

“Poder Naval y Posacuerdo: Retos y Oportunidades en Soberanía e Integridad territorial”.*

Por: Capitán de Fragata José Francisco Castañeda Angulo .

“Todos los países, sean grandes o pequeños, fuertes o débiles, deben gozar de igualdad de derechos en las relaciones internacionales. Su soberanía y su integridad territorial deben ser respetadas, nunca violadas”.

Zhou Enlai (Primer Ministro de Relaciones Exteriores Chino)

185

El proceso de paz firmado por el Gobierno Nacional el 24 de noviembre del año 2016 con la Organización Narcoterrorista - Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (ONT-FARC), dio inicio a una nueva era en la República de Colombia, resultado de un encuentro exploratorio sucedido en la ciudad de La Habana, Cuba, los días 23 de febrero y 26 de agosto de 2012 (Alto Comisionado para la Paz, 2016) y lanzado oficialmente el 18 de octubre en Oslo, Noruega; poniendo fin a un conflicto de baja intensidad y de carácter irregular que nace desde el 27 de mayo del

* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

25 **Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo.** Magíster en Física Aplicada de la Escuela Naval de Posgrados de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica (NPS). Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales e Ingeniero Electrónico de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Especialista en Gestión Humana de la Universidad EAN, Colombia. Investigador del Grupo de Investigaciones “Poseidón” de la Facultad de Ciencias Navales y Náuticas de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” categorizado “B” por Colciencias. francisco.castaneda@aramda.mil.co; franco79@gmail.com.

año 1964, cuando se forman las ONT-FARC como reclamo por parte de campesinos liberales a una reforma agraria del gobierno que habitaban territorios bajo influencia comunista, denominados "repúblicas independientes" (Noticias Caracol, 2016).

Si bien este conflicto termina en la fecha de su firma, representaron un poco más de 52 años de intento fallido por alcanzar el poder mediante el empleo de las armas, y en donde las Fuerzas Militares de Colombia jugaron un papel primordial, indistintamente de las diferentes formas de lucha, cambio de doctrina, soporte en delitos conexos y el haber sido permeados en muchos estamentos del Estado. En lo particular, la Armada República de Colombia (ARC) no ha sido ajena a esta lucha frontal contra la ONT-FARC, inclusive realizando un viraje en su concepción de Fuerza netamente marítima, y enfocando esfuerzos en la red fluvial del país, así como ciertas porciones del territorio continental, atendiendo permanentemente al mandato constitucional establecido en el Artículo 217 de la Constitución Política de Colombia (1991):

186

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 (p. 83).

Con base en lo anterior, el posacuerdo con la ONT-FARC se presenta como una oportunidad para re direccionar los recursos y orientar la estrategia hacia la protección y salvaguarda de la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, el cual constituye 928.660 km² representando el 44,86% de la extensión total del territorio colombiano (Comisión Colombiana del Océano, 2017), teniendo en cuenta que el esfuerzo principal se enmarcaba en la confrontación de una amenaza permanente en la jurisdicción asignada y actualmente esta ha sido controlada por el Estado.

El posacuerdo representa tanto retos como oportunidades para la Armada Nacional teniendo en cuenta que ciertos recursos, tanto humanos como económicos, pueden orientarse a fortalecer el Poder Naval de la Nación considerando el ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo del escenario marítimo mundial.

Primero, la protección del medio ambiente marino y la investigación científica en los mares son dos aspectos estrechamente ligados e interdependientes, inclusive el Grupo mixto de expertos sobre temas científicos de la protección del medio ambiente (GESAMP por sus siglas en inglés), el cual hace parte de la Organización Marítima Mundial (OMI) y que fue creado en 1967, entre otros programas y organismos afiliados a nivel mundial, han logrado que estos atributos se conviertan en intereses globales, ocupándose de todas las propiedades científicas relacionadas con la prevención, reducción y control de la degradación del medio marino con el único fin de mantener los sistemas de subsistencia, los recursos y los lugares de esparcimiento (“Organización Marítima Internacional,” 2018).

En el caso de Colombia, y posterior a la adhesión como Estado Miembro de la OMI en el año de 1974, se empieza a gestar la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) que deriva en el más reciente documento en marzo de 2017, para lo cual el país ha orientado sus acciones en la protección del medio ambiente marino desde los años setenta al adherirse al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL) de 1973 y su protocolo de 1978 (Comisión Colombiana del Océano, 2017), y desde entonces, mediante diferentes mecanismos y estrategias se ha potencializado el tema relativo a la investigación científica y recolección de datos apoyado por la Armada Nacional y la Dirección General Marítima, así como el afianzamiento de la cooperación internacional.

Es así como el Estado Colombiano a través de una dedicada articulación liderada por la Comisión Colombiana del Océano (CCO) y tomando como punto de partida los resultados obtenidos en el diagnóstico temático, desarrollado en cinco áreas fundamentales, así: soberanía e integridad del territorio, desarrollo económico, fortalecimiento de la gobernanza, uso sostenible de la biodiversidad y Cultura, educación y ciencias marítimas (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

La CCO con sus funciones básicas, busca jalonar a los diferentes ministerios del gobierno nacional que, en conjunto con la ARC, DIMAR, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR) y la academia, propenden mediante el desarrollo de expediciones científicas y actividades de investigación, el desarrollo sostenible en busca de la

protección de los recursos y mejorar las condiciones de vida de todos los colombianos.

Adicionalmente, es imperativa la necesidad de cuidar el medio ambiente marino costero para la salud de los mares a nivel mundial y la responsabilidad del Estado colombiano radica en las buenas prácticas y la educación ambiental, pero lo imprescindible es la voluntad política e inversión pública que, en contexto para Colombia, resulta difícil debido a la no existencia de políticas de Estado (Uribe, 2017). Para la ARC se convierte en una prioridad el direccionamiento mediante la recientemente creada Jefatura de Intereses Marítimos y Relaciones Internacionales (JI-MAR) con la cual se busca fortalecer la cultura marítima en concordancia con los intereses marítimos definidos en la PNOEC y en el marco de un espectro integral en los ejes de Defensa Nacional, Regional y Salud Ambiental, entre otros objetivos.

Los aspectos anteriormente mencionados proponen una continuidad en el impulso otorgado a la PNOEC, en donde la coordinación y articulación interinstitucional, permitan que un fin común, que debe ser del nivel nacional, se enmarque en la protección del medio marino mediante una estructurada investigación científica que le permita al Estado colombiano convertirse en un referente en los temas y coadyuve a la correcta toma de decisiones del conductor político para que se eleve su nivel a política de Estado y no de Gobierno.

De la mano de los esfuerzos considerables por parte de la Armada Nacional, se suman los esfuerzos de la Dirección General Marítima (DIMAR), teniendo en cuenta que este organismo como Autoridad Marítima Colombiana adscrito al Ministerio de Defensa, se encarga de ejecutar la política del gobierno en temas marítimos, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación (Ministerio de Defensa Nacional, 2018).

Al mismo tiempo, la DIMAR en su Plan Estratégico de Desarrollo 2030 implementa el concepto de Seguridad Integral Marítima, cuyo compo-

nente fundamental es el funcionamiento de un servicio de control de tráfico marítimo. Dentro de sus responsabilidades se encuentra la protección del medio ambiente marino, la generación de conocimiento a través de proyectos de investigación científica marina, así como la ciencia y la tecnología, los cuales son temas con alta prioridad y que afectarán la política y el desarrollo colombiano, en especial en el ámbito internacional (Dirección General Marítima, 2018). Es así como de manera prospectiva, la DIMAR, con apoyo de la ARC y la CCO propenden por el desarrollo nacional en el marco de las oportunidades que brinda el posacuerdo.

Lo anterior, siempre considerando que internacionalmente se han establecido convenios orientados a prevenir la contaminación, en especial del medio marino, estableciendo procedimientos, responsabilidades y permitiendo otorgar jurisdicción (Garcés, Marchessi, Cabezas, & Pauvif, 2015), que la ARC debe salvaguardar mediante el correcto empleo de un Poder Naval flexible y más adaptado a las necesidades propias.

Segundo, la industria naval abarca dos grandes ramas, la construcción y la reparación, que, si bien pueden asemejarse en algunos aspectos de la tecnología aplicada, difieren en organización, infraestructura necesaria, magnitud de inversiones y operativa financiera (Armada Argentina, 2018). La importancia de la misma, radica principalmente en el impulso económico que le otorga a aquel estado que entiende y dinamiza dicha industria, e inclusive su importancia puede ser cuantificada de manera netamente económica en tres canales: el impacto directo (empleos, ingresos y contribución al PIB dentro de la construcción y reparación de buques), el impacto indirecto (empleos, ingresos y contribución al PIB derivado de la cadena de suministros derivados de la construcción y reparación de buques) y el impacto inducido (empleos, ingresos y contribución al PIB por los gastos en los hogares provenientes de los sueldos de los empleados derivados de la construcción y reparación de buques) (Maritime Administration, 2015).

En el caso colombiano, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (COTECMAR), la cual nace en el año 2000 bajo el impulso de la Armada Nacional como corporación sin ánimo de lucro, con naturaleza jurídica de entidad descentralizada indirecta, con régimen jurídico del derecho privado y presupuesto

propio (COTECMAR, 2018). En lo particular, esta empresa integra el modelo Universidad-Estado-Empresa, lo cual le ha permitido posicionarse a nivel regional y a su vez ha contribuido al desarrollo de buques que fortalecen el Poder Naval de la Nación, y se posiciona hoy en día como la empresa astillero más importante del país.

El aporte de COTECMAR al Poder Naval se ha visto en gran manera reflejado por la construcción de medios navales, que han permitido que el País cuente hoy en día con una cantidad considerable de unidades a flote de acuerdo a la capacidad económica de la Nación, aprovechando el intercambio de tecnologías y procedimientos, la modernización de equipos y actualización de las Unidades Navales existentes mediante la construcción, a la fecha, de más de nueve buques que contribuyen a salvaguardar la soberanía y la integridad territorial (Uribe, Rodríguez, & Díaz, 2016).

Mencionado proceso se ha dado mediante la implementación de una estrategia adecuada dentro de un entorno favorable, que ha permitido desarrollar un programa de transformación productiva en el país, estableciéndose un programa de fomento para la industria astilleros mediante el decreto ministerial No. 590 del 2 de abril de 2018, el cual otorga principalmente beneficios arancelarios para la importación de mercancías y bienes con el compromiso de incorporarlos a la producción de embarcaciones y/o sus partes para la venta en el mercado nacional o internacional (Ministerio de Comercio, 2018), coadyuvando así al impulso de esta industria.

En consideración a lo anterior, la estrategia empresarial llevada a cabo entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el sector privado y la Cámara de Comercio de Cartagena, lograron desde el año 2017 reforzar la competitividad de catorce empresas que conforman el clúster astillero en la ciudad de Cartagena buscando la innovación y mejora continua para satisfacer las necesidades de los clientes, involucrando de lleno a los proveedores (Ministerio de Comercio, 2018). Es así como se da inicio a la búsqueda del éxito empresarial, que de la mano de la Armada Nacional a través de COTECMAR, buscan contribuir al desarrollo del Poder Naval del País.

Resulta de suma importancia como la Armada Nacional en concordancia con las áreas misionales del Ministerio de Defensa y de la mano de CO-

TECMAR, ha otorgado un gran impulso a la industria astillero en el país mediante una sumatoria de esfuerzos basada en una adecuada estrategia y dentro de un entorno favorable.

Derivado de este esfuerzo, el Gobierno Nacional aprobó en el mes de abril de 2018 el Decreto 590, mediante el cual se reglamenta el programa de fomento para la industria de astilleros con el fin de fortalecer y dinamizar la producción de embarcaciones y sus partes para mejorar los niveles de competitividad y productividad de la industria siendo el sector astillero un pilar esencial de la industria nacional (Ministerio de Comercio, 2018).

En tercera medida, el crecimiento de capacidades de la Armada Nacional durante las últimas dos décadas se ha orientado específicamente a los componentes terrestres y fluviales de la Infantería de Marina para enfrentar a las organizaciones narcoterroristas y al fortalecimiento de las capacidades de guardacostas para enfrentar el tráfico de drogas. Sin embargo, los últimos cuatro años se inició un importante esfuerzo fiscal para modernizar las capacidades navales estratégicas existentes, que se denominó Plan Orión, el cual en sus dos fases se enfocó con una dimensión adecuada y orientada, al desarrollo de una capacidad estratégica disuasiva y a la complementación de los medios ya adquiridos y a su modernización tecnológica (Armada Nacional, 2012).

Así mismo, el plan Orión contempló el inicio de un proceso de reasignación de misiones y de transformación organizacional para que las capacidades terrestres actuales se adecuaran con mayor énfasis en la seguridad de costas, entre otras. Los nuevos roles allí contemplados, implicarían nuevas capacidades, nuevos medios, nuevas doctrinas y la adecuación de estructuras a nuevos modelos de ejecución operacional y logística, que se han venido adelantando en la Fuerza, sin embargo, las limitaciones presupuestales han frenado un poco el avance y la consecución de lo visionado por el conductor militar-naval del momento, el Almirante Roberto García Márquez.

No obstante, el posacuerdo se presenta como una posibilidad para alcanzar esos objetivos propuestos, en consideración a que, dentro del proceso de reestructuración de las Fuerzas Militares de Colombia se busca, por una parte, la adaptación de la Fuerza a los cambios generados por

la Globalización, como por ejemplo doctrinas internacionales (OTAN), así como la definición exacta de las tareas de la Fuerza Pública, alineado con lo establecido en la Directiva Permanente 01 de 2008 del Ministerio de Defensa Nacional (Ministerio de Defensa Nacional, 2008).

En lo que respecta a la ARC, la directiva define las operaciones en dos ámbitos, las operaciones de guerra y las operaciones no relacionadas con la guerra, que sin dejar de un lado las operaciones fluviales, define dentro de las operaciones de disputa del control del mar, las operaciones de defensa de costas y contra la invasión (contra-proyección), así como las operaciones de proyección. Estas son en términos genéricos, operaciones de flota versus costa y de soporte de fuerzas terrestres operando en el litoral, siendo per se las operaciones tipo que debe desarrollar la Infantería de Marina de un Estado en el marco de un conflicto de alta intensidad (Vego, 2008).

Un ejemplo tangible del aprovechamiento de la Infantería de Marina como fuerza anfibia de un país, lo constituye los Estados Unidos de América, (EE.UU.) como la habilidad de emplear el mar como espacio de maniobra multidimensional. La Armada de este país considera las capacidades marítimas, dando especial realce a los "soldados del mar", refiriéndose a los Infantes de Marina, fuerza contemplada dentro de una Fuerza de Tarea conjunta sin embargo, sus compromisos con operaciones de contra-insurgencia, cooperación en seguridad y operaciones cívico-militares no han tenido cambios sustanciales (US Navy, US Marine Corps, & US Coast Guard, 2010).

Analizando este caso, es claro que los esfuerzos de una fuerza como la Infantería de Marina deben estar alineados con las necesidades de la Armada Nacional y por ende a los requerimientos del país. Sin embargo, la misionalidad debe ser única y resulta relevante que aunque el País no ha requerido contar con capacidades en operaciones de proyección, la amenaza ante una invasión debe ser siempre contemplada y por ende los objetivos, siempre conjuntos, deben enmarcarse en la seguridad nacional e integridad territorial.

Con base en lo anterior, los esfuerzos de la Institución deben girar en torno a un balance entre el dominio marítimo y el dominio fluvial, tomando como base los 928.660 km² de extensión marítima, los 2.900 km

de costas y los 15.497 km de responsabilidad fluvial y soportados en los polos de desarrollo e integración de la nación y las nuevas amenazas. Mencionado balance, con prioridad hacia la defensa de costas, debe presentarse en la medida que se entienda la importancia de salvaguardar la soberanía, en especial cuando una de las principales amenazas a la integridad territorial se puede presentar por proyección desde el mar.

De esta manera, luego de analizar tres de las oportunidades que el posacuerdo le proporciona a la Armada Nacional, es de vital importancia exponer dos de los factores que podrían desestabilizar la implementación del acuerdo e impactar directamente el desarrollo a cabalidad de las nuevas tareas propuestas. En primer lugar, se encuentra como el gobierno colombiano estructura su plan de desarrollo en políticas de gobierno y no de Estado, es decir, el actual Presidente de la República luego de su posesión y en compañía de su gabinete presentan el documento que será la guía para su periodo presidencial. Este documento es resultado de un exhaustivo análisis de la realidad del país (Banco de la República, 2018), pero que al cambiar con cada gobierno no proporciona continuidad en los programas.

Así las cosas, al hacer una retrospectiva en la historia del país se evidencia que muchos políticos se han equivocado en la consolidación e implementación de estos planes, al anteponer intereses particulares sobre los verdaderos intereses del Estado. Como resultado, algunos proyectos y objetivos se formulan para no trascender la actual administración y en ocasiones no continúan con el desarrollo de programas que resultaron exitosos en gobiernos anteriores (Jaramillo, 2012). Es así como convierten el modelo de Estado en una estructura volátil y cambiante, la cual termina por afectar los lineamientos de las Fuerzas Militares de Colombia y sus planes de acción.

En segundo lugar, un factor igual de importante es la presencia y crecimiento de las disidencias de las ONT- FARC. Actualmente, las Fuerzas Militares de Colombia han realizado un viraje en sus objetivos institucionales, al adaptarse "a las nuevas dinámicas de orden público. Deben trabajar por la paz y a la vez, enfrentar el crimen organizado y las disidencias, entre otras tareas cruciales". En varias regiones las disidencias ponen en riesgo las garantías de seguridad para los exguerrilleros y sus familiares contempladas en los acuerdos. "De un solo grupo (Frente 1),

hemos pasado a entre 16 y 18 estructuras, las cuales agruparían aproximadamente 1.200 integrantes con algún tipo de presencia en diferentes zonas de 13 departamentos”, de los 32 que componen Colombia (Torrado, 2018).

El fortalecimiento y propagación de estos grupos demanda de las Fuerzas Militares un despliegue de recursos y establecimiento de estrategias que podrían terminar por afectar las nuevas proyecciones que se vislumbraron con el acuerdo. Actualmente, se trabaja arduamente por neutralizar el accionar de las disidencias y continuar con el despliegue concebido en el posacuerdo y pudiese ser que, en el corto plazo, el plan de reestructuración de las Fuerzas Armadas se encontrase con una barrera que desviaría el fin para el cual fue diseñado.

Finalmente, luego de realizar un análisis de las oportunidades y los retos que representa la implementación del posacuerdo para la Armada República de Colombia, es indispensable puntualizar en los siguientes aspectos.

194

Primero, la necesidad de continuar trabajando en el desarrollo de programas que incentiven la investigación y protección del medio marino, claros ejemplos de ello son Seaflower, la expedición a la Antártida y las diferentes exploraciones en el pacífico colombiano. Lo anterior con el fin de profundizar en el conocimiento de los recursos marinos del país y ajustar continuamente la protección y usos de los mismos de acuerdo a sus características y estado actual.

En este orden de ideas, se encuentra en segundo lugar, el favorable alcance de instituciones como COTECMAR y su invaluable aporte a la industria naval. El resultado del arduo trabajo se evidencia en el crecimiento sostenible y proyección internacional de la producción nacional. Así mismo, el fortalecimiento de las unidades operativas de la Armada Nacional al ser fabricadas para responder de manera eficaz y eficiente a las necesidades operacionales del entorno representa un avance para la institución en la consecución de sus objetivos misionales.

En tercer lugar, propender con base en una política integral marítima en concordancia con un plan estratégico naval moderno y actualizado, para que el País cuente en el mediano plazo con una óptima capacidad en defensa de costas, e indistintamente de la actitud estratégica nacional

que está definida como defensiva-ofensiva, se cuente con una capacidad ajustada para la conducción de operaciones de proyección, para su empleo en caso tal que la integridad territorial haya sido afectada.

Para garantizar el éxito de los proyectos establecidos, se requiere una correcta implementación y protección de los programas creados. En el caso de la conservación y exploración de los recursos marinos es imprescindible la estructuración y consolidación de una política de Estado que les permita tener continuidad y estabilidad tanto económica como autonomía en su ejecución.

Igualmente, es necesario reclamar un apoyo permanente del Estado a la industria naval que facilite su expansión y constante modernización para responder a las nuevas lógicas del entorno con un Poder Naval flexible y acorde las demandas actuales del país. El fortalecimiento de instituciones como COTECMAR, proporciona una plataforma de perfeccionamiento en el área, que, mediante la implementación de tecnología de punta, personal altamente capacitado y un conocimiento pleno de las necesidades institucionales, no sólo aporte al éxito corporativo en la ejecución de sus actividades operacionales, sino a un crecimiento e influencia en el mercado internacional con sus creaciones.

Finalmente, es la Armada Nacional con su componente de la Infantería de Marina, la institución que debe propender por el mantenimiento y mejoramiento de los procesos de modernización y generación de nuevas capacidades, en especial aquellas para la defensa de las costas, propendiendo por el fortalecimiento del entrenamiento, desarrollo tecnológico y la doctrina, que se ajusten a las necesidades propias del País en el marco de una ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo.

Referencias Bibliográficas

Alto Comisionado para la Paz. Acuerdo Final para la terminación del conflicto y construcción de una paz estable y duradera (2016). Retrieved from http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-y-conversaciones/Documentos_compartidos/24-11-2016NuevoAcuerdoFinal.pdf

Armada Argentina. (2018). La Industria Naval. In *Manual de Intereses Marítimos Nacionales* (p. 114). Buenos Aires.

Armada Nacional. Planeamiento de Fuerza 2030: Plan de Desarrollo Armada Nacional (2012). Colombia.

Banco de la República. (2018). El gobierno colombiano. Retrieved July 19, 2018, from http://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/El_Gobierno_colombiano

Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros* (Proyecto). Bogotá D.C. Retrieved from http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf

Corte Constitucional de Colombia. (1991). Constitución política de Colombia actualizada con los actos legislativos a 2015. *Corte Constitucional de Colombia*, 121. <https://doi.org/2344-8997>

Cotecmar. (2018). COTECMAR. Retrieved from <http://www.cotecmar.com/>

Dirección General Marítima. (2018). *Plan Estratégico de Desarrollo 2030*. Bogotá, D.C. Retrieved from https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/plan_estrategico_de_desarrollo_2030_-_impresionv2_1.pdf

Garcés, A., Marchessi, S., Cabezas, J., & Pauvif, Y. (2015). CRECE CONCIENCIA POR CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE MARINO. *Revismar* 2, 28–31. Retrieved from <https://revistamarina.cl/revistas/2015/2/variosautores3.pdf>

Jaramillo, P. (2012). De Políticas de Gobierno a Políticas de Estado. Retrieved July 19, 2018, from http://www.elcolombiano.com/historico/de_politicas_de_gobierno_a_politicas_de_estado-LGEC_213888 Maritime Administration. (2015). The Economic Importance of the U.S. Shipbuilding and Repairing Industry,34. Retrieved from www.shipbuildinghistory.com

Ministerio de Comercio, I. y T. Programa de Fomento para la Industria de Astilleros, Pub. L. No. 590, Decreto 11 (2018). Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Retrieved from http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO_590_DEL_02_DE_ABRIL_DE_2018.pdf

Ministerio de Defensa Nacional. Definición Tareas Fuerza Pública, Pub. L. No. 1, 44 (2008). Colombia.

Ministerio de Defensa Nacional. (2018). Dirección General Marítima. Retrieved August 13, 2018, from <https://www.dimar.mil.co/content/que-es-dimar-mision-y-vision>

Noticias Caracol. (2016). La historia de las FARC: 52 años de un doloroso conflicto. Retrieved July 17, 2018, from <https://noticias.caracol.com/acuerdo-final/la-historia-de-las-farc-52-anos-de-un-doloroso-conflicto> Organización Marítima Internacional. (2018). Retrieved July 17, 2018, from <http://www.imo.org/ES/Paginas/Default.aspx>

- Torrado, S. (2018). Así operan las disidencias de las FARC en Colombia. Retrieved July 19, 2018, from https://elpais.com/internacional/2018/04/12/colombia/1523548514_079723.html
- Uribe, S. (2017). *El Estado y el Mar*. (S. Uribe, Ed.) (Primera). Bogotá, D.C.: Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S., Rodriguez, M., & Diaz, J. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. (Escuela Superior de Guerra, Ed.) (1a ed.). Bogotá: Imprenta y Publicaciones FF.MM.
- US Navy, US Marine Corps, & US Coast Guard. (2010). *Naval Operations Concept 2010 Implementing The Maritime Strategy*. Retrieved from <https://fas.org/irp/doddir/navy/noc2010.pdf>
- Vego, M. N. (2008). *Major Naval Operations* (Vol. 60).