de abastecer a la población en caso de crisis de sequía y que pone en peligro alimentarla, se determina como nivel catastrófico. Medio siglo atrás, no había en el mundo ningún país cuyas reservas de agua se hallaran en el nivel catastrófico. En el presente, alrededor del 35 por ciento de la población vive en estas condiciones y se prevé que hacia el 2025, cerca de dos tercios de la humanidad vivirán con reservas bajas o catastróficas.

Es decir, que si esta realidad no se modifica para el año 2025, las dos terceras partes de la población mundial se verán afectadas por problemas vinculados con este recurso. El agua, a diferencia del petróleo, es un recurso que no cuenta con sustitutos. Quien la controle, controlará la economía universal y la vida del planeta. Debajo de la superficie de Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina se encuentra el acuífero Guaraní, la tercera reserva de agua potable del planeta. ¿Estados Unidos ya puso sus ojos en el acuífero sudamericano y militarizaría la zona de la Triple Frontera para asegurarse su control y comercialización? Y tal como lo hizo en Irak con el petróleo, estaría dispuesto a utilizar la fuerza, si fuera necesario, para tener el control de esos recursos. Mientras tanto, agota las posibilidades que le brindan los tratados regionales.

América que tiene el 12% de la población mundial, encierra el 47% de las reservas de agua potable de superficie y subterránea del mundo (Bruzzone, Sitio Web anterior).

Con base en estos conceptos y a la escasez de agua en la región, se evidencia conceptualizar que cuando las acciones de uno de estos Estados provoquen una disminución significativa

en el suministro de agua de alguno de los otros, las condiciones estarán dadas para un conflicto.

Se hace necesario integrar en la estrategia de seguridad y defensa nacional acciones que involucre el cuidado debido de este importante recurso.

La Hidroestrategia, se podría entonces definir como la aplicación del Poder Nacional para lograr objetivos en la seguridad nacional que estén relacionados con las fuentes y/o reservas de agua del Estado.

Es verdaderamente un asunto de seguridad nacional porque el manejo en el futuro inmediato de este recurso definirá la supervivencia de la nación y la manera como se implemente la estrategia nacional, determinará su relación con otros Estados. En el siguiente capítulo se hará un análisis más profundo sobre los conceptos generales de la Hidroestrategia.



Foto Armada Nacional de Colombia



7. CONCEPTOS GENERALES SOBRE HIDROESTRATEGIA

Por CR (RA) Luis E. Chávez P.

7.1. REFLEXIONES ANGULARES

Los recursos naturales y el medio ambiente desempeñan un papel de creciente importancia en las relaciones internacionales, la guerra y la definición de seguridad global. En particular, las conexiones entre el recurso agua y los conflictos violentos son múltiples y diversas; este elemento puede constituirse tanto en frente de disputas como en objetivo o instrumento militar. La historia está llena de ejemplos de competencia y enfrentamientos por los recursos compartidos de agua dulce y existen razones para creer que en el futuro estas tensiones tenderán a incrementarse, influenciando así la seguridad ecológica o medioambiental en el campo de la seguridad internacional (Disponible en www.jstor.org/discover).

Tal situación lleva a plantear que al tener unos recursos necesarios para la subsistencia y estos ser limitados se exige por parte del Estado, no solo su cuidado desde el punto de vista ambiental sino de la coherencia de políticas coordinadas y cohesionadas de todos los campos del poder, para mantener el recurso de forma que sus habitantes lo disfruten, aunado a las intenciones respecto a que otros pueden estar buscando este mismo recurso para sus ciudadanos y su bienestar precisamente por no contar con suficientes reservas.

Ante este panorama y para efectos de trasladar a un contexto de validación internacional la seguridad en torno a los recursos naturales, conviene recordar que los propósitos de la Carta de la ONU, son: mantener la paz y la seguridad internacional; desarrollar relaciones amistosas entre naciones; cooperar en la tarea de solucionar problemas económicos, sociales, culturales y humanitarios internacionales y promocionar el respeto por los Derechos Humanos y las libertades fundamentales y ser el centro para la armonización de las acciones emprendidas por las naciones para lograr estos fines (ONU, Carta Magna). Estos propósitos fueron retomados en la Declaración de las Naciones Unidas del Milenio de 2000 pero además se potenciaron y ahora, tres áreas clave definen las actividades de las Naciones Unidas: 1) Paz y Seguridad, 2) Desarrollo, y 3) Derechos Humanos y Democracia (ONU, 2000).

Dado el papel de la ONU, también cabe subrayar que al entrar en el siglo XXI están emergiendo nuevos retos en estas áreas frente a las que los organismos deben prestar

atención y vigilancia. Nos enfrentamos con amenazas antiguas y nuevas a la paz y la seguridad internacional; la pobreza ha sido reconocida como el más grande de todos los problemas con los que se enfrenta el mundo en el nuevo siglo; y valores fundamentales de libertad, igualdad, solidaridad, tolerancia, respeto por la naturaleza y responsabilidad compartida ahora forman valores comunes a través de los cuales es posible lograr éxitos en las primeras dos categorías. En cada una de estas áreas clave, el medio ambiente y los recursos juegan un papel central tanto para el Estado como para la población que se encuentre en él y sus socios entendiendo a estos como la comunidad regional e internacional que puede ser permeada por estos actores (Disponible en <http://www.redtercermundo.org.uy>).

En ese orden reflexivo, como la ONU (2003) lo indica, las amenazas a la seguridad común incluyen ahora las llamadas “amenazas blandas” y se puede encontrar en esta clasificación la degradación del medio ambiente, agotamiento de los recursos, enfermedades contagiosas y corrupción, para nombrar solo unas pocas, las cuales se encuentran dentro de las amenazas emergentes que Bachini (2008) identifica y que igualmente incluyen consecuencias derivadas de acciones de diversos sujetos estratégicos y fenómenos, más allá del control de los Estados nacionales y asociaciones de Estados, *“cuyos efectos pueden afectar a los mismos, en los campos del poder social, económico, político y militar, además de tener un continuo y prolongado ejercicio como el terrorismo, el narcoterrorismo, la delincuencia transnacional, el tráfico de armas y personas, y otras nuevas como las derivadas del cambio climático, las migraciones y la posible proliferación de armas de destrucción masiva sin control de autoridades estatales legítimas, la corrupción, el crimen organizado, las bandas armadas y pandillas”* (p. 27), cuya real o potencial incidencia en los Estados Nación no pueden ser combatidos de forma aislada y unilateral sino que requieren de la cooperación internacional, para enfrentar y minimizar sus causas y efectos.

Por su parte, conviene aclarar que el agua potable se ha transformado en un recurso estratégico del siglo XXI. Ha sido, es y continuará siendo sin lugar a dudas, fuente permanente de conflictos. La “Carta Mundial de la Naturaleza”, aprobada y adoptada por las Naciones Unidas en la 48ª Sesión Plenaria de la Asamblea General, el 28 de octubre de 1982, advierte que: “la competencia por acaparar recursos escasos es causa de conflictos...”, y el agua potable es un bien escaso, ya que solo constituye el 2,5% del total del agua del mundo, el 97.5% restante lo encontraremos en los mares y Océanos (Disponible en <http://www.cosmonoticias.org/cuanta-agua-hay-en-la-tierra>). La tecnología para desalinizar agua del mar existe; pero presenta problemas: es costosa porque requiere mucha energía y aún no se ha encontrado el modo de deshacerse de la salmuera que queda en el proceso y de los elementos químicos que se utilizan en el mismo y para el funcionamiento correcto de la planta, sin afectar el medio ambiente (Bruzzzone, 2008: 42). Gran importancia posee el agua subterránea. Se calcula el volumen de la misma en 23'400.000 kilómetros cúbicos (un kilómetro cúbico es igual a un billón de litros de agua) o el 1,69%, frente a los 2.120 Kilómetros cúbicos de los ríos que equivalen al 0,0002% (Disponible en <http://www.cosmonoticias.org/cuanta-agua-hay-en-la-tierra/>). Sin embargo, se desconoce el volumen real y las características de la mayoría de los reservorios, si puede haber más de

ellos, debido a la falta de exploración y evaluación de los recursos hídricos subterráneos (acuíferos). El agua potable a diferencia del petróleo, no tiene sustituto. Si una fuente de agua se agota, se pierde; si se contamina y no se puede descontaminar también se pierde (Bruzzone, 2008: 51).

El agua dulce se consume en labores como la agricultura, sector identificado como el que más consume agua, representando globalmente alrededor del 69 por ciento de toda la extracción, el consumo doméstico alcanza aproximadamente el 10 por ciento y la industria el 21 por ciento (FAO, 2010). Sin embargo, a pesar de la oferta hídrica, actualmente se estima que unas 2.000.000 de toneladas de desechos son arrojadas diariamente en aguas receptoras incluyendo residuos industriales y químicos, vertidos humanos y desechos agrícolas (fertilizantes, pesticidas y residuos de estos) (Bruzzone, 2008: 37). La estimación de la producción de aguas residuales a nivel global es de 1.500 Kilómetros cúbicos y se infiere que cada litro de agua residual contamina 8 litros de agua dulce, si esto es así, la carga mundial de contaminación asciende a 12.000 Kilómetros cúbicos (Disponible en <http://www.un.org/esa/sustdev/sdissues/water>).

7.2. ALCANCE E IMPACTO

Según las Naciones Unidas, para el año 2014, la población mundial ya ha superado la cantidad de 7.000 millones, número alcanzado en 2011, si bien para llegar a esa cifra se ha tardado algo más de lo previsto en 1994, debido a que el crecimiento de la población a lo largo de los últimos 20 años ha sido ligeramente más lento de lo esperado. Entre 2010 y 2014, la población del mundo aumentó a una tasa anual del 1,2%. A principios de 2014 se calculó que la población mundial era de 7.200 millones de personas, y que esta se incrementa en unos 82 millones de personas cada año, y que más o menos la cuarta parte de este crecimiento se producía en los países menos adelantados. De mantenerse la trayectoria actual, la población mundial alcanzará 8.100 millones en 2025 y 9.600 millones en 2050 (Auge, 2004: 72).

Al existir gran demanda del recurso hídrico debido al creciente número poblacional del planeta, se requiere tierra y agua para mantener esta población y su principal fuente de suministro de alimentos del mundo es la agricultura, que incluye cultivos, ganado, piscicultura y silvicultura. Con una agricultura no controlada se logra alimentar a unos 500 millones de personas; por eso, para alimentar la población mundial actual de siete mil millones de personas es necesario recurrir a la agricultura sistemática (Disponible en <http://www.acideka.com/es/noticias/2012/>). Por otro lado, la agricultura es, a nivel local, el epicentro de diversos sistemas económicos rurales. Para producir las 2.800 calorías por persona y por día que requiere una nutrición adecuada, se necesita un promedio de 1.000 metros cúbicos (m^3) de agua (Unesco, 2006: 67).

El riego consume actualmente el 70% del insumo total de agua. Esta cantidad aumentará en un 14% en los próximos treinta años, ya que la zona de regadío se ampliará en un 20%. (p. 36). Hacia 2030, el 60% del total de las tierras potencialmente regables se encontrarán en explotación; las estimaciones recientes sugieren que el cambio climático será responsable de alrededor del 20% del incremento de la escasez global de agua (p. 72).

Como se advierte, la degradación del medio ambiente y la escasez y la abundancia de recursos naturales son fuentes potenciales de conflicto y cooperación razón por la que es necesario tratarlos más sistemáticamente dentro de este contexto (p. 38). El acceso a agua dulce y servicios de saneamiento es una condición previa para alcanzar los demás objetivos aceptados internacionalmente en la Declaración del Milenio, cada vez aumentan las presiones para la explotación del recurso (p. 61).

El agua es vida, sin ella el planeta y los seres que la habitan no existirían. Por lo tanto, quien controle el agua potable, controlará la vida y la economía del mundo. Los países más ricos del mundo tienen sus recursos hídricos, especialmente subterráneos, en vías de agotamiento por sobreexplotación; y altamente contaminados por desarrollos industriales y agrícolas llevados a cabo sin tener en cuenta el cuidado del medioambiente. Han depredado sus recursos naturales y ahora los buscan en aquellos países que aún conservan los suyos (Nace, 1971). El agua es fundamental para la vida del hombre y para muchas de sus actividades, como la agricultura, industria, transporte, etc. Muchas veces la restricción de agua es un obstáculo para el desarrollo económico (Arnell N.; Liu Ch, 2001).

Desde comienzos del siglo XX, la población mundial se ha duplicado, mientras que, como resultado del desarrollo industrial y del mayor uso agrícola, la cantidad empleada de este vital elemento se ha sextuplicado. Teniendo en cuenta que en el mundo existe actualmente la misma cantidad de agua que hace 2.000 años y, que se ha incrementado la sobreexplotación, la contaminación y los efectos del cambio climático, actualmente, casi el 40% de los seres humanos cuentan con problemas de escasez de agua, circunstancia que, para el 2.025 afectará a un 66% de la población mundial asentada en países de África y Asia Occidental.

Kofi Annan, exsecretario General de las Naciones Unidas, promulgó que “el acceso a agua apta para el consumo es una necesidad humana fundamental y, en consecuencia, un derecho humano básico” (BID, 2003). Esto no quiere decir que se puedan tener unas restricciones por parte de los Estados que posean el recurso. Según la Unesco, se estima que actualmente se consume al año el 54% del agua dulce disponible y, a mediados del siglo XXI la población mundial alcanzará los 12.000 millones de habitantes (2003), lo que producirá que la demanda se habrá duplicado y las reservas hídricas del planeta llegarán a su tope (2003).

El 97% del agua de la Tierra es salada y está en mares y océanos, el 2,5% es agua dulce y el 0,5% se encuentra como humedad superficial y vapor de agua en la atmósfera. Del agua dulce existente, la tercera parte fluye, pero sólo un 1,5% lo hace en ríos, de los cuales un 60% ha sido represado con lo que se ha bloqueado el ciclo del vital líquido. La mayor parte del agua dulce filtra o se acumula subterráneamente o está en lagos y lagunas (Fuenmayor, 2006).

La mitad de ese 2,5% del agua del planeta dulce es de fácil acceso para las personas. Del agua utilizada por estas, un 65% está destinado a la irrigación de cosechas, un 25%

se gasta en la industria y un 10% lo consumen los hogares y los servicios municipales. Actualmente, más de 31 países padecen de escasez y más de 1.000 millones de personas, sobre todo en América Latina, África y Asia, experimentan algún grado de falta de agua. Según el Fondo de Población de Naciones Unidas (2006), dentro de 25 años una de cada tres personas en la Tierra tendrá poca agua o nada.

Otros estiman que, en menos de veinte años, 3.000 millones de personas distribuidas en 52 países (un 40% de la población mundial proyectada) tendrán problemas por escasez de agua. El Population Reports, de la Johns Hopkins University, indica que el crecimiento demográfico por sí solo llevará a que otros 17 países, con una población proyectada de 2.100 millones, pasen dentro de los próximos 30 años a la categoría de países con escasez de agua. Países como China y Pakistán estarán próximos a sufrir tensión hídrica, lo que significa que el suministro anual de agua dulce se ubica entre los 1.000 y 1.700 metros cúbicos por persona (Disponible en www.slideshare.net/alexandrasarinap/el-agua-consecuenciasenelsigloxxi). La conjunción del aumento de la población con el desarrollo industrial y agropecuario, más la contaminación del agua, están causando que la demanda, muchas veces convertida en desperdicio y consumo suntuario del líquido, sea mayor a la capacidad del agua para limpiarse mediante su ciclo natural (precipitación, escorrentía, transpiración, evaporación, condensación) (Disponible en <http://www.una.ac.cr/ambi/Ambien-Tico/114/Durana.html>).

De toda el agua dulce, Brasil tiene el 13%, Rusia el 11%, Canadá y China tienen un 9% cada una, mientras Estados Unidos, Indonesia y Bangladesh tienen cada uno el 6%, la India el 5%, en tanto que el 37% restante se encuentra en los otros países del mundo (Durán, 2007).

La ausencia de agua acelera el aumento de desiertos y por lo tanto cambia la contextura de la tierra, la reducción de la producción alimentaria, la proliferación de focos de suciedad, el aumento de enfermedades infecciosas y la destrucción de ecosistemas, y por esto último, muchísimas especies vegetales y animales desaparecen (20 de cada 100 especies de peces de agua dulce en el mundo están en riesgo de desaparecer o ya no existen) (2007).

Las cada vez más continuas pugnas por la falta de abastecimiento a grandes territorios incluida su población, las sequías que traen consigo catástrofes humanitarias enormes sobre todo en el continente africano, las tensiones en medio Oriente a causa del manejo o de la mala utilización de las cuencas o lechos de agua hace pensar en la importancia que deben tener los Estados para el cuidado del líquido fundamental buscando la supervivencia de los mismos.

También debe subrayarse que la crisis hídrica no se reduce al deterioro del recurso y al sufrimiento y muerte de las personas que no tienen agua o tienen poca y de mala calidad, sino que ella consiste ya en una grave tensión y conflictividad política local, nacional y mundial. Los enfrentamientos por agua, inclusive con saldos mortales como en Bolivia, demuestran que no solo es un asunto del futuro sino del presente (2007).

En los procesos de disputa por el control del agua, una de cuyas expresiones más acabadas es la privatización, ya muchos pueblos del Tercer Mundo no necesariamente países ni gobiernos se están enfrentando a las transnacionales del agua. Para los países ricos del Norte, el control de los espacios geográficos de la Tierra donde se encuentran las reservas de agua dulce es tan estratégico como acaparar los sitios petroleros y de gas natural (Chávez, 2011).

Por todo lo anterior, la escasez de agua se prevé como un problema extremadamente serio que provocará que en un futuro cercano algunas naciones se vean obligadas a abastecerse del agua de otros países que aún la posean: se consolidará la nomenclatura de países importadores y exportadores de agua, y las disputas por el control del líquido se agudizarán hasta las guerras abiertas. Los conflictos entre Israel y Jordania, Egipto y Etiopía, Turquía y sus vecinos, incluyen el agua como uno de los aspectos de discordia más importantes.

7.3. INCIDENCIA DE LA PROBLEMÁTICA

Cuando los conflictos están relacionados con ríos internacionales, como el Nilo, Grande y San Juan, son aún más álgidos y duraderos (Durán, 2007).

El agua se ha convertido en un bien excluyente, aun cuando según el Derecho Internacional, todos los seres humanos tienen derecho a ella. De acuerdo con el Foro Mundial del Agua (2001), en la Conferencia sobre el Agua en Mar de la Plata, Argentina (1977), el Tribunal Latinoamericano del Agua (1998), entre otros, se ha pactado que toda la población debe tener acceso al agua sin importar sus condiciones. El Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA, 2007), que es la principal autoridad a nivel mundial en el área ambiental, afirma:

Entre los elementos de la crisis del agua en el mundo se cuentan la duplicación de la población pobre que no tiene suficiente acceso al agua y el saneamiento; la diferencia cada vez mayor entre los ricos y los pobres y las poblaciones urbanas y rurales en los servicios de agua y saneamiento; el costo cada vez mayor de los desastres relacionados con el agua; la menor calidad de los recursos hídricos y los ecosistemas; la financiación insuficiente del sector del agua; la mayor presión ejercida sobre los recursos hídricos; la mayor demanda de agua para usos agrícolas e industriales y una mayor contaminación generada por esos usos; y la necesidad de fortalecer la gobernanza del agua (Ramírez M.; Yepes, M., 2011: 149-165).

En Canadá, el consumo de agua creció 80% entre 1972 y 1991, en tanto la población creció 3%, lo que claramente muestra que no todos tenemos el mismo acceso al agua, sino que es el crecimiento exponencial del consumo de poblaciones con el modo de vida europeo y estadounidense que está aumentando la presión sobre ese y otros recursos naturales. La urbanización es un componente importante de esa mayor demanda por agua.

Un habitante urbano consume en promedio tres veces más agua que un habitante rural, mientras que un ciudadano alemán consume en promedio nueve veces más agua que un ciudadano en la India. Un norteamericano promedio utiliza casi 600 litros de agua al día. Un africano promedio usa apenas seis. Los niños recién nacidos en países del Norte consumen entre 40 y 70 veces más agua que los nacidos en el Sur (PNUMA, 2007).

Abreu (2006) sostiene que la transformación en la connotación que ha sufrido el recurso del agua le ha brindado la capacidad de ser considerado como un factor determinante en la estrategia de la geopolítica internacional, en la que el autor aclara que el problema está en “el agua como un bien común social ligado al derecho a la vida, enfrentado a la definición de la misma como un recurso con valor económico y estratégico, definido además por poderosos grupos económicos y los intereses geoestratégicos de terceros países por estas consideraciones las políticas en frente a este recurso deberían enfocarse en alcanzar la conjunción de esta ambivalencia, integrando el bienestar social y la explotación óptima del recurso, para el beneficio de los Estados.

En ninguna parte este asunto es más importante que en Medio Oriente, allí el agua es considerada un recurso “estratégico” y las tensiones relacionadas con el agua son altas entre los países de la región (2010). Allí se ha convertido en una cuestión política mayor, y todos los diversos acuerdos de paz propuestos o firmados en años recientes incluyen el agua. Esto ha llevado a afirmaciones de varias fuentes -atribuidas (pero no corroboradas) a personas como Boutros Ghali y el ex Rey Hussein de Jordania de que “la próxima guerra en Medio Oriente será por el agua”. Esta retórica ha causado consternación en las comunidades de Inteligencia de diversos países, que se preocupan preguntándose si el agua o algún otro recurso escaso podría llegar a ser en el futuro, un punto álgido para el conflicto internacional.

El agua evidentemente es un recurso escaso en algunas regiones (Disponible en <https://mdeae.files.wordpress.com/2011/09/34>). Existen tensiones sobre el uso del agua, su propiedad y los derechos del agua y es probable que estas tensiones aumenten en el futuro. El Medio Oriente y África por su situación pueden ser el área *detonante por ser las zonas con mayor escasez del líquido: se anticipa que para 2025, 40 países experimentarán escasez o estrés por falta de agua* (Flores et. al., 2004: 26). Al respecto, el Instituto Avanzado de Estrategia y de Estudios Geopolíticos de Israel expresa que “Un potencial éxito sirio consiste en desviar las fuentes de Jordán y el Kinneret, lo cual significaría solo una cosa: la destrucción de Israel sin acudir a ejército o a los medios políticos. Es nuestra capacidad disuasiva que proviene de nuestra presencia en las Alturas del Golán, la que hace que Siria piense dos veces antes de actuar” (Wihbey; Berman, 2000).

La escasez de agua es una función de suministro y demanda. Esta última está aumentando a un ritmo alarmante en algunas regiones, debido al crecimiento de la población y al creciente uso per cápita. En muchos países en que el agua es escasa, como Jordania e Israel, no existe manera obvia y económica de aumentar el suministro de agua, y por ende es probable que resulten tensiones entre diferentes usuarios de agua (Vásquez, 2006: 121). En otros países, como Egipto, las mejoras en el uso eficiente del agua, el evitar cultivos

de alto consumo de agua, o la importación de agua de países cercanos podrían ofrecer soluciones razonables (p. 81).

Otra problemática, es el deterioro de la calidad del agua, donde la agricultura es el mayor contaminador debido al aumento del uso de fertilizantes y pesticidas ha contaminado tanto el agua de superficie como el agua subterránea. La contaminación doméstica e industrial también está aumentando, y el problema afecta tanto a países desarrollados como en desarrollo (Gutiérrez S. et.al., 2005). Como factores de tensión y/o que pueden desempeñar un rol en la contienda por el agua se encuentran, las importaciones de alimentos las cuales pueden ser impulsadas por una escasez de agua. Dentro de poco, la mitad de la población del mundo dependerá del mercado mundial de alimentos para su seguridad alimentaria (FAO, 1983). La manera en que los países pobres, con escasez de agua, financiarán estas importaciones de alimentos bien podría convertirse en un problema importante a tener en cuenta (Peña, 2005: 34). Por otro lado, se avizora un aumento en la competencia por el agua: entre poblaciones urbanas y rurales (p. 41); entre la agricultura y los sectores domésticos (p. 45) y entre países debido a la urbanización acelerada.

Esta problemática, puede solucionarse mediante acuerdos cooperativos y cierto grado de inversión económica. Tales acuerdos y diplomacia preventiva sobre suministros de agua compartidos continuarán dominando la situación (Chávez, 2011).

El agua se convirtió en elemento clave de la geopolítica de los países más poderosos de la Tierra. Los objetivos estratégicos de los grupos de capital privado que controlan la economía mundial han definido claramente una línea de acción que se puede detallar como la geopolítica de los recursos naturales. Estados Unidos está a la cabeza de estos grupos de capital global, donde posee casi un 48% de las empresas y bancos más grandes del mundo que tienen relación con su interés de controlar las reservas de recursos naturales estratégicos como el petróleo, el gas natural, los minerales, los bosques y el agua.

El uso de agua tiene dimensiones geopolíticas (Shiva, 2003: 57). Por su importancia en las diferentes actividades y sus usos, el agua que corre de los usuarios aguas arriba a los usuarios aguas abajo, y el uso realizado así como la cantidad de caudal utilizado corriente arriba; puede afectar la cantidad o la calidad de los suministros corriente abajo (p. 63). Además existen aspectos históricos, culturales, económicos y sociales en el uso del agua (p. 71). Para algunos, el agua es un público, al cual no debe ponerse precio, mientras que otros, como el Banco Mundial, que ha ejercido presión para poner un precio total al costo marginal del agua (p. 59).

Paralelamente, la falta de un marco legal adecuado para solucionar las disputas internacionales sobre el recurso del agua presenta otro problema. La soberanía sobre los ríos internacionales generalmente invoca una de cuatro doctrinas, a saber: *soberanía territorial absoluta*, que implica que los Estados ribereños pueden utilizar los recursos hídricos en cualquier manera que deseen, aún en perjuicio de otras naciones; *integridad territorial absoluta*, que implica que el uso de los ribereños de un río no debe afectar de forma negativa a los países corriente abajo; *soberanía*

territorial limitada, que invoca una combinación de las dos dentro de un marco de uso equitativo por todas las partes; y comunidad de Estados *coribereños*, que promueve una gestión integrada de las cuencas (p. 65).

Como se observa, el agua no es solo un recurso fundamental para la vida en el planeta, los contradictorios rasgos materiales forjados en nuestra civilización han hecho del agua un recurso estratégico tan importante para nuestra sociedad como lo han sido los hidrocarburos desde hace al menos medio siglo. La diversificación de usos productivos del agua, los hábitos de consumo, la creciente demanda urbana y rural, el despilfarro, así como la necesidad de dirigir grandes cantidades de este recurso a regiones donde naturalmente no se concentra, ha traído como resultado un vertiginoso deterioro de la calidad del agua disponible, pero también mayor dificultad técnica y geográfica para poder acceder a ella. En este sentido, lo estratégico del agua no está dado solo en tanto recurso fundamental para la vida, sino que por el deterioro de su calidad y por la dificultad para obtenerlo se constituye como un recurso cada vez más escaso (Disponible en http://conferencia.isf.es/ponencias/Geopoitica_del_aguaEfrainLeon.pdf).

También cabe encarar que los problemas de escasez o estrés hídrico y contaminación del agua afectan no solo la salud humana sino también tiene efectos sobre los ecosistemas, y dificultan el desarrollo económico y agrícola. Los problemas locales y regionales, pueden afectar al resto del mundo al amenazar los suministros alimenticios y el desarrollo económico mundial. La Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible concluye que estos problemas podrían resultar en una serie de crisis de agua locales y regionales, con serias implicaciones mundiales (Lonergan, S.; Brooks, D., 1994).

Ahora bien, como se ha dicho una de las causas de la pérdida de las cuencas de agua es la contaminación ambiental, un buen ejemplo se puede tener en las mediciones que revelan que los montes del Tibet están perdiendo un 15% de capa glacial en las últimas tres décadas desde los 53.000 kilómetros cuadrados hasta los 45.000 (Disponible en <http://www.nationalgeographic.com.es>), según el Instituto de Investigación de la Meseta Tibetana de la Academia de Ciencias de China (ACCh), estos glaciales son la fuente hídrica general del área y se complica al tener dos Estados en esta área con capacidad nuclear como China, Pakistán y la India (Disponible en <http://spanish.xinhuanet.com/china/>).

7.4. LAS POSICIONES INTERNACIONALES

Las Naciones Unidas en los informes coordinados por el Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos (WWAP), sobre la situación de los recursos hídricos mundiales ha dado a conocer en el año 2003 lo que llamó “agua para todo, agua para la vida”, pensamiento que fue ratificado por el informe presentado en marzo de 2006 en México durante el “IV foro Mundial del Agua” denominado *El agua una responsabilidad compartida*, donde se advierte que debido al cambio climático, el 20% de los recursos hídricos del planeta han sido afectados; además contempla un pronóstico más pesimista:

para los años 2020/2030, sobre una población estimada para ese entonces en 8.000.000.000 de personas, 7.000.000.000 de niños, mujeres y hombres (ONU, 2006), (cifra que representa el 87.5% del total de los habitantes del mundo), no tendrán acceso al agua potable, es decir agua buena, dulce, sana, limpia; tendrán que tomar agua contaminada o se morirán de sed. Estos datos nos ponen a las puertas de una catástrofe humanitaria jamás vivida en los 7.000.000 de años de evolución humana que llevamos sobre el planeta. Las víctimas principales serán los niños. Hoy mueren en el mundo 5.500 niños por día, eso significa 2.007.500 de niños al año, debido a enfermedades relacionadas con la falta de agua potable segura y de saneamiento básico. Los países ricos no están exentos. En el año 2002, la comunidad Económica Europea (CEE) informó que más de 13.500 niños europeos morían por año debido a condiciones inadecuadas de agua; y que esto era particularmente grave en los países que habían formado parte de la ex Unión Soviética (Abreu, 2010). Informes canadienses y norteamericanos llegaron a la misma conclusión respecto a los índices de mortalidad infantil en ambos países (2010).

A todo esto debemos sumarle el Informe elevado por el Pentágono al Congreso y Gobierno norteamericanos a finales de febrero de 2004, filtrado en los periódicos “The Guardian” británico y “The New York Times” estadounidense, donde se mencionan los devastadores efectos que está produciendo el calentamiento global (E.U. es el responsable del 30% de las emisiones tóxicas a la atmósfera y se ha negado a cualquier compromiso ambiental), en el planeta, específicamente sobre sus recursos hídricos, y advierte del agravamiento de la situación para los años 2020/2030, donde la humanidad hará frente a más intensas sequías y hambrunas debido a la escasez de agua. Ante esto sugiere lisa y llanamente el despliegue de las Fuerzas Armadas norteamericanas por el mundo para tomar el control de esos recursos donde quiera que se encuentren (Sea Power). Esta idea no desagrada a la Otan, aliada y cómplice de Estados Unidos, y también la encontramos entre las líneas de la Constitución europea. Como vemos, el panorama no es alentador (Bruzzone, E., 2008). La Carta Mundial de la Naturaleza agrega: “(...) *la conservación de la naturaleza y de los recursos naturales contribuye a la justicia y al mantenimiento de la paz, pero esa conservación no está asegurada mientras la humanidad no aprenda a vivir en paz y a renunciar a la guerra y los armamentos*” (Lonergan, S.; Brooks, D., 1994).

Muchas poblaciones humanas que viven en las regiones montañosas de América y de Asia dependen del aporte de agua dulce de los glaciales para el consumo, para el desarrollo de la agricultura tradicional y para la producción hidroeléctrica (Cañada T, R., 2007: 491).

En 1997 Ismael Serageldin, ex vicepresidente del Banco Mundial manifestó: “Así como el siglo XX es el siglo de las guerras por el petróleo, las guerras del siglo XXI serán por el agua. Quienes tengan ese recurso podrían ser blanco de saqueos forzados”. Ninguno de los países que poseemos agua, estaremos exentos de estos peligros, por eso debemos estar alertas. De ello dependerá la supervivencia de los pueblos (Lonergan, S.; Brooks, D., 1994).

El 26 de noviembre de 2002, la ONU, a través del Secretario General, reconoció que “el agua es un derecho indispensable para llevar una vida con dignidad humana y un

prerrequisito para la realización de otros Derechos Humanos”. Además, agregó que “el Derecho Humano al agua, da derecho a todos a tener agua suficiente, segura y aceptable, físicamente accesible y a precios razonables para uso personal y doméstico” (1994).

Europa atraviesa una situación muy grave, pues solo cinco de sus ríos no están contaminados con agrotóxicos y desechos industriales, con la resultante destrucción de bosques. España, el sur de Italia, Grecia, los Balcanes, parte de Holanda, Alemania, los países bajos e Inglaterra son los más afectados. Asia parece estar peor, siendo crítica la situación en Corea, Japón, parte de China, la Península Arábiga, Irán, Afganistán, Pakistán y la India. Turquía e Irak están enfrentados por las cabeceras del Tigris y el Éufrates, y en el trasfondo de la invasión de Israel a Palestina y Líbano está la decisión israelí de apoderarse de las fuentes de agua de la región (1994).

En este sentido, es importante observar cómo, “la mayoría de los economistas tiende a considerar al agua como un factor de producción más que necesario, en mayor o menor medida, para las diferentes actividades humanas, siendo el indicador de la importancia del mismo su precio o los resultados monetarios derivados de su uso. Si, por el contrario, reconocemos que el agua es un medio o activo social que proporciona un conjunto amplio de funciones ambientales -no siempre expresables en términos monetarios- es decir, que existen interdependencias físicas entre el agua, la economía y el medio ambiente, nos veremos obligados a replantear las nociones que nos permitan comprender tanto la importancia de dicho activo como el papel de las instituciones en la definición de los criterios adecuados para su gestión (Flores, 2004: 24).

En Australia, la sobreexplotación de ríos y fuentes subterráneas está salinizando los mismos. En África, pese a la existencia de dos acuíferos importantes en Sudán y el norte del Sahara con más de 135 mil billones de litros de agua, están en estado crítico Somalia, Eritrea, Etiopía y el sur del continente, ya que todos sus ríos y lagos están contaminados (p. 26).

Existe la certidumbre que la escasez de agua será un problema en algunas regiones en el futuro, pues en la actualidad ya existen áreas que sufren la insuficiencia. Una posibilidad es que el calentamiento global altere las precipitaciones y los regímenes de evapo-transpiración en muchas regiones afectarán a largo plazo el suministro de agua (Disponible en <http://pl-va.prensa-latina.cu/>). Es un hecho, que exista la posibilidad de que el agua se encarezca a medida que se vaya haciendo más escasa, por lo que se hace necesario que se introduzcan mejoras en la eficiencia del uso del agua y se tenga que reestructurar la economía lejos de los sectores de alto consumo de agua (Disponible en <http://www.ourplanet.com/imgversn/>).

Los avances más importantes se pueden y deben hacerse en el campo de la agricultura, ya que la irrigación representa aproximadamente un 70% del uso de agua a nivel mundial. El aumento del precio del agua provocó la entrada en operación de distintos sistemas de distribución: agua transportada por camiones cisterna, por conductos a larga distancia

y hasta en bolsas de plástico. El desarrollo, mejoramiento y uso de la tecnología de desalinización se debe aumentar, si bien hasta la fecha su costo ha sido extremo, y las operaciones se limitan primordialmente a países con excedentes de suministro de energía (Shiva, 2003).

Importar agua como en Singapur, podría convertirse en una opción corriente. Históricamente, hay pocas pruebas de que la escasez de agua haya causado conflictos violentos, aunque es cierto que, en muchos casos, el agua se ha usado como un objetivo o una meta estratégica, como parte de actividades militares. Sin embargo, ya hubo muchas disputas sobre el agua dentro de naciones: es posible que la probabilidad de conflicto violento por el agua varíe inversamente al tamaño (y tipo) de los órganos políticos involucrados (Lonergan, S.; Brooks, D., 1994: 135).

A este respecto, llama la atención que los efectos de la sobreexplotación del mar de Aral entre Kazajistán y Uzbekistán en el centro de los desiertos del Asia Central, que se distinguió por ser el cuarto lago más grande del mundo hasta 1960, causó la disminución de su superficie de agua a una quinta parte, su nivel bajó en 18 metros y se volvió más salino. Durante los años 90 aparecieron los desiertos salados, que aumentaron y ocuparon grandes superficies en el territorio del fondo del mar, lo que causó el cambio climático en la región (p. 51), pues el recurso hídrico se utilizó en la canalización de grandes extensiones para zonas de riego que se utilizan en plantaciones de algodón (p. 58) primero la ex UR.SS., y ahora en menor medida sus ribereños.

Otro buen ejemplo es el lago Chad que ha perdido un 90% de su extensión en solo 40 años debido al avance del desierto y la irrigación para cultivos. A este ritmo, desaparecerá en solo dos décadas. Unos 30 millones de personas viven de sus aguas, así que esta es la historia anticipada de un desastre humanitario, el lago está situado entre las fronteras de Chad, Níger, Nigeria y Camerún (p. 123).

7.5. MEDIO ORIENTE: CONNOTACIONES PRESENTES Y FUTURAS

La seguridad por el agua figurará en un lugar prominente de la agenda internacional durante las décadas venideras. En algunos casos, el agua hasta podría ser un factor contribuyente en un conflicto internacional (Unesco, 2006). El profesor de Hidrología Uri Shamir, uno de los miembros del equipo de negociación israelí del Proceso para la Paz en Medio Oriente, observó cierta vez: “Si existe voluntad para la paz, el agua no será un impedimento. Si se desean razones para luchar, el agua ofrecerá amplias oportunidades” (Vásquez V., 2006: 49).

Una de las regiones con mayores tensiones a nivel mundial es el medio Oriente, lugar donde confluyen Estados como Siria, Líbano, Jordania e Israel, todos con grandes porciones terrestres áridas lo que ha hecho que la única fuente de agua que allí se tiene (río Jordán) sea el motivo de constantes amenazas por parte de cualquiera de los Estados antes nombrados si se ve amenazado, los Estados convienen el cuidado y la no desviación de los cursos de agua de esta importante fuente.

El conflicto judeo-palestino tiene multitud de causas, haciendo que su solución sea muy complicada. Hay muchos análisis y escritos sobre él, pero muy pocos hacen referencia al agua como una de sus causantes (p. 37). Israel necesita controlar las fuentes de abastecimiento del río Jordán, que tiene un potencial de 1.300 millones de m³ y dominar los acuíferos de Gaza y Cisjordania (Disponible en <http://www.es.catholic.net/foros/viewtopic>). Es esta la razón estratégica para que el Estado de Israel tenga presentes los recursos hídricos de los Altos del Golán. Los ríos Jordán, Yarmuk y Litani pesan en la planificación militar y por esta razón siempre se ha tratado el agua como un asunto de seguridad nacional (Lonergan, S.; Brooks, D., 1994: 89).

Observando algunos antecedentes al respecto tenemos que, la guerra de los seis días comenzó cuando Siria quiso desviar el río Hasbaya, afluente del Jordán (p. 91). En 1967, al ocupar Israel las regiones de Cisjordania, Gaza y los Altos del Golán se apropió de los recursos hídricos de la región incluida la cabecera del Jordán y aunque siempre ha prometido devolver los Altos del Golán a Siria, nunca lo hace, porque quien domina este lugar, controla el agua de la región (Disponible en <http://www.es.catholic.net/foros/viewtopic>). En ese mismo año, Israel declaró que todos los recursos hídricos eran de propiedad estatal, imponiéndose cuotas estrictas de consumo de agua a los palestinos. Se arrancaron miles de limoneros, se demolieron cisternas, se taparon fuentes naturales y pozos, todo ello en terreno palestino. Una de las causas que movió a los judíos a invadir el Líbano en 1978 y en 1982, fue el agua, manteniendo posteriormente una zona de “seguridad” justificándose que lo realizaba para controlar la guerrilla islámica. En marzo de 2002, el Líbano comenzó a modificar el cauce del río Hasbaní, también afluente del Jordán, teniendo que paralizarlo ante la amenaza de una intervención israelí (PNUD, 2006: 216). Es importante recordar que la mitad del agua, que utiliza Israel, proviene de los países vecinos y para ello utiliza los acuíferos palestinos de Gaza y Cisjordania.

Hace ochenta años, el Jordán tenía un caudal de 1.300 millones de m³, ahora escasamente alcanza a los 100 millones m³, además del descenso de aguas, tiene otro problema, sus aguas están muy deterioradas pues contienen niveles de minerales superiores a los que considerados normales en Europa o Estados Unidos. El valle del Jordán es una cuenca de drenaje internacional, figura definida de forma natural, no pudiendo usarse de forma exclusiva como lo hace Israel, sino que debe ser un acuerdo internacional entre los países de su cuenca (p. 187).

Para el año 2010, se calculó que el déficit israelí en agua será de 360 millones de m³. El de Jordania rondará los 200 millones de m³ y el de Cisjordania será de 140 millones de m³. El Gobierno judío está potenciando fuertemente los procesos de desalinización del agua del mar, como el de Askaleón. Además de la desalación, desde 1989, los judíos junto con empresas privadas han estudiado la posibilidad de importar agua de Turquía, proveniente del río Manavgat. Pero la oposición de algunas naciones árabes y el temor de sectores judíos a la dependencia de un país con fuerte tendencia musulmana, han frenado el proyecto reiteradas veces. También se ha pensado en el agua del Tigris y Éufrates, dada la nueva situación en Irak.

Como se puede ver, el agua ha sido un factor fundamental en Israel desde su fundación hasta nuestros días. Según los planificadores sionistas, para que Israel sea viable, necesita de

la emigración judía de todo el mundo razón esta que implica una mayor disponibilidad del recurso hídrico lo que la hace una necesidad prioritaria para vivir, para la agricultura y la industria.

El conflicto judeo-palestino tiene más de cincuenta años de duración y el agua es uno de sus puntos de discordia (p. 188). Es un bien necesario para ambos pueblos llegar a un acuerdo justo y equitativo teniendo en cuenta los impactos medioambientales, usos, necesidades y disponibilidad del mismo.

Sobre el río Nilo, Estados como Sudan, Kenya y Etiopía tienen problemas con sus pobladores para el uso de los recursos hídricos pues afectaría a Egipto, y teniendo en cuenta que este es la potencia regional que maneja la fuerza y la disuasión para que los demás Estados no lo perjudiquen puede ocurrir un conflicto regional si este se ve amenazado. En 1959 el denominado Acuerdo de Aguas del Nilo vino a resolver una disputa internacional relativa a la necesidad de una división equitativa de las aguas del río entre los países de la región y Egipto pudo construir la gran represa de Aswan, de gran importancia para la generación no solo de energía sino para manejar las inundaciones sobre las partes bajas del río e irrigar las zonas cultivables de Egipto (p. 134). El tratado de 1929, aunque fue un simple intercambio de notas entre la Alta Comisión Británica en El Cairo y el Gobierno egipcio, significó la regulación del río hasta su nueva regulación en 1959. Los términos de dicho acuerdo establecían la utilización de 48 mil millones de metros cúbicos para Egipto y de unos 4 mil millones para Sudán, con un total 32 mil millones de metros cúbicos sin atribución. Según Robert Collins, el primer acuerdo parece ir solamente en beneficio de Egipto estableciendo y haciendo valer sus derechos históricos (Collins, 1990: 157).

Nada sería más preocupante para el Gobierno egipcio que algún país pueda en el futuro cerrarle el grifo del Nilo. “La única cosa que podría llevar a Egipto de nuevo a la guerra sería el agua”, ya advirtió el presidente Anuar el Sadat en 1979, después de la firma de la paz con Israel: el origen de una de las civilizaciones más antiguas, sin el caudaloso río Egipto sería un árido desierto, incapaz de sostener a más de 85 millones de almas.

Por su parte, en 1929, con la región bajo el control imperial británico, se firmó un tratado internacional que ha gobernado la gestión de estos recursos hídricos hasta nuestros días. Modificado ligeramente en 1959, el acuerdo otorga a Egipto una posición privilegiada: más de 50.000 millones de metros cúbicos sobre un total de 84.000, y el derecho a vetar la construcción de cualquier embalse más allá de sus fronteras.

Como se observa el acuerdo del Nilo habla de la distribución en cantidades de agua, donde Egipto se ve beneficiado, pero en su cuenca existen otros 11 Estados ribereños, tras la partición de Sudán, pues estos dos Estados acapararán cerca del 90% del caudal del Nilo, el resto de los países hace tiempo que piden renegociar un reparto que consideran injusto, pero el criterio, que mantiene El Cairo es que no deben ser los kilómetros de cauce del río que cada país posee, sino sus necesidades hídricas. Según datos de UNDP, la agencia de la ONU para el desarrollo, Etiopía cuenta con 123.00 millones de metros cúbicos (de ríos, lluvia y aguas subterráneas), Tanzania 91.000 y Egipto, 60.000 (PNUD, 2006: 197).

En mayo de 2010, siete países no árabes de la cuenca firmaron el acuerdo de Entebbe, que modifica a su favor el reparto del caudal del río. El gesto hizo saltar las alarmas en El Cairo, que junto a Sudán, se ha negado a adherirse al pacto. La tensión aumentó un año después, cuando Etiopía anunció una ampliación sustancial de su proyecto del embalse del Renacimiento, que se encuentra aún en su fase inicial y tiene por objetivo aumentar la superficie de cultivo del país y multiplicar su capacidad hidroeléctrica (p. 121).

“Después de la revolución de 2011, Egipto ha hecho un esfuerzo por fortalecer sus vínculos económicos, sociales y políticos con los países de la cuenca. Hay una apuesta clara por resolver el conflicto del agua a través de la cooperación”, implementando una “diplomacia popular” (Javalquinto, 2011: 58), para poner en marcha varios proyectos de cooperación que dio frutos entre los Gobiernos egipcio y etíope que acordaron la creación de un comité mixto para estudiar la dimensión e impacto del embalse del Renacimiento (p. 136).

Con esta demostración de “poder suave” egipcio, existe la convicción de que unos vínculos económicos más estrechos permitirán superar el riesgo de conflicto bélico. No obstante, el éxito no está garantizado, pues la presión demográfica va en aumento. Se calcula que los países de la cuenca del Nilo, Egipto incluido, doblarán sus poblaciones en tres décadas (p. 137).

7.6. OTROS PUNTOS GEOGRÁFICOS CON PERFIL ESTRATÉGICO

El continente americano es la región más rica en agua del mundo, aunque por el clima y el suelo los recursos hidrológicos se encuentran distribuidos en forma irregular. Contiene el 55.6% de los recursos hídricos renovables del planeta. De ellos el 42% corresponden a América Latina y el Caribe. Aunque todos los países poseen agua, muchos presentan problemas de disponibilidad en sus zonas áridas y semiáridas: norte de México y Chile, oeste de Estados Unidos, noreste de Brasil, algunas regiones de Bolivia y Perú. Cuenta con 67 acuíferos trasfronterizos: 19 en América del Norte, 12 en Centroamérica, 4 en el Caribe Haití y Santo Domingo y 27 en Suramérica, donde encontramos uno de los acuíferos más importantes del planeta el Guaraní. El 55% del territorio de América latina y el Caribe se localiza en cuencas transfronterizas. Más de 60 cuencas (Grande/Bravo, Usumacinta, San Juan, Amazonas, Paraná, Orinoco, entre ellas), están compartidas por dos o más países. El 71% del agua superficial se produce en cuencas transfronterizas. Desde Canadá hasta Chile, todos los países cuentan con una o más de ellas. Guatemala por ejemplo tiene el 75% de su territorio ocupado por recursos que comparte con sus vecinos (p. 111).

En América del Norte, la situación del recurso es grave. 200 millones de personas dependen del agua subterránea para el uso doméstico y los científicos han determinado que la misma desempeña un papel importante en la conservación de los ríos, lagos, humedales y sistemas acuáticos. Las aguas superficiales y subterráneas interactúan, de tal modo que los cambios en los niveles de agua subterránea pueden tener efectos significativos en

habitantes críticos como la vegetación ribereña y la vida silvestre que de ellos dependen. Estados Unidos tiene el 40% de sus ríos y lagos contaminados (Disponible en <http://pl-va.prensa-latina.cu/militarizacion/articulos/agua/4.htm>). Los cambios en los recursos hídricos, están afectando las relaciones internacionales en las fronteras del norte (Canadá) y del sur (México), de Estados Unidos donde las cuencas compartidas están generando disputas, a pesar de los acuerdos binacionales sobre aguas compartidas. El acuerdo entre Canadá y Estados Unidos data del año 1909 y regula las cuencas del río San Lorenzo, de los grandes lagos, grandes llanuras, del Columbia y Yukon. Los grandes lagos abastecen de agua potable a 33.000.000 de personas y Estados Unidos está extrayendo agua en buques cisterna para, llevarlas a Asia. El Acuerdo con México es del año 1944 y regula la utilización de los ríos Colorado, Tijuana y Bravo o Grande. El tratado asignó a México 1.850 millones de metros cúbicos anuales, (con 246,7 millones de metros cúbicos adicionales en tiempos de abundancia), un 10% del flujo anual promedio, de las aguas del río Colorado pero no menciona la calidad del agua y México está recibiendo agua salada (debido a la evaporación de los embalses, las transferencias fuera de la cuenca y usos industriales y urbanos). Respecto a la cuenca del Tijuana, no hay acuerdo sobre la distribución del agua de la cuenca, sí lo hay con el río Bravo.

7.6.1. Implicaciones según proximidad territorial

En este orden de ideas, México debe entregar una cuota de los tributarios del río a Estados Unidos. En los últimos años, por problemas de caudal del agua, el país no pudo cumplir con su compromiso. Esto ha llevado a que se esté construyendo un dique en el río Colorado, en Estados Unidos, para impedir que las aguas del mismo lleguen a México. Respecto a las cuencas de los ríos Santa Cruz y San Pedro no hay acuerdo binacional. En 1977 se firmó el acuerdo sobre aguas subterráneas fronterizas (Disponible en <http://pl-va.prensa-latina.cu/militarizacion>). El informe del (WWF) advierte la gravedad que Estados Unidos tiene en cuanto a recursos hídricos debido al cambio climático y el uso de agrotóxicos, de allí su afán por conseguirlos en otros países. No se puede olvidar una de las premisas del *Documento de Santa Fe IV* hecho por la nación norteamericana: “(...) los recursos naturales del hemisferio están disponibles para responder a nuestras prioridades nacionales”. Una doctrina Monroe si se quiere.

Observando el mapa de Estados Unidos, el grueso de las reservas naturales de agua dulce se encuentran en el lado este, donde saltan a la vista dos sistemas de relevancia mayor: el río Mississippi y los Grandes Lagos (Disponible en <http://www.ecoportal.net/>).

El primero es el principal sistema de transporte de mercancías del noreste y sureste del país. El segundo, ha adquirido relevancia a partir de que se controlaron los rápidos de las cataratas del Niágara, haciendo posible la navegación de grandes cargueros que eran necesarios para el desarrollo de industrias que se emplazarían ahí (resultado del desarrollo de un red de producción con las industrias de hierro y sus usos; al oeste de Estados Unidos existe una zona árida, poco poblada y aparentemente sin qué ofrecer, razón por lo que relegaron la región hasta el descubrimiento de yacimientos de oro, y

posteriormente de petróleo. El ferrocarril y el agua (embalses) fueron la avanzada para el ordenamiento y posicionamiento de la región por parte de los nacientes capitalistas de Estados Unidos. El “dominio” del agua se convirtió en el control del Oeste. Por esto el calificativo al oeste americano como “una sociedad hidráulica”, en el sentido de que se sustentó y se fundamenta en hacer llegar agua a una región propiamente árida, e incluso desértica (Delgado, 2004).

Si se observa el mapa satelital nocturno se visualizan los grandes asentamientos como puntos de luces, siendo estos lugares donde se localizan las grandes urbes y corredores industriales, casi todos concentrados en el este. Al noreste, unos en los Grandes Lagos. En el centro-sureste, a lo largo del Mississippi, un abanico de cinturones maquiladores, algodóneros y cerealeros; y al sureste se sitúan los campos petroleros y de gas. Del otro lado del país, sobre todo en los Estados de California y Washington, se puede identificar una economía industrial de punta altamente consumidora de agua, sin olvidar las importantes regiones agrícolas y turísticas. Con esta aseveración se puede imaginar, la envergadura y ritmos del consumo de agua de Estados Unidos; pero al ser el oeste una región árida, la situación se complica marcadamente para esa región (2004).

En California los acuíferos se están secando, el río Colorado está siendo sobre explotado y los niveles de agua del valle de San Joaquín en California han descendido, en algunas zonas, más de 10 metros en los últimos 50 años. La ciudad de Tucson vive condiciones adversas. Dependiendo totalmente de agua proveniente de acuíferos, ha incrementado los niveles y ritmos de extracción a partir del aumento del número de pozos, algunos a 150 o 450 m. de profundidad. Proyecciones para Albuquerque, Nuevo México igualmente muestran que de continuar los ritmos de extracción de agua de los acuíferos, los niveles decrecerán 20 metros más para 2020 y las ciudades principales de la región se “secarían” en 10 a 20 años. Incluso en los suburbios lluviosos de Seattle, Washington se ha disparado el consumo de agua, calculando que en 20 años comenzaría a escasear; en gran medida a causa de los altos consumos de la industria emplazada en esa zona. En El Paso (Texas), todas las fuentes de agua se acabarían para 2030 y en el noreste de Kansas la escasez de agua es tan severa que ya se discute en los círculos gubernamentales de ese Estado la construcción de un acueducto al ya sobreexplotado Río Missouri.

Los ritmos de extracción de agua en el sistema acuífero del sureste de Florida de aproximadamente 6.6 millones de litros por minuto, sobrepasan los de su inyección y a pesar de alcanzar una dimensión de 200 mil km² en un área que se extiende a otros Estados a parte de Florida, su nivel de agua ha venido cayendo de manera constante, poniendo en entredicho la capacidad de Florida y los Estados vecinos de obtener ese recurso a largo plazo. Situaciones similares se viven en otras partes del país. De frente a la esperada crisis hídrica estadounidense, la alternativa parece fundamentarse en las reservas de agua de Canadá y Mesoamérica. Varios estudiosos canadienses han denunciado la intención de Estados Unidos para acceder a las reservas de agua que, por un lado concentra ese país en Alaska, y por otro lado, las contenidas en Canadá (entre los proyectos se contempla un desvío de alrededor de 308 km de largo, para almacenar 3,500 km³ del líquido, de los

cuales el 61% se utilizarían en EUA, 19% México y 21% Canadá). En la otra frontera, la mexicana, en el área limítrofe hay una zona semiárida o con poca disponibilidad del líquido (2004).

En México, los ríos escurren 410 mil millones de m³ (Disponible en <http://www.agua.org.mx/index.php/component/content>). Catorce mil millones de m³ de agua dulce se encuentran en los lagos y lagunas y 107 mil millones de m³ están almacenados artificialmente. La precipitación se concentra en el sur del país con relación directa a la concentración de vegetación. Tan solo esa región significa el 80% de la precipitación nacional. Tiene cuatro principales cuencas: el río Papaloapan, Coatzacoalcos, Grijalva y Usumacinta (estos dos últimos el primero y segundo ríos más caudalosos de México). Si se asume como una sola cuenca una de las siete más importantes del mundo, estamos hablando de un total de 83 ríos principales que abarcan una extensión de 129,132 km² y un escurrimiento promedio anual de 105 mil 200 millones de m³ (alrededor del 30% de los recursos hídricos superficiales de México). Espacialmente, corresponde el 53% a Chiapas, 21% a Tabasco y 26% a Guatemala (Delgado, 2004).

Al efectuar la comparación, México no cuenta con reservas comparables a las canadienses (6% a nivel mundial), mucho menos a las brasileñas (20%); sin embargo, geopolíticamente son más importantes de lo que pueden parecer si se leen descontextualizadas de su ubicación espacial (2004).

Además de la riqueza del sureste de México, en Centroamérica hay aproximadamente 120 cuencas hidrográficas principales, de las cuales 23 son internacionales, estas significan el 19% de los sistemas hídricos de la región y el 10.7% de las cuencas internacionales del planeta. Las cuencas de agua dulce compartidas, de mayor dimensión, son la del río Coco o Segovia de 24,476 km² (Honduras-Nicaragua) y la del río San Juan de 41,870 km² (Nicaragua y Costa Rica). Añádase la del río Hondo-Azul (Guatemala-México-Belice); río Mopán-Belice, río Moho, río Sarstún y río Motagua (Guatemala-Belice); río Lempa de 18,246 km² (Guatemala-Honduras-El Salvador); Cuenca del Golfo de Fonseca (El Salvador-Honduras-Nicaragua); río Paz y río Ostúa-Lago Guija (Guatemala-El Salvador); río Goascorán (Honduras-El Salvador); Cuenca del Golfo de Honduras (Guatemala-Honduras); río Choluteca y río Negro (Honduras-Nicaragua); río Xixaloa y Río Changuinola (Costa Rica-Panamá); por mencionar algunas (2004).

7.6.2. Otras evidencias de riesgo

La sustentabilidad del manejo del agua en México implica que el consumo actual debe hacerse a una tasa que permita un volumen y calidad suficiente del recurso para las generaciones futuras. Tal patrón de consumo es posible solo mediante un cambio sustancial en la forma en que se regula la demanda, pero las medidas necesarias para reformar la actual política de manejo enfrentan barreras institucionales y políticas. Los obstáculos podrán ser superados, entre otros medios, con análisis detallados de la situación del agua en México en sus dimensiones más relevantes, entre las que se incluyen las esferas económica, institucional y política (Sainz J; Becerra, M, 2006).

Las reservas mesoamericanas juegan en el contexto de la geopolítica hídrica estadounidense una importante misión pues están ubicadas geográficamente en un área estratégica respecto a los cinturones textiles y agroindustriales del centro sur del este de Estados Unidos: justo “enfrente” de los polos industriales de los Estados Unidos (Disponible en http://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Agua/Territorio_y_Geopolitica).

Del otro lado, la situación no se ve muy bien, las reservas son relativamente contadas y los emplazamientos de la industria de punta en la costa oeste de Estados Unidos, a la par de la faja de maquiladoras en la frontera y las zonas agroindustriales del centro-norte de México, complejizan el panorama. El *acta 307* de la Comisión Internacional de límites y Aguas (CILA), de cierto modo avala tal reflexión al señalar que, “(...) en caso de que México no pagara antes de la fecha límite debe considerarse la posibilidad de transvasar agua de cuatro presas del interior de México para resolver la situación”. Este proyecto, al que aquí denominaremos irónicamente proyecto *Aquarium*, haría posible el “movimiento” de agua del centro-sur del país, hacia Estados Unidos por la costa del Golfo de México, a través de un acueducto subterráneo y/o marino que serviría para las necesidades agroindustriales e industriales estadounidenses del noreste del río Bravo o río Grande insinuando las posibilidades del trasvase de agua del sureste de México/Guatemala hacia Estados Unidos.

La transferencia de agua sudamericana hacia el extremo sur del proyecto, en algún punto de Tabasco, también podría seguir el mismo rumbo que está por salir de Colombia hasta México. La justificación más probable para semejante proyecto sería la escasez del líquido en el centro sur. Una vez concretizado, su extensión a Estados Unidos, es lo de menos. El “necesario” pago de la “deuda de agua” haría su papel estelar (Disponible en www.ecoportal.net).

En este escenario, en el que los geopolíticos de Estados Unidos aplicarán su fuerza, México podría lograr, a cambio de la entrega de grandes cantidades de agua, el derecho de usar (bajo lo que quedaría vigente, en los hechos, del Tratado de 1944) parte del escurrimiento de la cuenca del Bravo para las demandas hídricas del norte del país (Bruzzone, E., 2008). En gran medida, debe considerarse aquella referente al consumo hídrico de los corredores maquiladores que ya están instalados ahí, en su mayoría compuestos por plantas o filiales de multinacionales estadounidenses que hacen uso de la mano de obra barata mexicana, entre otras “ventajas comparativas de México” (como las flojas regulaciones ambientales) para proyectar su producción a los mercados de Oriente, ello en un contexto en el que China recientemente forma parte de la OMC. Asimismo, se pueden señalar las demandas de la agroindustria (incluyendo las ganaderas) y de los principales centros urbanos de la región como Monterrey. Esto también ocurre con el río Colorado, que riega los Estados del Oeste norteamericano y cuando llega a la frontera con México está muy debilitado en caudal, y que con obras hídricas para energía ya ni siquiera muere en el mar, o solo lo hace cuando hay intervención antrópica.

Si miramos ahora las importantes reservas de agua sudamericanas, las posibilidades de su bombeo hacia Centroamérica, para su posterior envío a Estados Unidos, dependerá de los volúmenes de agua que “soliciten” los corredores industriales, agroindustriales

y turísticos que se tienen planeados para toda Centroamérica y el resto de México. El principal grifo de salida seguramente sería Colombia, aunque las aguas drenadas podrían incluir las brasileñas o las de lo que parece ser el acuífero más grande del mundo: el acuífero Guaraní (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay). De entrada, tal vez antes del proyecto *Aquarium*, lo que parece más factible es el transporte marítimo del líquido hacia Florida y otras zonas costeras del este por medio de supertanques o “bolsas” gigantes, aunque nada descarta, una combinación de ambos, o cualquier medio eficiente para el transporte del líquido (Disponible en www.ecoport.net).

Ahora bien, las reservas canadienses, si se piensan desde las necesidades imperiales de Estados Unidos, se llevarían de norte a sur en la parte oeste del país, las mismas que servirían para su uso en el vasto territorio árido de ese lado de las Rocallosas, e incluso podrían llegar a bajar hasta la zona fronteriza mexicana, después de pasar por numerosas presas y tratadoras existentes, por ampliar y/o por construir. Del lado de los Grandes Lagos, la situación es similar, pero más enfocada para las necesidades urbano-industriales de la costa noreste (Canadian Centre Climate, 2000: 451-467).

El resultado de esta hipótesis, en un escenario complejo de la geopolítica del agua, donde la potencia aplica su influencia para su abastecimiento en todos los sentidos, desde, su vecindario hasta Meso-América y Suramérica y devuelve un producto contaminando por el uso que se le da. “Se podría convertir en un saqueo del agua dulce es evidente y permitiría a Estados Unidos almacenar aquella de buena calidad en sus acuíferos” (p. 453).

Analizando la problemática del agua, también ocurre más cerca de las fronteras colombianas; por ejemplo, el Tratado relativo al Aprovechamiento de las Aguas de los Ríos Colorado y Tijuana, y del Río Bravo (Grande) desde Fort Quitman, Texas, hasta el Golfo de México¹⁷⁸ (en lo sucesivo: Tratado bilateral sobre ríos internacionales), suscrito entre México y Estados Unidos de América en 1944 establece que el primero de los contratantes recibirá mil 850 millones de metros cúbicos de agua anualmente, principalmente del río Colorado y entregará 431 millones de metros cúbicos, principalmente del río Bravo, procedentes de sus afluentes como el Conchos, en el Estado de Chihuahua. Sin embargo en los años 90 y corriendo el siglo XX, la frontera norte mexicana ha tenido grandes sequías que llegan al 75% del cauce del río Conchas, siendo agravado porque no es solo la cuenca de este río la afectada en los últimos años, de la misma forma, se ha visto afectada por la sequía la cuenca del Lema-Chapala hasta del 91.5% afectando inclusive la supervivencia del lago, todo esto debido a la falta de control en las tomas de agua que existe en estas áreas sobre los ríos o vertientes que los nutren, incrementada de gran manera por el uso de pesticidas que afectan el lago. En otras palabras, en el río Bravo la aportación hidrológica de su cuenca es bastante equilibrada entre los dos países correspondiendo a un 47.9% para México y 52.1% para Estados Unidos de América. Por lo que toca al enorme río Colorado, la parte mexicana es prácticamente insignificante correspondiéndole a México solo el 0.72%. El río Tijuana tiene una cuenca de 72% de aguas para México y 27.60% para Estados Unidos de América, sus volúmenes acuíferos no son detallados por el tratado.

De acuerdo con Prensa Latina (2011), en América Central abundan los ríos y los acuíferos y la biodiversidad genética. Todos los países de la región cuentan con aguas

superficiales y subterráneas, lamentablemente los proyectos hídricos están en manos de multinacionales norteamericanas o europeas con el apoyo e inversión del Banco Mundial sin un verdadero direccionamiento estratégico por parte de los Estados que allí se encuentran produciendo poco beneficio a la población, por esta razón, a pesar de contar con grandes riquezas desde el Yucatán hasta Panamá, la mayoría de su población no tiene acceso directo al agua potable (Disponible en www.ecoportal.net).

América del sur no es menos rica. El agua dulce abunda. Además de ríos, lagos, esteros costeros, lagunas, se pueden sumar acuíferos 8 zonas de grandes pantanos), entre ellos el tercero más grande del mundo que comparte Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina; el Guaraní (Delgado, 2004). En el subcontinente existen grandes cuencas como el Amazonas, el Orinoco y de la Plata. La Amazonia por ser el pulmón verde del planeta ha sido motivo de constantes amenazas por parte de las potencias diferentes a las que geográficamente tiene derecho, con el concepto de patrimonio de la Humanidad³⁵. Los ríos de América del Sur aportan el 35% de los recursos hídricos superficiales del planeta (Ourplanet, 2007).

En Suramérica también existen problemas por ejemplo Chile-Bolivia con el río Desaguadero por la contaminación que ejerce este último y la necesidad del líquido en esta área para Chile; así mismo entre Paraguay-Argentina por la cuenca del río Pilco Mayo que irriga la región del Chaco. Esta serie de dificultades es tomada en cuenta en el tratado de Helsinki que regula los usos de las aguas de carácter internacional.

7.7. PERSPECTIVAS DE PREVENCIÓN Y APROVISIONAMIENTO

Al saber cuáles son los recursos estratégicos de nuestra América, conocemos su importancia, razón por la cual deben ser manejados y explotados por nuestros pueblos y congéneres y de acuerdo a nuestras necesidades e intereses. La defensa del patrimonio nacional es indispensable para mantener nuestra supervivencia como pueblo, como nación y del mismo modo mantener nuestra identidad (Prensa Latina, 2011). Esta realidad nos obliga a pensar que no se puede permanecer al margen de estos verdaderos problemas actuales y futuros. Cualquier gobierno debe preservar sus recursos naturales y no permitir la mala explotación o injerencia extranjera del uso de ellos, pues el bienestar de sus nacionales está por encima de cualquier otro fin, este disfrute de recursos, debe realizarse en forma sostenible.

Esto requiere esfuerzos por parte del Estado para el cuidado de las cuencas que tiene y mantener este elemento con el fin de cuidar su población y todos aquellos bienes necesarios que requiere para que la población subsista por ejemplo la agricultura de una forma metódica y sin abuso o destrucción que sería una política medioambiental amigable y sostenible con los recursos naturales. Si no se tiene una estrategia para su cuidado es el Estado el que puede colapsar y por eso la importancia en seguridad nacional sobre el cuidado y manejo de este recurso.

³⁵ Concepto traído de la Convención del Mar para la zona.

No es de extrañar que el Plan Colombia no goce de acogida por parte de nuestros países vecinos y tienen razón. Allí se involucran componentes políticos y económicos donde los Estados Unidos guarda especiales intereses. Por ejemplo, uno de ellos, como ya se ha visto es el recurso hídrico, que componen una de las mayores riquezas del mundo y que a futuro, incluso ahora de manera subyacente, se constituye en motivo de preocupación y de posibles guerras entre los países del planeta (Fajardo, 2005).

El agua abunda en América del Sur. El continente tiene tanto como el 28% de los recursos de agua dulce del mundo, pero solo el 6% de la población mundial. La región contiene tres de las mayores cuencas fluviales del mundo: el Amazonas, Orinoco y río De la Plata. Además, cuenta con el acuífero Guaraní, una de masas de agua subterránea más grandes del mundo, que se extiende a más de 1,2 millones de kilómetros cuadrados. El 23% de la región está cubierta por las zonas secas y América del Sur continúa experimentando un deterioro de la calidad del agua de la deforestación y la erosión del suelo. Existen recursos hídricos vitales en peligro como Los Andes - un sistema de montañas de 7.240 kilómetros y los más altos tropicales montañas cubiertas de nieve en el mundo - desempeñan un papel vital en el suministro de agua de ambas cuencas del Amazonas y del Pacífico como ríos costeros. Estos suministros de agua se ven amenazados por deshielo de los glaciares debido al calentamiento global. Los recursos hídricos en la región del Amazonas también están en peligro a causa de desmonte de tierras, y los incendios forestales y la fragmentación. En 2050 entre el 30 y el 60% de la selva amazónica podrían sustituirse bruscamente y de forma irreversible por un tipo de sabana seca, con la pérdida de gran escala consecuente de los medios de vida y la biodiversidad. América del Sur tiene 69 de 279 de las cuencas hidrográficas transfronterizas del mundo (Disponible en <http://www.gwp.org/en/gwp-in-action/South-America>).

7.8. ELEMENTOS ESTRATÉGICOS

De lo anterior se pueden identificar tres elementos centrales en la estrategia material para la construcción del mercado hídrico mundial. Cada uno de ellos con un interés geopolítico que en aunado a los actores que construyen el mercado hídrico mundial y la necesidad social de plantear formas alternativas al uso que pretenden imponer, en ese derrotero tenemos: a) El control privado de las fuentes de agua. b) Las represas como eje central de manejo del mercado hídrico. c) Los servicios urbanos y rurales del agua (León, 2014).

Partiendo de este análisis general entraremos a revisar someramente algunos de los problemas con base en estas situaciones y teniendo en cuenta, la escasez de agua en algunas regiones, se puede concluir que cuando las acciones de uno de estos Estados provoque una disminución significativa en el suministro del agua de uno de los otros, las condiciones estarán dadas para un conflicto.

De este modo se pueden establecer algunos de los actores más relevantes del panorama mundial del agua: en primer lugar está la humanidad, los pueblos que buscan sobrevivir y alcanzar un mayor bienestar; en la otra cara están los gobiernos de cada país, que buscan

asegurar su crecimiento; las grandes empresas privadas, que buscan maximizar sus beneficios controlando los recursos naturales y el uso del agua como una mercancía, a fin de sacar provecho de la escasez de la misma; las organizaciones y entidades financieras que ejercen presión sobre los Estados para emplazar sus decisiones y las organizaciones no gubernamentales que defienden el agua (Ramírez, F.; Yepes, M., 2011: 157).

7.9. DENOTACIONES PARA COLOMBIA

Estos motivos deben ser tenidos en cuenta para comenzar a desarrollar la estrategia de la defensa y conservación de nuestros recursos hídricos o acuíferos, pero nos llenaremos de razones para que esto se lleve a cabo dando una breve mirada a los problemas regionales que sobre el manejo de este recurso se tiene.

Por volumen de agua por Unidad de Superficie, Colombia ocupaba el cuarto lugar en el mundo después de la Unión Soviética, Canadá y Brasil hasta 1990. Esto representaba 60 litros por km², lo que era seis veces mayor que el rendimiento promedio mundial y tres veces el de Suramérica. Sin embargo, siete años después la riqueza hídrica de Colombia cayó significativamente pues en 1996 Colombia pasó a ocupar el puesto 17 a nivel mundial en volumen de agua por Unidad de Superficie (Universidad del Valle, 2010).

En Colombia la utilización de Unidades Especiales dedicadas específicamente a las áreas pluviales y el desarrollo de Unidades Fluviales, y su doctrina para su manejo dentro del desarrollo de la Estrategia Nacional implementada por la Fuerza Pública, se constituyen en factor determinante para contribuir a la neutralización de la acción violenta de las organizaciones ilegales, a la eliminación del comercio ilegal de armas, municiones y explosivos y al tráfico de estupefacientes, precursores químicos así como el control soberano del territorio y el control de las líneas de comunicación internas, trayendo efectos importantes en la conectividad y logística de la nación generando un impulso a la economía del Estado (Chávez, 2011: 67).

Después de ver este extenso y complejo mapa comencemos a concretar qué es Hidroestrategia, para definirlo partimos de la Estrategia:

Esta es la aplicación del Poder Nacional para lograr objetivos de seguridad nacional en cualquier circunstancia que se pueda concebir definiendo prioridades; siguiendo en forma descendente se puede establecer que la Estrategia Marítima es dependiente de la Estrategia Nacional para promover y proteger los intereses marítimos, al ser establecidas ya las prioridades los intereses del Estado quedan plasmados y se deben implementar los recursos para sostenerlos y mantenerlos, por ejemplo la importancia de la Antártica para un Estado o el cuidado del agua; y para poder efectuar o realizar el cuidado de estos intereses como ya lo dijimos el mismo cuidado de las aguas territoriales se requiere de una Estrategia Naval que no es otra cosa que la creación, mantenimiento y empleo del Poder Naval para defender los intereses

marítimos y fluviales; de este postulado nace la hidroestrategia que viene del poder nacional y es la aplicación del poder nacional para lograr objetivos de Seguridad Nacional que estén relacionados con las reservas de agua del Estado (p. 69).

Algunos autores hablan de la Geopolítica del Agua, sin embargo para el autor, quedaría el recurso como una fuente de poder o influencia del Estado y su proyección, lo cual es cierto, pero al observar como otros elementos diferentes a los geográficos que intervienen, nos inclinamos por la Estrategia.

Ahora bien, desde el punto de vista del control militar, como Roza (2006) indica, “para enfrentar Colombia las amenazas, la Infantería de Marina desarrolló Brigadas Fluviales en permanente desarrollo con alto nivel de disponibilidad, reacción, flexibilidad y efectividad en el combate, buscando negar el uso de las vías fluviales a elementos generadores de violencia y procurar seguridad al tráfico fluvial, contribuyendo de esta manera mantenimiento del orden interno y garantizar en las fronteras fluviales, la soberanía nacional movilidad”, buscando siempre tener bases de apoyo y naves que provean el adecuado avituallamiento logístico y medios suficientes para copar estas áreas pluviales, sin embargo la geografía, el clima y el desarrollo de operaciones implica nuevos retos para copar estos espacios, aparece la teoría de la Hoja (Martínez, 2004), donde se asimila a esta con la cuenca y las venas con los afluentes, buscando llegar a las cabeceras, y que busca copar los espacios más pequeños en términos de los tributarios, por esto se deben proveer y desarrollar nuevos medios que logren esta cobertura, la cual solo tiene alcance dependiendo de los medios a utilizar y la capacidad de almacenamiento para combustibles, buscando cubrir los 35 ríos navegables, en una jurisdicción Fluvial de 3.155 Km y que tiene una extensión total de 15.774 km, y una longitud navegable de 12.660 km (Disponible en <http://www.reservanavaldelpacifico.org/jurisdiccion.php>).

Un principio de geopolítica determina que el Estado que tenga la cabecera de la cuenca es el que controla su cauce. A nivel mundial en los últimos años han disminuido las reservas de agua en un 35%. La disminución de agua es un factor de crisis y puede crear conflictos.

Se estima que con la actual tasa de deforestación de los bosques Colombia en 50 años puede llegar a tener un desabastecimiento de su población del 20% por falta de este recurso y la no conservación de sus cuencas.

Afortunadamente, nuestra nación no se encuentra entre los Estados con esta problemática tiene a su haber más de 50.000 metros³ al año disponible a pesar de los pocos cuidados que en materia de descontaminación y cuidado de cuencas se realizan.

Colombia con sus grandes recursos hídricos producto de su envidiable posición geográfica hace que tenga una abundancia sobre este recurso y que desafortunadamente no ha sido tenido en cuenta para el cuidado del mismo aunado al calentamiento global, el crecimiento de la población mundial a pasos agigantados, en la actualidad el número de

habitantes ronda los 6.000 millones con una tasa de crecimiento anual es de 1,2% (Arranz, 2010), lo que implica el consumo de más recursos en menor tiempo y advierte del cuidado que se debe tener para la prolongación de la nación y de la especie.

En nuestro país la importancia de los ríos no ha calado, a pesar de que El Libertador consideraba este componente como fuente de desarrollo para la Nueva Granada; en la actualidad la mitad del país tiene comunicación con los centros de acopio y de desarrollo por vía fluvial siendo esta la única vía existente para el intercambio cultural y comercial, situación que ha sido aprovechada por los grupos terroristas para expandirse y crecer territorialmente en zonas poco pobladas y con el control de las zonas cocaleras.

Colombia es un país privilegiado por la extensión de su red de vías fluviales. La red fluvial en regiones como el Pacífico, el Oriente y el Sur del país es el medio de comunicación más importante y los grupos subversivos ilegales y las organizaciones del narcotráfico la utilizan para el transporte de sus efectivos, el avituallamiento, el tráfico de armas, el desplazamiento en la ejecución de sus ataques y acciones terroristas, así como para el transporte de insumos químicos, de pasta de coca y el tráfico ilícito de droga (Chávez, 2011: 69).

En total 16 ríos hacen frontera con los países vecinos: Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador, en una extensión de 3.587 kilómetros. Sobre sus riberas se asientan tres capitales y siete poblaciones de relativa importancia. Estos ríos facilitan a los integrantes de grupos subversivos y organizaciones del narcotráfico evadir la acción de la Fuerza Pública, generando en no pocas oportunidades, situaciones que afectan las buenas relaciones y la cooperación binacional. La frontera amazónica entre Brasil, Colombia y Venezuela es teatro de un intenso tráfico de armas, oro, tierras raras y estupefacientes que sirve para abastecer los arsenales de los grupos subversivos (Roza, 2006).

Colombia tiene una situación hídrica privilegiada pero por desconocimientos, falta de conciencia política la estamos desperdiciando, perdiendo así posibilidades para el desarrollo.

Estas razones expuestas, hacen que cada día sea más importante la implantación de intereses estatales sobre los recursos hídricos, utilizando inclusive su Fuerza Militar y las leyes de la República para ejercer ese control soberano que cada Estado posee sobre sus recursos, teniendo en cuenta además, que con sus decisiones e ímpetu político se puede afectar otros Estados y que si es así, dependiendo de la clase de cuenca debe informar a la otra parte sobre el desarrollo del proyecto con el fin de negociar términos que sean compatibles entre los intereses de las partes involucradas, manejando todos los recursos que se requieran para proteger y defender este importante bien, pilar fundamental para el mantenimiento del Estado en términos de sostenibilidad ambiental.

Este desarrollo incluye todos los proyectos de mejoramiento de la cuenca, los posibles usos y ampliación de los corredores de transporte, que inclusive pueden aportar

competitividad no solo a Colombia sino a sus vecinos, con proyectos como el del río Meta que beneficia a Venezuela o el del Eje Putumayo Amazonas para beneficiar a Brasil y darles a ambos una salida al Pacífico, a pesar de que ya el Perú tiene adelantado esta ruta para conveniencia del Brasil, sin dejar de lado la importancia de la red fluvial Suramericana que por aguas interiores podría movilizar y mejorar las condiciones comerciales.

Es importante lo dicho por el profesor Reveron del Colegio de Guerra Naval de los Estados Unidos de América (US Naval War College, 2009), “ya existen muchas áreas a nivel mundial donde existe tensión ambiental por falta del recurso hídrico”, ahora bien, para la aplicación del cuidado de estos recursos el Estado debe aplicar todo el poder, no solo desde el punto de vista de la Fuerza Militar, sino una concordancia en intereses con los países donde se tenga injerencia en la cuenca pues cualquier tributario es parte de la cuenca, por esta razón la administración de la cuenca, no podrá verse como un simple límite, pues todas estas aguas aunque vengan de las entrañas de cada una de las potencias que infieren en la cuenca son parte de la misma, y su mal uso trae consecuencias aguas abajo en los cauces principales, pues son sus tributarios, entonces el esfuerzo debe ser coordinado en cuanto a la cooperación internacional y coordinación interagencial de actividades que benefician el área general, a esto se le llama cuencas compartidas (Iza, 2008), donde no solo se aplique el Poder Militar, y administrativo organizándose de modo que tanto sus entes territoriales como ambientales se contemplen por las cuencas, sino el político por medio de tratados que proyecten el tema ambiental para el cuidado del recurso, y el de infraestructura para la integración de estas áreas de vital importancia económica para el desarrollo de cada uno de los Estados vinculados, pero sobre todo, aunando esfuerzos para que las pretensiones de otros se diluyan por la falta de elementos para sustraerla, lo que realmente afecta al Estado Nación para su sostenimiento, siendo las amenazas blandas, para el caso la falencia de recursos hídricos una verdadera fuente de posibles acciones contra los recursos propios y por ende, contra la misma estabilidad y prosperidad del Estado.

En Colombia existen algunos ejemplos de buena utilización del recurso hídrico para diversas actividades, por ejemplo, la cuenca del río Fonce, lo importante es no sobresaturar la cuenca, como exponente de esta mala práctica está lo sucedido en la laguna de Fúquene o la baja del caudal de ríos importantes como el Meta, el río de Oro o el Caquetá, entre otros, no importa la actividad que se quiera desarrollar.

Maniobra de Aproveccionamiento en el mar entre el ARC "ANTIOQUIA",
ARC "CARTAGENA DE INDIAS" y ARC "20 DE JULIO."

Foto Armada Nacional de Colombia/





8. CARACTERIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA NAVAL OPERATIVA

Por CN (RA) Luis H. Osorio Dussan

“La Estrategia y la Táctica proporcionan el esquema para la conducción de las operaciones militares, la Logística proporciona los medios para ello”

LTC Cyrus G. Thorpe USMC

Introducción

El objetivo primario del apoyo logístico a las operaciones militares es asegurar el aprovisionamiento de recursos requeridos para la sostenibilidad a las Fuerzas Militares en desarrollo de las operaciones. La logística militar en su esencia es disciplina y se evidencia en el sostenimiento adecuado de las Fuerzas Militares del Estado, de sus operaciones de guerra y no guerra, pero la ausencia o limitación del apoyo impide el inicio de las campañas o el fracaso de las mismas.

El concepto de la logística militar ha tenido una débil presencia en la academia militar quizás porque en algunos casos se equipara a la logística civil o comercial o porque es apreciado equivocadamente como un tema relativamente obvio para la estrategia y la táctica, pero que a través de la historia ha estado presente en la conducción y resultados de las guerras; hoy cobra vigencia y es el eje fundamental en el desarrollo operacional. La comprensión de la logística comienza en el estudio de su teoría (Logística Pura) marcada por los principios fundamentales, los conceptos procedentes de la experiencia en guerras históricas y especialmente en la afirmación que la logística es parte indisoluble del arte de la guerra.

La aplicación trasciende a la logística de alto nivel y a la logística del nivel operacional. La logística de alto nivel es la gestión de medios para resolver los problemas estratégicos que demanda la seguridad y defensa nacional o grandes eventos como catástrofes en el país que requieren de la movilización económica ante la amenaza de los intereses nacionales; la logística operativa resuelve los problemas que se plantean a nivel de Fuerzas de combate y la necesidad de proporcionar los medios para su apoyo y sostenibilidad en el teatro de operaciones; la logística naval operativa, está orientada a satisfacer las necesidades propias de la Armada y de su estructura de Fuerza caracterizadas especialmente por la influencia

que ejerce el medio marítimo y fluvial; dada la importancia que reviste la presencia de la Fuerza Naval para el Estado a nivel jurisdiccional y global, cuya naturaleza es el poder nacional extendido es preciso que exista una visión de la política respecto al apoyo logístico y presupuestario para mantener esta importante Fuerza de carácter disuasivo, no solo para la protección territorial soberana sino para la participación en compromisos operacionales en la comunidad internacional y la presencia activa en el desarrollo marítimo mundial y en espacios globales compartidos en beneficio de intereses mutuos.

8.1. MIRADA RETROSPECTIVA DE LA LOGÍSTICA

8.1.1. Evolución de la logística

El concepto de la Logística es tan antiguo como la existencia de las mismas necesidades y del quehacer del hombre en la historia de la humanidad donde la previsión es parte de su naturaleza, más aun para la supervivencia y en la guerra, por lo tanto es difícil vislumbrar cuándo y quién inicialmente definió dicho concepto relacionado con la determinación de las necesidades de las comunidades del momento, la obtención de medios requeridos para satisfacerlas y la manera de distribución de los mismos para ser entregados adecuadamente a las comunidades y sus miembros.

En búsqueda de la definición Logística, diferentes tratadistas se basaron en las acepciones etimológicas relacionadas, algunas como; las provenientes del griego *logos* (reflexión o razón), *logistikos* (cálculo), la del latín *logisticus* (aptitud para el cálculo) o la del francés *loger* (acantonar y alojar) siendo quizás esta última la más objetiva; otros hicieron referencias históricas, como las consignadas en las enseñanzas presentadas en el libro del *Arte de la Guerra* de Sun Tzu (476-221 a.C./ 2006 Vol. 54) o en el desarrollo de grandes obras, comunidades y naciones que moldearon las sociedades y dieron innegable lugar a la Logística como aporte al apoyo y soporte a ingentes empresas universales; desde la construcción de las pirámides de Egipto (Siglo XVI-XII a.C.) hasta “las campañas y guerras antiguas y contemporáneas”³⁶ como las recientes guerras del Golfo Pérsico y las guerras modernas, entre muchos conflictos, pero sin duda se ha evidenciado que las confrontaciones se desarrollaron siempre con soporte en la Logística para la Guerra (Sahid, 1998: 165).

Según Salgado (1973), la guerra y los conflictos en sus primeras manifestaciones se limitaron a esporádicos encuentros tribales con presencia de tácticas básicas y al ser más frecuentes sus acciones astutas dando lugar a las estratagemas y posteriormente a

³⁶ Guerras que han cambiado la humanidad: Guerras de la Antigua Grecia y Médicas (SXII-IV a.C.), Campañas helénicas (Siglo III a.C.), Imperio Romano y Guerras Púnicas (Siglo II a.C.- I d.C.), Las Cruzadas (1.146 – 1.396), la Guerra de los 100 Años (1.337-1.453), la Conquista de América (1.519-1.532), la Guerra de los 30 Años (1.618-1.648), las Guerras en la Independencia en América (1.775-1.821), las Guerras Napoleónicas (1.792-1.815), la Guerra Franco-Prusiana (1.870), las dos Guerras Mundiales y Coreas (1.914-1.953), las Guerras del Oriente medio (1.947-2.013), Pakistán y Vietnam (1.960-1971), la Guerra de Afganistán (1.978-1.992), la Guerra Fría (1.961-1.991) y del Golfo Pérsico (1.996-2004), la Guerra de las Malvinas (1.982), la Guerra de los Balcanes (1.991-1.995), las Guerras africanas (1.990-1.997), la Guerra contra el Terrorismo (2.001-2015) y las Guerras contra el llamado Estado Islámico (2.011-2.015).

verdaderas estrategias (p. 4); los choques y las batallas aumentaron la necesidad de apoyar a los combatientes o guerreros proporcionando armas y avituallamientos para garantizar su dotación, movilidad y establecimientos previos para las batallas; con el pasar del tiempo la estrategia avanza sobre el concepto de la táctica siendo la logística un precepto secundario hasta encontrar la consagración científica dentro del Arte de la Guerra en el Siglo XIX cuando Karl von Clausewitz (Paret, 1992: 200) y el Barón de Jomini (p. 155) en el contexto histórico y bélico de Federico el Grande y Napoleón Bonaparte, sientan teóricamente la fundamentación de su concepto.

Clausewitz, de acuerdo con Salgado (1973), se refirió a la Estrategia y la Táctica de manera definida, mientras que la Logística era tratada como un elemento de sostén a las anteriores; la actividad Logística era considerada como la “preparación de la guerra muy próximas a la acción” (p. 4), excluyéndose por ende del Arte de la Guerra que se circunscribía únicamente a su conducción. Surge entonces el concepto de Logística en 1838 cuando el General suizo Antonie-Henri de Jomini empleó el término en su obra *Précis de l'Art de la Guerre: Des Principales Combinaisons de la Stratégie, de la Grande Tactique et de la Politique Militaire*, donde en el capítulo cuarto que trata de *La logística, como aplicación práctica del arte de mover ejércitos*, según Ministerio de Defensa de España (2002), refiriéndose a la ciencia de la preparación para el desarrollo de campañas militares y justificado en la derivación etimológica del nombre dado en el ejército francés de la época al oficial encargado de organizar los acantonamientos de las tropas “*Major General des Logis*”, del origen francés “loger” que significa habitar y alojar; lo anterior representó un punto de partida en los aspectos de previsión para los ejércitos respaldado además en 18 premisas y deberes escritos por Jomini y que el *Major General des Logis* debería atender para garantizar el éxito en las batallas; premisas orientadas a la preparación del material, la movilización, instalación y conservación de depósitos, la fortificación, armamentos y hasta el manejo del personal.

Durante el siglo XX se consolidó la visión de la Logística de modo evolutivo paralelo a la intensidad de las guerras, como elemento complementario e indisoluble dentro del arte de la guerra, permitiendo apoyar con los medios necesarios la realización de la estrategia y la táctica. La visión de la Logística se transformó de intuitiva a técnica al compás de la Revolución Industrial y el maquinismo de la guerra generando una mayor cantidad y rapidez en el suministro de medios (armas, buques, transportes, abastecimientos, etc.), induciendo al crecimiento de los ejércitos; a su vez se transformó en “científica” al aplicar las primeras teorías logísticas y relacionándolas con otras disciplinas como la organización, economía y administración. El inmenso esfuerzo económico de la Segunda Gran Guerra especialmente por parte de los Estados Unidos y las grandes potencias hizo que se materializara el concepto teórico o puro.

Después de 1945 se hace pública la obra *Logística Pura: la ciencia para la preparación de la guerra* escrita en 1917 por el Teniente Coronel Cyrus George Thorpe USMC; posteriormente fue el Almirante Henry E. Eccles USN quien consolidó las ideas propuestas por Thorpe aunadas a la experiencia y participación en la Segunda Guerra Mundial, en

su obra *Logistics in the National Defense* (1959). En adelante muchos pensadores de la ciencia logística han orientado el conocimiento en el ámbito militar y privado. Cabe destacar el aporte no menos interesante por el Almirante español Jesús Salgado Alba es su libro *Logística General y Naval Operativa* (1973), referente académico especialmente en las Academias Navales de España, Chile, Argentina, Venezuela y Colombia; no se puede dejar pasar los aportes al pensamiento logístico del capitán de fragata chileno Hugo Fontena Faudez, autor del libro *Apoyo Logístico a las Operaciones Militares* (2006) o del capitán de fragata colombiano Feres Sahid Castaño MSc, con obras como *La Logística Pura: Mas allá del proceso logístico* (1998) y *Caracterización del sector de la Logística en Colombia* (2014), presentando un enfoque logístico a unidades económicas privadas como resultado de la logística militar.

8.1.2. Retrospectiva Nacional de la Logística

En el ámbito Nacional, al igual que en la historia universal, la evolución de la Logística ha ido acompañada de conflictos y guerras; como describe el Ejército Nacional de Colombia (2011), la Guerra de la Independencia selló formalmente su aporte, en aquel 12 de junio de 1819 cuando el General Francisco de Paula Santander apoyó al ejército libertador en el cruce del páramo de Pisba siendo abastecido desde Pore hasta Paya, para luego librar las batallas que sellaron la Independencia Nacional. Posteriormente, para Patiño (2010), las guerras civiles de Colombia con un escaso tamaño del Ejército y un bajo nivel del crecimiento de la economía evidenciaron a su vez un tenue desarrollo de la logística nacional y militar, que se circunscribió a la conformación de un sistema intendencias - *Ley 35 de 1881* (pp. 97-99). Las dos últimas décadas del Siglo XIX y dos primeras del siglo XX marcaron un rumbo trágico nacional, no solo como España (2013) sostiene, por las guerras de los mil días y la pérdida de Panamá (pp. 246-251), sino evidenciado como Esquivel (2010) señala, en el apego al arbitraje internacional y el propósito de mantener un débil Ejército (p. 64) y por ende su logística, siendo rescatado finalmente por la presencia de misiones militares (suiza y chilena) y la restructuración de los ejércitos por parte del General Rafael Reyes (Rey, 2008: 150-175).

En 1933 Colombia se enfrentó a la recuperación amazónica cuando los peruanos sobrepasaron los límites fronterizos e hicieron presencia y dominación de facto en la región generando el conflicto Colombo-peruano, las limitaciones de personal y equipo, así como las impuestas por la distancia, la selva y la falta de infraestructura movilizaron al país entero en defensa del interés nacional; los empréstitos, el apoyo espontaneo y tributario de la ciudadanía procuraron los medios para aprovisionar los ejércitos de tierra, mar y aire; la campaña del sur influyó en el desarrollo y modernización de la logística militar y nacional; en cuanto a la logística operativa se logró el establecimiento de bases de apoyo aéreo y fluvial que determinaron no solo la recuperación de parte del territorio nacional sino que fue indudablemente una experiencia en el esfuerzo logístico y que posteriormente la logística nacional dio continuidad y la materializó en el inicio del frágil desarrollo de la infraestructura estratégica en el sur del país así como el despertar de la conciencia en la necesidad de una Marina de Guerra y el fortalecimiento de las demás Fuerzas.

Posteriormente, con la participación de Colombia en la guerra de Corea (1.950-53) como Valencia y Franky (2001) detallan, tanto del Batallón Colombia como del buque ARC “Almirante Padilla” en principio, se dio lugar al conocimiento de las prácticas más avanzadas de guerra regular de la Segunda Guerra Mundial, la moderna concepción funcional en cuatro secciones de un Estado Mayor; personal, inteligencia, operaciones y logística, además del conocimiento técnico en cuanto a la estructuración de la logística en campaña y el sistema de abastecimientos a tropas en el frente (Valencia, 1993: pp. 214-215), más mantenimiento y alistamiento de Unidades, evacuaciones sanitarias, aportes importantes y definitivos para el futuro de las Fuerzas Armadas y que a partir de las décadas 60 y 70, pese a la continua evolución y crecimiento en la estructura de las Fuerzas y de sus servicios se enfrentan al incremento de grupos insurgentes, en un conflicto interno en regiones apartadas y de poco control estatal; para las décadas de los 80 y 90 la mutación del conflicto interno hacia el terrorismo y otras formas delincuenciales financiado por el narcotráfico y la extorsión que se extiende en todo el territorio nacional, comprometiendo a las Fuerzas Militares para enfrentarlos con una legislación de paz, incompreensión e insolidaridad de buena parte de la opinión nacional, limitando la acción de una logística nacional, sin embargo el desarrollo logístico operativo de la época estuvo acompañado de planes y procesos de desarrollo, proyección y modernización interno de fuerzas como, la creación del comando logístico y los batallones de servicios técnicos del Ejército (pp. 297-308), la incorporación de submarinos, equipos de superficie con capacidad de misil, desarrollo de astilleros, bases navales y batallones fluviales en la Armada (Wills, 1993: 430), así como la construcción y modernización de bases aéreas y adquisición de equipos aerotácticos, estratégicos, de carga y movilidad en la Fuerza Aérea (Villalobos, 1993: 275), lo cual demandó del acompañamiento, capacitación y desarrollo de procesos logísticos actualizados y modernos.

Como Munkler (2003) señala, las guerras modernas acarrear nuevas amenazas a finales del siglo pasado e inicio del XXI (Disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tedfy.htm>), lo que determinó la adecuación de las estrategias y el apoyo de medios logísticos orientados a la modernización de la Fuerza (Sitio Web Infodefensa, 2015), especialmente en movilidad e inteligencia para mitigar las múltiples amenazas internas, fronterizas, de narcoterrorismo (Farc, Eln y autodefensas ilegales), así como otras varias que afectan la defensa y seguridad nacional. Los conceptos de nuevas formas de asociaciones colectivas como alianzas de seguridad, la interoperabilidad coordinada, conjunta o interagencial, los intercambios profesionales y los ejercicios navales con países aliados han potenciado las capacidades operativas y a la vez a los sistemas logísticos para sostener dichas estrategias.

8.2. DEFINICIONES DE LA LOGÍSTICA

Hay muchas definiciones y autores, cada una contiene elementos propios de análisis según su aplicación y momento, pero todas apuntan a un mismo concepto de la logística. Los acontecimientos militares han generado modificaciones constantes en las estructuras de fuerzas, así como en la aplicación estratégica, con especial influencia de la tecnología

de la información que actualmente influye en los sistemas de apoyo y servicios. A continuación se presentan algunas definiciones:

En el intento de equiparar la importancia de la logística al nivel de la estrategia y la táctica como elementos del arte de la guerra el Teniente Coronel Cyrus Thorpe USMC (1.917) escribió que, “la estrategia y la táctica proporcionan el esquema para la conducción de las operaciones militares y la logística proporciona los medios para ello”.

El concepto presentado a mediados del siglo pasado por el Almirante Henry E. Eccles (1954) USN, sobre la Logística refiere al “(...) Puente que conecta a la economía de una Nación con las Fuerzas de combate de esa Nación” (pp. 421-431), mostrando la obligación y comprometimiento del establecimiento y del poder económico de la Nación para reconvertir según Nuechterlein (1973), su aparato productivo con un propósito de apoyo a la movilización industrial y financiera en defensa de los intereses nacionales, proporcionando los medios necesarios al poder coercitivo legal para mitigar las amenazas existentes en la Nación o región; Eccles también presenta una definición de la logística aplicada responsabilizándola al fin último de la conducción militar, la logística proporciona los medios físicos a las Fuerzas organizadas para ejercer su poder. En términos militares, es la creación y el apoyo sostenido a las Fuerzas de combate. Su máximo objetivo es combatir con eficacia y de modo sostenido”.

El Almirante español Jesús Salgado Alba (1973), presenta en su libro *Logística General y Naval Operativa*, algunas definiciones entre ellas la que proviene de la Marina Francesa como, “la conducción metódica de actividades de todos los órdenes que tengan por objeto prever y satisfacer las necesidades de las Fuerzas Armadas” (p. 6), donde se orientan elementos propios del ciclo de la logística. Al igual que la anterior y presentada también por Salgado Alba que refiere al Instituto de Guerra Naval de Portugal donde presenta el proceso de tareas logísticas y que define, “Logística es la conducción racional de la cadena de actividades, que trata de la previsión, producción y provisión de medios a las Fuerzas, para que estas puedan cumplir sus misiones y tareas”. El Estado Mayor de Defensa Británico define a la Logística como “(...) la ciencia del planeamiento y desarrollo del movimiento y mantenimiento de las Fuerzas” presentando un concepto orientado a los elementos del apoyo logístico. La publicación conjunta 1.02 del Departamento de Defensa de Estados Unidos, en el diccionario de términos militares, define la Logística Naval, “consiste en productos suministrados al usuario final, equipos, suministros, instalaciones servicios y mano de obra calificada; y proceso utilizado para proporcionar y mantener productos, producción, adquisición, distribución formación y mantenimiento”. El Capitán de Fragata de la Armada de Chile Hugo Fontena Faundez (2008), define a la logística evidenciando la actividad facilitadora de la planificación a cualquier nivel, “Proceso de planificación y ejecución de movimientos y sostenimiento de las Fuerzas operativas para el desarrollo de las operaciones y la estrategia militar” (p. 10).

La doctrina Logística de la Infantería de Marina de EE.UU. (1997), en un sentido más pragmático y orientado la necesidad de acompañar los aprovisionamientos desde el teatro

de guerra a las operaciones de proyección y sostenimiento del esfuerzo para la guerra, sostiene que “La logística es la ciencia de planificar y llevar a cabo el movimiento y el mantenimiento de Fuerzas, ofrece los recursos de poder de combate, coloca los recursos en el campo de batalla y la sostiene a lo largo de la ejecución de las operaciones (...)”. Bajo el reconocimiento tácito como potencia marítima la Royal Navy Logistics y con base de las premisas obtenidas de Eccles, define a la logística de alto nivel (estratégica) “Logística de la marina de guerra se define como el puente que conecta a la base industrial de la nación para avanzar desplegadas sus Fuerzas Navales (...)”.

La Armada de Chile, presenta un concepto decisivo a la acción de conflicto (fin), considera que, “la Logística es la parte del arte y ciencia de la guerra que tiene por objeto proporcionar a las FF.AA. los medios de personal, material y servicios necesarios para satisfacer en cantidad, calidad, momento y lugar adecuado, las exigencias de la guerra” (Armada de Chile, 2012: 101), es la misma definición adoptada por Salgado Alba en su obra (1973: 10). La doctrina logística de las Fuerzas Militares de Colombia, define a la logística con un propósito de orientar de manera metódica el uso de los medios para la solución del problema logístico en un ambiente sistémico de la siguiente manera, “Es la ciencia que integra todas aquellas actividades encaminadas a la Planificación, adquisición, almacenamiento, distribución, mantenimiento y control de un flujo eficiente de los recursos de personal, material y servicios necesarios que requiera las organizaciones para su funcionamiento” (Comando General de las Fuerzas Militares, 2012: 11).

La evolución de los acontecimientos globales del nuevo siglo, la experiencia en las guerras de Afganistán e Irak, y el arribo de la tecnología de la información ha llevado a establecer nuevos conceptos de la Logística tales como el difundido por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos (DoD) en materia de Logística dentro del *Focused Logistics Campaign Plan del año 2004* (CIATI-JF, Versión electrónica)³⁷ que incluye el concepto de Logística Enfocada (*Focused logistics*)³⁸ cuyos pilares son; construir la capacidad correcta por intermedio de la *pipeline*, (fuente de información o conducto) para garantizar el apoyo logístico y los servicios de personal a las Fuerzas desplegadas en el teatro de operaciones hasta obtener el éxito, ejercer el suficiente control sobre el *pipeline* proporcionando un alto nivel de apoyo conjunto en el lugar y momento adecuados con elementos como la oportunidad y precisión, tamaños óptimos e incremento de la precisión, efectividad y eficiencia en la satisfacción de las necesidades de las Fuerzas Conjuntas (Versión electrónica CIATI-JF anterior); aquí hay nuevas ideas para aclarar, *Pipeline* y *Supply Chain*, (fuente de información o conducto de información y cadena de suministro)

37 CIATI-JFK, (2014). Centro de Investigaciones y Análisis Internacional John F. Kennedy.

38 Logística enfocada es la capacidad de proporcionar a la Fuerza Conjunta personal, equipo, suministros y apoyar en el lugar correcto, en el momento adecuado y en cantidades suficientes, a través de toda la gama de las operaciones militares. Esto será posible en tiempo real gracias a un sistema de información basada en la red para proporcionar de manera precisa y visible, como parte de un sistema integrado foto operativo que efectivamente une al comando operativo y al operador logístico de las Fuerzas Conjuntas, los servicios y los organismos de apoyo a través de innovaciones y transformacionales de procesos, sistemas y organizaciones, la Logística Enfocada proporcionará el guerrero conjunto el soporte para todas las funciones. Obtenido de Joint Chiefs of staff (2004), *Focused Logistics Campaign*.

dando a entender que los problemas logísticos desde una perspectiva lineal son vocablos que actualmente significan *redes adaptativas*³⁹, con una importante conectividad entre sus nodos, de manera formal e informal, y que pueden tener vínculos permanentes, o que aparecen y desaparecen según las necesidades. Con esto se pone de presente que incluso la doctrina militar del DoD, reconoce como acepción de los vocablos *Supply Chains Management* (gestión de la cadena de suministros), el concepto *Value Networks o Value Chains* de redes o cadenas de valor adaptativas y que los problemas logísticos son fundamentalmente problemas más dinámicos que lineales.

El Comando de Fuerzas Conjuntas será más dependiente a nivel multinacional e interagencial, buscando capacidades adicionales entre agencias y asociaciones para operar en un ambiente más global donde están presentes las amenazas contemporáneas, se tiene poco acceso a ciertas armas de alta gama, acciones informáticas sofisticadas y creciente peligro nuclear, biológico y químico en manos dispuestas a emplearlas. El DoD cada vez presenta una mayor demanda de recursos y menor disponibilidad, donde la logística debe actuar para ser una realidad en el futuro. El Concepto Conjunto de Logística (JCL) expuesto por el Departamento de Defensa de EE. UU. (2004), propone (*Joint Logistics Enterprise- JLEnt*) la Entidad Conjunta de Logística, para integrar las capacidades de despliegue y distribución, ingeniería, apoyo contratación operativa, servicios de logística, mantenimiento, suministro y logística médica responsabilidad del DoD con las agencias multinacionales, no gubernamentales y comerciales, el valor agregado de capacidades de estos proveedores clave de logística global facilitan un enfoque global para la resolución de problemas. El papel de la *JLEnt* es optimizar los procesos y capacidades de la logística, y asignando los recursos de acuerdo con las necesidades de la seguridad nacional para lograr objetivos comunes con los socios frente a los intereses particulares; define la logística como; “la capacidad de proyectar y sostener una fuerza conjunta logísticamente preparada mediante el intercambio deliberado nacional y recursos multinacionales para apoyar eficazmente las operaciones y proporcionar al Comandante de la Fuerza Conjunta la libertad de las medidas necesarias para cumplir los objetivos de la misión”.

39 Redes adaptativas (Adaptative networks) o Adaptative Logistics Management (ALM). El lema subyacente del ALM es que imitar a los sistemas complejos adaptativos es lo mejor. El énfasis de esta tendencia emergente es que el inventario se establece dinámicamente (en tiempo real) dónde y cuándo sea necesario. El ALM es fundamentalmente pragmático, aunque con una diferencia respecto al “vale todo al coste que sea”: el ALM busca patrones logísticos viables en el campo de los sistemas complejos adaptativos, mayoritariamente en los sistemas vivientes: bacterias, hormigas, abejas, etc. Algunos autores consideran que como la demanda es en última instancia impredecible, el éxito logístico depende de la velocidad de reconocimiento de patrones y la velocidad de respuesta. La capacidad de reconocer patrones y velocidad en la respuesta son dos principios clave en los seres vivos. Otro principio sería el que dice que la mejor cadena de suministro no es la que está más optimizada sino la que es más flexible y mejor se adapta al entorno. Para el ALM el énfasis logístico ya no está en la optimización sino en la flexibilidad y adaptabilidad. Otro no menos retador, la dirección debe ocuparse más en modular la capacidad de negociación entre las unidades de negocio que en pretender dirigir las de manera centralizada. Es decir, apostar por la emergencia de redes autosincronizadas en orden a unos objetivos compartidos. ALM necesita una tecnología de la información que permita el acceso y el intercambio de información en tiempo real entre las unidades de negocio. Un sistema de información que nos permita un conocimiento temprano para identificar rápidamente las amenazas, oportunidades y los patrones de la demanda, donde, utilizando los acrónimos de la OTAN se pase del anticuado y simplista C2 (Command and Control) al más evolucionado y complejo C4ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), es decir, sistemas integrados de mando, control, comunicaciones, ordenadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento. Pensamiento Sistémico (2007). Tendencias emergentes y Logística Adaptativa. Encontrado en el sitio web del Pensamiento Sistémico consultado abril 25 de 2015 en <http://jmonzo.blogspot.com/2007/11/logstica-adaptativa.html>.

Se concluye en el contexto de las definiciones precedentes para la logística militar y naval hoy, la concurrencia de varios elementos clave que son comunes para la logística: es un arte y una ciencia, que con base en la planificación de requerimientos desarrolla un movimiento de medios o recursos con requisitos de calidad, cantidad, lugar y momento adecuados, destinados a las Fuerzas Armadas cuyo control, gracias a los medios tecnológicos y procesamiento de información y en tiempo real, según las circunstancias operativas, dinamiza el seguimiento del proceso de la logística dando apoyo, sostenimiento y mantenimiento a las operaciones.

8.3. CLASIFICACIÓN DE LA LOGÍSTICA

La clasificación de la logística permite especificar el sentido u orientación del estudio de interés de quien la aborda. Por su Naturaleza, la Logística permite ser clasificada en: Logística Pura o teórica y Logística Aplicada o práctica (Salgado, 1973, p. 8).

Referirse a la Logística Pura o teórica, es dar cabida entre otros elementos propios de la disciplina logística, lo cual lleva al pensamiento, investigación teórica y racional, establecer los cimientos sobre sus principios, valores y cuasileyes, ver los aspectos analíticos procedentes de ejemplos típicos o campañas estratégicas de guerra clásicas con énfasis en los aspectos logísticos como la Operación *Overlord* o la *Tormenta del Desierto* y a la vinculación de la logística con otras ciencias como la informática, ciencias económicas, etc., es de carácter eminentemente abstracto que lleva a la investigación científica. La logística aplicada se refiere a la operacionalización de los procesos logísticos (sistemas logísticos - LS), a la manera práctica de dar solución al problema logístico de manera real y concreta mediante la aplicación de los elementos teóricos, principios y fundamentos, es la que materializa la acción. La logística aplicada permite a su vez generar una amplia taxonomía, pero se debe tener presente la esencia de la disciplina y no su evolución que generaría múltiples raíces; básicamente se clasifica en Logística de Alto Nivel y Logística Operativa. La logística de alto nivel, también llamada Estratégica o de movilización (económica); hace referencia a los problemas cuya resolución según Sahid (1998), involucra los intereses de la Nación en busca de la cohesión de los Poderes (político, social, económico, militar, psicológico, etc.), y corresponde su solución al, presidente, ministerios, jefes de los departamentos administrativos, organismos descentralizados y vinculados entre otros, esto es a un nivel del conductor político estratégico y los elementos base del problema y solución tienen que ver con la producción y obtención de medios ligados al poder nacional y a la economía nacional, a cargo del estamento civil (más que militar), y que al estar integrados a la estrategia nacional proviene su definición como logística estratégica. La logística operativa u operacional trata de los problemas provenientes de necesidades a nivel de un poder o sector (militar, económico, agro, industria, servicios, etc.), para el caso que nos atañe es el militar, de ahí que la logística operativa está orientada a la cobertura de las Fuerzas Armadas y estudia los problemas que se producen para su preparación en tiempos de paz y la conducción operativa en tiempos de conflicto, calamidad pública o guerra.

A partir de la logística operativa militar, se presenta una nueva clasificación; logística operativa terrestre, naval y aérea, diferenciándose en los aspectos derivados de las

características propias de cada Fuerza y en el medio ambiente en que se desenvuelve su misión operativa. La logística naval operativa, se caracteriza primordialmente por la influencia del medio en que la Fuerza Naval y Fluvial opera, el espacio acuífero; en el caso marítimo, el cual es adverso e improductivo por lo que todas las necesidades deben ser satisfechas en o desde tierra; el simple hecho de permanecer a flote y en movimiento representa un esfuerzo logístico, otro ámbito superpuesto es el aéreo-marítimo con la adversidad adicional, la complejidad tecnológica y meteorológica que representan entre otros, problemas logísticos especiales, y aún sin mencionar el esfuerzo logístico y “verdadero” al momento del combate.

Las nuevas amenazas y la ampliación de los teatros de operaciones a nivel global, regional e interno demandan de operaciones tanto de las Fuerzas Militares y de Policía como de agencias estatales varias y que actualmente no se conciben fuera del entorno conjunto, coordinado e interagencial, nacional o multinacional, esto conlleva a que la Logística Conjunta deba contemplarse de igual forma y en altos niveles de planeamiento y ejecución, generando una acción integradora para el empleo óptimo de la acción de apoyo, sin abandonar los escalones menores en su capacidad dentro de cada logística de fuerza.

“La doctrina Conjunta actual asocia los niveles de la logística operativa, es decir de las operaciones, a los niveles de la conducción militar y establece tres niveles, estratégico, operacional y táctico con sendos niveles logísticos. Esta categorización se aplica en operaciones de guerra y en operaciones de no guerra, es una clasificación más actualizada y de acuerdo a los conceptos dados por la OTAN, Estados Unidos, y lo dispuesto en nuestra doctrina” (Fontena 2006, p.11).

8.3.1. La Logística pura

Se definió anteriormente que la Logística Pura o Teórica pretende establecer los cimientos, principios, valores y cuasi leyes aplicables a los procesos operativos, por su carácter inherente se convierte en “ciencia” interrelacionándose con otras ciencias de soporte donde se generan los principios a los que se dará la aplicabilidad y comprobación.

Dos años de finalizada la Primera Guerra Mundial se escribe el primer tratado sobre logística llamado *Logística Pura, la ciencia de la preparación para la guerra*, escrita por Teniente coronel USMC George Cyrus Thorpe, afirmando que “la Estrategia y la Táctica proveen el esquema para la conducción de las operaciones militares, y la Logística provee los medios”, adoptando la clasificación entre Logística Pura y Aplicada y en tal sentido le imprime el carácter de ciencia. Posteriormente fueron recogidos estos importantes preceptos en la Academia Naval de los Estados Unidos, por el Contralmirante Henry E. Eccles excomandante de Unidad en desarrollo de la Segunda Guerra Mundial en el TO del Pacífico, su obra *Logistics in the National Defense* acoge conceptos tan importantes como el que la logística constituye un puente entre la economía nacional y las fuerzas de combate, explica el papel del profesional y civil ante estos eventos, revela modos de pensamiento logístico con los métodos de operación y sugiere la sensibilidad reciproca

de entre las ideas militares y la parte civil en beneficio del interés nacional, incluye en su obra un capítulo completo sobre la importancia del planeamiento logístico, los factores de la logística operacional y la organización y preparación para la guerra.

8.3.1.1. Principios Fundamentales

Los principios logísticos no corresponden a una lista para chequeo, se refieren a un claro concepto que orienta el pensamiento, análisis y planificación, ayudando de manera importante a concebir el cómo proporcionar el apoyo logístico a las respectivas fuerzas en cuanto a planificación y ejecución, tanto a nivel Fuerza o Fuerza Conjunta, combinada, interagencial o multinacional; por lo tanto, la aplicación de principios probados es determinante en el éxito pero su omisión no solamente conlleva al fracaso logístico sino operacional. Cada uno de los países, organizaciones, Fuerzas, Unidades Conjuntas o Combinadas, de acuerdo con su orientación estratégica y definición logística formula los principios que van a determinar la actividad logística en su concepción y coherentemente en su realización (Fontena, 2008: 15). A continuación se relacionan principios adoptados por diferentes organizaciones logísticas.

Principio de Accesibilidad. El planeamiento, obtención y suministros de medios logísticos debe ser coherente a los propósitos operacionales. Es proporcionar el apoyo indispensable y mínimo esencial para iniciar las operaciones (Combate), una operación de combate no puede iniciar sin los mínimos de apoyo a la mano.

Principio de Autoridad. El comandante debe tener la suficiente autoridad sobre los recursos logísticos orientados a ser empleados para el sostenimiento de sus fuerzas. No debe haber contradicción ni disputa en las acciones logísticas que conlleven al detrimento de la efectividad de la acción de apoyo a las operaciones.

Principio de Calendarización. Es la planificación del tiempo, periodo o lapsos de las actividades correspondientes para la ejecución de los apoyos requeridos. Las múltiples variables se deben sincronizar de manera exacta (principio de coordinación) y su control requiere de elementos informáticos y sistemas logísticos en apoyo a la factibilidad y eficiencia del apoyo logístico oportuno.

Principio de Cooperación. Es esencial el concurso y colaboración de comandantes de Fuerzas Militares, fuerzas conjuntas y combinadas, fuerzas multinacionales, además de las agencias, según su actividad misional, a efecto de lograr la flexibilidad y sinergia en el sistema logístico y el apoyo a las operaciones.

Principio de Coordinación. Es un elemento sustantivo en las operaciones, pero la participación disímil de elementos exige de una variedad de conceptos y procedimientos particulares debidamente armonizados para lograr una acción logística y operativa unificada. Es esencial para todos los organismos nacionales o internacionales, que haya una acción concertada y oportuna de los diferentes medios logísticos cuando se prevea una

tarea operacional en estos niveles. Las acciones logísticas parciales deben ser conducidas a partir del requisito de apoyo del sistema logístico debidamente sincronizado en cantidad, calidad, momento y lugar.

Principio de Economía. Las acciones logísticas se refieren a la acertada disposición de los bienes económicos para satisfacer unas necesidades; la característica de todo bien económico es su escasez, además los requerimientos tienden a ser significativamente altos frente a las disponibilidades, especialmente en un ambiente operacional y de conflicto, por ello los sistemas y actividades de la logística deben propender por el menor costo sin afectar la variable de calidad. El empleo de recursos en cantidades precisas y apoyos necesarios a menor costo determina la eficiencia logística.

Principio de Flexibilidad. Es la habilidad de adaptación del sistema logístico, de sus procesos, procedimientos y estructuras a situaciones cambiantes especialmente en los conceptos operacionales. La flexibilidad debe ser dinámica, móvil y atinente a las necesidades operativas, conlleva a lograr un grado de respuesta y adaptabilidad a las situaciones y a la economía.

Principio del Grado de Respuesta. Corresponde al apoyo correcto en el lugar y el momento adecuado (oportunidad), es considerado el principio básico ya que lo demás puede ser irrelevante si el sistema logístico no apoya el concepto de operaciones del comandante receptor del apoyo, cuándo lo requiera, dónde se lo requiera y cuándo se requiera.

Principio de la Interdependencia. Justifica a la logística como parte del arte de la guerra y ningún problema se resuelve independientemente. “La logística es interdependiente con la Estrategia y la Táctica. Todo problema militar se resuelve en sus tres aspectos fundamentales: estratégico, táctico y logístico” (Salgado, p.11). Desde el punto de vista militar ningún problema se resuelve bajo una óptica logística, táctica o estratégica de manera independiente.

Principio de los Límites. Representan los medios o elementos de responsabilidad del sistema logístico destinados a satisfacer los requerimientos a las Unidades Operativas; medios tales como personal, material y servicios y sus componentes, en personal (reclutamiento, instrucción y distribución etc.), en material (abastecimiento, mantenimiento, reposición etc.), en servicios (tecnología, transporte, finanzas, alimentación, sanidad, etc.) delimitan la actividad logística.

Principio de Mando y Control. Las organizaciones, estructuras y sistemas logísticos de apoyo a la fuerza dependen del comandante de dicha Fuerza quien ejerce la autoridad y toma las decisiones en todas las etapas de la conducción en el teatro de operaciones, con base en las etapas de la planificación y ejecución, con la asesoría técnica y metodológica (Estado Mayor).

Principio del Objetivo. El fin último de la logística es proporcionar medios a las fuerzas de combate. La acción positiva y exacta para cumplir la misión logística demanda de un esfuerzo logístico regido por un objetivo operativo claramente definido.

Principio de Oportunidad. Representa el momento para satisfacer la necesidad requerida, la disponibilidad del recurso inmediato se asocia con la prioridad del recurso, la sorpresa y la coordinación que exige el tiempo real del combate. En circunstancias menos apremiantes se asocia con el grado de respuesta y con el planeamiento y la previsión. El tiempo diferencial entre el requerimiento y la satisfacción debe ser cero para lograr la eficiencia del sistema logístico en un lugar específico.

Principio del Orden. Es un propósito en el cual el sistema logístico actúa con parámetros y disciplina a efecto de delimitar responsabilidades, fortalecer y optimizar los elementos y procedimientos del sistema logístico. La logística táctica es más que exigente dada la prontitud en la respuesta de apoyo y el uso adecuado del recurso al momento del combate.

Principio de Previsión. Conjunto de acciones anticipadas y proceso de preparación que se desarrolla para satisfacer adecuadamente los requerimientos y apoyos logísticos a las Unidades Operativas para el funcionamiento u operación. Cada momento anterior a la acción demanda condiciones de previsión y seguridad, tanto en la base fija, interteatros, líneas de comunicación, bases de sostenimiento y zonas de combate. “La logística es esencialmente una ciencia de previsiones futuras; una ciencia de preparación para la guerra como acertadamente la denominó Thorpe, en contraste con la Táctica que es ciencia fundamental de reacción” (Salgado, p.13).

Principio de Primacía a las Operaciones. La logística proporciona los medios y por ende el apoyo logístico tiene como propósito facilitar la ejecución operacional. Es complementario al principio de accesibilidad y subordinación.

Principio de Provisión y Suficiencia. Cada Unidad Operativa se debe asegurar la provisión y apoyo requerido durante el periodo de paz, crisis y conflicto, así como los niveles de alistamiento dispuestos, sostenibilidad y movilidad requeridas. Se enfatiza en las operaciones donde la participación es múltiple con Unidades de diferentes Fuerzas o incluso naciones donde cada uno debe tener el soporte propio a no ser que la planeación logística estime lo contrario.

Principio de Seguridad. Es inherente a las operaciones y representa una serie de condiciones de precaución y vigilancia adoptadas para el logro adecuado del aprovisionamiento y apoyo logístico. No solo el elemento operativo y funcional de seguridad debe proteger las bases y líneas de comunicación y aprovisionamiento sino los elementos claves de producción y obtención de medios, es complementario al principio de supervivencia.

Principio de Sensibilidad. Es la capacidad de los seres vivos de reaccionar ante sensaciones o estímulos (internos o externos) organolépticos, sin embargo, por tratarse de

la logística como sistema que manipula el hombre (logista) se acoge el principio, bajo la analogía en el cual el sistema logístico reacciona (es sensible) ante las necesidades de las fuerzas (combatientes) para aprovisionar o apoyar adecuadamente al esfuerzo operativo.

Principio de Simplicidad. Se considera un atributo genérico en toda acción logística, trata de evitar lo complejo, contribuye a minimizar la confusión, fomentando la eficiencia tanto en la planificación como en la ejecución en el teatro de operaciones.

Principio de Sinergia. Es el resultado de la aplicación de uno o varios principios logísticos y cuya evaluación se refleja en el éxito operacional.

Principio de Sostenibilidad. Es la medida de habilidad para mantener un flujo adecuado de aprovisionamientos para todas las Unidades Operativas, en todo el teatro de operaciones y durante todo el tiempo previsto e imprevisto. Es dar libertad de acción al comandante para apoyar a los objetivos de corto y largo alcance; tiene una estrecha relación con los principios de accesibilidad y previsión.

Principio de la Subordinación o del apoyo. En tiempos de paz la actividad primaria de la fuerza es la preparación para la Guerra y las necesidades logísticas son exigencias para la guerra; estas se producen tanto en tiempos de paz (exigencias de preparación) como en tiempos de guerra (exigencias de acción) y en ambos casos se deben atender adecuadamente, por lo tanto, “la logística no es una ciencia en sí misma, sino que es una ciencia subordinada a la táctica y a la estrategia a cuya acciones sirve de apoyo”.

Principio de Supervivencia. Es la capacidad y habilidad para prevalecer y superar la fase potencial de destrucción, esto significa planes de defensa a las instalaciones logísticas, bases de sostenimiento y protección a las líneas de comunicación y aprovisionamientos. Las medidas activas se orientan a la activación del plan de defensa, refuerzos, y apoyos de fuego y las medidas pasivas, acciones de dispersión, protección de personal, equipo e instalaciones, engaños, limitación de los tamaños de instalaciones de acuerdo al mínimo esencial. Téngase presente que la supervivencia de la logística es la vida de las operaciones y de ello depende el éxito.

Principio de Transparencia y Visibilidad. El intercambio de la información logística y de las capacidades respecto a los elementos de la logística es esencial para la gestión de apoyo y planeamiento operacional. A nivel de Fuerzas, Unidades Conjuntas, combinadas y multinacionales es exigente por la disponibilidad de variables en personal, material y complejidad tecnológica.

Principio de Uso de medios científicos y tecnológicos. Representa la adecuación de los sistemas logísticos hacia la productividad, mediante el uso de nuevas tecnologías y mejoramiento de recursos, aumentando la eficiencia en la respuesta y suministro de recursos.

Existen otros principios particulares de fuerzas, países u organizaciones (OTAN) que los acogen, siendo complementarios o específicos según la acción logística que desarrollan, ejemplo de ello son algunos principios adicionales (2008) adoptados en la

doctrina logística de la Armada de Chile (p. 19), los ya descritos, economía de fuerzas, cooperación, previsión y mando, y a su vez contempla otros como el Mantenimiento del Objetivo (elección del objeto principal y mantenerlo) y el principio de la movilidad (traslado de fuerzas y alcance operacional), que a pesar de ser una acción del elemento funcional para las marinas el buque, el transporte y la movilidad son la razón de existir (Salgado, 1973: 73).

8.3.1.2. Ciencias y disciplinas de soporte para la Logística

La ciencia busca un conocimiento inequívoco que se basa en principios fundamentales o racionales que se pueden demostrar evitando por supuesto la subjetividad. Algunos consideran que incluir elementos de otras ciencias son las que dan justificación científica a la Logística, situación que no es totalmente cierta ya que por sí misma ella se argumenta; sin embargo, el concurso de otras disciplinas científicas si amplían el panorama en la orientación teórica y especialmente en su aplicación, soportando la teoría y la Logística Pura. Salgado Alba, hace referencia al concurso científico que aporta la Organización, la Administración y la Economía a la Logística; bien señala, que la respuesta a la complejidad de toda actividad está directamente relacionada con su adecuada organización y siendo el esfuerzo logístico un evento de gran complejidad entonces requiere de una adecuada estructura y organización según la situación planteada para obtener un positivo resultado.

Con relación a la Administración según Taylor (1911), el fin último es alcanzar la productividad mediante la eficiencia del hombre, basando su teoría en los principios de planeación, preparación, ejecución y control, que son muy cercanos a lo actuado en materia de la logística militar y a las funciones de dirección logística (técnica logística) de acuerdo con el concepto de Salgado (1973), además hace énfasis a los procesos de trabajo observados y que terminan generando una analogía con los sistemas logísticos, finalmente la administración y organización como ciencias no experimentales o no empíricas (la improvisación cede paso a la planeación y el empirismo a la ciencia), son las que dan el carácter de ciencia auxiliar a la logística. La Economía como ciencia auxiliar de la Logística adquiere un carácter más estrecho, debido a que el objeto central es la escases de recursos frente a las necesidades (al igual que la logística), las diferentes herramientas contenidas en las ciencias económicas como la oferta y demanda, elasticidades, los costos o los instrumentos fiscales, monetarios, etc., son concluyentes en la toma de decisiones con relación a precios, cantidades de bienes, servicios y presupuestos, para el desarrollo de los cálculos y determinación de necesidades, así como la obtención de medios y distribución de los mismos, no en vano el Almirante Eccles manifestaba que la logística es el puente entre la economía nacional y la guerra; la logística estratégica o de alto nivel, aplicada en el caso de una movilización nacional o movilización económica, afecta los diferentes sectores de la economía nacional (industrial, humana y financiera) (p. 71). Duncan Balantine se refirió a la logística como el *elemento económico* del sistema militar a nivel global o nacional, en donde se evidencia elementos específicos de la economía como los costos y las finanzas en la Seguridad y Defensa y obviamente en su relación con el ciclo logístico para apoyar los instrumentos de la guerra (1973: 18). Entre otras disciplinas

académicas que también auxilian a la logística está, la sociología como ciencia encargada de los fenómenos colectivos fruto de la actividad del hombre frente a sus necesidades y demandas; la sicología encargada de analizar la conducta y comportamiento humano, de la mano de obra, del soldado, del marino, piloto o policía soportes de la logística al esfuerzo operacional; adicionalmente está la pedagogía como elemento orientador a la capacitación, entrenamiento y profesionalización del talento humano.

Hay otras ciencias y disciplinas según FF.MM. de Colombia (2012) conceptúan, como la Ingeniería, la Informática y Cibernética que mediante su aporte tecnológico y de programación de *software* contribuye de manera importante al sistema logístico como herramienta para la toma de decisiones en la asignación de recursos necesarios y gestión del ciclo logístico (p. 15) o el uso de elementos para el control y centralización de la información y procesos, materializado en arquitecturas informáticas que automatizan los procesos logísticos (pp. 107-108) (financieros, comerciales, de producción y *stocks*, entre muchos), ejemplos como el ERP -Enterprise Resource Planning- o Sistema de Información Logístico integradores de datos y procesos para optimizar el apoyo logístico operacional. No es ajeno a las necesidades funcionales de la logística el soporte suministrado por las ciencias de la salud, la medicina, actividades paramédicas y la enfermería, así como aspectos para prevención y diagnóstico como la biología y bacteriología. El control e inspección de los recursos o medios logísticos se soporta en disciplinas como la estadística, las finanzas y la actividad contable, con el concurso de las matemáticas inherente a la mayoría de tareas como el cálculo de necesidades; además en otros aspectos asociados con el apoyo y la asesoría que brinda las ciencias jurídicas para soportar actividades contractuales o procedimentales en los procesos logísticos y finalmente se menciona al mercadeo y las técnicas de distribución de medios.

8.3.2. Logística Aplicada

La Logística Aplicada procede en su acción de la Logística Pura evidenciada en la materialización de los principios generales o desde otra óptica con la forma detallada de la división del trabajo en el campo logístico, en la preparación para la guerra, en el mantenimiento y la duración de la misma, la Logística no solo se describe como una ciencia sino como un arte, se ocupa de la planificación y de llevar a cabo el movimiento y el sostenimiento de las fuerzas militares, abarcando aspectos de las operaciones militares que tienen que ver con el diseño, desarrollo, adquisición, almacenamiento, movimiento, distribución, mantenimiento, evacuación y disposición de material, evacuación y hospitalización del personal; adquisición o construcción, mantenimiento, operación y la disposición de las instalaciones; y la adquisición o prestación de servicios.

La logística aplicada presenta una clasificación adecuada a la naturaleza y nivel donde se originan los problemas logísticos: Logística de Alto Nivel y Logística Operativa.

8.3.3. Logística de Alto Nivel

Orientada a resolver los problemas logísticos que se plantean al más alto nivel nacional, gobierno o ministerios. La logística y movilización nacional acoge tres aspectos; los

elementos de previsión representados en la preparación para una guerra y se planea en tiempo de paz, el apoyo logístico que se proporciona durante conducción de la guerra o colapso y, la creación de las Fuerzas Armadas y sus estructuras en pro de la defensa y seguridad nacional, cuando el gobierno (poder político) considere necesario optar por el enfrentamiento para proteger los intereses nacionales. Estas situaciones generan problemas en la producción a nivel nacional y compromete a la economía de país, además que vincula a la defensa nacional, la política y la estrategia, de ahí que la logística de alto nivel y movilización nacional tengan una relación directa que podríamos considerar como una “movilización económica”; sin embargo, es preciso aclarar de manera anticipada que la consideración para movilizar la nación no es imperativa de la guerra, existen otras causas como los desastres naturales, las catástrofes u otros estados de riesgo y de excepción determinantes en el planeamiento y ejecución de una movilización que son los dinamizadores del sistema logístico, presupuestal, estructural e integral de la nación.

La preparación para la guerra es quizá el problema medular de la política de seguridad y defensa de un país con un gobierno interesado en posicionar a la nación en el concierto global, competitivo y serio, y a su población en un nivel de estabilidad, desarrollo y bienestar; por lo tanto, debe ser analizado, estudiado, planeado y conducido en un escenario estratégico y su ejecución en el escenario operacional y táctico (FF.MM., 1999: 48). El análisis conlleva a la formulación de estrategias dependiendo de la naturaleza del conflicto y a la evaluación de seguridad interna y/o externa, según lo estipula la Constitución Política de Colombia de 1991 en su *Artículo 2*, respecto a sus factores político, económico, sicosocial y geopolítico, bajo la óptica de los intereses y objetivos nacionales como: la soberanía, independencia nacional, integridad territorial, seguridad en la libertad y convivencia pacífica, vigilancia del orden justo, democrático y libre; el producto final es un plan de guerra estratégico con suficiente flexibilidad que permita abarcar varias aristas del conflicto; estos planes estratégicos deben estar respaldados por planes logísticos cuyo proceder sea proporcionar a la Fuerza Pública y a los organismos de seguridad los medios y recursos para la ejecución estratégica y operativa; el esfuerzo logístico previsto para un caso de guerra (asimétricas a transnacionales) está en la movilización nacional, total o parcial donde se comprometa la totalidad de los poderes del Estado o alguno(s) de ellos (Munkler, disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tedfy.htm>).

Define Fontena (2008) que “La Movilización es el proceso de pasar desde una situación de paz a una de guerra” (p. 69), significando que la Fuerza Pública se prepare para la guerra, (lo pertinente para otro tipo de desastre o emergencias), siendo necesario organizar y armar las Unidades Militares, hacer el llamamiento a las reservas activas, reglamentar el estado de excepción constitucional según sea la situación, movilizar la base industrial, comercial y económica nacional, con el propósito fundamental de proporcionar los medios efectivos para el alistamiento de las fuerzas.

Salgado (1973) sostiene que el fenómeno logístico para la preparación de la guerra es llamado movilización económica (p. 34), orientado a transformar la economía nacional de paz a una economía para la guerra, esto es que la situación inicial típica de una economía

de mercado con un libre juego de factores de la economía se vuelve una economía de intervención estatal; la economía nacional deberá atender obligaciones orientadas al interés común entre ellas la defensa nacional. En tiempo de paz es preciso mantener los ejércitos permanentes con su soporte logístico que deberán ser financiados por los organismos estatales de la hacienda pública, de generación de proyectos de infraestructura y del presupuesto nacional; esto es, que parte del esfuerzo económico en tiempo de paz se aplica a las obligaciones de la guerra, exigiendo ejecutar la movilización. Para un adecuado funcionamiento (según la situación) el proceso de movilización económica contempla unas fases sucesivas: Planeamiento (planes y preparación en tiempo de paz), Alistamiento (periodo de tensión cuando se concretan los planes), Ejecución (inicia al presentarse el colapso o conflagración y dura hasta el fin de las hostilidades o normalidad), Reforzamiento (protección de la estructura de guerra) y Desmovilización (proceso de restablecimiento a la paz) (p. 38).

En los planes logísticos que involucra la movilización económica es determinante la financiación por la vía de la asignación de presupuestos de la nación y es la parte esencial que tiene la nación para decidir sobre su potencial nacional o de guerra. El potencial de guerra de una nación mide la capacidad de movilizar y emplear los recursos económicos e industriales para tal fin, la movilización industrial debe obedecer a un proceso masivo. Al finalizar la mitad del siglo pasado el Almirante Henry E. Eccles escribió al respecto:

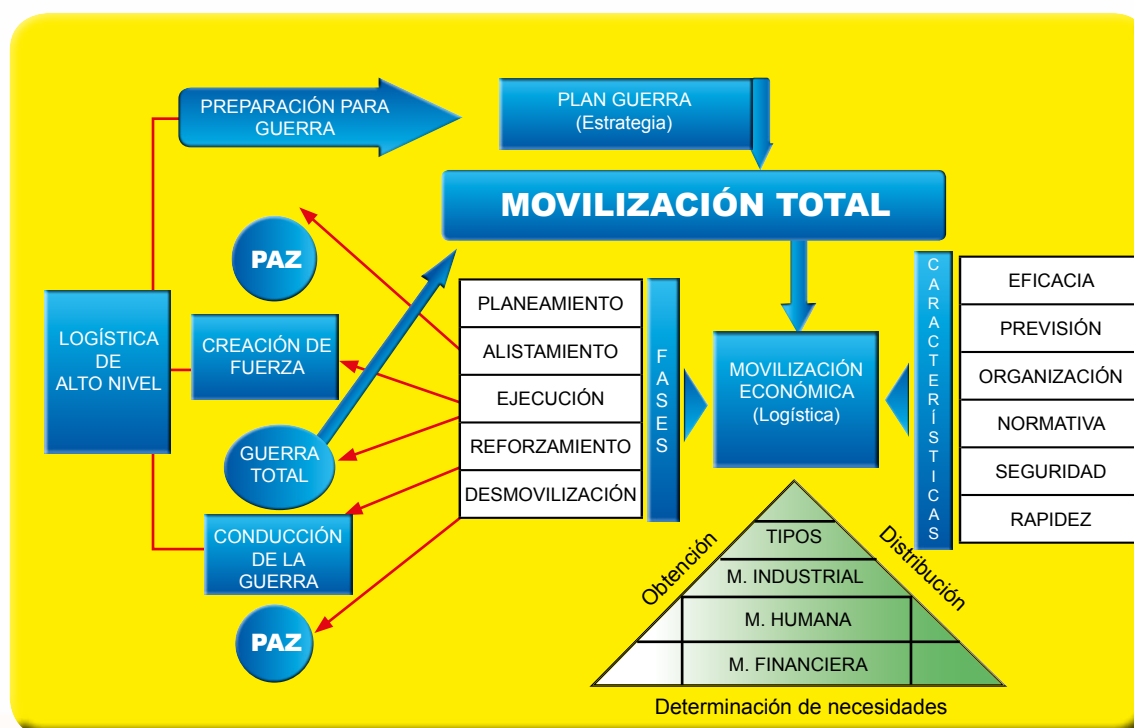
La logística civil es la movilización de los sectores industriales de la economía para apoyar a las fuerzas armadas y la logística militar, es el suministro de hombres y materiales, y la prestación de servicios, a los militares que operan en las fuerzas; sin embargo, los recursos industriales económicos no son la única medida de guerra potencial existente, hay otros muchos aspectos intangibles tales como el liderazgo, la fortaleza, la perspicacia política, la habilidad administrativa, la visión estratégica y habilidad táctica. Todos estos son también elementos vitales del potencial de guerra de una nación. Mediante la colocación de éstos factores en su perspectiva correcta y desde el punto de vista de un comando, se puede ver el puente de los temas de movilización económica e industrial en la creación y apoyo de fuerzas de combate. Además, es evidente que en el pleno desarrollo de la guerra potencial que tienen otra instancia de la superposición de factores políticos, económicos y militares y otro entretejido de factores estratégicos, logísticos y tácticos (Eccles, 1959: 50).

La movilización en el ámbito nacional se inicia en tiempo de normalidad y se mantiene durante y después del conflicto, realizándose conforme a la regulación constitucional y la participación integral de los diferentes campos del poder nacional. Cada Nación tiene previsto en su legislación el llamamiento a la movilización total o parcial, económica (industrial, financiera, comercial, agropecuaria, laboral, servicios y transportes), militar, política y sicosocial, pero es común en las Fuerzas Militares desarrollar su actividad funcional para mantener la seguridad nacional del Estado mediante actividades permanentes de preparación y entrenamiento, en operaciones de fuerza, conjuntas, coordinadas, combinadas, y multinacionales; donde los ejercicios y simulaciones de crisis y guerra requieran una movilización, despliegue, sostenimiento, repliegue y desmovilización de las Unidades participantes, pero es pertinente que el proceso de planificación deliberado sea una base para una respuesta real a una potencial crisis, especialmente en el tema de

la logística de alto nivel y la participación real de los sistemas logísticos; el proceso de planeamiento a nivel estratégico (Plan de Guerra), según las circunstancias contempla la movilización económica caracterizada por estructuras eficaces, seguras y cuyas decisiones se materialicen con rapidez, dinamizados en un proceso logístico (ciclo) donde confluye la responsabilidad de sectores como el industrial y financiero (Comando General de las Fuerzas Militares, 1999: 17).

El tema de la movilización cobra importancia en la medida que aumenta la actividad operativa acompañada de una movilización simultánea de recursos para un acelerado y planeado apoyo logístico, la movilización implica aumento del tamaño y estructuras de la fuerza según la categorización del estado excepción o emergencia: la llamada *selectiva* es cuando se debe responder a emergencias nacionales y otras similares (Department of the Navy, 1995: 52); la *expansión parcial* de las Fuerzas Armadas cuando haya que satisfacer las necesidades de la guerra o de emergencia nacional desde una amenaza externa a la seguridad nacional; *completa* es el llamamiento a filas de todos los componentes de la reserva existente en las estructuras de las Fuerzas y es *total* cuando la organización y generación de Unidades adicionales requiera personal más allá del existente en la estructura de la fuerza. Las autoridades generadoras de tal declaración provienen del ejecutivo y legislativo, quienes además promueven y disponen de herramientas legales para la movilización de la base industrial nacional.

Figura 14. Esquema General de la Movilización Económica

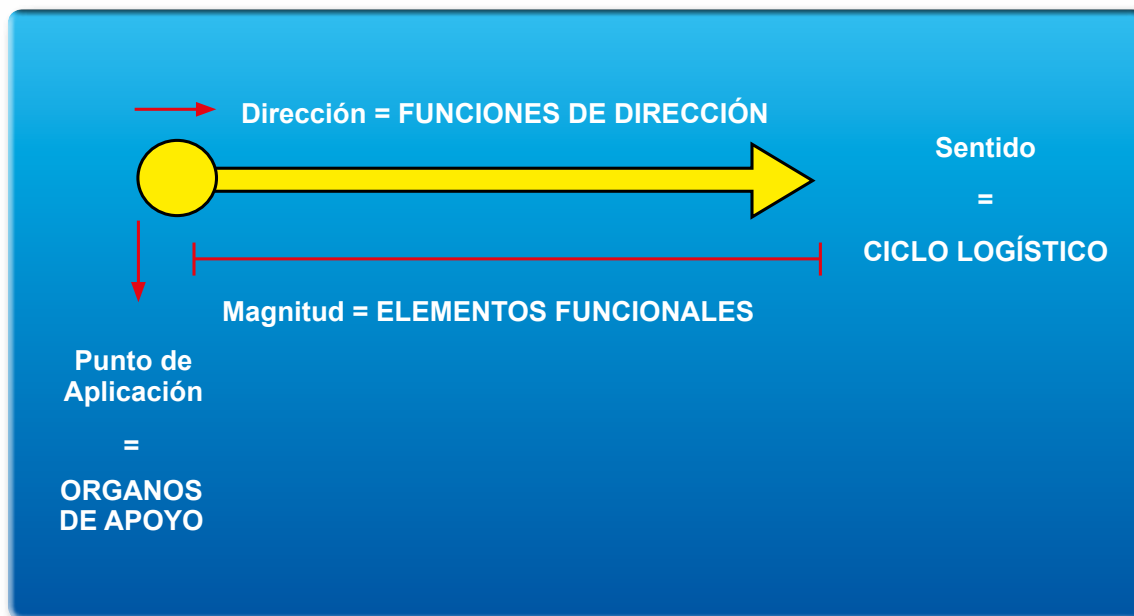


Fuente: Jesús Salgado Alba (1973: 41)

8.4. LOGÍSTICA OPERACIONAL

La logística operativa busca la solución de problemas logísticos a nivel operativo y se plantea en los términos del suministro de medios (personal, material y servicios) a las Unidades de la Fuerza (Naval) en cantidad, calidad, oportunidad y lugar adecuados, para satisfacer las exigencias que la gestión estratégica, operativa o táctica exige en el teatro de operaciones TO y así cumplir con el plan de campaña previsto. Para resolver el problema se determina una solución teórica (Técnica logística) (Salgado, 1973: 70) y después se ejecuta dicha solución (Apoyo Logístico), que obedece previamente a la formulación del plan logístico. La conjunción de la técnica logística y el apoyo logístico es llamado Esfuerzo Logístico Operativo y lo esquematiza Salgado Alba (p. 72) con los componentes de dirección, magnitud, sentido y punto de aplicación, siendo la *dirección* un sistema racional para dar solución al problema (Funciones de Dirección), la *magnitud* son unos elementos sobre los que es necesario actuar para dar la solución (Elementos Funcionales de la Logística), *el sentido* representa el proceso de resolución (Ciclo Logístico) y el *punto de aplicación* son los órganos de ejecución de la solución (Órganos de Apoyo Logístico). Lo resume Salgado Alba de la siguiente manera: “Todo esfuerzo para resolver un problema de logística operativa ha de consistir en aplicar las funciones de dirección a los elementos funcionales logísticos, siguiendo el proceso del ciclo logístico y ejecutando las soluciones mediante los órganos de apoyo logístico” (p. 71).

Figura 15. Esfuerzo Logístico Operativo



Fuente: Jesús Salgado Alba (1973: 73)

Cuadro 3. Análisis de Componentes del Esfuerzo Logístico Operativo

ESQUEMA DEL ESFUERZO LOGÍSTICO OPERATIVO			
TÉCNICA LOGÍSTICA *		APOYO LOGÍSTICO	
FUNCIONES DE DIRECCIÓN	ELEMENTOS FUNCIONALES DE LA LOGÍSTICA	CICLO LOGÍSTICO	ÓRGANOS DE APOYO LOGÍSTICO
Información Logística	Personal	Determinación de Necesidades*	Establecimientos Logísticos Interiores (Estáticos)
Planeamiento Logístico	Mantenimiento	Obtención*	Bases Navales Permanentes (Estáticos)
Documentación Logística	Abastecimientos	Distribución	Bases Navales Avanzadas (Dinámicos)
Coordinación Logística	Transportes		Grupo de aprovisionamiento en el mar (Dinámicos)
Organización Logística	Instalaciones		
	Sanidad		

Fuente: Jesús Salgado Alba (1973: 73)

La historia ha dejado un legado de enseñanzas relacionadas con la logística operativa donde ha jugado un papel crucial en el éxito o fracaso de enfrentamientos y guerras, evidenciado en el correcto planeamiento, en la oportunidad del suministro o en el adecuado abastecimiento y control de las líneas de comunicaciones de los ejércitos de tierra, mar y aire en combate.

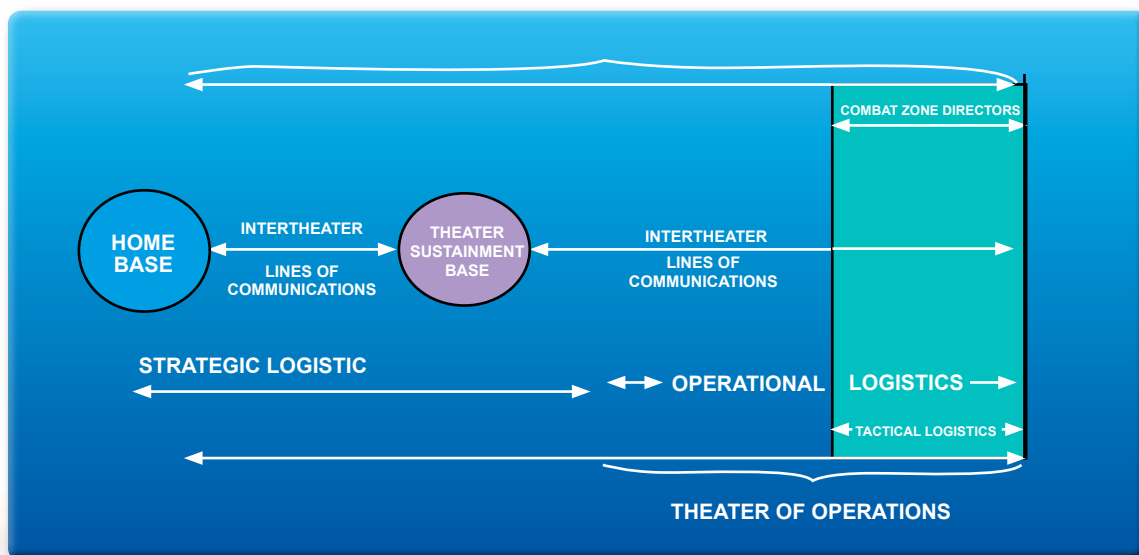
La evolución de los conflictos ha orientado diversas formas de apoyo, en épocas antiguas la usanza de enfrentamientos entre los sitiados y sitiadores donde el rol del aprovisionamiento de cada uno de los ejércitos era opuesto y definitivo en el resultado de la batalla, posteriormente el crecimiento del tamaño de los ejércitos enfrentados obligó a desarrollar acciones logísticas más complejas para los suministros y después canalizadas en el *Mariscal des logis* (hoy intendentes, logistas o logísticos) para regular el transporte y los suministros, Fink (2012) agrega, guerras con estrategias como la de “tierra quemada” o “guerra depredadora” (Campaña de Napoleón en Rusia en 1812); al término de la Segunda Guerra Mundial la estrategia dependió de la Logística en la operación *Overlord* y cabe mencionar la estrategia quirúrgica de las Guerras del Golfo que obligó a fundar su resultado en la logística de “precisión” y logística adaptativa (*ALM - Adaptive*

Logistics Management) en un ambiente cambiante de circunstancias, donde la prioridad es el stock donde se requiera (Pensamiento Sistémico, disponible en <http://jmonzo.blogspot.com/2007/11/logística-adaptativa.html>), cuando se necesite y en la cantidad requerida para satisfacer la demanda en tiempo real. Hoy el tamaño de los ejércitos, el nivel y naturaleza de los conflictos son determinantes en las decisiones de planeamiento y dirección logística de los comandantes en el teatro de operaciones (TO).

Las escalas de la logística operacional están determinadas por la magnitud de la actividad militar o naval y su diferencia se basa en el nivel de apoyo; táctico, estratégico u operativo y su disposición en el teatro de operaciones (TO). La logística táctica se refiere a la planificación y prestación del apoyo y sostenimiento a las tropas en los combates, enfrentamientos, conflictos, calamidades, huelgas, etc.

La logística estratégica determinada por la planificación, preparación y suministro de medios en apoyo a las Fuerzas Armadas del país en su conjunto, apoyo a la movilización industrial de base, logística de consumo, grandes adquisiciones de estructuras de fuerza e infraestructura y concentración; la capacidad nacional para suministrar un apoyo adecuado a las Fuerzas Armadas representa uno de los elementos más críticos en la generación y mantenimiento del potencial de combate para enfrentar una guerra (o catástrofe según sea el caso). La logística operativa abarca la organización logística en un teatro de operaciones (TO) formalmente declarado o no declarado, vincula la logística estratégica a la logística táctica, su objetivo principal es asegurar la continuidad de las acciones operacionales en todas las fases de una campaña. Por lo tanto, la logística operacional eficaz debe equilibrar el consumo actual con la necesidad de construir la logística de apoyo para las operaciones subsiguientes, previendo no sólo la prolongación de las líneas de comunicaciones sino la logística puesta en escena de apoyo avanzado y manteniendo el ritmo operativo deseado.

Figura 16. Escala de aprovisionamiento logístico en el Teatro de Guerra



Fuente: Vego Milan, (2009: VIII-77) Joint Operation Warfare

La adecuación de la logística operativa se mide en términos de su capacidad para cumplir con su función, distribuyendo los suministros inherentes a dichas funciones; sostenimiento a través de la dotación del armamento y munición, alimentación, abastecimiento, transporte y sostenibilidad y protección, capacidad de mantener el apoyo logístico para todos los usuarios de todo el teatro y tiempo que duren las operaciones, por lo tanto, el apoyo a largo plazo es grande y requiere de un amplio frente; sobre el sostenimiento operativo los logistas admiten la importancia que tiene cada una de las fuerzas de combate a lo largo de la campaña u operación. Dependiendo de la ubicación del TO, se puede requerir el empleo simultáneo de fuerzas de tierra, aire y las líneas de comunicación marítimas de manera continua por lo cual el factor primordial que limita la libertad del comandante operativo de la acción es la disponibilidad de los activos de transporte y su capacidad para proteger las líneas de suministros propios de la acción enemiga.

El apoyo logístico y el mantenimiento son los dos factores críticos a tener presente en el desarrollo de una campaña, para ello se requiere de una organización que le permita apoyar con todo tipo de suministros y proporcionarlos oportunamente, sin obviar la protección de sus líneas de comunicación. La logística debe estar integrada al plan de campaña manteniendo un equilibrio entre los requisitos de un apoyo logístico adecuado y los puramente operacionales so pena de detener las operaciones antes de tiempo o fracasar en ella; se menciona el caso de la operación Neptuno (*Overlord* o día D) en el desembarco de Normandía en 1945, en donde la logística condicionó la determinación de los objetivos (lugares de desembarco, tamaño de fuerzas, capacidad de movilización, construcciones iniciales y proyección operativa), otro caso de ejemplo de logística esencial fue en el conflicto de las Islas Malvinas en 1982, por la distancia que enfrentó la flota inglesa a las Islas donde se carecía de medios logísticos, siendo necesario lograr una cooperación fluida, coordinación y movilización entre los servicios y la industria así como la selección de una buena zona de concentración (Isla Ascensión); sin el apoyo logístico adecuado y el mantenimiento correspondiente el resultado en las Malvinas hubiese sido un imposible. Hay casos inadecuados en la logística operativa, por ejemplo cuando hay necesidad de dispersar una flota naval del teatro de operaciones en razón a los bajos niveles de combustible, como el caso de la flota japonesa en el TO del Pacífico en 1942.

Pero más allá de la distancia, el alcance operacional según Navajas (2005)⁴⁰, se ve afectado por el alcance efectivo y la resistencia de las propias fuerzas en combate, el grado de protección de las líneas de suministros, el medio ambiente en el entorno; son situaciones que se apalancan con el establecimiento de nuevas bases de apoyo, permitiendo proyectar el despliegue hacia adelante aumentando el alcance efectivo de los sistemas de armas y por ende extendiendo el radio de acción del apoyo al combate, la eficacia en la movilidad y las líneas de comunicación y suministros, pero la Logística Operacional también tiene límites, incluyendo el tamaño de las Unidades de combate, la profundidad de ataque y

40 El Alcance operacional es la distancia sobre la cual la potencia militar puede ser concentrada y empleada decisivamente. El alcance puede verse influido por la geografía que rodea y separa a los oponentes. Puede extenderse al colocar las Fuerzas, las reservas, las bases y la logística en forma adelantada al aumentar el alcance de los sistemas de armas: al realizar reabastecimiento de combustible en el aire, al maximizar el uso del apoyo de otras naciones y de terceros y al mejorar la disponibilidad de transporte y las líneas de comunicaciones. La aproximación operacional puede ser definida como las líneas de operaciones.

la velocidad del avance. El común denominador está en la capacidad de movilidad y el transporte y es preciso decir que la razón de ser de una Armada son sus buques como elementos de movilidad y combate. En el contexto de la cadena de abastecimiento civil (SC) y comercial el 90% de la carga mundial se lleva a cabo vía marítima.

Con relación al Mando y Control es pertinente mencionar la importancia funcional de la logística para un comando (D4 del Estado Mayor), pero también cada nivel del mando debe tener su propio sistema de apoyo logístico. La logística operativa actual es un multiservicio y se puede extender hasta un esfuerzo multinacional; los comandantes operacionales tienen la total responsabilidad del apoyo logístico y mantenimiento en el teatro (no el oficial logístico); en el teatro de operaciones (TO) los comandantes están a cargo del nivel estratégico y operacional de la logística y los componentes de servicios controlan el nivel táctico, pero todos deben actuar de manera interrelacionada a efecto de no afectar ningún nivel, la Unidad de Mando es esencial para este propósito, permitiendo al comandante operativo sincronizar los elementos logísticos en el teatro, teniendo la logística establecida antes del inicio del día “D” o la hora “H”.

La logística tiene responsabilidades muy definidas, con una estructura sencilla dentro del TO, centrada en la eficacia y la flexibilidad, la centralización garantiza proporcionar las prioridades y la movilidad (red de transportes), sin embargo el exceso de centralización generaría rigidez y podría no responder a las fuerzas de combate, un comando con varias organizaciones logísticas está en contravía a la unidad de esfuerzos y un ejemplo de ello fueron las múltiples y separadas organizaciones diseñadas en la Guerra del Golfo de 1991 (superposición y uso ineficiente de recursos), la US Air Force utilizó 69.000 toneladas de municiones de las 350.000 realmente transportadas (Schrady, disponible en <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/14831/NPS-IJWA-98-003.pdf?sequence=1>). Otra responsabilidad obedece a la determinación de una buena relación de los transportes con una larga línea de comunicaciones (red de suministros); una pobre red de transporte más condiciones de terreno o rutas adversas son factores críticos que se deben solventar mediante la planificación de líneas de suministro alternas o la acumulación antes de iniciar la campaña, pero esto podría también significar un factor contrario a la sorpresa; es menester del comandante operativo la determinación de las bases de apoyo cuando las líneas de suministro sean muy extendidas ya que la variación de las líneas de comunicación en medio del combate podría afectar la continuidad y adecuado suministro. El despliegue de fuerzas debe hacerse a un ritmo equilibrado, y su eficacia en el combate se optimiza cuando hay una relación adecuada de las fuerzas de combate y su apoyo logístico y servicios para el combate.

Como trascendió anteriormente sobre los principios logísticos y aunque no son normativos para cada caso particular, el éxito del apoyo logístico depende de su inclusión por el comandante operativo y los planificadores (Estado Mayor) y conforme a la experiencia estratégica y operacional; pero, no pueden faltar aquellos fundamentos básicos referidos al grado de adecuación, flexibilidad, capacidad de respuesta, continuidad, anticipación, simplicidad, integración, protección y lógicamente la sincronización de los

comandos logístico y operativo. La organización logística debe proporcionar lo mínimo esencial y servicios necesarios antes del combate; por ello experiencias logísticas recientes presentadas en la guerra de las Malvinas en 1982, la guerra del Golfo en 1991 y la operación Libertad Irak en 2003 son determinantes contemporáneos de la Logística operativa, las Malvinas enseñaron la dificultad de la extensión en la línea de suministros, la requisición y fletamento de 57 buques mercantes (700.000 toneladas promedio) antes de entrar en acción y posterior a la guerra el esfuerzo logístico para desarrollar un puente aéreo con las dificultades meteorológicas en la zona Atlántica sur que representaron un esfuerzo adicional (Vego, 2009: 86).

La aplicación de principios definidos, casuística utilizada por los ejércitos de la coalición en 1991 en el Golfo Pérsico que a pesar de disponer hasta seis meses de acumulación disponible más una excelente infraestructura logística en Arabia Saudita donde se movieron 9,3 millones de toneladas de suministros (p. 87), se dio mayor prioridad a la lucha contra las fuerzas que a la del movimiento de la tropa logística al TO quedando en entredicho quien soportaría el suministro y un alto costo de oportunidad no solo en los enfrentamientos sino en el bienestar de los combatientes, la “Operación Libertad 2003” definió una fuente de suministros de combate con cinco a siete días de acumulación disponibles, además se usaron los nuevos avances tecnológicos para el suministro de apoyo logístico y mantenimiento, tales como la información logística satelital y dispositivos de identificación por radiofrecuencia cuyo objeto era mejorar la visibilidad en tránsito (ITV) (Caterinicchia, Versión electrónica), donde los comandantes hacían seguimiento de sus suministros para la próxima misión en tiempo real sabían dónde estaban sus requerimientos, vehículos, convoyes y material; pese a lo anterior hubo excesos de confianza en la tecnología informática y al presentarse prioridades en ciertos reabastecimientos “básicos” como agua, munición y alimentos, así mismo el mantenimiento se deterioraba en las piezas de recambio cuando se amplió la frecuencia del suministro (hasta 38 días) (Vego, 2009: 87), la pérdida de seguimiento al material en el TO generó incapacidad logística en la distribución de forma precisa y oportuna. Se pueden presentar cambios inesperados en la política y planificación (ajenos a las decisiones militares del TO) donde se asumen altos riesgos, pero los riesgos deben ser prudentes, pues la ejecución si es operativa y logística es militar.

Siempre sobrevendrán errores de cálculo y déficits en el suministro pero en este caso es mejor tener más de lo necesario que causar un fracaso en la operación o campaña. La logística es sensible y capaz en la medida que afronte una crisis u oportunidad inesperada para satisfacer las necesidades en el momento y lugar determinado, cuando el sistema logístico es lento la capacidad de respuesta a las operaciones es lenta, y no se puede adaptar a los imprevistos siendo necesario tener una agilidad mental y alternativas previas en la fase de planeamiento, ya que la logística debe ser capaz de satisfacer los requerimientos inesperados con imaginación y tenacidad. La logística debe anticiparse a las necesidades de las fuerzas de combate en el momento y lugar decisivo, aunque la experiencia ha llevado a concluir que la exactitud en el justo a tiempo no funciona durante la operación y el combate. En el principio de economía de esfuerzo, es indudable que el apoyo logístico se debe hacer al menor costo posible, centrándose en la prestación del apoyo para el principal sector de esfuerzo.

La flexibilidad de adaptación a estructuras y procedimientos (operaciones de Fuerza, conjuntas, combinadas, coordinadas o multinacionales) a situaciones cambiantes de la misión y al concepto operacional, debe contemplar el uso alterno de líneas de suministros lo cual se facilita con una buena red y opciones de transportes. La logística debe tener la capacidad de proporcionar la oferta y servicios continuamente para apoyar a las fuerzas y optimizar el poder de combate. La estructura logística simple radica en un concepto estándar de mejora en los procedimientos y un entendimiento común de los claros propósitos para la siguiente operación menor, siendo innecesario cambios a los sistemas logísticos eficientes y sensibles.

Dada la vulnerabilidad de la logística en el TO, es imperiosa su protección mediante la sincronización operativa y logística, con acciones activas y pasivas para mejorar la capacidad de supervivencia, actividades tales como la limitación y priorización de los activos logísticos en el área adelantada, la ubicación de organizaciones logísticas dispersas y la extensión de las líneas de comunicaciones, mitigan el riesgo existente, teniendo siempre presente que a mayor profundidad de las líneas de comunicaciones, mayor extensión de las líneas de suministros, lo cual requiere mayor protección, un factor importante de protección radica en la cobertura y superioridad aérea propias en mar y tierra. La sincronización entre los componentes operativos y logísticos requieren de un acceso adecuado a la información, una cooperación con base en comunicaciones fluidas, comprensión y respeto así como la estandarización de métodos y materiales, sin una adecuada sincronización el aprovisionamiento que se programa, organiza, transporta y distribuye carece de fluidez y disponibilidad en la proximidad al combate, en el lugar y momento decisivo cuando las demandas logísticas son máximas; la falta de sincronización podría llevar a las Fuerzas de combate a su punto culminante⁴¹ antes de entrar en escena el sistema logístico. El objetivo final es extender el alcance operacional o evitar que el enemigo extienda el alcance operacional de sus propias Fuerzas de combate (Fontena, 2006: 37).

Los elementos esenciales de la Logística: representados básicamente en el TO por las bases de operaciones, las redes de transportes y las líneas de comunicación. Con relación a las bases de operaciones son de la mayor importancia por el factor crítico que representan para el potencial de combate y su ubicación es responsabilidad del comandante operativo, ya que de estas depende la frecuencia y tasa del reabastecimiento e influye directamente en el resultado y capacidad de las acciones ofensivas o defensivas; la base principal de operaciones abarca puertos, aeropuertos, depósitos de abastecimientos, hangares, diques o astilleros de reparación, hospitales, es el punto de entrada y salida de personal y material al área de combate.

41 Punto culminante, es un punto (en términos de tiempo y espacio) que se alcanza en una operación o acción en el cual la Fuerza no puede continuar con sus operaciones en forma exitosa para alcanzar sus objetivos. Es alcanzado cuando el poder relativo de combate de una Fuerza empieza a degradarse debido a factores tácticos, operativos o estratégicos. Normalmente se alcanza ante un débil apoyo y sostenimiento logístico, extensas líneas de comunicación, clima, fatiga, pérdida de poder de combate e iniciativa: Cuando el apoyo logístico no es capaz de permitir y asegurar el ritmo, extensión y duración de las operaciones.

El TO debe ser autosuficiente logísticamente con la(s) base(s) contemplada(s) y es responsabilidad del comandante operativo su sostenimiento, expansión y protección, así como del flujo de necesidades logísticas; la ubicación de la base logística del teatro está entre la base principal y el área logística de combate, apartada del alcance artillería enemigo, la base intermedia de operaciones debe facilitar embarque y desembarque de tropas y suministros, es el punto de distribución y reabastecimiento a las Fuerzas en la zona de combate; las condiciones geográficas pueden obligar a la instalación de la base del teatro en zonas externas generando restricción al comando operativo.

La red de transporte es un elemento crítico y fundamental de la infraestructura, es el generador de la movilidad logística, factores determinantes de su efectividad son el tamaño, la calidad de los medios, número de Unidades y su eficacia, la seguridad de rutas de cobertura, así como la calidad del servicio y la capacidad de organización. Un TO bien desarrollado generalmente está provisto de sistemas grandes, eficientes y diversos, de medios de ferrocarriles, comunicaciones por carretera, vías fluviales y marítimas, Unidades Fluviales y el transporte aéreo así como de sus elementos complementarios.

Las carreteras, los canales, las líneas de ferrocarril, los puentes, las rutas aéreas, etc., deben permanecer abiertos y seguros para permitir la movilidad, al no poder mantener rutas abiertas se reduce el sostenimiento a las Fuerzas; cada elemento de la infraestructura demanda del análisis sobre la capacidad de acumulación, la distribución logística y la vigilancia a los aspectos climatológicos ya que las coyunturas y situaciones inesperadas podrían llevar a la concentración de depósitos y escasez de medios donde se requieren. Las líneas de comunicación y suministros es la ruta que vincula cada uno de los elementos logísticos del teatro de guerra, desde la base logística hasta la base(s) de sostenimiento del teatro y a lo largo del TO hasta la zona de combate.

Inteligencia Logística o la Logística Operativa de Inteligencia se refiere a la información obtenida y analizada requerida para planificar y llevar a cabo el despliegue y sostenimiento de las Fuerzas en el TO, se incluye el análisis en detalle del terreno, puntos estratégicos como puertos, aeropuertos, estado de navegación aérea, marítima y fluvial, redes de carreteras y férreas, vías navegables interiores, tránsito aéreo etc.; evalúa la geografía, la eficacia del transporte, la capacidad de producción, la protección de infraestructura entre muchos factores, además de la capacidad de la infraestructura y almacenaje, para alojar, distribuir personal y medios, la disponibilidad de recursos locales, mano de obra y capacidades de producción básica; complementario a toda información que la información de inteligencia operativa adelanta para la determinación de los cursos de acción, está enfocada a un análisis específico sobre las bases y líneas de suministro (Moore, disponible en <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a234155.pdf>). Una vez obtenida la información los planificadores desarrollan el concepto logístico para la operación, evaluación que significa un anexo a las directivas operacionales y la valiosa información son los ojos a la incertidumbre de la guerra a librar.

8.5. LOGÍSTICA OPERATIVA NAVAL

Con base en los anteriores argumentos, tratar a la logística operativa naval en el contexto conjunto o diferenciador de las demás Fuerzas es pertinente, la característica fundamental es la operación de artefactos en un espacio acuífero o marítimo específicamente, donde el medio y la variación meteorológica ejercen una influencia importante; desde el punto de vista logístico el mar es improductivo y adverso porque no provee íntegramente los recursos o medios esenciales (personal y material) por lo tanto, toda gestión de las necesidades se satisfacen desde tierra previamente a fin de lograr la permanencia, flotabilidad y movilidad de las Unidades; la característica de navegación demanda de un esfuerzo inicial incluso sin combatir, desde la construcción del buque hasta la suelta de amarras y, desde la preparación y capacitación de marinos hasta las faena en altamar, son actividades básicas de la naturaleza propia de la Armada, pero hay otras especialidades de la Fuerza que complementan su acción funcional y jurisdiccional y que se incluyen en su estructura de la Fuerza, el medio aeronaval, el medio submarino y la proyección y elementos expedicionarios de la Fuerza con la Infantería de Marina y otros, que en asuntos de personal, material y tecnología (electrónica, mecánica, misiles, aeronáutica, ingenierías, sistemas de armas) representan problemas logísticos exigentes y de solución muy puntual dada la complejidad de cada elemento.

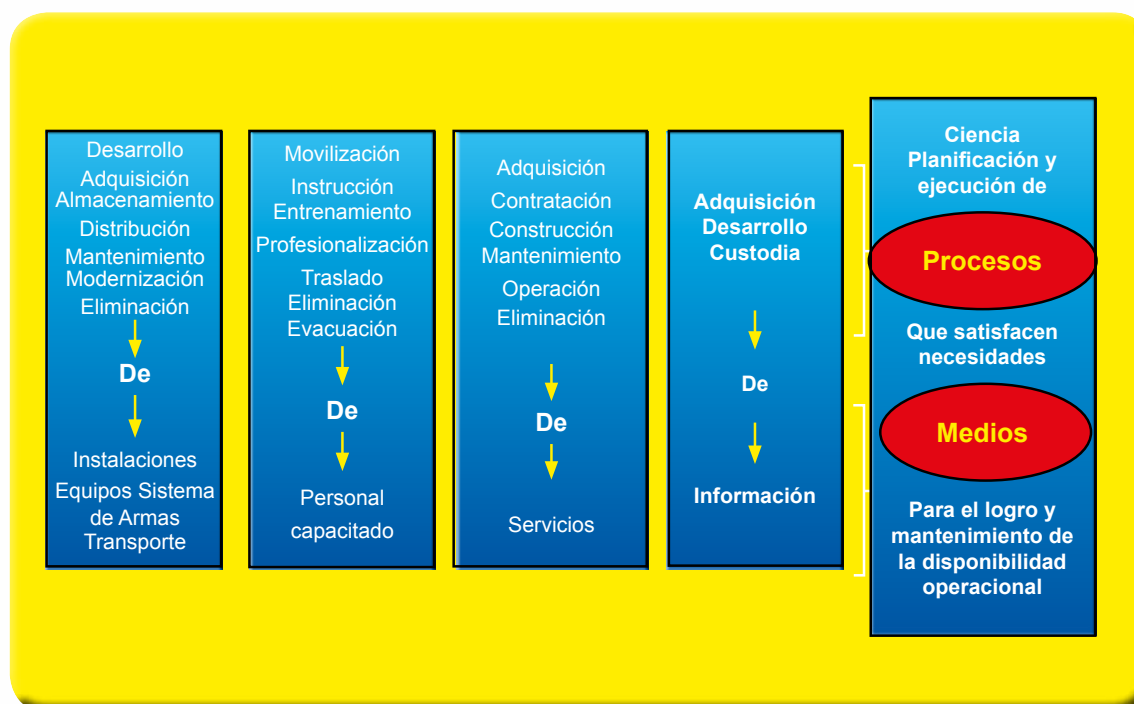
El equipo naval debe adquirir la capacidad de disuasión tanto para la guerra en el mar y desde el mar, y las operaciones que no sean de la guerra y la clave de la fortaleza del equipo naval de la Fuerza está en el soporte de la logística naval, la integración total de personal altamente capacitado y calificado dentro de una compleja red de enlaces técnicos de apoyo, instalaciones, transporte, sistemas de armas, material y de información.

Las operaciones navales se llevan a cabo en forma permanente en aguas interiores, mares y océanos que circundan la nación, con Fuerzas Navales disponibles y requiriendo de una logística naval “expedicionaria” que permita el desarrollo de operaciones complejas en apoyo a los intereses y objetivos nacionales. La preparación, la flexibilidad, la auto-sostenibilidad y la movilidad son las cualidades que permiten a las Fuerzas Navales ser verdaderamente expedicionarias con capacidad de establecer y mantener una presencia adelantada en la jurisdicción marítima o fuera de ella si así lo indica el TO y es la logística efectiva esencial para el funcionamiento de las Fuerzas Navales.

La Marina de Guerra, la Infantería de Marina, las Unidades de Guardacostas y Fluviales desarrollan operaciones sin demora y deben ser sostenibles por dicha logística efectiva en virtud de un establecido sistema de apoyo que emplea las reservas orgánicas, buques de apoyo logístico, bases de apoyo avanzadas y tropas, transporte aéreo, transporte marítimo y fluvial. La participación no solo en las típicas operaciones navales (conquista y control del mar, disputa, ejercicio, negación de uso o proyección), sino otras propias de la vigilancia, control marítimo e interdicción marítima, presencia, disuasión y ayuda humanitaria, entre otras, sino en Fuerzas Conjuntas y Multinacionales, demanda de una estructura logística que disponga de manera inmediata el apoyo adecuado a las Unidades participantes.

En caso del incremento e intensidad de un conflicto o de la guerra, la magnitud de funciones en el personal de apoyo así como la cantidad de suministros, requisitos de transportes (aéreo, marítimo o fluvial) se incrementará de manera importante y es previsible que los sistemas logísticos se enfrenten también a un objeto de interrupción por la confrontación o acción del enemigo y la niebla (fricción e incertidumbre según Clausewitz) de la guerra que traería consigo un sesgo en la planificación de los supuestos y los déficits, así que en estos casos la estructura y sistemas logísticos eficaces deben ser más que adecuados, deben ser resistentes y fortalecidos para que realmente se materialice la teoría en la cual “la ciencia de la planificación y ejecución del movimiento y mantenimiento de fuerza” cobre la vigencia correspondiente, equilibrando los requisitos del comandante con los recursos disponibles según lo definido en materia de logística naval y aplicación fundamental del presentado en el esquema del esfuerzo logístico (Department of the Navy, 1995: 5).

Figura 17. Logística Naval



Fuente: Naval Doctrine Publication 4 (p. 25) / Hugo Fontena (p. 26 - adaptado por el autor)

En tiempos de normalidad, la disponibilidad operativa procede de la capacidad de la Fuerza Naval y Fluvial para desarrollar sus actividades diarias de patrullaje y control; pero, en la guerra la disponibilidad de medios depende de la actividad desarrollada por los planificadores logísticos de prever y responder rápidamente al evento con el flujo logístico ininterrumpido en todos los niveles de apoyo logístico, los cuales involucra funciones interrelacionadas y a veces superpuestas que ya habíamos mencionado en la generalidad de la logística operativa. En el escenario naval, la logística estratégica está

orientada a la capacidad de cada nación de implementar y mantener las Fuerzas Navales operativas en desarrollo de planes estratégicos y de campaña, ocupándose en determinar los requerimientos de personal y la adquisición de material, gestión del aire y marítimo estratégico para la movilidad y el apoyo de los TO lejanos, obvio que el sostenimiento a largo plazo está ligado con la base industrial nacional, que juega un papel estratégico en el sentido de mantener la capacidad y tecnología para la producción o mantenimiento de plataformas, artefactos y embarcaciones, así como de los sistemas de armas modernas y equipos de apoyo, municiones, dotaciones e incluso servicios de salud, provisiones y mando y control que puedan cumplir como requisitos para la guerra.

La logística operacional le corresponde la coordinación y disponibilidad de recursos logísticos a las Fuerzas Navales en operación, la coordinación entre el comandante combatiente y el componente de servicios, incluye el apoyo necesario para mantener las operaciones dentro del TO, la logística operacional incluye las bases del TO e instalaciones de apoyo y medios móviles requeridos para el transporte de personal y material a las Fuerzas de apoyo, la logística naval a nivel táctico cubre a las Unidades Navales dentro de un grupo de combate y los recursos dependen del apoyo suministrado por el nivel operativo para soportar el esfuerzo de las Fuerzas Navales participantes, grupos anfibios, plataformas a flote e instalaciones de apoyo en tierra; con responsabilidades que van desde el mantenimiento y reparación de daños en combate, ingeniería, manejo de abastecimientos y combustibles, armamento, mantenimientos, transbordo de personal, combustibles, material y servicios sanitarios, la logística de la infantería de marina la proporciona un elemento de apoyo de combate organizada para tal fin, así como el de aviación y Fuerzas de Tierra.

Es indudable que los principios de la guerra sirven de guía a la planificación operativa y a la realización del apoyo logístico de las operaciones navales. De acuerdo con Department of the Navy (1995), la aplicación de principios logísticos va en compás con los principios tradicionales de la guerra naval (p. 11), la capacidad de respuesta, la simplicidad, flexibilidad, economía, accesibilidad, la sostenibilidad y la supervivencia, según la doctrina de la marina estadounidense (hay diferentes), son una guía de planificación para realizar el apoyo logístico naval, por lo tanto el Comandante de la Fuerza Operativa conocerá de los límites efectivos de la disposición apoyo logístico y el planificador de logística garantizará que los elementos esenciales y la capacidad del sistema logístico se incorpore y se comprendan estos principios, que representan las fortalezas que buscamos en nuestros mecanismos de apoyo e ilustran el potencial y las vulnerabilidades a explotar y atacar el sistema logístico enemigo.

La logística naval operativa según con su rol de apoyo en el TO y expedicionario aplicando los principios, generadores potenciales de la capacidad en las operaciones presenta un flujo continuo (*pipelines*), de apoyos en ingeniería, transporte, mantenimiento, salud y otros servicios hacia usuarios finales quienes a su vez tienen una capacidad responsable de eliminación, devolución de materiales o medios por exceso o para reparación que no pueden realizar *in situ* (p. 49).

El flujo inicia con la obtención de medios de alta calidad y de fuentes confiables provenientes de todos los puntos de la jurisdicción donde se encuentren las Unidades Navales, para ello se usa el concepto de puntos intermedios (*nodos de soporte*) que son las bases de apoyo avanzado propios o países anfitriones, pero la auto sostenibilidad depende de las fuentes de apoyo que proceden mayormente de la infraestructura existente y la base industrial propia y en caso de emergencia o movilización se aumentaría de manera importante el apoyo, ahora la mayoría de marinas (no de potencias industriales) dependen tecnológicamente de subcontratistas y fabricantes extranjeros, aquí la medida relativa de dependencia es motivo de análisis de la seguridad nacional, por eso la nación debe esforzarse por tener una infraestructura comercial (tecnología, recursos energéticos y materia prima como componentes de una base industrial) que sirva de apoyo al sistema logístico a nivel estratégico y cuyo producto final sean buques, aviones, sistemas de armas y que son los que de acuerdo al tiempo y la forma se adecúan a la demanda operativa de las Fuerzas Navales. El análisis del potencial logístico en tiempos de la guerra se inicia con una evaluación de la preparación industrial de la nación y por ende de la Fuerza Naval a nivel estratégico y operacional, esto es que la disposición estratégica ocurre en tiempos de paz para disponer de medios críticos durante la crisis.

Los nuevos roles de la logística naval operativa, son complemento a las actividades estratégicas de la Fuerza Armada, teniendo como supuesto el soporte logístico necesario para ejercer los nuevos horizontes estratégicos. Las Operaciones de apoyo conjunto y multinacional conllevan al establecimiento de acuerdos respecto a los suministros en las operaciones, tradicionalmente ha sido responsabilidad de cada servicio participante. En el nivel operativo, el comandante del teatro puede dirigir el llamado servicio cruzado (donde se reembolsa el costo del apoyo), el servicio común (donde gastos no son reembolsados), o el servicio de articulación (donde los gastos son compartidos) (p. 50).

Las nuevas amenazas conllevan a nuevos conflictos actualmente y las operaciones diseñadas para contrarrestarlos demandan de una logística que responda a las nuevas exigencias planteadas; las guerras asimétricas, híbridas, guerrillas, terrorismo, crimen organizado, narcotráfico, piratería, rol en posconflictos internos, uso incontrolado de armas de destrucción masiva cuyos protagonistas muchas veces son actores no estatales o grupos de poder emergentes actuando en países “fallidos” (autodenominado Estado Islámico antes ISIS) que cuentan con alta tecnología y redes, y donde la población es protagonista por su indefensión, lo cual la logística adquiere el reto para contribuir a la ayuda humanitaria, asistencia a refugiados y desplazados, control de pandemias (ébola), actividades de reconstrucción (Haití), actividades de ayuda humanitaria y control a la migración (marítima: antes Cuba a la Florida hoy de Libia a Europa) y aunque esta responsabilidad recae en agencias internacionales o en organismos gubernamentales y no, la participación de la Fuerza Naval es indispensable y solicitada, dada la hostilidad del ambiente y las amenazas a la seguridad del entorno.

Internamente la logística naval operativa se enfrenta al reto de los cambios tecnológicos, pese que a mediano plazo los buques seguirán siendo propulsados con derivados fósiles

se enfrentan a cambios ambientales significativos, en los componentes y en el suministro de equipo y repuestos de recambio se presentarán modificaciones estructurales debido a costos, tamaño, peso y duración, además habrá controladores directos o por telemática apoyados con ordenadores de gran capacidad y velocidad, los insumos de construcción provendrán del carbono, acero y aleaciones livianas, tecnologías que deberán ser planeadas por la logística para responder a las expectativas de competencia global y de poderes regionales.

Los cambios que llevarán a la vanguardia a las marinas del futuro serán los que construyan armamento con mejores características de fuego, ligereza, seguridad de empleo y poca huella logística; un nuevo avance será la aparición de motores y combustibles no derivados del petróleo; los nuevos sistemas de información y telecomunicaciones permitirán un manejo seguro y fiable de datos a velocidades superiores; si bien no se vislumbra reingeniería tecnológica a corto plazo si hay tendencias que las marinas deben obedecer, como la evolución de sistemas tripulados a no tripulados, vehículos eléctricos con baterías de poco peso y las armas con munición derivada de pólvora y trilita tendrán inicio de evolución con la aparición de tecnología láser, más económica y son diferenciales de letales y no letales. En cuanto a la capacidad humana, la logística deberá proveer a las Unidades a bordo personal de alta calidad profesional y técnica acorde a las exigencias y competencias actuales.

CONCLUSIONES

El conocimiento base de la logística militar, la definición, principios y la revisión retrospectiva en grandes hechos y conflictos permite concluir que la logística operativa es la encargada de satisfacer los requerimientos operativos definidos por la estrategia, pero se debe tener presente también, que es la logística la que impone los alcances de esos planes. La Logística se presenta en escenarios estratégicos, operativos y tácticos, cada uno de ellos con características propias en la aplicación y materialización del apoyo a la fuerza y es pertinente ocuparnos de ellos simultáneamente cuando se trata de la logística naval operativa, dada la connotación estratégica que asume la estructura de la Fuerza Armada en cada uno de sus Estados insertos en un mundo global y en donde la disputa por los espacios oceánicos es la característica del mundo futuro.

La interoperatividad y participación conjunta, combinada y multinacional es la respuesta a un Estado global, multilateral y conflictivo cuya participación en búsqueda de soluciones adecuadas mediante operaciones de paz en búsqueda de asistencia humanitaria o mitigación a las nuevas amenazas, demanda de la voluntad de los Estados participantes y en especial de las Armadas cuya proyección es significativa; el mantenimiento de estructuras, organizaciones, procedimiento, mando y control y sistemas logísticos son determinantes en el emprendimiento y sostenibilidad de dichas operaciones que se proyectan más allá en tiempo y espacio de los posconflictos. Actuar en los espacios marítimos a nivel jurisdiccional o en coaliciones internacionales donde el despliegue a grandes distancias incluso del territorio nacional donde se trace el TO, implica un esfuerzo logístico oneroso

pero necesario para el apoyo logístico a las Fuerzas participantes; si bien es cierto que a nivel de una logística de alto nivel se evidencia un escenario en que la economía mundial está afectada por factores de crisis financiera y que alcanza a todo país cuyos efectos y directamente afectan las estructuras de las Fuerzas Navales y su mantenimiento, es preciso proyectar la logística operativa para que el sostenimiento de la Fuerza con menos recursos cumpla con el rol estratégico impuesto por la seguridad y defensa nacional y global; es aquí donde la eficiencia es un factor de preocupación permanente de manera que la limitación de medios no sea obstáculo del concepto operativo de la Fuerza y de los intereses de la nación.

La rapidez con la que está cambiando el entorno, la velocidad a la que evolucionan la tecnología, las comunicaciones, redes y procesos, y en especial la incertidumbre que presentan los conflictos del futuro obligan a la Logística militar y naval a evolucionar y modificar sus marcos de referencia. Sin embargo, los principios logísticos encerrarán casi siempre la esencia de este arte militar y la filosofía con la que deberá contemplarse la evolución de la ciencia logística.



Grupo de Batalla "Washington" con las fragatas ARC "CALDAS" y ARC "ANTIOQUIA".

Foto Armada de EE. UU.





9. ALGUNAS CONSIDERACIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA

“(...) el documento Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, que ha sido pensado vinculándolo al desarrollo sostenible, respetando los parámetros del Derecho Internacional Marítimo, teniendo presentes los recientes avances tecnológicos, investigativos y educativos, conservando el medio marino para las generaciones futuras y ordenado el territorio marítimo y costero”.

Francisco Santos Calderón, exvicepresidente de la República de Colombia, Expresidente de la Comisión Colombiana del Océano

9.1. INTERESES MARÍTIMOS A CONSIDERAR⁴²

Los intereses marítimos en el océano son definidos por todas las actividades que se desarrollan en él. La Constitución Política de Colombia y sus leyes establecen los criterios generales para el desarrollo de esa política, debiendo ser sostenible y buscando el bienestar de la comunidad.

El desarrollo sostenible debe tener tres objetivos: el crecimiento económico, la equidad social y la conservación ambiental.

Casi el 50% de nuestro territorio corresponde a agua, por tanto se hace necesario que se considere una política particular para atender la problemática de los océanos, máxime cuando se está situado en una posición estratégica privilegiada.



La geografía y el interés general orientan la política, pero la voluntad del pueblo y el liderazgo de sus dirigentes la hacen realizable. Este elemento dinamizador se denomina conciencia marítima, que debe ser promovida al interior del constituyente primario, pues

⁴² Estas reflexiones están basadas en el pensamiento estratégico del CN Jaime Sánchez, reflejadas en su obra “Colombia y el Océano. Una visión prospectiva de cara al tercer milenio” (2001).

una buena conciencia marítima desarrollada vale más que la promulgación de decretos, leyes y reglamentos sobre el uso del mar.

La política formulada desde y hacia una realidad geográfica y dentro del marco de gobernabilidad es lo que permite alcanzar los fines del Estado. Esta política en general y la política del océano debe partir de un diagnóstico descarnado e imparcial que permita visualizar con claridad lo que se ha hecho bien, lo que se ha hecho mal, lo que se ha dejado de hacer y lo que se debe hacer para conseguir el bienestar de la población.

A continuación se proponen algunos intereses que deben ser considerados en la formulación de esta política.

- Empleo seguro de las Líneas de Comunicaciones Marítimas.
- Aprovechamiento de los recursos naturales de las aguas, el lecho y el subsuelo marino.
- Aprovechamiento de sus litorales para la construcción y operación de la infraestructura para emplear el mar y para disfrutarlo como medio de recreación.
- Seguridad de la vida humana en el mar.
- Conservación del medio ambiente marino.
- Proyección del Estado en la comunidad internacional.
- Investigación científica marina para generar el conocimiento necesario que conduzca al aprovechamiento de los recursos disponibles.
- Fortalecimiento en los procesos educativos a todo nivel para elevar el nivel de conciencia marítima.

Seguidamente, se señalan los Intereses Marítimos Nacionales contemplados en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC 2014.

INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

1. Salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
2. Establecer un ordenamiento marino-costero.
3. Preservar el ambiente marino-costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional.
4. Fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar.
5. Desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país.

La política debe estar encaminada a proteger y fomentar los intereses marítimos nacionales, para promover el desarrollo integral de la nación. ¿Pero cuáles son los factores que determinan los intereses marítimos nacionales? Estos factores están definidos por el Cuadro 4.

Cuadro 4. Factores que determinan los Intereses Marítimos Nacionales

FACTORES CON VALOR	FACTORES CON COSTO/RIESGO
Proximidad del peligro	Costos económicos en hostilidades
Naturaleza de la amenaza	Bajas estimadas
Riesgos económicos	Riesgo de conflictos lentos
Vinculación sentimental	Riesgo de conflictos largos
Tipo de gobierno	Costo de las decisiones
Efecto en el balance de poder	Riesgo de oposición pública
Prestigio nacional del riesgo	Riesgo de oposición de la ONU
Políticas sobre los aliados	Riesgo de oposición del Congreso

Fuente: Ismael Idrobo (1997: 13)

En síntesis los intereses marítimos son todas las actividades que desarrolla tanto el Estado como los particulares para el aprovechamiento de los océanos, de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral, de los fondos marítimos y de los recursos en ellos contenidos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación.

Luego de haber identificado estos intereses marítimos, se hace necesario determinar la *Visión de Futuro*, para fijar los objetivos por sectores, formular estrategias, asignar herramientas y recursos para alcanzarlos, designar responsables y evaluar periódicamente la ejecución.

Todo lo anterior corresponde a la teoría, pero la práctica es diferente: Debe existir consenso sobre la visión de futuro para que las discusiones se den sobre la identificación de objetivos por sectores, la formulación de estrategias adecuadas, el diseño de herramientas y la asignación de medios. Esta debe ser una labor de la Rama Legislativa pero con el impulso de las instituciones que han intervenido en la ejecución de actividades en el mar.

9.2. ACTIVIDADES MARÍTIMAS

A continuación se proponen algunas actividades marítimas que deben ser consideradas en la formulación de una Estrategia Marítima:

9.2.1. Transporte Marítimo

El Transporte marítimo representa una gran influencia y contribución para la economía nacional, ya que cerca del 90% del intercambio de comercio internacional se lleva a cabo por vía marítima. Igualmente, aparecen otras oportunidades en el transporte marítimo, como es la prestación de servicios, resultante de los diferentes intercambios comerciales y las transferencias a otros puertos dada la condición estratégica y la calidad de servicios en los puertos colombianos.

Por lo anterior el objetivo en lo que tiene que ver con *Transporte Marítimo* debería ser: servir tanto a las necesidades de la economía nacional, como desde el punto de vista del abastecimiento oportuno, suficiente y económico de la población. Para esto las políticas deben estar dirigidas a la provisión de estos servicios al costo mínimo social para el país y a hacerlos atractivos para su uso por los países vecinos y deberían incluir entre otros como objetivos específicos:

- El fomento de las exportaciones.
- El desarrollo de nuevas empresas e industrias en las ciudades costeras y puertos.
- El desarrollo portuario con base en un plan maestro.
- El mejoramiento de la infraestructura y eficiencia portuaria especialmente en el Pacífico colombiano.

9.2.2. Explotación e Industria Pesquera

La explotación de la pesca y la industria asociadas es de gran importancia actual y lo será aún más en el futuro, en razón a las crecientes necesidades de recursos alimenticios. En Colombia el desarrollo es incipiente y la flota es muy pequeña en relación con países vecinos.

Por lo anterior, la política de *pesca* deberá buscar la gestión integrada de los recursos pesqueros y definir la gestión como el conjunto de acciones que deben ejecutarse para cumplir el ordenamiento de la actividad humana sobre estos recursos, pero teniendo en cuenta que esta actividad implica una alteración del equilibrio natural que el ordenamiento debe restaurar o mantener. (Sostenibilidad).

En este sentido se deben considerar entre otros, los aspectos que en adelante se describen.

- La adopción de políticas macroeconómicas estables y realistas en el área de la pesca e industria pesquera.

- La adopción de un estatuto sólido para garantizar el desarrollo de la industria pesquera.
- La fijación de un nuevo marco legal e institucional apropiado, incluyendo medidas de fomento e incentivación.
- La adopción de medidas de protección y seguridad para la actividad pesquera, incluyendo el control a embarcaciones extranjeras en actividad de pesca ilegal.
- La incentivación al incremento del consumo de pescado en Colombia.

Las anteriores medidas y estrategias deben ser implementadas teniendo en cuenta la realidad del sector y los elementos que a continuación se desglosan.

- La explotación pesquera tanto en el mar como en los ríos.
- La industria pesquera asociada.
- El desarrollo de nuevos puertos pesqueros.
- Las flotas pesqueras.
- La gente dedicada a la pesca artesanal e industrial.
- La cultura alimenticia.

9.2.3. Explotación de Recursos Naturales No Renovables y Fuentes de Energía

Este aspecto es de especial importancia debido a que gran parte del futuro económico de los países costaneros, apunta hacia la adecuada explotación de los recursos provenientes del mar, en especial:

- Minerales.
- Hidrocarburos (petróleo y gas).
- Energía térmica y de mares.

Todo lo anterior, llama la atención sobre la necesidad de realizar grandes esfuerzos para desarrollar investigación, exploración y explotación adecuada y racional de todos estos recursos minerales, petrolíferos y energéticos, como parte de una política marítima nacional, fijando objetivos específicos para desarrollar apropiadamente la economía nacional.

La política sobre la *Actividad Minera Oceánica* debe incluir un inventario con el potencial de recursos, siendo necesaria investigación científica marina y la orientación de formación de profesionales en aspectos relacionados con la geología y minería oceánica.

9.2.4. Investigación Científica Marina

La actividad y la investigación científica en el mar, tienen relación directa a las posibilidades de exploración, explotación y usufructo de los diferentes tipos de recursos marinos. De ahí la gran importancia que debe tener este factor dentro de la política marítima.

El avance continuo de la *Ciencia y Tecnología*, aplicada a todos los campos origina de por sí un reto a todos los países, que como el nuestro, no se encuentran en la élite de los países desarrollados y que en consecuencia, se ven día a día rezagados en este conocimiento. En lo que respecta al desarrollo marítimo, la gran influencia que viene provocando la informática, cibernética, robótica y las telecomunicaciones, sólo por hablar de algunas, es tal, que ni los buques, ni los puertos, ni la investigación oceánica podrán manejarse sin contar con esas herramientas primordiales. Respecto a lo que Porras (1991) estipula, el desafío para enfrentar esa evolución, está en lograr un porvenir como Estado capacitado, con conocimientos propios o continuar en un atraso tecnológico con irremediable subordinación, dependencia y lentitud de respuesta, como ha sido su característica.

Los objetivos específicos que se determinen, deben orientarse hacia el desarrollo de la infraestructura de investigación marítima existente, así como a la preparación científica dentro y fuera del país.

9.2.5. Turismo

Si tenemos en cuenta que el negocio de más rápido crecimiento a finales del siglo XX y comienzos del XXI es el *Turismo*, tendremos que considerar la adopción de medidas especiales para fortalecer esta actividad sobre el litoral.

Estas medidas están reunidas en Factores de Condición, Generales y Complementarios, los cuales se desarrollan a través de los indicadores que se enuncian a continuación.

Los Factores de Condición que constituyen la base del desarrollo del sector, pues determinan la escogencia de destinos turísticos.

- La seguridad, real o psicológica.
- Condiciones sanitarias.
- Infraestructura en comunicaciones.
- Actividades económicas.
- Condiciones ambientales.
- Atractivos naturales.
- Atractivos históricos.
- Atractivos urbanos.
- Lugares especializados.

Igualmente, deben considerarse unos Factores Generales, que complementan y elevan el nivel de aceptabilidad y también determinan en la escogencia de un sitio turístico.

- Hoteles
- Conectividad
- Agencias de viajes y operadores turísticos.

Finalmente, los Factores Complementarios, que redondean el producto, dando orientaciones definidas y contribuyendo al nivel de competitividad:

- Centros comerciales.
- Compras típicas.
- Diversión y deportes.

9.2.6. Preservación del Medio Ambiente Marino

La *Conservación del Medio Ambiente y la Biodiversidad* no es una opción, es una obligación que se debe combinar equilibradamente con la necesidad de desarrollo.

El Estado tiene dos grandes compromisos en ese sentido que en adelante se describen.

El Compromiso con las generaciones futuras a las que se les debe garantizar su supervivencia y el compromiso para entregar bienestar y prosperidad. Nada se gana con modelos de desarrollo que agotan los recursos, destruyen el medio ambiente y al final causen la destrucción de las poblaciones en cuyo beneficio supuestamente se formulan. No debe olvidarse por supuesto, la necesidad de fijar objetivos y adoptar planes para el control de los desechos químicos, radioactivos y peligrosos que tienden a ser arrojados al mar.

Por otro lado, la única manera de no vivir de espaldas a la realidad y al mar, es valorar y priorizar criterios, identidad, sentido nacional y la educación sobre el mar, para que se adquieran una *Conciencia y una Cultura Marítimas* transmitidas de generación en generación, cada una de ellas recogiendo los frutos que la anterior sembró y edificando un futuro promisorio para la nación marítima que debe ser Colombia (p. 107).

9.2.7. Construcción Naval e Industrias afines con Actividades Marítimas

La Industria Naval, constituye otro de los pilares de desarrollo del sector marítimo, por lo que la política marítima, debe contener objetivos claros para impulsar su desarrollo.

Colombia, mediante la fijación de objetivos definidos en este sector, puede establecer y desarrollar iniciativas a nivel político y privado, naturalmente amparadas por unas regulaciones y una legislación clara sobre el particular, de tal manera, que se incentiven los

proyectos, sobre todo de inversiones particulares, nacionales y extranjeras, que impulsen su desarrollo, por ejemplo con el establecimiento de zonas francas o áreas de manejo especial aduanero para la exención de impuestos en la importación de materias primas para la construcción naval (p. 88).

La interacción entre todas las actividades que se realizan en el océano y espacios costeros hace imprescindible que su gestión se haga en forma integrada, teniendo como faro la visión de futuro.

9.3. VECTORES GENERALES

A continuación se citan algunos vectores que deben ser tenidos en cuenta para Colombia.

- Afianzar la Soberanía del Estado en el Océano y Espacios Costeros. Esta estrategia apuntaría a apoyar todos los usos del mar y el aprovechamiento de todos sus recursos por parte de los nacionales y garantizar la presencia del Estado en todo el territorio marítimo.
- Fortalecer el Tejido Social de quienes viven del Océano y Espacios Costeros.

Además de estas dos estrategias básicas se debe tener en cuenta las Estrategias Transversales e instrumentales que afectan su desarrollo, tales como:

- Estrategia para la protección del medio ambiente y la conservación de la biodiversidad.
- Crear y afianzar la cultura y conciencia marítima en todos los colombianos.
- Implementar el sistema de manejo y desarrollo integrado del océano y los espacios costeros.
- Formar y capacitar el personal necesario y fortalecer la base científica y tecnológica necesaria para el desarrollo de una política marítima.
- Fomentar y subsidiar la construcción naval y las industrias afines con actividades marítimas.
- Fortalecer la autoridad marítima en Colombia para que la administración y control de las actividades se haga en forma justa, equitativa y de armónica interrelación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fuentes académicas

- [1] Abreu, S. (2010). *El agua: un recurso estratégico. Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales. informe técnico, N° 3.* Uruguay.
- [2] Adamson, J. (1990). “Oliver Cromwell and the Long Parliament”, en Morrill, John (ed.), *Oliver Cromwell and the English Revolution* (Longman)
- [3] Arnell, N.; Liu, Ch. (2001). “Hidrology and water resourcer”, en McCarthy et al (eds.), *climate change 2001: Impacts, adaptation, and vulnerability. Contribution of Working group II to the third assessment report of intergovernmental panel on climate changes.* Cambridge: Cambridge University press
- [4] Auge, M. (2004). *Hidrogeología Ambiental.* Buenos Aires: Serie Contribuciones Técnicas.
- [5] Bacca, E. et. al. (2007). *Trabajo Pensamiento Estratégico-Departamento Armada CEM.* Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- [6] Baer, G. (1994). *One Hundred Years of Sea Power, Stanford.* Stanford University Press.
- [7] Betts, R. (2000) ¿Es la Estrategia una ilusión? *Seguridad Internacional.* Volume 25, No.2.
- [8] Beaufré, A. General (1978). *Estrategia de la Acción.* Buenos Aires: Pleamar.
- [9] Bolt, C. (1974). *A History of the USA.* Londres: Macmillan
- [10] Booth, K. (1980). *Las Armadas y la Política Exterior.* Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, República Argentina.
- [11] Brodie, B. (1965). *A guide to Naval Strategy.* New York: Frederick A. Praeger, Publishers, Fifth Edition.

- [12] _____. Guía para la Estrategia Naval. 5ª Edición. Capítulo 1. “Poder Naval en la guerra Moderna”. New York: Frederick A. Praeger, Inc. Editores. p. 5.
- [13] _____. (1974). *War and politics*. Londres: Cassell.
- [14] Bruzzone, E. (2008). Las guerras del agua II: América, el objetivo más codiciado. Buenos Aires: Ed. Intelectual
- [15] Buzan, B., & Waever, O. (2003). *Regions and Powers. The Structure of International Security*. Cambridge: Cambridge University Press.
- [16] Cable, J. (1977). *Diplomacia de cañoneras: empleo político de Fuerzas Navales limitadas*. Instituto de Publicaciones Navales, Centro Naval.
- [17] _____. (1971). *Gunboat Diplomacy*. New York: Praeger Publishers, for The Institute for Strategic Studies.
- [18] Calderón, M. (1998). *La Teoría del Mar Presencial y su aplicación*. Instituto Estudios del Pacífico. Chile.
- [19] Camargo, Pedro Pablo. (1984). “La convención sobre el derecho del Mar (Texto y Comentarios)”. Bogotá: Editorial Temis
- [20] Castex, R. *Teorías Estratégicas* (1938). (París, Sociéte d’Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1929-1935). Traducción de la Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires: Tomo I
- [21] Chávez L.E. (2011). *Derecho Internacional Fluvial y reglamentación del Modo en Colombia*. Medellín
- [22] Clausewitz, C. (1984). *On War*. Princeton: Princeton University Press.
- [23] Collins, R.O. (1990). *The Waters of The Nile: hydropolitics and the Jonglei Canal, 1900-1988* (Oxford, 1990), p.157
- [24] Corbett, J. S. (1936). *Algunos principios de Estrategia Marítima*. Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires: (Traducción y adaptación de “Some Principles of Maritime Strategy” Longmans, Green and Co. London. 1911).
- [25] Crawl, Phillip A. “*Alfred Thayer Mahan: El Historiador Naval.*” En *Makers of Modern Strategy*, ed. Peter Paret, 444–477. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1986.

- [26] Dalton, J. G. (2008). *El Mar Presencial Chileno: ¿Un concepto Inofensivo o un Precedente Peligroso*. Chile.
- [27] Del Peón Álvarez, L. (1996). *Política Marítima y México. Circuito Geógrafos, Ciudad Satélite, Estado de México*. México: Segunda edición, 250 ejemplares.
- [28] Duvauchelle, M. C. Contralmirante. (1996). “La Geopolítica y la Oceanopolítica”. En: *Revista de Marina*. Chile.
- [29] Eccles, H. (1954). *Logistics Planning Factors*. To Journal of the American Society for Naval Engineers, 66(2), 421-431.
- [30] España, G. (2013). *El País que se hizo a tiros. Guerras civiles colombianas (1810-1903)*. Bogotá D.C.: Editorial Debate, 1ª. Edición Impreso por Nomos Impresores, pp. 246-251.
- [31] Esquivel, R. (2010). *Neutralidad y orden, política exterior y militar en Colombia 1886-1918*. Bogotá, D. C.: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- [32] Fink, A. (2012). *Bicentenario de la invasión napoleónica a Rusia (1812)*. In VI Congreso de Relaciones Internacionales. La Plata.
- [33] Flato, G.M., G.J. Boer, W.G. Lee, N.A. et. al. (2000). *The Canadian Centre for Climate Modelling and Analysis global coupled model and its climate*. Clim. Dyn., 16, 451-467.
- [34] Flores, E. (2004). “Estudio ambiental. Informe. En Morales, E. (coord). Ambiente y derechos humanos. México: Centro Fray Julián Garcés.
- [35] Fontena, H. (2008). *Apoyo Logístico a las Operaciones Militares*, 1 ed., Valparaíso: Armada de Chile.
- [36] Franco Suanzes, J. Para qué una Marina de Guerra. Análisis de Pierre Lacoste. Las ideas estratégicas para el Tercer Milenio. Dirección General de Política y Defensa. Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- [37] Fried, Edward R. (1973). *The Next Phase in US Foreign Policy*. Washington: Edit. Henry Own., Brookings.
- [38] García, H. et. al. “Pensamiento Estratégico Wolfgang Wegener”. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Curso de Estado Mayor CEM-ARC 2009.
- [39] García, R. (2012). *Construyendo una Armada: nacimiento y desarrollo de los órganos logísticos de la Armada de la República de Colombia*. Bogotá: Editorial Rasgo & Color.

- [40] Green, P. (1970). *The year of Salamis, 480-479 BC*. (Vol. 1970). Weidenfeld & Nicolson.
- [41] Gómez Arriagada, H. (2007). “Fomento de los intereses marítimos ¿voluntad o responsabilidad de la Armada de Chile?” En: *Revista Marina de Chile*. Santiago de Chile p. 34.
- [42] Goncalves C., Joao C., Contralmirante. *Elementos de Estrategia*. Colombia: Escuela Superior de Guerra.
- [43] Gorshkov, S. Almirante URSS. (1980). *Las Fuerzas Navales, su historia y su presente*. Editorial Progreso. Moscú.
- [44] _____. (1976). “The Sea Power of the State” Annapolis: Russian edition copy right © Voenizdat, translation copy right © 1976 Pergamon Press Ltd. Impreso en Gran Bretaña.
- [45] Gutiérrez, S. et. al. (2005). “La privatización del agua en las ciudades y el campo, el gran negocio industrial”. Primer Taller Popular en defensa del agua, México: Casifop.
- [46] Hahn, W. F., y John C. Neff, Editors (1960). *American strategy for the nuclear age*. New York: Anchor Books Doubleday & Company, Inc. Garden City.
- [47] Handel, M. (2003). *Masters of War, Classical Strategic Thought*. London. Frank Cass.
- [48] Handlin, O. (1967). *The History of de United States*. New York: Rinehart & Winston, Vol. 2 Holt.
- [49] Hardy, D. (2006). “La proyección del Poder Militar a través del mar; máxima contribución naval al accionar conjunto”. En: *Revista Marina de Chile*. p. 251.
- [50] Hill, J. R. (1990). *Estrategia marítima para potencias medianas*. Centro Naval Instituto de publicaciones navales. Buenos Aires (Argentina): Vigésimo séptimo libro.
- [51] Idrobo, I. (1997). Analysis of naval organizations within maritime national interest: the case of Colombia. Tesis de grado. Monterrey (California).
- [52] Iza Alejandro O. (2008). *Aspectos jurídicos de los caudales ecológicos en cuencas compartidas*. IUCN Centro de Derecho Ambiental.
- [53] Javalquinto, B. (2011). Lucha de recursos hídricos en el conflicto de Oriente Medio. México.

- [54] Jeffries, W. W. (1962). *Geography and National Power*. Annapolis (USA): United States Naval Institute, Third Edition.
- [55] Jomini, Antoine-Henry. (1862). *The Art of War*. Philadelphia: J. B. Lippincott.
- [56] Justiniano, H. A. (1992). *Estrategia Naval*. Valparaíso (Chile). Imprenta Academia de Guerra Naval, Sexta edición.
- [57] Kapur, A. (1982). *The Indian Ocean: Regional and International Power Politics*. New York: Praeger.
- [58] Knorr, K. (1970). *Military Power and Potencial*. Lexington: Ohio State University.
- [59] Lacoste, P., Vicealmirante. *Estrategia Naval*. Chile: Imprenta de la Armada de Chile. Volumen 1 y 2.
- [60] _____. (1981). *Estrategia Naval. ¿Guerra o disuasión?* París: Ediciones Fernand Nathan.
- [61] _____. (1987). “Estrategias Marítimas del Presente”. Madrid: Ediciones del Ejército de España.
- [62] Larenas Quijada, V. H. (2011). *El pensamiento estratégico sobre la guerra en el mar*. Chile.
- [63] Mc Connell, J. ; Kelly, A. (1973). «*Superpower Naval Diplomacy in the Indo-Pakistani Crisis*”, Cap. 31 de McGuire, “*Soviet Naval Development*”. Virginia: Centro de Análisis Navales Arlington VA.
- [64] Mahan, A. T. *Influencia del Poder Naval en la historia*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Imprenta de las Fuerzas Militares de Colombia. Tomos 1, 2 y 3.
- [65] _____. (1890). *La influencia del Poder Marítimo a través de la historia, 1660-1783*. Barnes & Noble Publishing.
- [66] _____. *Estrategia Naval, Primer tomo*. Bogotá: Departamento Armada. Escuela Superior de Guerra. Imprenta de las Fuerzas Militares.
- [67] Marder, Arthur J. (1974). “The influence of History on Sea Power. The Royal Navy and the lesson of 1914-18”. Londres: Oxford University Press.
- [68] Martín, L. W. (1968). *The sea in the modern strategy*. New York: Frederick A. Praeger, Publishers, Second Printing.
- [69] Martínez Busch, J. (1993). *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

- [70] Martínez, M. (2004). Conferencia Esdegue
- [71] Medina, Neil; Roa, Juan Carlos. (2006). “Estrategia Marítima, Conceptos y Correlaciones”. Trabajo de Fuerza. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- [72] Mills, G. (1997). *La política marítima para las naciones en vías de desarrollo*. Valparaíso (Chile): Imprenta de la Academia de Guerra Naval, Segunda edición.
- [73] Mill, G. Ciliers, J. (1999). *Peacekeeping to Complex Emergencies*. Chile: Fuerzas Anfíbias.
- [74] Mojica, C. et. al. (2010). Trabajo Pensamiento Estratégico-Departamento Armada CEM. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- [75] Moore, J. E. Capitán de Navío. (2006). *Jane’s Fighting Ships*. Londres: Sampson, Low, Marston & Co. Ltd. Prefacio del compilador.
- [76] Nace R. (1971). *Scientific framework of world water balance*. París: Unesco Technology Papers Hydrology #7.
- [77] Nuechterlein, D. E. (1973). *United States national interests in a changing world*.
- [78] Paret, P. (1991). *Creadores de la estrategia moderna. Desde Maquiavelo a la guerra nuclear*, Madrid.
- [79] Patiño, A. (2010). *Guerra y Construcción del Estado en Colombia 1810-2010*. Bogotá D.C.: Universidad Militar Nueva Granada.
- [80] Pedraza, S. R. et. al. (2009). “Pensamiento Estratégico Greg Mills”. Curso de Estado Mayor CEM-ARC. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- [81] Peláez Velasco, C. A. et.al. (2009). “Pensamiento Estratégico Bernard Brodie”. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Curso de Estado Mayor CEM-ARC.
- [82] _____. “Pensamiento Estratégico Pierre Lacoste”. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Curso de Estado Mayor CEM-ARC.
- [83] Peña, A. “Los actores de la privatización mundial del agua”. Primer Taller Popular en defensa del agua, México: Casifop.
- [84] Porras, W. Contralmirante (1991). *Colombia marinera hacia una cultura y mentalidad marítima*. Bogotá: Imprenta Fondo Rotatorio Armada Nacional.
- [85] _____. (1999). *Colombia Marinera*. Bogotá: Imprenta Fondo Rotatorio Armada Nacional.

- [86] Powell, Collin General. (1992). *Chairman of the Joint Chiefs of Staff, Committee on the Budget, 102º Cong, 2ª session, p. 23.*
- [87] Puleston, W.D. (1941). “Sea Power Today”. En: “The Saturday Review of Literature”. Volume XXIV, No. 15. Julio p.13.
- [88] Rey Esteban, M. F. (2008). *La educación militar en Colombia entre 1886 y 1907. Historia Crítica*, (35), 150-175.
- [89] Román, F. (2007). *Ensayos sobre defensa y seguridad: el territorio marítimo colombiano y las amenazas actuales*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- [90] Ropp, T. (1971). *War in the Modern World*. New York: Collier Books.
- [91] Rosenau, J. N. (1967). *Domestic Sources of Foreign Policy*. New York: Free Press.
- [92] Roskill, S. W., Capitán de Navío Royal Navy (1939). *La Estrategia del Poder Marítimo, su desarrollo y aplicación*. Londres: HMSO.
- [93] _____. (1954). *The War at Sea, 1939-1945*, vol. 1, *The Defensive*. Londres: Her Majesty's Stationery Office.
- [94] Rozo Carvajal, José Ignacio. (2006). VALM, Revista de la Fuerzas Militares No. 200 Control Fluvial de los ríos fronterizos y litorales una responsabilidad de la Armada Nacional.
- [95] Sahid, F. (1998). *Logística Pura. Más allá de un proceso logístico*. Bogotá, D.C.: Litográficas Pabón.
- [96] Salgado. J. (1973). *Logística General y Naval Operativa*. Madrid: Editorial Nuevas Gráficas S.A.
- [97] Sánchez, J., Capitán de Navío (RA). (2001). *Colombia y el Océano. Una visión prospectiva de cara al tercer milenio*. Bogotá.
- [98] Sánchez, Ricardo. (2011) *La variable “medios” y su impacto en la mente de los estrategas: ¿un tema de economía de defensa?* en Fuerzas Armadas. ISSN 0120-0631. Publicación Militar especializada de la Escuela Superior de Guerra. Volumen LXXXIV. Edición 217. Marzo. Págs. 62-67.
- [99] _____. (2012) *“Dinámica Evolutiva de la Amenaza en la Estrategia Nacional: Aplicación Teórica”*. Revista Fuerzas Militares, Publicación militar especializada de la Escuela Superior de Guerra de Colombia – Volumen LXXXV - Edición 223.

- [100] _____. (1993). *Manual de Estrategia*. Chile: Academia de Guerra Naval de Chile, Tomo II.
- [101] Salgado. J. (1973). *Logística General y Naval Operativa*. Madrid: Editorial Nuevas Graficas SA.
- [102] Santos, José y Pardo, Carlos. (2010). Compiladores. *Diccionario político, estratégico y militar*. Escuela Superior de Guerra. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares. Primera Edición. Bogotá.
- [103] Shiva, V. (2003). *Las guerras del agua. Privatización, contaminación y lucro*. México: Siglo XXI.
- [104] Solís Oyarzun, E., Contralmirante (1985). *Manual de Estrategia*. Academia de Guerra Naval de Chile, Tomo I.
- [105] Taylor, F. W. (1911). *Administración científica*. Barcelona: Ediciones Orbis.
- [106] Taylor, P. D. (2009). *Perspectivas sobre estrategia marítima: ensayos de las Américas, la nueva estrategia marítima de EE UU y comentario sobre una estrategia cooperativa para el Poder Naval en el siglo XXI*. Government Printing Office.
- [107] Terzago, Jorge. *Alfred Thayer Mahan, su contribución como Historiador, Estratega y Geopolítico*. Diplomado de Relaciones Internacionales Universidad Viña del Mar, 2005.
- [108] Thorpe, G. C. (1917). *Pure logistics: the science of war preparation*. Washington, DC: Franklin Hudson Publishing Company.
- [109] Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- [110] _____. (2007). *Poder Marítimo una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publica Publicaciones Navales del Centro Naval.
- [111] Tse-tung, Mao. (1963). *Selected Military Writings*. Peking foreign Language Press.
- [112] Turner, Stansfield Vicealmirante USN. (1974). Missions of the U.S. Navy. Naval War College Review, XXVI No.5, marzo-abril de 1974. pp. 2-17
- [113] Urrutia, P. (2009). *Implicancias del Desarrollo Científico y Tecnológico en la Guerra. Conceptos de Greg Mills*. Bogotá
- [114] Valencia, A. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia III- Ejército*, Bogotá: Editorial Planeta.

- [115] Valencia, A. & Franky, J. S. (2001). *Colombia en la Guerra de Corea: la historia secreta*. Editorial Planeta Colombiana.
- [116] Vásquez, V. et. al. (2006). *Gestión y cultura del agua*. México: Imta-Colpos
- [117] Vego, M. (2000). *Operational Warfare*. Newport, Naval War College Press.
- [118] _____ (2004). *Naval Classical Thinkers and Operational Art* (s.c).
- [119] Villalobos, J. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia - Fuerza Aérea V*, Bogotá: Editorial Planeta.
- [120] Wegener, W. Vicealmirante de la Armada Alemana (2000). *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*. Buenos Aires.
- [121] Wills, E. (1993). *Historia de las Fuerzas Militares de Colombia – Armada IV*, Bogotá: Editorial Planeta.
- [122] Wills, Hernando, Vicealmirante. (2012). “Información Armada Nacional por parte del Jefe de Operaciones Navales”. En: *Conferencia Información de Fuerzas al Curso de Orientación de Defensa Nacional Codenal*. Bogotá.
- [123] Yehezkel, Dror. (1871). “Crazy States. A counter conventional Strategic Problem”. Lexington, Mass: Heath Lexington books pp. 4-5. (Footnotes)

Fuentes documentales

- [1] Adyacente a la Zona Económica Exclusiva (1995). Informe 1995. Buenos Aires.
- Curso de Estado Mayor CEM ARC (2012). Bogotá.
- [2] Módulo de Operaciones Navales- Escuela Superior de Guerra, Departamento Armada. (2012). Bogotá CEM ARC Strategic Survey (1974). Londres: el IISS, pp.30-2
- [3] República de Colombia. Constitución Política de Colombia, 1991.
- [4] _____. Departamento Nacional de Planeación (2005). *Visión Colombia 2019*. Bogotá.
- [5] Revista Internacional de Defensa. (1979). “Mariner. El Almirante Gorshkov ¿Genio naval o político oportunista?” (Tomado y traducido de la publicación referida). Reproducido en: *Revista de Publicaciones Navales* N° 611, 4° trimestre p. 877.

Fuentes institucionales

- [1] Armada de Chile. (2011). Manual de Logística.
- [2] Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). State of the environment and policy retrospective: 1972-2002. Washington.
- [3] Centro de Estudios Superiores Navales de México. (2013). *Grandes pensadores estratégicos*. México D. F.
- [4] Centro Naval. Comité de Recursos Pesqueros en Aguas de Interés Nacional.
- [5] Comando General Fuerzas Militares de Colombia. (1997). *Manual de Estrategia Militar General*. Bogotá: Imprenta y publicaciones de las Fuerzas Militares.
- [6] _____. (1999). *Manual de Conducción Operativa para las Fuerzas Militares FF.MM. 2-24 Reservado*. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares.
- [7] _____. (1999). *Manual de Doctrina para la Movilización Nacional. FF.MM. 4-20*, Segunda Edición.
- [8] _____. (2012). *Manual de Doctrina Logística de las Fuerzas Militares FF.MM. 4-9*, Bogotá DC: Imprenta y Publicaciones de las FF.MM.
- [9] Comisión Colombiana del Océano - CCO (2014). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)*. Bogotá, Quinta reimpresión.
- [10] Department of Defense USA. *Joint Concept for Logistics*.
- [11] Department of the Navy MCDP 4. (1997), *Logistics*, Washington, DC.
- [12] Dirección General Marítima. (2006). *Dimar y el Poder Marítimo*. Bogotá.
- [13] Ejército Nacional-Jefatura Logística. (2011). AA. VV. *Logística Militar – Baluarte para el Desarrollo del Ejército Nacional*. Bogotá, D.C.: Imprenta de las FF.MM.
- [14] Escuela Naval Almirante Padilla. *Cartilla de Estrategia Militar y Marítima*. Armada Nacional. Colombia.
- [15] _____. (1997). *Memorias del Tercer Foro de Estrategia Militar y Marítima*. Armada Nacional. Colombia.
- [16] _____. (1997). *Tesis Estratégicas Curso de Comando N° 48*. Armada Nacional. Colombia.

- [17] Escuela Superior de Guerra. *Estrategia Naval*. Tomo 1 y 2. Colombia.
- [18] _____. (2006). *Geopolítica*. Bogotá
- [19] _____. (2008). Departamento Operaciones Navales. *Módulo Operaciones Fluviales CEM - ARC-2008*.
- [20] _____. *Lecturas sobre fundamentos de Estrategia*. Departamento de Operaciones Navales. Colombia.
- [21] IASPS - Instituto Avanzado de Estrategia y de Estudios Geopolíticos de Israel. *Geopolítica del agua*. Paul Michael Wihbey e Ilan Berman.
- [22] Ministerio de Defensa de España. (2002). *Compendio del Arte de la Guerra Jomini*. Madrid
- [23] Naciones Unidas (1995). *Código de Conducta para la Pesca Responsable*. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Roma.
- [24] _____. (2000). Nueva York: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
- [25] Naval Department of the Navy (1995). Office of the Chief of the Naval Operation Doctrine Publication. Naval logistics. Philadelphia, PA: Navy Publications and Forms Directorate.
- [26] Naval War College (2003). *Security, Strategy and Forces Faculty*. Strategy and Force Planning.
- [27] PNUD. Informe Mundial sobre el Desarrollo Humano (2006). *Más allá de la penuria: poder, pobreza y crisis mundial del agua*. Nueva York.
- [28] Unesco (2006). *Water. A shared responsibility*. París.
- [29] Universidad de Buenos Aires (1996). Instituto de Estudios Navales y Marítimos de la Armada Argentina. Jornadas sobre “La Defensa y los Intereses Marítimos Argentinos en el siglo XXI”. Conferencia del Subsecretario de Política Exterior de la Cancillería Argentina, Embajador Alberto Luís Daverede. Versión Taquigráfica. Buenos Aires.
- [30] Universidad del Valle. (2010). “Colombia ya no es un paraíso”.
- [31] Universidad de Costa Rica. (2002). Primer Congreso Nacional de Agricultura Conservacionista. Quirós

- [32] Madrigal, H. “Planificación estratégica de las cuencas hidrográficas para el uso sostenible de los recursos naturales”. Costa Rica.

Fuentes electrónicas

- [1] Armada de Estados Unidos. (2007). “Ley de Operaciones Navales, Manual del Comandante”. NWP 1 14M. Edición Julio 2007. Pág. 1-9. Disponible para consulta en [http://www.usnwc.edu/getattachment/f267a652-85d9-4fa9-b959-2665b61a0d32/NWP-114M-\(Spanish\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/f267a652-85d9-4fa9-b959-2665b61a0d32/NWP-114M-(Spanish)).
- [2] Astaburuaga, Gustavo. (2012). Variabilidad y obsolescencia de la Estrategia. [En línea], disponible en <http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/1997/2/jordan-2.pdf>. [Consultado el 13 de mayo de 2012].
- [3] Brodie, Bernard. (2012). Citado por De Vergara, Evergisto. La naturaleza, la conducta y el propósito de la guerra. [En línea], disponible en: <http://www.ieeba.com.ar/docu/La%20naturaleza.pdf>. [Consultado el 13 de mayo de 2012].
- [4] _____. (2012). Citado por SOLIS, Eri. La guerra en el mar y la estrategia marítima en la historia. [En línea], disponible en: <http://www.revistamarina.cl/revismar/revistas/2006/4/solis.pdf>. [Consultado el 13 de mayo de 2012].
- [5] Caicedo, Juan. (2012). Las Fuerzas Militares del Post-Conflicto: Perspectivas y Desafíos para Colombia. Disponible en: <http://www.airpower.au.af.mil/apjinternational/apj-s/2009/1tri09/caicedo.htm> [Consultado el día 14 de mayo de 2012].
- [6] Chien Wen, Kung. (2005). National Service as a Staff Officer in the Defence Policy Office. Article of Geoffrey Till’s Seapower. A Guide for the Twenty-First Century. http://www.mindef.gov.sg/imindef/publications/pointer/journals/2005/v31n2/book_review.html.
- [7] CIATI-JFK, (2014). *Caracterización del sector de la logística en Colombia*, obtenido Abril 20 de 2015 del sitio del Centro de Investigaciones y análisis internacional John F. Kennedy encontrado en: <http://www.ciatijfk.org/ciatiweb/images/publicapdf/2>.
- [8] Dan Caterinicchia, “Military Logistics Boosts Asset Visibility,” Federal Computer Week, 16 June 2003. Encontrado el 15 de Abril 2015 en <https://books.google.com.co/books>.
- [9] Franco, Javier. (2013). “Pierre Lacoste Estrategias Navales del Presente ¿Para qué una marina de guerra?” Dirección general de política y defensa, Instituto español de estudios estratégicos. Documento en pdf. [En línea], disponible en: http://www.esup.edu.pe/Politica_Estrategia/IDEASESTRATEGICAS_23.pdf

- [10] Joint Chiefs of Staff. (2011). Focused Logistics Campaign, [En línea], disponible en: <https://acc.dau.mil/adl/enUS/32577/file/6178/Focused>.
- [11] Lacoste, Pierre. (2012). Who's who in public intelligence. Disponible en <http://www.phibetaiota.net/who's-who-in-public-intelligence-pierre-lacoste>. Consultado el 02 de marzo de 2012.
- [12] Moore, T., (s.f.). (2013). *Logistics Intelligence: The First Step in Operational Sustainment*, Fort Leavenworth, KS: School of Advanced Military Studies, U.S. Army Command and General Staff College, 1990), pp. 12-13. Encontrado en <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a234155.pdf>.
- [13] Muller, Pablo. (2012). La identidad nacional y el Poder Marítimo de Chile. [En línea], disponible en <http://132.248.9.1:8991/hevila/Politicaestrategia/2010/no115/8.pdf>. [Consultado el 12 de mayo 2012].
- [14] Munkler, H. (2013). *Las Guerras del Siglo XXI*, Revista Internacional de la Cruz Roja, CICR, Marzo 31 de 2003, encontrado en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/5tedfy.htm>.
- [15] Naciones Unidas, Centro de Información, “Declaración del Secretario General Ante la Asamblea General”, Nueva York, 23 de septiembre de 2003, <http://www.nacionesunidas.org.mx/>.
- [16] Navarro, Renato. (2012). La Armada de Chile en el Siglo XXI. [En línea], disponible en <http://www.docstoc.com/docs/21478965/La-Armada-de-Chile-en-el-Siglo-XXI-%C2%BFFuerzas>. [Consultado el 13 de mayo de 2012].
- [17] Pensamiento Sistémico (2007). *Tendencias emergentes y Logística Adaptativa*, Encontrado en el sitio web del Pensamiento Sistémico consultado abril 25 de 2015 en <http://jmonzo.blogspot.com/2007/11/logstica-adaptativa.html>.
- [18] Portal Infodefensa, (s.f.). (2015). Programas de adquisición y modernización de las FF.AA, Obtenida en Abril 20 de 2015 del sitio web Portal Infodefensa: <http://www.infodefensacom/latam/2011/07/22/noticia-programas-de-adquisicion-y-modernizacion-de-las-fuerzas-armadas-de-colombia.html>.
- [19] Schrady, D, (1998). *Combatant Logistics Command and Control for the Joint Forces Commander*, Monterey, CA: Naval Postgraduate School, January 1998, p. 14. Encontrado en <http://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/14831/NPS-IJWA-98-003.pdf?sequence=1>.
- [20] Solís, Eri. (2012). *Algunas Consideraciones sobre la Estrategia Marítima* - PDF [En línea] Disponible en: <http://www.revistamarina.cl/>, [Consultado el 8 de mayo de 2012], pág. 13.

- [21] The Greenwich Forum. Rear Admiral Richard Hill. (2012). [artículo en línea] Disponible en internet: <<http://www.thegreenwichforum.co.uk/greenwichforum/membership/rearadmiral-richard-hill>> [Citado el día 7-5-2012].
- [22] The Memoir Club. Rear Admiral Richard Hill. (2012). [artículo en línea] Disponible en internet: <<http://thememoirclub.co.uk/>> [Citado el día 7-5-2012].
- [23] Till, Geoffrey. Seapower. A guide for the Twenty First Century. (2009). Routledge 2009. [En línea], disponible en <http://www.ipn.centronaval.org.ar/ipn/c-podermaritimo.html>. [Consultado el 13 de mayo de 2012].
- [24] _____. “Una Estrategia Cooperativa para el Poder Marítimo en el Siglo XXI”. (2009). En: Taylor, Paul. “Perspectiva de una estrategia marítima”. Newport: Naval War College Press, 2009. p. 169. [En línea], disponible en http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf. [Consultado el 12 de mayo 2012].
- [25] _____. (2007). Conferencia “Poder Marítimo: Aspectos Relevantes y Desafíos” dictada en la Escuela de Guerra Naval de Brasil adaptada por el CC Osvaldo Peçanha Caninas. [sitio en internet], disponible en <http://www.mar.mil.br/>. Acceso 5 de junio de 2007.
- [26] _____. (2007). Naval Transformation, Ground Forces, and the Expeditionary Impulse: The Sea-Basing debate. [En línea], disponible en: <http://books.google.com.co/books>. [Consultado el 12 de mayo de 2012].

URL

- [1] http://iris.cnice.mec.es/kairos/mediateca/cartoteca/pagsmapas/ra-dio_influencia.html.
- [2] <http://www.maciasabogados.com/Library/Resource/documents/Leyes>.
- [3] [http://www.usnwc.edu/getattachment/f267a652-85d9-4fa9-b959-2665b61a0d32/NWP-1-14M-\(Spanish\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/f267a652-85d9-4fa9-b959-2665b61a0d32/NWP-1-14M-(Spanish)).
- [4] http://www.mapadecolombia.com.co/1908_mapa-oficial-de-colombia.html.
- [5] http://www.mapadecolombia.com.co/1908_mapa-oficial-de-colombia.html.
- [6] http://www.redtercermundo.org.uy/texto_completo.php?id=2760.
- [7] <http://www.icj-cij.org/docket/files/124/17164.pdf> y http://www.eltiempo.com/politica/litigio-colombia-nicara-gua-lectura-del-fallo-de-la-corte-internacional-de-justicia_12388343-4 consulta efectuada el 19 de Noviembre de 2012.

- [8] <http://www.webislam.com/?idt=5989>, Mundo: Geopolítica del agua, 17/10/2006 1:32 - Autor: Luis Fuenmayor Toro - Fuente: Movimiento para la Salud de los Pueblos-Latinoamérica.
- [9] http://www.mdn.gub.uy/public/330/_08__bachini_luis_pdf_4c863a35bd.pdf.
- [10] <http://www.cosmonoticias.org/cuanta-agua-hay-en-la-tierra/>.
- [11] <http://www.un.org/esa/sustdev/sdissues/water/WWDR-spanish-129556s.pdf>.
- [12] <http://www.acideka.com/es/noticias/2012/agua-para-todos-agua-para-vida>.
- [13] www.slideshare.net/alexandrasarinap/el-agua-consecuenciasenelsigloxxi.
- [14] <http://www.una.ac.cr/ambi/Ambien-Tico/114/Durana.html>, Crisis y geopolítica del agua, Osvaldo Durán.
- [15] <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=92722560006> Geopolítica de los recursos estratégicos: conflictos por agua en América Latina, María Fernanda Ramírez, María José Yepes, Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, vol. 6, núm. 1, enero-junio, 2011, pp. 149-165 Universidad Militar Nueva Granada Bogotá, Colombia.
- [16] <http://www.unep.org/OurPlanet/imgversn/154/spanish/-lonerganhtml> Steve Loneragan Director del Departamento de Alerta Temprana y Evaluación en el PNUMA y coautor, con David Brooks, de Watershed: The Role of Freshwater in the Israeli-Palestinian Conflict (IDRC Books, 1994).
- [17] <http://www.gwp.org/en/gwp-in-action/South-America>.
- [18] https://www.uam.es/departamentos/filoyletras/geografia/descargas/Cambio_Climatico.pdf, Cañada Tordesilla, Rosa, El cambio climático, impactos y opciones de mitigación. P 491.
- [19] http://conferencia.isf.es/ponencias/Geopoitica_del_aguaEfrainLeon.pdf.
- [20] Hernán Camargo Fajardo, Universidad de la Sabana, Imagen y realidad de Colombia en el mundo, http://eltiempo.terra.com.co/proyectos/TIEMPO_UNIVERSITARIO/INVEST_UNIVERSITARIO/home/ARTICULO-EB-26deMarzo/05.
- [21] http://www.nationalgeographic.com.es/2010/03/22/gran_deshielo.html?_page=2.
- [22] http://spanish.xinhuanet.com/china/2014-05/21/c_133350959.htm.

- [23] <http://pl-va.prensa-latina.cu/militarizacion/articulos/agua/4.htm>.
- [24] <http://www.ourplanet.com/imgversn/154/spanish/lonergan.html>.
- [25] <http://www.es.catholic.net/foros/viewtopic.php?t=9664>.
- [26] http://www.ecoportal.net/contenido/temas_especiales/agua/territorio_y_geopolitica_imperial_del_agua_el_caso_de_mesoamerica, Territorio y Geopolítica Imperial del Agua: el caso de Mesoamérica 13-04-04, Por Gian Carlo Delgado Ramos Publicado en: revista El Cotidiano. No. 123. México, 2004.
- [27] <http://www.agua.org.mx/index.php/component/content/article/327--sp-880/-sp-730/2058--privatización-y-saqueo-del-agua-dulce-de-Mesoamérica>.
- [28] http://www.ecoportal.net/Temas_Especiales/Agua/Territorio_y_Geopolitica_Imperial_del_Agua_el_caso_de_Mesoamerica.
- [29] <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53906705> Los conflictos por el agua en México JAIME SAINZ SANTAMARÍA Y MARIANA BECERRA PÉREZ.
- [30] <http://pl-va.prensa-latina.cu/militarizacion/articulos/agua/4.htm>.
- [31] <http://www.reservanavaldelpacifico.org/jurisdicion.php>.

Sitios de Internet

- [1] Bruzzone, Elsa portal www.ecoportal.net.
- [2] www.jstor.org/discover.



Fundada en 1909

Unión, Proyección, Liderazgo

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
Departamento Armada
Carrera 11 No. 102-50 - Of. 222
Teléfono: 620 40 66 - Ext. 20718
dptoarmada@esdegue.mil.co
www.esdegue.mil.co