



Revista
Ensayos sobre Estrategia Marítima

Volumen 7, número 17, enero-junio 2023

Bogotá, D.C, Colombia

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Página web: <https://esdegrevistas.edu.co/index.php/rema>



Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas

Interview with Admiral Ernesto Durán González. Modern naval training and education

Sergio Uribe Cáceres 

CITACIÓN APA:

Uribe Cáceres, S. (2023). Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 7(17), 127-134.
<https://doi.org/10.25062/2500-4735.4747>



Publicado en línea: **Junio 30 de 2023**



[Enviar un artículo a la Revista](#)



Los artículos publicados por la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons*: [Atribución - No Comercial - Sin Derivados](#).

Entrevista al Almirante Ernesto Durán González. La formación y educación naval modernas

Interview with Admiral Ernesto Durán González. Modern naval training and education

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4747>

Sergio Uribe Cáceres 

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Bogotá D. C., Colombia

Biografía

El Almirante Ernesto Durán González nació en San Gil, Santander, el 13 de octubre de 1962. Graduado como Teniente de Corbeta de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla" en 1984. Es Oceanógrafo Físico y magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Comandó unidades de investigación científica, guardacostas y del Buque Escuela ARC "Gloria". Fue Director de la Escuela Naval de Suboficiales de Barranquilla y Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico. Representante de Colombia ante la Organización Marítima Internacional en Inglaterra y Director General Marítimo. Asumió como Comandante de la Armada en mayo de 2017 hasta diciembre de 2018.



Entrevista

Recibido: 19 de mayo de 2023 • Aceptado: 26 de mayo de 2023

Contacto: Sergio Uribe Cáceres  sergio.uribe@esdeg.edu.co

Un camino hacia el mar

Señor Almirante ¿por favor denos una corta remembranza de su vida en la Armada Nacional?

R./ La mejor remembranza que puedo extraer en cuatro décadas de vida naval, es cuando intento asimilar los motivos del destino que hicieron que un adolescente de vida provinciana de montaña se uniera con el mar al llegar a la Escuela Naval "Almirante Padilla", en la ciudad de Cartagena de Indias, y desde allí va encontrando una serie de eslabones que tejen su cadena de vivencias y pensamientos y que lo van llevando a concluir que el mar vivo, ondulante y poderoso, es tal vez la forma material donde se resuelven muchos de los problemas en la tierra. Modera el clima del planeta, une las naciones y al tiempo es la joya disputada por los imperios para el control de la humanidad, el capricho de los más altos sentimientos de nuestra especie; el mar impredecible y jamás monótono, facilita la economía y rige la seguridad del mundo y es, tal vez, como lo interpreto, también el destino de una Colombia privilegiada por la naturaleza, que en medio de su inquietud nacional está despertando y hallando en él las rutas de navegación para su futuro, como volviendo poco a poco al lugar de donde venimos.

Colombia bioceánica, un desafío constante

El mundo globalizado ha impuesto grandes retos a los países e instituciones en las últimas décadas, encontrando en el espacio marítimo de otras latitudes un lugar donde el conflicto y la disputa han cobrado especial significancia; sin embargo, esta situación no ha sido ajena a nuestro país bioceánico. ¿Como considera usted que se deben afrontar en un futuro las problemáticas existentes en nuestro país marítimo y fluvial?

R./ La globalización es reciente, muy joven y asociada a unos cambios tecnológicos voraces de las últimas décadas; pero, la disputa y el conflicto en el mar es de siempre. La famosa cita de Sir Walter Raleigh: "*Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero*", nos obliga a repensar conceptos y prototipos de su funcionalidad. Si pensamos que las disputas corresponden a una lógica invasora o amenazante de pérdida de espacios marítimos (que las sigue habiendo), o viendo al mar como teatro de extensión donde por fuerza de las armas navales se consolida una política ofensiva o defensiva del Estado, nos quedamos cortos en la dimensión del reto contemporáneo, pues sin duda debe consolidarse una estructura naval para resolverlo, pero la dimensión de los asuntos en el mar, hoy día, son de mayor calado.

Por ejemplo, no hemos asimilado masivamente que las Armadas del mundo están siendo y serán requeridas para mantener el equilibrio alimentario de la humanidad, balance amenazado por la pesca ilegal de grandes potencias que menguan sin control ni ley en nuestras aguas los recursos de todos en favor financiero de solo algunos; tenemos preponderante la dialéctica de las guerras convencionales y de los conflictos navales armados con derivadas operacionales como en la Segunda Guerra Mundial o en la Guerra de las Malvinas, pero no está aún en la genética educativa los asuntos del empleo de recursos polivalentes en el mar para resolver los problemas que, bajo ese mismo concepto, sentimos a veces que no son propios de una Armada convencional y podrían ser más de un cuerpo policial (las migraciones, la contaminación, los desechos tóxicos, el ejercicio del Estado Rector del Puerto, la bandera y el litoral, la seguridad humana, el crimen organizado, la protección de fauna y flota marina, y muchas otras).

Tenemos una indeseable distribución de recursos o presupuestos oficiales, pues incoherente con el resto de las Marinas del mundo, donde el grueso de presupuestos va al medio tecnológico, al hardware naval, al mantenimiento, a la innovación, al acero y el motor, en la nuestra, la porción principal va a gastos de personal, para sostener unos efectivos que realizan tareas en tierra y en jurisdicciones que no son propias de una Armada, y que tal vez por un momento coyuntural y muy específico del momento nacional que se vivía, fue necesario, pero que no se desmontó a tiempo y hoy causa un profundo desequilibrio y una amenaza a la garantía de la suficiencia (cantidad) y solvencia (capacidades) de las naves y aeronaves que deben estar en el mar y que cuesta mucho construir, recuperar, rotar y mantener. Y que, por corolario, es donde deberían estar estos efectivos.

Por lo que expreso, podría pensarse que la solución es mermar recursos capitales de la lógica convencional, para fortalecer las variables de estas realidades asimétricas y emergentes; pero no es por ahí, sería un error, pues la solución es lograr aumentar la asignación en tal magnitud y en paralelo cambiar la ecuación de la distribución porcentual, para lograr de manera armónica el cumplimiento no sólo de unas, o de las emergentes, sino de todas las misiones que las Armadas y los cuerpos armados oficiales legítimos de un Estado hoy día deben tener.

En la estrategia Marítima para la Colombia Azul y en la Estrategia de la Marina Integral para un país bioceánico, se plantean una serie de elementos para resolver estas realidades y ajustar las velas para los vientos de cambio, sin perder el rumbo a puerto seguro. De otro lado, seguimos cortos en la siembra de la semilla marítima en la genética política y de los mandatarios del país. Algunos esfuerzos se quedaron luego del arrebató temporal, latentes en documentos de elevados conceptos, pero sin las herramientas y los recursos para poder ejecutar esas transformaciones. El

papel y el Power Point se quedaron en la capital, pero a la periferia, al agua, al litoral, al lecho marino, al ser humano del mar, no llegó su alcance aún.

Los líderes navales y la moderna formación y educación naval

La posición geoestratégica de nuestro país presenta ventajas comparativas, grandes oportunidades para el desarrollo de sus intereses marítimos, pero también amenazas en torno a los cambios que suscita la emergencia de nuevos poderes globales. ¿Qué recomendación daría usted desde su valiosa experiencia, sobre la formación y profesionalización de los hombres y mujeres de mar, que les permita tomar decisiones acertadas en el cumplimiento cotidiano de sus tareas?

R/. Sin duda, la geoestratégica posición de Colombia está llena de ventajas y bondades, pero en sí misma, y por tanta abundancia de geografía marítima bien localizada, nos hemos relajado porque la consideramos fácil. El acceso inmediato a las líneas de comunicaciones y la facilidad de acceder a bienes y servicios marítimos prestados por otros, no nos exige por fuerza de necesidad desarrollar una infraestructura naval y corporativa autónoma, independiente, robusta, que nos permita la independencia de acción en caso de conflicto, la suficiencia en el transporte en caso de crisis, la alternancia y redundancia para reducir costos, las plataformas que ofrezcan empleo a nuestros marinos; en resumen, la seguridad alimentaria, comercial, ambiental y por supuesto la defensa nacional. Debo aclarar que cuando me refiero a la infraestructura naval y corporativa no me refiero únicamente al ámbito naval militar, sino al amplio espectro del verdadero concepto naval, es decir de las naves, la náutica, la navegación, como marina civil (transporte, industria, ciencia, turismo, recreo, energía) y claro, por supuesto, en armonía con la marina militar.

Sobre la formación y educación, creo que la clave está en saber leer e interpretar el mundo actual que vivimos, para desarrollar los programas que preparen a nuestros hombres y mujeres en los nuevos retos y no quedarnos anclados en modelos obsoletos y defendiendo posturas, que, por su rigidez, frenen o ralenticen el desarrollo y las oportunidades que la modernidad ofrece. La educación con estándares internacionales, con pénsum modernos, dinámicos, visionarios y futuristas, basados en plataformas tecnológicas, pero fundamentados en unos inamovibles de calidad y tradición, sumados a una interacción de nuestra gente con intercambios académicos y laborales con el mundo entero, nos podrían llevar a unos esquemas de formación y educación, más universales, más productivos, incluyentes, eficaces y aplicables a las realidades del mundo marítimo.

Mire, mientras no exista (y de momento no parece haber algo mejor) alguna forma de transporte más eficaz que el buque para el comercio y la industria marítima

del mundo, todo lo que estudiemos y desarrollemos en torno a esa lógica naval, siempre estará a la vanguardia y en el eje alrededor del cual gira la economía y la seguridad del planeta. Y mientras no exista algo mejor que el mar (que menos aún se vislumbra posibilidad alguna de cambio), más económico, disponible, de acceso inmediato, lleno de posibilidades para el comercio, la recreación, la ciencia, el clima, la seguridad, incluso las artes y la vida, pues todo lo que estudiemos acerca de ese concepto, nos tendrá, como las naves, navegando en las mejores oportunidades que la humanidad puede ofrecer.

Y para que, en estos dos ámbitos, el naval y el marítimo (que por extensión material incluyo el fluvial y lacustre), nuestro talento humano pueda desempeñarse en los roles que Colombia necesita, solo hay que agregarle una buena dosis de elementos inmateriales, morales, espirituales, y lo más importante, de liderazgo, pues es de lo que se trata al final de todo, tomar decisiones y es para lo que están hechos los líderes.

La inexorable interconexión de los mares y la Seguridad Marítima

Hablemos sobre la Seguridad Integral Marítima de la cual usted. ha sido uno de los grandes protagonistas en la Institución. En torno al cambiante estado de la seguridad global, ¿qué visión estima en un futuro respecto al conflicto implícito actualmente en los mares del Indo-Pacífico y como podría afectar esta situación a la Colombia marítima?

R/. El concepto de Seguridad Integral Marítima se estructuró entre los años 2012 y 2013, pero tenía unas variables fundacionales que tal vez por fuerza de la evolución no son muy asimiladas y se han distorsionado. Este concepto surge por una necesidad de lograr ofrecer las verdaderas condiciones para que nuestro país y nuestros puertos fueran declarados puertos seguros, de cara a las exigencias que los Tratados de Libre Comercio y acuerdos de otra índole. La seguridad, entonces, consistía no solo en las variables usuales, de protección y seguridad (*safety and security*), sino que la comunidad internacional exigía también estabilidad (seguridad) jurídica, es decir que las reglas de juego legales fueran claras, fijas, no cambiantes con cada puerto nacional.

En paralelo, las exigencias desde el punto de vista del medio ambiente marino demandaban que Colombia pudiera decirle al mundo que nuestros mares y costas eran “seguros en términos ambientales”, que cumplimos con las normas de protección, prevención y mitigación y que nuestros estándares están alineados con la comunidad de las naciones y consciente de la necesidad de las mejores prácticas

ambientales en el mar. Y finalmente, la seguridad integral incluía la lógica de país soberano, autónomo, seguro, donde los bienes, servicios y capitales podían llegar y quedarse en Colombia sin riesgos de inestabilidad ni aventuras políticas o bélicas externas que pusieran en riesgo la economía nacional.

En resumen, eran cinco variables que consolidaban la integralidad del concepto: Seguridad (como **safety**), protección (como **security**), seguridad jurídica, seguridad ambiental y seguridad (como estabilidad) nacional. Cinco "S" que definieron el pentágono conceptual del quehacer de nuestra **marina militar** (Armada) y de la **marina civil** (concepto superior al usual de marina mercante, que es limitado a solo una parte del gran universo de actividades civiles náuticas en el mar). Además, esto estaba asociado al cambio del esquema como se obtenían los recursos de funcionamiento de la autoridad marítima, que en su origen eran los faros y las boyas, tenían una tasa contributiva **FABO**, pero con el aumento de ingresos en forma y variedad el nuevo concepto de la tasa **SEMAR** era concentrar todos los esfuerzos en la seguridad marítima, integralmente hablando, que es la mejor respuesta del Estado a lo que espera el sector y la nación, ante las exigencias del mundo.

Ahora bien, de la segunda parte de la pregunta del conflicto tácito (y creciente) Indo-Pacífico, dos colosos globales, por un lado, China, que tiene conflictos limítrofes con sus vecinos (amigos en diferente medida de Estados Unidos) y que ha hecho inusual actividad militar en las aguas del mar Meridional de la China, ofrece un pulso de medida de poder a EE. UU, disputando el dominio material y el protagonismo en una de las zonas más importantes del globo, donde se mueven dos terceras partes del comercio mundial, con recursos minero-energéticos gigantescos y con poblaciones costeras que suman cerca de la cuarta parte de la población de la tierra. Y por la contraparte, EE.UU, que ha hecho siempre presencia y cooperación, apoyando la estabilidad de esa región, que le ha apostado a la libertad de los mares, que no tiene disputas territoriales con ningún país del Indo-Pacífico, y que es cercano a los principales actores (Singapur, Australia, India, Filipinas, Vietnam entre otros), encuentra un rival no solo económicamente muy fuerte y con muchas raíces ancladas en los países de esa zona, sino militarmente en aumento y presumiblemente decidido a cambiar la ecuación de hegemonía occidental, para convertir a la asiática en el líder.

Por supuesto que ese es uno de los escenarios de conflicto de mayor magnitud que desafía al mundo en la actualidad, y obviamente le llega, si bien de manera residual en tamaño comparado, pero de mucho impacto a Colombia en proporción, y que podría afectar las variables del comercio, y eventualmente a la toma de decisiones para tomar partido o alineación con uno u otros de los titanes, que hasta hace poco sería fácil saber la lateralidad escogida, pero que, con el gobierno actual, sumado a la creciente influencia comercial, industrial, cultural y económica, que los asiáticos han tenido en Colombia y la región, podrían ser diferentes las cosas, poniendo a nuestro

país y por extensión a la región, en una fórmula compleja, inesperada, con impactos geopolíticos, económicos, militares y sociales que debemos avizorar y tener la ruta de navegación establecida.

El fallo de la Haya y la recuperación de una agenda

Hoy, con más tranquilidad frente a la situación limítrofe con Nicaragua, en razón al reciente fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya el pasado 13 de julio de 2023, ¿en su amplio conocimiento y visión geoestratégica, que considera Usted que representa para el futuro de la región, el país y la Institución ese resultado favorable del reciente fallo?

R/. Fue casi una década en que nuestra Institución gravitó en muchos escenarios; cambió la agenda, obligó a repensar conceptos y procesos, aprendimos mucho y entendimos la importancia de asimilar realmente y en su dimensión adecuada el significado del teatro de operaciones del Caribe y del Pacífico. Siento que tuvimos momentos difíciles, de pesimismo, de panoramas inciertos, pero que ya hoy definidas las cosas en el mundo "jurídico", nos permitiría retomar las cosas que estaban planteadas, y que de haberlas desarrollado oportunamente, seguramente hubieran impedido un litigio tan largo, desgastante, costoso y retardante del desarrollo y la integración de Colombia con Centroamérica y el Caribe.

La amenaza de ambición territorial queda, creería yo, conjurada, o por lo menos congelada, y ojalá no tengan otra iniciativa aventurera y de retaliación que frene el deber ser entre países vecinos; pero las demás amenazas derivadas de sistemas políticos incoherentes con las realidades y necesidades globales se mantienen y podrían incrementarse. Pesca ilegal, migraciones, abandono de naves y tripulantes, contaminación, prácticas depredadoras, sub-estandarización del uso del mar, conflictos puntuales de menor escala, apertura a países que desequilibren la estabilidad regional, y otras variables.

Siento que el éxito obtenido en la CIJ de La Haya, debe derivar no en espera de aplausos, loas y reconocimientos de autoría disputada, sino en cierre de filas para apuntarle a retomar los proyectos e ideas que le dan forma al desarrollo marítimo de Colombia en el Caribe. Reactivar los proyectos de plataformas itinerantes, semiautónomas de investigación científica y multipropósito (estaciones de sanidad, turísticas, centrales de datos MET, comunicaciones, nodos de atención en búsqueda y rescate, entre otras); también a la revisión del proyecto de ferry, o *crewboat*, con fines de transporte comercial entre Nicaragua y Colombia, con rutas y puertos definidos que dinamicen el turismo y la carga ligera entre las ciudades y poblaciones costeras de la región.

En paralelo, fortalecer la presencia y la infraestructura institucional, la base de guardacostas en Providencia, la estación aeronaval autónoma con unidades de ala fija y rotatoria permanentes y no en comisión o esporádicas; fortalecer y dinamizar la importancia de haber sido aceptados como miembros de la ROCRAM¹ de Centroamérica y el Caribe desde el 2014 (por votación unánime incluida Nicaragua), que nos abría un mundo de posibilidades y de ejercicio de influencia e integración regional y desarrollo marítimo; disponer las plantas de manejo de desechos en las islas, para explotarlos con economía circular, beneficio ambiental y reducción de costos operacionales de transporte.

Es momento también de aprovechar para cerrar los ciclos abiertos de conflictos limítrofes con otros países que migraron su ambición al ver a Colombia en inicial desventaja ante la CIJ; revisar substancialmente el esquema de cabotaje con SAI, abriendo mercados, oferta y demanda, para beneficio de la población en general; y por qué no, podría ser el momento de revisar las políticas y criterios pertinentes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Mar, CONVEMAR, y definir de una vez por todas una postura nacional, a partir de la cual se pueda tomar como referencia y punto de base para el manejo de las relaciones internacionales, que, de su aplicación, aceptación, o uso por costumbre se derivan. Es mucho más y muy positivo todo lo que hay que hacer, hecho histórico y jurídico que solo debe devolver oportunidades y no sueños sobre laureles que no energizan las realidades del desarrollo.

Muchas gracias, señor Almirante por sus valiosos aportes, no ajenos a sus grandes capacidades como un visionario de la Armada de Colombia. Si desea agregar algún mensaje a los lectores está a su disposición esta publicación.

Autor

Sergio Uribe Cáceres. Capitán de Navío (R) Sergio Uribe Cáceres. Doctor en Derecho Internacional (Cum Laude) de la Universidad Alfonso X El Sabio de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Ingeniero Electrónico Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla". Profesor Titular e Investigador en la Escuela Superior de Guerra.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4159-5923>

Contacto: sergio.uribe@esdeg.edu.co

1 Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM).