

# EVOLUCIÓN DE LAS OPERACIONES NAVALES: DEFINICIÓN E HISTORIA\*

---

*Capitán de Fragata Francisco José Castañeda Angulo*

*Capitán de Fragata Bruno Flores Carruitero (Perú)*

*Capitán de Fragata Luis Lara Cogollo*

*Capitán de Fragata Yamil Namen Mesa*

*Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe-Cáceres, Ph.D.*

*Sin una decisiva Fuerza Naval no podemos hacer nada definitivo.*

*Y con ella, todo lo honorable y glorioso.*

George Washington, primer presidente de los EE. UU.

\* Capítulo de libro resultado de investigación del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, adscrito al grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por Colciencias, registrado con el código COL0123247, vinculado al Departamento Armada, adscrito y financiado por la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, de Colombia.



## Introducción

En este capítulo se examinará la fundamentación de las Operaciones Navales y la evolución de su esencia dentro del arte operacional marítimo, siendo definidas desde su sintaxis con el propósito de llegar a una definición de su concepto.

Así mismo, desde un contexto histórico, se presenta el proceso de evolución de los diferentes tipos de operaciones navales, realizando un recuento de lo más característico en cada una de las épocas (antigua, media, moderna y contemporánea), con especial énfasis en la tácticas y estrategias empleadas, que han contribuido a lo que hoy en día se contempla dentro del desarrollo de la estrategia marítima.

Es su misma evolución y desarrollo, lo que ha transformado en las marinas del ayer y de hoy su concepción operacional, permitiendo con ello brindar los fundamentos para el devenir de las armadas y marinas de guerra del mañana, de la mano de los avances tecnológicos y en un entorno volátil, incierto, complejo y ambiguo que caracteriza a las amenazas modernas dentro del cada vez más complicado sistema internacional.

## Concepto de las operaciones navales

El mar hace parte de la vida del ser humano y conlleva a tener presente el concepto de perspectiva marítima, pudiendo asumir, según Mahan (2007):

Como la forma de ver todo lo referente a la mar y sus cosas, lo cual implica *per se*, el ver al mar como ejercicio de las aptitudes humanas. Es por ello, que la mar es un espacio vital que ofrece enormes posibilidades para quienes saben tratarla, encerrando en su inmensidad infinitos recursos que los seres vivientes deben percibir y conocer. (pp. 15-16)

Las operaciones navales nacen desde que el hombre se da cuenta que el mar no es solo un obstáculo, sino que al mismo tiempo lo define, como un medio que le brinda protección y se constituye en fuente de recursos. El proceso de la navegación inicia durante el periodo neolítico (año 7000 al 3000 a.C.). El transporte y la pesca se convierten en actividades humanas y la costa deja de ser una barrera para pasar a ser el lugar más acorde con la proporción física de los humanos de la época.

Si bien las operaciones navales están soportadas en el empleo mismo de las naves y artefactos navales, así como el uso del mar como espacio de maniobra, la movilidad y la maniobrabilidad constituyen los principales atributos de una fuerza naval, partiendo de la habilidad de desplazarse grandes distancias de manera rápida y efectiva, y operando dentro de ambientes marítimos con el fin de obtener ventajas sobre el adversario (United States Navy, 1994, p. 14). Su definición es muy amplia e imprecisa, EE. UU. explica el término como relacionado con: “la acción naval o el perfeccionamiento de misiones navales, las cuales pueden ser estratégicas, tácticas, logísticas o de entrenamiento” (Vego, 2008, p. 95).

Diferentes alternativas para definir el término varían dependiendo del contexto regional o particular de un Estado, estando acorde a sus imperativos geopolíticos o geoestratégicos; por ejemplo, una alternativa de definición para EE. UU. comprende el proceso de llevar a cabo o entrenar para el combate naval para obtener el objetivo de cualquier batalla o campaña. Sin embargo, para Rusia las operaciones navales son descritas como “una serie de batallas navales, enfrentamientos y ataques coordinados en términos del objetivo, lugar y tiempo, conducidas en un área asignada en un teatro de acción militar oceánico o marítimo” (Vego, 2008, p. 95).

En la especificidad de la definición de las operaciones navales, en la Armada de la República de Colombia (ARC), estas se fundamentan

con su misma creación debido a que vienen implícitas al ser un componente militar creado y constituido por el Estado para proteger los intereses marítimos, garantizar la soberanía, independencia, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional (Dirección de Doctrina Naval, 2016, p. 19). Sin embargo, los tipos de operaciones navales definidas por Corbett (1918) son la conquista, disputa y ejercicio del control del mar, que contemplan actividades a ser realizadas solo en tiempo de conflicto, omitiendo el importante rol y la influencia que el poder marítimo ejerce desde la paz en respaldo de la política exterior del Estado y, en general, en el desarrollo nacional (Armada de Chile, 2009, p. 69).

Para abordar el concepto de operaciones navales es importante definir, inicialmente, los términos de manera individual. Según la Real Academia Española (RAE, 2018), ‘concepto’ se define como la representación mental de un objeto, hecho, cualidad, situación, etc., así como la idea que concibe o forma el entendimiento. ‘Operación’ se define como la ejecución de una acción. El término ‘naval’ es un adjetivo que significa de la navegación o relacionado con ella, perteneciente o relativo a las naves, a la navegación o a la Armada (RAE, 2015).

En consecuencia, es conveniente, con base en lo anterior, estructurar la siguiente definición del concepto de operaciones navales como: la idea que forma el entendimiento para la ejecución de una acción por parte de la Armada o mediante el empleo de recursos navales en el entorno marítimo. La anterior definición se estructura considerando que la guerra en el mar es amplia, dispersa y ampliamente dinámica y se constituye en el marco en que se desarrollan las operaciones navales. Las fuerzas navales pueden concentrar sus esfuerzos en diferentes áreas y en fases sucesivas tanto con el objeto establecido como en consideración de que en el ambiente marítimo una amenaza puede venir desde muchas direcciones y se puede presentar de diferentes maneras y en forma simultánea.

En el contexto del concepto de operaciones navales es definido por la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica como:

Aquel que describe cuándo, dónde y cómo las fuerzas navales contribuyen al mejoramiento de la seguridad, la prevención de conflictos y la prevalencia en la guerra, con el fin de guiar la implementación de la estrategia marítima de forma consistente con la estrategia nacional. (US Navy, US Marine Corps & US Coast Guard 2010, p. 1)

Por otra parte, para la Armada Española el concepto de operaciones navales (COPNAV) se define como aquel que:

Tiene por objeto servir de guía para el empleo de la fuerza naval, tanto en la fase de planeamiento como en la de ejecución de operaciones, ya sea en el ámbito específico, en el conjunto o en el combinado; y, en general, dar a conocer sus formas de actuación a aquellos actores con los que pueda operar. (Gobierno de España, 2015, p. 1)

En relación con Latinoamérica, la Marina de Guerra del Perú define las operaciones navales como:

Las acciones bélicas planificadas que emplean el poder naval con el propósito de obtener, disputar y explotar el control del mar en favor del desarrollo de la guerra. En el caso del control del mar, se refiere al control de las comunicaciones marítimas, como objetivo principal y esencial de la guerra en el mar. (Arnillas & Mantilla, 2012, p. 117)

Las actividades de una armada responden a las necesidades de la defensa en el ámbito marítimo, sin que reconozcan obstáculos que puedan entorpecer el ejercicio de la soberanía de un Estado. En este sentido, la armada o marina de un Estado está presente en sus costas, en su mar territorial, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva, en el espacio aéreo, en sus playas y puertos, o en mar abierto, en superficie o en inmersión. Es así como el concepto de operaciones navales se conjuga dentro del ámbito geopolítico y geoestratégico de una nación, sus políticas y los objetivos que sean determinados por los gobiernos.

En el caso de la Armada de Colombia (2016) se establece que: “las operaciones navales son la razón de ser de la Armada Nacional, pues ellas materializan la misión constitucional de defender la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y el orden cons-

titucional” (Armada Nacional de la República de Colombia, 2016, p. 11). Así mismo, las operaciones navales se fundamentan con su misma creación, pues vienen implícitas al ser un componente militar creado y constituido por el Estado para proteger sus intereses marítimos.

En el contexto de las operaciones navales, es de suma importancia hacer referencia al concepto de poder marítimo, entendido como la capacidad de crear, desarrollar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en paz como en guerra, así como la capacidad de un Estado de usar el mar en su beneficio. Con ello, es el poder naval el complemento militar del poder marítimo y encargado de proteger mencionados intereses marítimos. Este está compuesto por la fuerza y la voluntad para emplear dicha fuerza, así como la posición, siendo esta un factor geográfico que es capaz de sostenerlo (Armada Nacional de la República de Colombia, 2016, p. 16).

En ese orden de ideas, “el poder naval de un país se manifiesta al contar con una adecuada fuerza naval, siendo esta el conjunto de medios humanos y materiales de la Armada, agrupados y organizados, con el cometido de realizar operaciones militares en y desde el mar” (Gobierno de España, 2015, p. 13), así como desde la costa en proyección hacia el mar. Si se considera al poder marítimo como un concepto relativo, entonces, los aspectos no militares relativos al uso del mar que contribuyen al poder naval y que influyen el comportamiento de las personas, serán de suma importancia para que un Estado otorgue la relevancia que se merece a su fuerza naval.

Es así como el concepto de las operaciones navales surge como una herramienta que ayuda al desarrollo tanto de la doctrina como de las tácticas navales. Este debe describir cómo el componente naval, la infantería de marina y guardacostas operan tanto de manera individual como conjunta; y cómo las ideas a futuro pueden ser aplicadas, probadas, analizadas y refinadas mediante juegos de guerra, ejercicios, experimentos y lecciones aprendidas (US Navy et al., 2010, p. 2). Un ejemplo de estos ejercicios en el contexto multinacional es el RIMPAC (*Rim of the Pacific*), que se desarrolla de forma bienal en el archipiélago de Hawái, EE. UU. y en el cual la Armada de Colombia ha participado desde el año

2010 y, en especial, con la fragata ARC “Almirante Padilla” (FM-51) en el año 2014. Este hecho, que representó un importante esfuerzo operacional y logístico, redundó positivamente en términos de interoperabilidad, entrenamiento y presencia naval.

## Tipos principales de operaciones navales históricas

La historia de la humanidad registra desde hace más de tres mil años, acciones bélicas en el mar y en los ríos. Las operaciones navales han sido siempre las mismas, lo que cambia son las adaptaciones del pensamiento operacional militar y la incorporación de los desarrollos tecnológicos.

Encontramos diversas definiciones de operación naval, pero las siguientes dos son las que más se acercan a la realidad actual. En primer lugar, se entiende como operacionales navales a aquellas que “consisten en la aplicación de los principios políticos de planificación, organización y administración en el uso de los recursos y de la fuerza militar naval para conseguir metas u objetivos específicos” (Espinosa, 2015, p. 2).

En segundo lugar, se entiende por operaciones navales a las diversas operaciones previstas para cada fuerza, sus misiones, objetivos, áreas y la coordinación entre ellas y con otros mandos; estas deberán ser concebidas como un sistema dentro del marco general de maniobra, que tiene por propósito cumplir, en la forma más eficaz, la misión del comandante de la Armada (Escuela Superior de Guerra, 2018, p. 32).

Las anteriores definiciones son muy importantes y se complementan, porque en la guerra naval la operación se concibe como un sistema donde las partes están totalmente integradas y estructuradas a un todo, en un marco general de maniobra. La planeación y preparación de las operaciones navales constituyen el mayor desafío para las fuerzas navales, ya que el mar no admite improvisaciones (Academia de guerra de la F.T, 2005).

## Edad Antigua: Persas, Fenicios, Egipcios, Griegos y Romanos

La navegación en la antigüedad se hacía en ríos, lagunas y bordeando la costa, evitando adentrarse en altamar con técnicas de posicionamiento basadas en la observación de tiempos y distancias. Se utilizaban puntos notables de la costa como faros, cabos y boyas y por medios visuales de observación de ángulos horizontales.

Además de estas técnicas, los fenicios, griegos y romanos conocieron algunas otras que les ayudaron a determinar el rumbo, el tiempo, la velocidad y la distancia; además de conocer la profundidad de navegación para no encallarse, bordeando la costa, sin perder de vista el litoral. Inicialmente, se guiaban y orientaban siguiendo los accidentes orográficos costeros como penínsulas, estuarios, cabos o simples salientes costeros, que recortaban las costas mediterráneas.

La astronomía sirvió como medio de navegación a los fenicios, griegos y romanos. Por medio de la observación nocturna del cielo, conocieron la posición de las estrellas y la orientación por medio de los planetas fue fundamental para que las naves fenicias pudieran recalar en las costas occidentales del Mediterráneo. Así, a partir del siglo VIII a.C., se establecerían las numerosas colonias. Incluso, según relata el historiador griego Heródoto (484-420 a.C.) en el siglo VII a.C., los marinos fenicios, al servicio del Faraón Neceó II, circunnavegaron África desde el mar Rojo, navegando vía el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Gibraltar, concluyendo el periplo en el delta del Nilo al cabo de tres años (Morelon, 1983, pp. 8-9).

Las primeras embarcaciones usadas para navegar por el mar fueron obra de fenicios y griegos, quienes comerciaban con muchos países de las costas del Mediterráneo, llegando a dominarlo tal como se aprecia en la figura 1.

**Figura 1.** Colonización Griega y Fenicia. Siglos VIII-VII a. C.



Fuente: Gómez, (2016)

Fueron muchas y muy novedosas las innovaciones técnicas en la construcción naval, como el calafateado de estopa recubierta de brea de los cascos, las planchas de metal, las velas de lino, los timones, las filas de remeros y los espolones de proa. Además, construyeron y emplearon planchas de madera de ciprés, mástiles de cedro, remos de encinas y cubierta hecha de boj.

Los fenicios lograron desarrollar diferentes modelos de embarcaciones en función de la actividad a la que estaban destinadas. Así, existían navíos mercantes destinados al comercio de forma más bien redondeada y las naves de guerra, mucho más hidrodinámicas, de casco ligeramente afilado, con forma de huso, más rápidos y de mayor maniobrabilidad. Los cascos de los navíos de guerra fenicios estaban acabados en un poderoso espolón alargado que se recubría de bronce y con el que embestían a las naves enemigas en el combate, de modo que lograban abrir grandes vías de agua (Morelon, 1983, pp. 10-11).

Existían dos modelos de barcos de guerra fenicios: los birremes y los trirremes, según la instalación de los remos, en dos o tres órdenes en puentes superpuestos. En el siglo VIII a. C., los fenicios ya construían trirremes. La forma de hacerlo fue simple: a los birremes les añadieron

una nueva fila de remos que sobresalía mediante un saliente situado en la parte superior del casco.

La construcción más significativa de los fenicios fue el barco de manga ancha que utilizaba velas en vez de remos y proporcionaba un espacio para el cargamento mucho mayor que las galeras estrechas. Estos barcos poseían un puente superior o castillo de popa elevado, que se protegía con escudos y que servía para el resguardo y protección de los tripulantes, así como para guardar los aparejos. Arrancando del centro del casco, se elevaba un único mástil central, que sustentaba una vela rectangular, la cual, en caso de batalla, se recogía para facilitar las maniobras de la tripulación. Las velas también fueron empleadas; sin embargo, primitivamente las embarcaciones disponían de un solo mástil, cuya vela se izaba únicamente con el viento a favor (Morelon, 1983, pp. 13-15).

Por esto, los remos eran la principal forma de propulsión. En ese momento, los remeros jugaban un papel fundamental, porque de ellos dependía la propulsión de la nave. Los remeros fenicios, a diferencia de otros ejércitos del momento, no solían ser esclavos, ya que en la batalla necesitaban hombres en los que confiaran para el buen gobierno de la embarcación. Los remeros solían ser originarios de las ciudades de Arad y Sidón (Morelon, 1983, p. 12).

Por otro lado, las naves comerciales de la época poseían una velocidad de entre dos y tres nudos, pudiéndose navegar en un día en torno a las 50 millas náuticas. Según cálculos estimados, un trayecto entre las costas libanesas y las columnas de Hércules podría durar unos dos meses. En este sentido, hay que tener en cuenta que las empresas náuticas comerciales fenicias tenían lugar en los meses más benignos del año, aprovechando el buen tiempo de la primavera y el verano; por ello, se realizaban entre los meses de marzo y octubre. Las naves de guerra, en cambio, se mantenían activas todo el año, con el fin de proteger las costas y los puertos, así como para hacer frente a la piratería.

Los fenicios crearon grandes naves, como la Gaulos y la Hippioi, para conformar una poderosa flota mercante y guerrera. También con el desarrollo de las artes de navegación mediante el empleo de algunas cartas y con nuevos instrumentos, superaron la navegación hasta entonces

conocida entre egipcios y griegos. Así lograron un legado muy importante en el transporte de sus productos comerciales y ejercieron una poderosa influencia sobre toda la costa del mar Mediterráneo, que incluso los llevó a sitios tan remotos como las islas británicas y todo el continente africano (Fantar, 1983, pp. 2-3).

Los barcos fenicios navegaron por el mar Mediterráneo y otros océanos hasta las islas británicas para comerciar con estaño y, tal vez, también se dirigieron hacia el sur, a lo largo de la costa de África. Aunque no disponían ni de brújulas, ni de correderas, instrumentos necesarios para conocer la situación por rumbo y distancia navegada que es la base de la navegación de estima, los fenicios utilizaban procedimientos alternativos: la brújula era sustituida por el conocimiento del movimiento diurno de los astros y estimaban la distancia recorrida por la práctica. (Fantar, 1983, pp. 4-7)

En la antigüedad, posiblemente los primeros objetivos de las operaciones navales correspondieron a controlar los mares y los grandes ríos para conservar las rutas y la pujanza del comercio, iniciando las líneas de comunicación marítimas comerciales. En esta etapa de la historia, el dominio del mar y de los grandes ríos tributarios daba una gran relevancia comercial a algunas ciudades.

Las primeras operaciones navales que registra la historia corresponden a las guerras médicas, las guerras del Peloponeso, las guerras púnicas y la batalla de Acción (Sánchez, 2018). Antes de las guerras médicas, en el siglo IV a. C., la primera guerra naval que registra la historia corresponde al rey de los hititas en el año 1210 a. C. frente a Chipre; muy seguramente antes sucedieron muchas más guerras navales, pero esta tiene el registro más antiguo. Y de estas, una de las más significativas para las operaciones navales podría ser la segunda Guerra Médica, en el siglo IV a.C., porque fue el primer conflicto histórico que se conoce como operación naval a gran escala cuando la flota persa, compuesta por barcos jonios, sirios y fenicios, se enfrentó a los griegos (Sánchez, 2018).

Además, es muy importante esta acción naval por la combinación de fuerzas y de estrategias que utilizaron en la lucha: las embarcaciones debieron limitar sus movimientos por la estrechez del Canal de Arte-

misio e igual ocurrió en la batalla en tierra en las Termopilas, donde las condiciones del desfiladero limitaron a los combatientes y el desplazamiento de los habitantes de Atenas a la isla de Salamina. Finalmente, el objetivo de la operación naval de los persas, que era invadir Grecia con fines de control del mar y sometimiento de la población, no se logró a pesar del gran ejército del que disponía tanto por número de embarcaciones, posiblemente 380 galeras y 1.200 hombres, como por la superioridad de tripulantes; muy seguramente las condiciones del paisaje y del clima fueron un obstáculo suficiente para que los persas no lograran el objetivo que tenían con la guerra (Academia de guerra de la F.T, 2005, p. 3).

También la guerra del Peloponeso fue muy importante en la historia de las operaciones navales cuando los griegos, 50 años después de las guerras médicas, se enfrentan entre sí. El objetivo de esta guerra civil era político porque los espartanos pretendían la hegemonía sobre los pueblos de origen jónico. En esta operación naval hay varios puntos significativos para la historia naval. En primer lugar, con las operaciones de ataque a las líneas de transporte y de abastecimientos del enemigo y, en segundo lugar, el de visualizar siempre y no descuidar al enemigo, pues en esta operación naval el factor sorpresa resultó fundamental como estrategia. La historia cuenta que los atenienses se habían refugiado dentro de ciudad amurallada y los espartanos mantuvieron el cerco desde el mar, realizando un bloqueo naval hasta cuando los atenienses se vieron acorralados y vencidos (Sandars, 2005).

Mediante la sorpresa, los espartanos colocaron a los atenienses en una situación inesperada ante la que no se habían preparado para contrarrestarla oportunamente. Además, el asedio a la ciudad provocó la epidemia y ocasionó la muerte a muchos atenienses. Más tarde, 20 años después, en la batalla de Helesponto, los atenienses volverían a ser derrotados cuando, otra vez más, fueron sorprendidos por los espartanos al incendiar sus embarcaciones y destruir su flota naval por completo (Sandars, 2005).

Las guerras púnicas enfrentaron a Roma y Cartago en el siglo II a. C. La prosperidad de Cartago acarrió, primero, la rivalidad con los griegos

y luego, con los romanos, quienes los vencieron durante las llamadas guerras púnicas y destruyeron por completo la ciudad de Cartago hacia el año 146 a.C., poniendo fin, de esta manera, a la hegemonía comercial de los fenicios. El objetivo de esta operación naval era el control, la protección y la ampliación del tráfico marítimo en el Mediterráneo Oriental para conservar la hegemonía comercial para Roma contra ataques enemigos, mediante adecuadas medidas de seguridad. Así mismo, manteniendo la fuerza naval en estado permanente de alistamiento para el combate y con capacidad de reacción inmediata. Además, reduciendo la fuerza de combate enemiga, aun cuando Roma nunca fue una potencia marítima (Sandars, 2005).

La batalla de Accio o Action (31 a. C.), librada por las tropas de Cayo Julio César Octaviano (Octavio) y lideradas por Agripa, contra las tropas de Marco Antonio y su aliada Cleopatra, tuvo lugar frente al golfo de Ambracia. En esta operación naval combatieron más de 2.000 hombres y se utilizaron más de 900 navíos y la victoria fue para Julio César, gracias a la estrategia en combate y a la velocidad y agilidad de sus navíos. La consecuencia inmediata de la guerra fue el fin de la República romana y el comienzo de la época del Imperio.

Como primeras conclusiones de estas operaciones navales, se destacan los siguientes aspectos importantes para tener en cuenta:

- Las embarcaciones se utilizaron para el transporte de los guerreiros y no para el combate.
- Fueron las primeras operaciones navales que exigieron el manejo del espacio y una estrecha movilidad en mar al utilizar muchas embarcaciones a la vez (más de 25 y hasta 900 galeras o navíos), creando así una flota en potencia, que daba superioridad a quien la ostentara. Esto se dio gracias a que con ella podían brindar seguridad a sus embarcaciones dedicadas al comercio, así como proteger sus posiciones estratégicas a lo largo del Mediterráneo, contando siempre con un ejército en el mar.
- Algunas de estas operaciones exigieron un alto grado de planeación porque combinaron acciones en tierra y mar, con lo que se

empieza a crear una interrelación entre los ejércitos de tierra y los de mar debido a que complementaban sus capacidades en función de los objetivos trazados por los estrategas militares, dándoles ventajas tácticas en el campo de combate.

- En algunos casos fueron operaciones navales en las que la falta de tecnología no les permitió lograr el objetivo por no tener cómo prever los fenómenos climáticos como las tormentas. Además, tuvieron que soportar las calamidades propias de los asedios a las ciudades amuralladas, como las epidemias; sin embargo, con estas experiencias, las operaciones navales comienzan a mejorar en su desarrollo tecnológico, creando las bases de los grandes navegantes de la historia (Sandars, 2005).

## Edad Media: Siglo V al Siglo XV

Las acciones bélicas están presentes en toda la historia de la Edad Media, desde el comienzo hasta el final. La guerra se hallaba plenamente integrada en la realidad del Medioevo y la fuerza física parecía ser un elemento esencial para dirimir cualquier litigio por mucho que el mismo se ciñera a un espacio territorial pequeño. El combate era una señal de estatus como podía serlo la propiedad de la tierra. El ejercicio de la guerra era un factor de distinción social.

La Edad Media es el período de la civilización occidental comprendido entre el siglo V y el siglo XV, se inicia con las invasiones bárbaras y finaliza cuando los ideales del medioevo comenzaron a desaparecer para dar paso al Renacimiento. Algunos describen la Edad Media como una época de retroceso intelectual y cultural dominado por el aislamiento, la ignorancia, la superstición y, sobre todo, por guerras e invasiones constantes que, en gran medida, determinan el carácter de la Edad Media como una edad bélica (Baeza, 2018).

En el Mediterráneo pugnaron los reinos cristianos contra el Imperio otomano y contra los piratas berberiscos, sumándose en menor medida los conflictos de interés entre la cristiandad, en las cuales el Mediterráneo occidental tuvo una importancia clave de cara al control

de los territorios italianos. Las operaciones navales también acompañan la historia de la Edad Media en este contexto bélico y se caracterizan con hechos muy importantes y variados entre la primera parte y la etapa final de la Edad Media, en cuanto a conocimientos, objetivos, tácticas, embarcaciones e instrumentos (Baeza, 2018).

Durante casi toda la Edad Media, los conocimientos de navegación se reducían al mar Mediterráneo, al mar del Norte y a las zonas costeras del Atlántico y las técnicas de navegación eran muy escasas e incipientes; por ejemplo, el rumbo se mantenía mediante la dirección que llevaban los pájaros que iban embarcados y la brújula no se introdujo sino hasta el año 1.200 aproximadamente. Por eso, las operaciones navales en esta etapa de la historia, aparentemente, no tuvieron mayor significado porque Europa dejó el comercio, las rutas del mar y las costas del Mediterráneo, primero, al control del Imperio bizantino y, más tarde, al dominio del islam, mientras tanto se organizó el sistema feudal e hizo de la tierra la señal de riqueza y de poderío (Stuardo, 2018).

### *Objetivos y Características de las Operaciones Navales*

Los principales objetivos de las operaciones navales de la época estuvieron determinados por las operaciones con fines de defensa y control del Imperio mediante la defensa a las principales ciudades, la conservación de las rutas de comercio (como en el caso del Imperio de Bizancio) y por las operaciones navales con objetivos de expansión y sometimiento, principalmente, por parte de musulmanes sobre las costas del Mediterráneo. Tanto las operaciones navales del Imperio de Bizancio como las de los árabes tuvieron carácter de luchas religiosas para llevar a toda la tierra el cristianismo y el islam (Stuardo, 2018).

Otras operaciones navales importantes fueron las que se desarrollaron para mantener la hegemonía en las rutas y el comercio entre oriente y occidente, con el fin de transportar especies y productos valiosos que venían de Asia. Este comercio lo hicieron los venecianos mediante intermediarios árabes que transportaban estos productos por rutas terrestres en caravanas hasta los puertos del Mediterráneo Oriental (el Líbano). Uno de los aventureros de esta época fue el veneciano

Marco Polo, quien escribió las memorias de los viajes que llevó a cabo entre 1271 y 1295.

También fueron importantes y frecuentes las operaciones navales con fines de invasión por parte de los pueblos nórdicos, que se caracterizaron por atacar a los barcos de ambos bandos –uno contra el otro–, luchando así una batalla sobre el mar, mediante el asedio, el incendio y el saqueo.

Otras operaciones navales en los albores de la Edad Media tuvieron que ver tanto con el transporte y desembarco de tropas en las costas como con el transporte de caballeros, principalmente, entre Inglaterra y Francia.

Las operaciones navales acompañaron los principales hechos que caracterizan a la Edad Media. Por ejemplo, en la defensa y expansión del Imperio Bizantino sobre los cinco mares que la rodeaban, o cuando acompañaron, en los primeros siglos de esta época, la extraordinaria expansión de la Iglesia Católica sobre los pueblos bárbaros de Europa y en la etapa final, con las Cruzadas y el descubrimiento y evangelización del nuevo mundo; o en la conquista de los árabes del Mar Mediterráneo (García, 2017).

### *Operaciones Navales en la Edad Media*

En los comienzos de la Edad Media pocas fueron las innovaciones en la construcción de naves y en la incorporación de instrumentos. A finales del siglo XII se avanzó con nuevos modelos de barcos que aparecen en la primera parte del siglo XIII, con la introducción de la vela latina en el aparejo que permitió que los buques navegarán en contra del viento por medio de bordadas sucesivas. Además, introdujeron la brújula, el perfeccionamiento de los mapas y el empleo del timón de codaste en el gobierno de las embarcaciones. Cuando el timón de codaste se generalizó, el aparejo de los buques tuvo que adaptarse al principio con dos velas cuadras o latinas –aunque de mayor tamaño– y después con una gran vela cuadra en el centro y una pequeña latina en el palo mesana, como vela de evolución o manejo.

Entre las nuevas embarcaciones de la Edad Media estaban las galeras, que eran los típicos barcos de guerra mediterráneos que sirvieron también para el comercio. Estas embarcaciones eran largas y estrechas, de bajo bordo, con proa muy afilada, que enarbolaba velas latinas y utilizaba como propulsión los remos, en número variable. Su casco era más alargado y ligero que el trirreme e iba provisto de castillo de proa y alcázar en la popa, donde se alojaban los oficiales. Las galeras medían alrededor de 140 pies de eslora, manga 20 y puntal 9. Su movimiento estaba asegurado por mástiles con aparejo latino en períodos de viento, y durante los períodos de calma y en combate por la fuerza de los remeros, llamados galeotes (García, 2017).

En las batallas, la galera se comportaba como una plataforma de combate que era la prolongación del combate terrestre. Cuando las galeras quedaban encalladas, la infantería saltaba al abordaje de la nave contraria. Esto dio origen a la Infantería de Marina, cuya primera unidad se creó en España durante el reinado de Felipe II. La última gran batalla en la que las galeras fueron empleadas fue en la de Lepanto y fue allí donde se puso de manifiesto la inferioridad de las galeras frente a la artillería. Para solucionar esto, se dotó a estos navíos de pequeñas piezas artilleras situadas en la proa. Cuando se incrementó la navegación por el Atlántico, las galeras demostraron su insuficiencia; sin embargo, la construcción de tales barcos, al menos en España, llegó hasta 1778 (García, 2017).

Hubo muchos tipos de galeras: la bastarda, la sutil, la turida, la galeaza, la firstu y la de los leños y barcas, en la que se incluye también el laúd. Con la necesidad de aportar a los buques mayores tonelajes, surgieron las carracas, barcos que exigieron mayor superficie bélica, tanto que los constructores se vieron obligados a subdividir el paño o velas para hacerlas más manejables; por esta razón, nació la gavía, vela que se izaba por encima de la cofa, con los puños de escota que se hacían firmes en los extremos, braceándose todas al mismo tiempo (García, 2017).

En los primeros siglos de la Edad Media, los barcos aumentaron desde 100 toneladas hasta 300 toneladas de desplazamiento, suficiente para llevar cañones como armamento y todavía ser capaces de transportar

una carga que dejase beneficios capaces de sobrevivir en las duras condiciones del océano abierto, con sistemas de seguridad y una tripulación experta capaz de hacer una rutina de los largos viajes (De Sancha, 1792).

Cuando los buques adquirieron mayor desplazamiento, hubo paralelamente una evolución del aparejo, es decir, del velamen que se realizó poco a poco, de la siguiente forma: los barcos primitivos llevaban un palo al centro del barco que soportaba una verga con una gran vela cuadrada y estaba afirmado por unos obenques; además, llevaban una cofa en lo alto del palo para el vigía. Su gobierno se hacía con espaldillas, después se usó el timón de popa. Se empiezan a construir barcos con dos palos; al principio con velas triangulares, con el trinquete inclinado hacia la proa y un castillo en forma de pagoda (De Sancha, 1792).

Su tripulación era de unos 30 hombres formada por los oficiales, los marineros para los trabajos de navegación, entre los que se contaba al cómitre o cabo de varas, encargado de dirigir la maniobra y garantizar el ritmo y la intensidad de la boga, azotando a los galeotes o chusma; quienes no se contaban en la tripulación, como los soldados que constituían las fuerzas de combate y los galeotes que eran los remeros, esclavos o presos que cumplían condena en galeras. La vida en las galeras era muy dura por la falta de espacio, las deficientes condiciones sanitarias y la crueldad con que eran tratados los galeotes (De Sancha, 1792).

Entre los instrumentos que acompañaron las operaciones navales de la Edad Media estuvo la brújula, para determinar las direcciones, según el invento chino que Marco Polo introdujo en Europa. La introducción y mejoramiento de la brújula en el Mediterráneo trajo avances para la navegación debido a que permitió que se hiciesen a la mar tanto en invierno como en verano, convirtiéndose así la navegación en una actividad constante durante todo el año.

También los navegantes mediterráneos comenzaron en el siglo XIII a preparar las cartas marítimas, generalmente, sin meridianos ni paralelos, pero con líneas que mostraban la dirección entre los puertos más importantes. Estos mapas se denominaron portulanos. Los navegantes árabes también realizaron cartas geográficas de gran exactitud (De Sancha, 1792).

El astrolabio también fue incorporado en la navegación en la parte final de la Edad Media, lo que permitió observar las alturas, lugares y movimientos de los astros y determinar la posición de las estrellas sobre la bóveda celeste (De Sancha, 1792).

### Edad Moderna: Siglo XV al Siglo XVIII

Las operaciones navales de la Edad Moderna hacen parte de los hechos más significativos de la época como fueron: 1) el descubrimiento de América que determinó el control de las rutas y del comercio por el Atlántico; 2) la influencia del Imperio otomano sobre el mar Mediterráneo y la desintegración del Imperio romano oriental, a pesar de la victoria en la batalla de Lepanto; 3) la formación de las monarquías absolutistas que dan la unidad política a los Estados y que aseguraron el poder político militar del rey y 4) la creación de los ejércitos permanentes, comprometidos en luchas interminables (como la guerra de los treinta y cien años), (García, 2007).

Las operaciones navales al principio de la Edad Moderna acompañaron a los países en la búsqueda de una nueva ruta hacia Asia, que convirtió al océano Atlántico en un elemento crucial. Por ejemplo, en el año 1500 se descubrió el golfo del Darién, la costa de Venezuela, las Antillas y las costas de Brasil, con la expedición portuguesa de Pedro Alvares Cabral. En 1513, Vasco Núñez de Balboa descubrió el mar del Sur, confirmándose que América era un nuevo continente. Entre los años 1519 y 1522 se realizó la primera vuelta al mundo por Fernando de Magallanes y que finalizó Sebastián Elcano. Con este viaje se confirmó la redondez de la Tierra y se descubrió el paso que une el océano Atlántico con el Pacífico en América del Sur, llamado el estrecho de Magallanes. Así, las operaciones navales se desplazaron del Mediterráneo al Atlántico.

La necesidad de controlar los mares exigió a los principales monarcas reorganizar el sistema total de guerra naval y crear una marina de guerra que requería la conjunción de recursos económicos, manufactureros, tecnológicos y de capital humano, así como recursos forestales, fundiciones, fábricas de velamen y cordelería, breas y alquitranes, puertos

y arsenales, constructores y oficiales cualificados, marinería experimentada, artilleros y personal de maestranza capaces de mantener la máquina de guerra más sofisticada y compleja de la época (Campiño, 2016).

De este modo, la marina sería un instrumento fundamental para conformar los imperios; las operaciones navales dieron cobertura al transporte de tropas, salvaguardar las rutas de abastecimiento, contribuir a las operaciones de bloqueo y procurar causar el mayor daño posible al comercio marítimo de los enemigos. Además, el océano Atlántico creó otro gran escenario para la guerra naval que hizo que se convirtiera en el protagonista indiscutible, mientras que en el Pacífico y en el Índico continuaron las disputas entre holandeses y portugueses por el monopolio comercial asiático.

### *Las carracas, naos y galeones*

Desde el descubrimiento de América en 1492 hasta la primera vuelta al mundo en 1522, las embarcaciones y los conocimientos geográficos sobre la tierra avanzaron en gran proporción. La galera quedó relegada al Mediterráneo, siendo sustituida por la carraca en la navegación y en la guerra oceánica, ya que fue para tal fin. La evolución de los barcos para la navegación oceánica y el control de los mares se evidenció con las carracas, naos y galeones que ampliaron los cascos, perfiles, instrumentación y tecnología (Sidoli, 2007).

La carraca fue el logro técnico que posibilitó la navegación por el Atlántico y el Pacífico y, más tarde, fue remplazada por el galeón, que constaba de un casco con calado mayor considerable y un mástil y que incorporó, por primera vez, los tres palos, el trinquete y el mayor con velas cuadradas; inicialmente, una en cada palo, y en el mesana una vela triangular.

Posteriormente, añadió un cuarto palo a popa llamado contramesana con velas latinas. Esta estructura dificultaba la navegación con viento de bolina, pero facilitaba la de viento de través y de popa. Hasta ese momento, los buques a vela se enfrentaban en las batallas navales con diferentes tácticas, siempre teniendo en cuenta las maniobras que un buque de vela podía realizar. El viento, por tanto, era el elemento clave

que aprovechaban para llevar a buen término cualquier enfrentamiento naval (Sidoli, 2007).

El galeón pasó de ser el principal barco mercantil de las naciones europeas hasta configurarse como un potente navío armado, antecedente de lo que serán con posterioridad los navíos de línea. Sus características fueron variadas y cambiaron con los años, pero básicamente, llegaron a manejar un estándar de tres palos, un espejo plano en lugar de la popa redonda y un innovador pinzote que le permitía al timonel observar las velas directamente, algo que antes no se podía (Sidoli, 2007).

El galeón aparece en la historia del diseño de embarcaciones para satisfacer una necesidad: la de un barco veloz, maniobrable y con buena capacidad de carga. Aparece como una variante de la galera, tiene capacidad de carga como la nao y es veloz como la carabela.

La construcción naval concentraba todos los avances técnicos de la época y movilizó un volumen importante de mano de obra y capital. Fueron famosas las atarazanas de Venecia por la construcción de la galera; más tarde de la carabela y, por último, del galeón. Se hicieron famosos los astilleros de los Países Bajos e Inglaterra (Castillo, 2016).

## Edad Contemporánea: Siglo XVIII a la Actualidad

Las operaciones navales de la Edad Contemporánea, como en las anteriores épocas, acompañan los principales hechos históricos de la humanidad, como son: el nuevo Estado con enfoques liberales y participación del pueblo en el gobierno, y el reconocimiento de los derechos naturales de la humanidad, que fueron el producto de la revolución francesa; los grandes y significativos avances de la ciencia y de la tecnología resultado de la revolución industrial; las dos guerras mundiales y la Guerra Fría, con la acumulación de armas por parte de Estados Unidos como potencia capitalista y de la Unión Soviética, como fuerza socialista; el terrorismo internacional, que dejó miles de víctimas, y que tuvo como hecho más representativo los atentados del 11 de septiembre de 2001, y como consecuencia y respuesta a ello, la invasión de Estados Unidos en Afganistán e Irak (Chile, 2017).

En los siglos XIX y XX las operaciones navales de las potencias como Inglaterra, España, Francia, Alemania, Estados Unidos, Turquía y Japón se caracterizaron por el dominio del mar y, en primer lugar, pretender el uso de la fuerza organizada, la destrucción de la fuerza organizada del enemigo y buscar la batalla en los océanos Atlántico y Pacífico. Estos océanos se constituyeron en el principal escenario donde estuvo en juego el destino de la humanidad. Para esto, contaron con importantes avances tecnológicos, como fueron: el sistema de señales, los cañones que disparaban granadas, la máquina a vapor y la propulsión a hélice, el acorazado monocalibre, el submarino, el sonar, los misiles, entre otros.

Igualmente, con la incorporación de estas innovaciones la guerra naval se fue transformando. Algunas de estas innovaciones fueron las siguientes: un sistema de señales, empleado por los ingleses, que les permitió elegir el momento oportuno para atacar al enemigo y cortar su línea en puntos sucesivos. Gracias a esta innovación, la marina inglesa logró seis victorias consecutivas en el mar a principios de este periodo, además, obtuvo el dominio del comercio mundial, permitiendo organizar un inmenso imperio colonial. Años más tarde, los japoneses hicieron uso de la telegrafía sin hilos, que era operada por expertos marinos y retransmitían toda información recibida de su servicio de espionaje (Soria, 2017, pp. 6-13).

La incorporación de baterías acorazadas le permitió a Rusia derrotar a franceses, ingleses y otomanos en la invasión a Crimea (1853-1856). Rusia propuso una operación naval muy diferente a las libradas hasta ese entonces, porque contó con naves con cañones de 50 y 12 libras que desplazaban 1.651 toneladas y desarrollaban 4 nudos. Los buques con cañones disparaban granadas en vez de proyectiles sólidos (1837), lo que resultó concluyente en el enfrentamiento contra los buques de madera. La granada era como una bomba de mortero, llena de pólvora y detonaba por medio de una espoleta de tiempo; era disparada por un cañón en trayectoria horizontal y, por tanto, con más precisión. Siguieron a Francia en esta aplicación las marinas británica y norteamericana (Solís, 2017).

La respuesta a la introducción de estos cañones fue la protección de los buques con blindajes (1857). Los franceses, que fueron los pioneros de la época, empezaron a construir una flota de acorazados, que eran buques convertidos en acorazados por un cinturón de hierro de 13 centímetros de espesor que recubría el casco. Los ingleses siguieron su ejemplo y aumentaron la potencia de los cañones y por eso surgió un cañón de siete pulgadas (1870) (Solís, 2017).

De este modo, se dio paso a la construcción de barcos con máquinas a vapor, propulsión de hélice, blindados, cañones lanza granadas y cambio en las comunicaciones. El resultado de un cuarto de siglo de evolución de los buques de combate fue un navío puesto en servicio en 1875 de 9.330 toneladas, de las cuales el 27 % era coraza; tenía un espaldón prominente, llevaba cuatro cañones de 35 toneladas en dos torretas a proa y popa capaces de disparar en todas direcciones; desarrollaba 15 nudos y aparte de ofrecer un blanco reducido, era una plataforma muy estable. Un ejemplo de acorazado se aprecia en la Figura 2 (Iriarte, 2016).

**Figura 2.** Acorazado USS 'Iowa' (BB-61).



**Fuente:** Ammiraglio (2011)

Posteriormente, la competencia de las naciones condujo al desarrollo del “Crucero pesado”, con un desplazamiento de 12.000 toneladas,

con cañones de 10 pulgadas y faja acorazada bajo la línea de flotación de 8 pulgadas de espesor. Finalmente, se distinguieron los cruceros ligeros y pesados como dos tipos distintos. Para 1914, el torpedero había sido ampliamente sobrepasado por el destructor, el cual probó alcanzar altas velocidades y llevaba 6 torpedos. El submarino, para entonces, tenía mayor radio de acción y las minas habían sido provistas de mayor potencia explosiva. Toda esta maquinaria moderna tuvo su campo de prueba en la batalla de Jutlandia con el enfrentamiento de las flotas de Inglaterra y Alemania, durante la Primera Guerra Mundial en 1916 (Iriarte, 2014).

La Segunda Guerra Mundial tuvo operaciones navales de dimensiones colosales; por ejemplo, en la batalla del Atlántico (1943) donde se reunieron recursos humanos, ingenio y tecnología. Alemania no pretendía el control del mar, sino la destrucción del tráfico marítimo enemigo con unidades de superficie y submarinos. Grandes agrupaciones de submarinos luchaban contra gigantescos convoyes de 70 o más mercantes resguardados por una poderosa escolta y cobertura aérea. La propia vigilancia del convoy trabajó de manera eficaz, en colaboración con los grupos de apoyo especializado en lucha antisubmarina. A esto vino a añadirse la permanente vigilancia aérea que se unía desde los portaviones y aparatos de gran radio de acción (Norte, 2017).

La Segunda Guerra Mundial concluye con dos hechos contundentes: 1) el desembarco en Normandía (1944), cuando los aliados en un conjunto de operaciones navales denominadas “Operación Neptuno”, llevaron a cabo un desembarco anfibio que involucró a cinco mil barcos con un ejército de más de 150.000 soldados, precedido por un bombardeo aéreo ejecutado por 1.200 aeronaves y 2) cuando los Estados Unidos dejaron caer el primer artefacto nuclear sobre la ciudad japonesa de Hiroshima, el 6 de agosto de 1945.

En la última década del Siglo XX, las guerras militares son dominadas por el uso de los misiles y todos los elementos que construyen para su uso efectivo o para contrarrestarlo. Los oponentes tratan de adueñarse del control del espectro electromagnético y acústico y las tácticas se siguen desarrollando bajo la tónica de combate a larga distancia y el uso de la guerra electrónica.

En lo que se refiere estrictamente al campo de acción de las fuerzas navales y sus correspondientes operaciones navales, es necesario mencionar que en el área marítima estas pueden ser calificadas de tri-dimensionales, debido a que pueden desarrollarse en tres escenarios: en la superficie del mar, Operaciones de Superficie; bajo la superficie, Operaciones Submarinas; y sobre la superficie, Operaciones Aeronavales. La interacción entre los medios que operan en las tres dimensiones marítimas da lugar a las operaciones antisuperficie, antisubmarinas y antiaéreas (Fojon, 2006).

Las operaciones navales mencionadas anteriormente pueden ser consideradas como las básicas, sin embargo, existen muchas otras actividades que se llevan a cabo paralelamente o como complemento de las básicas. Finalmente, para distinguir las áreas del escenario en donde se realizan las operaciones básicas, se usa el término de ‘teatros’, correspondiéndoles la misma clasificación de las operaciones, es decir, teatro de guerra a todo el escenario. Estos, teatro de operaciones terrestre, marítimo y aéreo, se usan dependiendo de la fuerza que actúa y el teatro de operaciones conjunto, se usa cuando actúan dos o más fuerzas bajo un mando común (Fojon, 2006).

Para el siglo XXI, las potencias (Estados Unidos, Rusia y China) aprendieron que librar guerras en entornos sociales complejos resultaba un enfoque operacional inadecuado y un negocio costoso. Por ejemplo, en Afganistán e Irak, Smith (2016) establece:

Al parecer, la historia de la humanidad entra en una nueva época del imperialismo mundial. EE UU. y China se disputan la hegemonía en Asia. En Europa Oriental, Rusia y EE. UU. se han enfrascado en una nueva guerra fría. Estas potencias también apoyan a bandos opuestos en el creciente conflicto internacional en Oriente Medio. El auge neoliberal de comienzos de la década de 1980 hasta el año 2008 es la causa principal de esta nueva rivalidad imperial. Países como China se han convertido en nuevos epicentros de acumulación de capital. Inevitablemente, han ganado fuerza en el sistema mundial y así han entrado en conflicto con la potencia hegemónica, EE. UU., que ha sufrido un declive relativo a raíz de las crisis económica, imperial y política. (p. 128)

El poder naval de la República Popular China se inició con la fabricación de buques de mayor valor agregado y ha desarrollado navíos de alta complejidad. En contraposición, Estados Unidos tiene más ventaja sobre China debido a que tiene una posición geoestratégica para hacer uso de su poder militar porque no cuenta con enemigos en el continente, mientras que la potencia asiática está preocupada por Taiwán y su lucha por la independencia. De igual forma, Estados Unidos ha trabajado durante varios años en sus estrategias marítimas y lleva una gran ventaja a China, siendo el único país con mayores submarinos y portaviones (Kaplan, 2010, pp. 22-41).

De la misma forma, Rusia, en los últimos años, ha puesto atención en la adhesión de Crimea a su territorio en beneficio de sus intereses, debido a que observa la importancia de su ubicación y la salida al mar Negro. El objetivo primordial es el control de estas aguas que llevaría a dominar el este de Europa y el oeste de Asia. Por esta razón, el mar fue y seguirá siendo trascendental en el siglo XXI, para que los países puedan llegar a ser potencias universales y tengan un mejor desarrollo económico, solventando sus necesidades (Kaplan, 2010, p. 43).

El entorno naval en esta segunda década del siglo XXI puede que no sea tan pacífico como antes. La gran expansión del comercio marítimo y la consiguiente congestión de las rutas, estrechos y puertos navales más habituales, junto con el crecimiento de las actividades ilegales en el mar, que van desde el tráfico de seres humanos y piratería, hasta el terrorismo o el contrabando de armas de destrucción masiva y de sus medios de lanzamiento, requieren una nueva mentalidad para analizar las conexiones entre los diferentes entornos geográficos y factores de riesgo; asimismo, de un nuevo enfoque más amplio respecto a la seguridad y defensa en el mar.

Tanto en la antigüedad como en la actualidad, el control oceánico fue, ha sido y continuará siendo el principal instrumento militar geoestratégico y una vía de desarrollo económico a través del comercio donde los países han podido ejercer un dominio ante las otras naciones. En especial, Estados Unidos ha entendido la importancia marítima, que le puede brindar mayor poder en el mundo; al mismo tiempo, entendió

los beneficios de aplicar las estrategias de disuasión y de coerción utilizando el *Hard Power* y *Soft Power*, y vinculándoles sobre todo con su política nacional (Smith, 2016).

Actualmente, otros estados han observado la importancia de los mares como en el caso de China. Hoy en día, este país asiático ha estado invirtiendo millones de dólares para la fabricación de submarinos nucleares modernos, teniendo en cuenta objetivos geoestratégicos claros.

La humanidad debe prever el riesgo de iniciar operaciones navales de disuasión oceánica, dominio del mar, proyección del poder y disuasión o de competiciones navales estratégicas, que pueden alimentar la tentación de usar medios navales para ejercer la intimidación política o la imposición militar, aparte de la agresión abierta o incluso el conflicto entre las grandes potencias; y el posible efecto negativo del cambio climático sobre la seguridad marítima (Smith, 2016).

## Conclusiones

Las operaciones navales nacen desde el momento mismo en que el ser humano entiende la importancia del empleo del mar para su beneficio, cuando logra verlo como un ejercicio de las aptitudes humanas con la capacidad de brindarle protección y que, al mismo tiempo, se convierte en una fuente de recursos, que debe proteger y salvaguardar. Además, la navegación es el medio para alcanzar dichos fines, dejando atrás la idea de que el mar era una barrera, para pasar a ser el lugar y espacio donde el hombre se sintiese más acorde.

Esto quiere decir que nace el concepto de las operaciones navales una vez se entendió cómo, por medio de la navegación, se puede emplear el mar en beneficio propio, desarrollando operaciones relativas a los artefactos navales, es decir, las operaciones navales. En efecto, una vez entendido que se cuenta con la capacidad de usar el mar en su beneficio (intereses marítimos), nace el concepto de poder marítimo, abarcando este la facultad de crear, desarrollar y defender dichos intereses en aprovechamiento.

Considerando que el poder marítimo es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio y que la base de ese poder es el ejercicio del control del mar, las naciones han desarrollado a lo largo de la historia flotas navales que soportan sus intenciones políticas. Por ello, la necesidad de contar con armadas poderosas ha incentivado el desarrollo tecnológico y cada nuevo invento ha traído consigo la tarea de plantear un modo de empleo táctico eficaz y eficiente, desencadenando el desarrollo doctrinal de las operaciones navales.

Si bien la historia desde la edad antigua y hasta la edad contemporánea nos permite entender cómo ha sido la evolución de las operaciones navales, los conceptos tácticos parten de una base común y el fin es el mismo, conquistar el mar. Así mismo, a medida que se le otorga mayor valor a la protección o a la conquista de más terreno en el mar, según sea el caso, el desarrollo y la innovación pasan a ser los factores determinantes para el logro de los objetivos propuestos. Por consiguiente, los Estados que se han abocado al mar, han logrado entender lo importante de su buen manejo, protección y sano aprovechamiento mediante un poder marítimo que se enmarque en el concepto general de las operaciones navales.

La supremacía en el mar depende, entonces, no solo del desarrollo tecnológico, sino también del empleo táctico de los medios disponibles y una clara definición del concepto de operaciones debido a que, como nos muestra este capítulo, el tamaño y la calidad de la flota nunca garantizaron por sí solos la victoria. Con ello queda claro que el concepto de las operaciones navales es en sí mismo el fundamento para el desarrollo de una correcta estrategia en donde la innovación constante permiten que este sea actualizado y adaptado a las necesidades del Estado, siempre bajo el precepto de que debe evolucionar en el marco de un ambiente de seguridad multidimensional.