

Hacia una nueva perspectiva del Poder Marítimo y Naval en Colombia

John Piñeros López y Andrés Hoyos Ortiz¹



85

Imagen 1. Mirada oceánica. Tomado de Armada Nacional (2015)

Consideraciones históricas del comercio marítimo

La riqueza y el Poder Militar que han adquirido unos Estados en comparación a otros Estados débiles, se ha propiciado en gran medida por la búsqueda de beneficios más allá de sus fronteras mediante el uso del mar. A mediados de 1500 por ejemplo, los balances económicos ya empezaban a ser más

¹ Participantes del Diplomado "Introducción a la Oceanopolítica", realizado por la Escuela Superior de Guerra y la Comisión Colombiana del Océano. Agosto de 2016.

favorables hacia las naciones que tenían más actividades económicas de ultramar respecto a las naciones que no la practicaban.

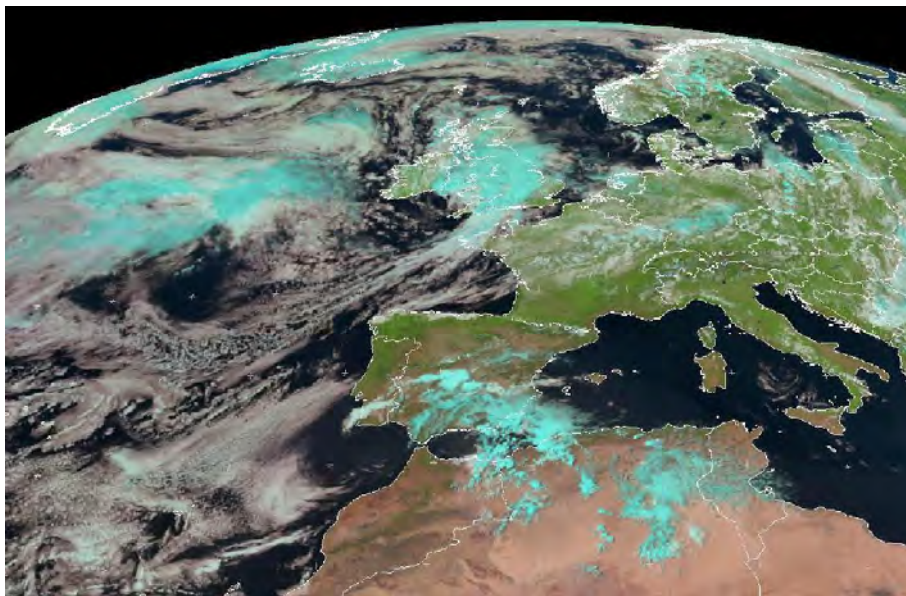
En virtud de esto, la historia de países líderes del sistema internacional a partir del siglo XVI como España, los Países Bajos, Francia, el Imperio Británico y, en la actualidad los Estados Unidos, nos enseña un hecho significativo con relación a las capacidades productivas y de aumento de ingresos, por un lado, y potencial militar, por otro (Kennedy, 2006, p.11). En Europa, la falta de una autoridad suprema, las constantes rivalidades entre sus Estados y los avances comerciales, estimularon una investigación constante de adelantos militares que les proporcionarían mayores ventajas sobre otras sociedades del mundo.

Por ejemplo, la aparición del buque con cañones de largo alcance y el aumento del comercio atlántico después de 1500 no fue uniformemente beneficiosa para todos los Estados de Europa, sino que benefició a algunos mucho más que a otros. [...] Una vez aumentada su capacidad productiva, los países encontraban normalmente más sencillo soportar el peso de pagar armamento a gran escala en tiempos de paz y mantener y abastecer mayores ejércitos en tiempos de guerra. Dicho así parece brutalmente mercantilista, pero por lo general se necesita de la riqueza para sostener el poder militar y del poder militar para adquirir y proteger la riqueza (p.10).

Es importante recalcar aquí, que cuando de actividades económicas a ultramar se trata, el papel que juega la geografía es muy importante, y es que el transporte marítimo de mercaderías siempre ha sido y será más económico y provechoso para el Estado que lo practique. Cuando un Estado cuenta con ríos navegables y está rodeado de mares, esta situación geográfica le es muy favorable y le hace competitivo para el comercio marítimo internacional.

Esta fue la realidad de Europa, "que por estar rodeada de mares estimuló la industria vital de la construcción naval y a fines de la Edad Media existía un floreciente comercio marítimo entre el Báltico, el mar del Norte, el Mediterráneo y el mar Negro" (p. 50). Dada esta expansión marítima de Europa por el mundo, el bienestar llegó a las sociedades que se involucraban en todo el proceso concerniente

al intercambio comercial. Los beneficios fueron generalizados y las naciones que participaban de esta dinámica del intercambio comercial obtenían igualmente un bienestar nunca antes visto.



87

Imagen 2. Óptica interoceánica

El acceso a distintos productos por parte de los consumidores europeos como el azúcar, el tabaco, las pieles, la madera, la patata, y el maíz, acrecentaría la riqueza de las naciones, y aún más importante, el bienestar de los consumidores finales. Conjuntamente con la obtención de nuevos y mejores productos para el consumo, se incrementó la generación de empleo que implicaba la adecuación de puertos, la pesca como su distribución, la construcción de más barcos, y la producción de nuevos descubrimientos para favorecer el poder marítimo (p. 64).

En este proceso, el comercio marítimo poco a poco empezó a evolucionar, convirtiéndose en un instrumento indispensable para satisfacer las necesidades de apartadas sociedades del mundo. Pronto, las principales rutas de navegación se ramificaron, y de esta forma se logró llegar a regiones intermedias de manera más rápida y eficiente, los volúmenes se incrementaron y la concepción multimodal del transporte se hizo cada vez más evidente y necesaria (Sanchez, 2009, p. 83).

Existe una clara evidencia histórica respecto a la naturaleza misma del comercio que se convierte en una generalidad, esta es, que el comercio tiende a generar en una sociedad y sobre las naciones que la practican riqueza y desarrollo. Por ejemplo, para lograr una mayor competitividad cuando se quiere exportar un producto o para la prestación de un servicio, un Estado se ve automáticamente arrastrado hacia una renovación en su infraestructura como resultado mismo del comercio.

Aristas de análisis para Colombia

En Colombia la producción y exportación del café durante la segunda mitad del siglo XIX es un claro ejemplo de comercio y desarrollo. Con el establecimiento de los cultivadores del café en las vertientes del país, estas zonas comenzaron a tener un desarrollo envidiable y por donde fuera que pasara el café para su producción, consumo interno y exportación, se generaban oportunidades de trabajo y desarrollo (Nieto, 1948, p. 37).

Cuando el café se establece en el territorio colombiano como un producto rentable y dinámico en el ambiente internacional, las ganancias que este producto produce son realmente beneficiosas. Los impuestos generados por la industria del café fueron la base para costear las vías terrestres y fluviales. También generó desarrollo en ciudades donde ni siquiera se hace posible sembrar una mata de café (Nieto, 1948, p. 42).

Por otra parte, en el caso marítimo, el esfuerzo en materia de infraestructura se centra hacia la construcción de canales para generar una interconexión de redes fluviales más eficiente, la construcción de esclusas, la construcción de ferrocarriles para complementar la red fluvial, la ampliación de los puertos marítimos para el almacenamiento de carga y el mejoramiento de carreteras para poder suplir a las ciudades del producto o servicio que se pretende comercializar (Nieto, 1948, p. 84).

Se volvió cada vez más evidente que los países deben lograr su riqueza mediante la laboriosidad y ética en el trabajo, la productividad, la calidad de los productos y el uso de las opciones más competitivas de transporte multimodal, es decir, la logística más eficiente y eficaz. [...] La logística se convirtió rápidamente en el conjunto

de acciones, procedimientos, actividades y tiempos requeridos para la obtención de materias primas, la producción y el ensamblaje de los bienes; la selección de la combinación de modos de transporte más conveniente para potenciar sus ventajas y así entregarlos al consumidor final en óptimas condiciones de calidad, oportunidad y costo (Nieto, 1948, p. 85).

En el mundo globalizado de hoy, el destino y la prosperidad de las naciones dependen del comercio ultramarino. "El comercio internacional es a la vez causa y efecto de la globalización, es un proceso cíclico de retroalimentación. La globalización se produce por el incremento universal del comercio entre empresas situadas en diferentes países, pero a su vez la situación creada hace cada vez más propicio el aumento de las actividades comerciales" (De Sebastian, 2007).

Si un Estado A, logra insertarse de manera adecuada en el comercio internacional y consigue que sus productos lleguen al Estado B y C, D, E..., de acuerdo con las reglas del comercio internacional el Estado A, se beneficiará económicamente y el tesoro nacional se incrementará. La riqueza para un Estado trae consigo la capacidad de invertir esas ganancias en las obligaciones estatales y para la inversión que necesita un Estado en aras de su supervivencia.

Como se hizo notar anteriormente, un Estado cuando se ve involucrado en el comercio internacional debe invertir en infraestructura para ser más competitivo a nivel internacional, y además sacar el mejor provecho del comercio exterior. Pero también, el dirigente de una nación debe tener en cuenta que con una mayor afluencia y salida de capital, estas deben ser protegidas por el mismo Estado porque este sistema se convierta en su sostenimiento y desarrollo.

La tesis de este ensayo se basa en los principios de Maham para advertir a Colombia de la necesidad de realizar inversiones de infraestructura y tecnología en el contexto marítimo y del Poder Naval. Se necesita de un Poder Naval eficiente y moderno porque un Estado que posea diversos y abundantes recursos marinos debe tener la capacidad de protegerlos de actores del mar ajenos a la nación que quieran explotarlos sin autorización. Igualmente, un Estado que cuente con un comercio marítimo internacional importante debe contar con el poder para defenderlo porque de lo contrario, en caso hipotético

de conflicto frente a otra nación este podrá convertirse en un factor crucial para perder o ganar la guerra.

Colombia es un país que se encuentra ubicado en la esquina sur del espacio de América del Norte y el gran Caribe, que abarca a Centroamérica, el Caribe insular, México, Estados Unidos Suroriental y Venezuela (Cardona, 2011, p. 19). Es equidistante con los dos extremos del continente americano, y además posee amplias costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico.

Esta circunstancia geográfica de Colombia le da un valor estratégico dentro del hemisferio americano y en el mundo. Por una parte porque es un punto de enlace entre los países del norte y del sur, y dicha ubicación le permite ser la puerta de entrada a América del Sur, y por otro lado, porque dispone de salidas portuarias hacia el resto de América, Europa y los países de la Cuenca del Pacífico.

Tal situación geográfica, y el contar con un territorio de múltiples características topográficas, le brindan a Colombia infinidad de oportunidades en el tema del comercio internacional y el turismo. Colombia cuenta con los medios necesarios para ser uno de los países con mayor potencial exportador de productos no tradicionales debido a que posee una gran variedad de recursos naturales que aún no se explotan en forma eficiente. Además, puede convertir a sus puertos del Caribe como punto estratégico para el trasbordo de productos provenientes de todo el mundo y al mismo tiempo ser el distribuidor de infinidad de productos en el continente latinoamericano. Así mismo, cuenta con lugares turísticos que de ser administrados y promocionados de una forma más exitosa, podrían convertirse en un afluente de personas del extranjero, estimulando de esta forma, el crecimiento económico de las regiones.

En la actualidad el Estado colombiano está decidido más que nunca en convertirse en un actor más proactivo dentro del escenario internacional, situación que le ha llevado a aumentar sus opciones de comercio y diplomáticas con otros países del mundo. Estas dos herramientas con las que cuenta un Estado sirven para encontrar y posteriormente para explotar las oportunidades que puede ofrecer un Estado a otros. Colombia está actualmente buscando nuevos socios comerciales para sus productos de exportación del sector industrial, minero, productos alimenticios y bebidas, y otros más (Cardona, 2011, p. 335).

El objetivo de estos encuentros se ha centrado en la concertación para la firma de tratados de libre comercio y para la cooperación en temas tecnológicos y de investigación, además del intercambio en el aspecto cultural y social. Recientemente, se han firmado tratados de libre comercio con Estados Unidos, Corea del Sur, Canadá y La Unión Europea, y se tienen progresos al respecto con países como Turquía y Japón (Galindo, 2011).

Como se mencionó anteriormente, el comercio marítimo ha sido fuente de riqueza para las naciones que la practican y es menester del Estado proteger las riquezas marinas, y defender su espacio marítimo de actores enemigos que quieran arrebatar los productos o recursos que salen o entran del país. Esta capacidad de alerta y defensa solo puede ser desarrollada por una parte de la Fuerza Pública, esta es la Armada, y en términos de Alfred Thayer Mahan, responsabilidad del Poder Naval.

El término Poder Naval es de su invención y aunque no deja muy en claro su significado se le pueden atribuir dos, el primero es “el control del mar mediante la superioridad naval; el segundo, la combinación del comercio marítimo, posesiones en ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce riqueza y grandeza a la nación” (Crowl, 1991, p. 469). Con la realidad que enfrenta actualmente Colombia de su búsqueda de nuevos puntos de comercio en el mundo debería ser claro para los dirigentes de este país que:

Lo lógico es que una nación que se propone formar una organización naval o militar adecuada a sus necesidades empiece por considerar, no cuál es el más grande ejército o armada en el mundo con la intención de convertirse en su posible rival, sino qué existe en el estado político del mundo, teniendo en cuenta no sólo los intereses materiales sino la disposición de las naciones (Mahan, 2006, p. 128).

Colombia está dando un giro bien importante a su política exterior, encaminada esta, sobre la teoría neoliberal que pregoniza por la globalización y el libre mercado, adecuándose perfectamente con la realidad global, en donde la búsqueda de nuevos mercados y la inversión extranjera toman mayor preponderancia para beneficio de las naciones. Sin embargo, estas nuevas oportunidades traen consigo nuevos desafíos a nivel de seguridad marítima y se hace necesario

tener prospectiva en este campo para no ser vulnerables ante el hipotético caso de un enfrentamiento militar con otro Estado.

Todos están de acuerdo en que si las marinas existen para proteger el comercio, la consecuencia inevitable es que, en guerra, su objetivo debe ser privar a su enemigo de ese gran recurso, por lo que los beneficios que caben esperar de la utilización a gran escala de operaciones militares terrestres, no se puede comparar con los que se obtendrían con la protección del comercio propio y la destrucción del enemigo. [...] la paralización del comercio obliga a pedir la paz (Crowl, 1991, p. 472).

Queda claro entonces que Colombia al convertirse en un actor más dependiente y activo de los mercados internacionales debe buscar la manera de ser más consecuente con la nueva realidad que pretende enfrentar. Un Estado enemigo puede utilizar el estrangulamiento económico a través del mar para someter a un Estado y obligarlo a rendirse. Por ejemplo, en la estrategia de los aliados en el mar, durante la primera guerra mundial, el papel principal fue llevado a cabo por parte de la marina británica, mientras que los franceses se desempeñaron en el mediterráneo y las flotas rusas en el Báltico y el mar Negro (Montgomery, 1969, p. 481).

Más elementos de la perspectiva marítima del mundo

En aquel contexto, la política naval de Gran Bretaña, consistió en asegurar las líneas de comunicación que eran de vital importancia para la supervivencia tanto de Gran Bretaña, como de sus aliados, mientras se atacaban a las de su enemigo -Alemania-. En esta guerra los británicos se propusieron barrer del mar a los alemanes, y desplegando una Fuerza Naval de 20 acorazados y siete cruceros de combate logró hacerle frente a los 13 acorazados alemanes y tres cruceros de combate (Montgomery, 1969, p. 481).

Alemania aceptaría la superioridad naval inglesa luego de batallas decisivas en el Mar del Norte, pero ninguna tan decisiva como la batalla naval de Jutlandia, en 1916. Luego de esta batalla los alemanes decidieron no arriesgar más sus flotas y se estacionaron por tiempo indefinido en el Báltico. Gran Bretaña por otra parte se dedicaría a continuar con el bloqueo marítimo en contra de Alemania, y de esta manera contrarrestar y debilitar a las Fuerzas Militares alemanas en tierra.

Como respuesta al incesante y preocupante bloqueo inglés, los alemanes decidieron perfeccionar y producir en gran rapidez un arma naval de gran ofensiva y eficacia, esta arma era el submarino. Los alemanes iniciaron una campaña submarina a principios de 1915, con la intención de contrarrestar el poderío naval inglés y dar fin al bloqueo marítimo que tanto daño hacían en tierra a las tropas. Sin embargo, los alemanes nunca pudieron asestar un gran golpe con sus submarinos a las bases marítimas de gran importancia para Gran Bretaña, como Scapa Flow (Montgomery, 1969, p. 482). Aun así, resultaron ser muy eficaces y devastadores cuando de ataques en contra de la navegación mercante se trataba.

La política alemana a mediados de 1915 fue de “guerra submarina sin restricciones”, que consistía en atacar inmediatamente y sin previo aviso a todos los barcos mercantes enemigos y neutrales. “Solamente en abril, fueron destruidas más de un millón de toneladas de barcos mercantes británicos y neutrales. Un barco de cada cuatro que salían de puertos británicos no llegaba a su destino, y las tripulaciones de barcos extranjeros se negaban a ir a Inglaterra” (Montgomery, 1969, p. 482). A pesar de las protestas airadas por parte de los Estados Unidos, alegando que esa estrategia marina era contraria al Derecho Internacional, los alemanes continuaron con la guerra submarina sin restricciones, con la esperanza de acelerar el fin de la guerra.

Tomada esta decisión en un momento crítico para la supervivencia de las tropas alemanas que se encontraban estancadas en el frente francés en lo que se conoce como la “guerra de trincheras”. El objetivo para Alemania de dar fin a la guerra con la estrategia submarina, jugó en su contra al arremeter en contra de cualquier navío mercante sin importar su nacionalidad o naturaleza propiciando la entrada en la guerra de los Estados Unidos, aspecto fundamental para dar fin a la guerra de trincheras y de propiciar la caída de Alemania y sus aliados.

La contribución del poderío naval británico al conjunto del esfuerzo de guerra aliado fue de crucial importancia, ya que el dominio de los mares permitió transportar tropas a los diversos teatros de operaciones; también aseguró el continuo suministro de abastecimientos; y, en este aspecto, su poderío naval completó otro papel de Inglaterra, el de banquero de las potencias de la Entente. Por otra parte, aunque las potencias centrales poseían inmensos recursos domésticos en víveres

y materiales, el bloqueo terminó con debilitarlas seriamente. Durante más de dos años, los submarinos fueron una grave amenaza, pero al final pudo combatírseles, y la entrada de los americanos en la guerra fue un duro golpe para Alemania (Montgomery, 1969, p. 485).

En el caso anterior se pueden aplicar perfectamente varios de los principios más importantes sobre la guerra naval de Mahan, con relación al comercio, el hecho de negarlo al enemigo, y de usar el Poder Naval en otros campos de la guerra.

1. La protección del comercio propio y la destrucción del comercio del enemigo, privándole de este gran recurso es crucial para obligar al enemigo a pedir la paz.
2. Las guerras se ganan desde el mar, por el estrangulamiento económico del enemigo, puesto que "el Poder Naval dominante hará desaparecer al enemigo de una determinada zona marítima, o le permitirá aparecer en ella únicamente como si se tratara de un fugitivo. De la misma manera, las guerras se pierden si no se puede evitar la estrangulación del propio país. El control del comercio marítimo a través del control del mar es la función principal de las marinas" (Crowl, 1999, p. 472).
3. En el campo de batalla, lanzar el grueso de las fuerzas contra el punto decisivo, o contra una parte de las líneas enemigas que sea muy importante su destrucción (Crowl, 1991, p. 473) -centro de gravedad-.
4. "Es preciso tener en cuenta que las Ferzas propias, no solo deben actuar en el punto decisivo, sino que deben hacerlo en el momento adecuado y con la energía necesaria" (p. 473). Se puede atribuir a este principio la entrada oportuna en la guerra por parte de los Estados Unidos.
5. "Hacer de la destrucción del comercio la causa primaria y fundamental, y creer que será suficiente por sí misma para anular al enemigo, es probablemente un espejismo, tal vez el más peligroso espejismo" (p. 475).

Lecciones para Colombia

En la actualidad, Colombia empieza a pensar en insertarse decididamente en el mundo globalizado, el actual gobierno del presidente Juan Manuel Santos así lo demuestra, pero no hay que olvidar que bajo el gobierno del expresidente Álvaro Uribe Vélez se empezaron a dar estos primeros pasos. Si la apertura económica se logra con éxito, y tanto los productos nacionales de exportación como la inversión extranjera se desarrollan satisfactoriamente, el desarrollo y crecimiento económico del país será una realidad.

Ante estos hechos, y ante la realidad geográfica de Colombia en la región y el mundo, es inevitable que el Estado colombiano se proponga enfocar dentro de las inversiones armamentísticas para la nación, la modernización de su Armada. Y como afirmaba Mahan, exactamente en el momento en que incitaba a los Estados Unidos a ganar mayor preponderancia en el sistema internacional.

La guerra es simplemente un incidente político violento y tumultuoso en este drama; por tanto, una Armada cuya esfera de acción más importante es la guerra, es, en último análisis y desde el punto de vista menos engañoso, un factor político de extrema importancia en asuntos internacionales, más frecuentemente disuasivo que provocador. Es desde este punto de vista, y según las condiciones de la época y de la nación, que pide y merece el reconocimiento del Estado y que debe desarrollarse en proporción a las posibilidades razonables del futuro político (Mahan, 2006, p. 128).

Modernizar la Armada será consecuencia del éxito de la apertura económica, acompañada esta por la necesidad de avance y auge de sus costas y puertos, además de la adecuación de ríos y de vías terrestres del país para que su proyecto de inserción en el mundo no sea un fracaso. Como se mencionó anteriormente, la globalización trae oportunidades pero también trae consigo nuevos desafíos, el engranaje para el Estado será difícil, pero depende de sus gobernantes, y del empuje de su gente para que Colombia de una vez por todas empiece a explotar sus verdaderas capacidades y se convierta en actor preponderante en la región y activo en el mundo.



Imagen 4. Dimensión costera en complejos urbanos

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Cardona, D. (2011). ¿Puede tener Colombia una estrategia de política exterior? En Colombia. Una política exterior en transición. Bogotá, Colombia.

Crowl, P. (1991). Alfred Thayer Mahan: El historiador naval. En Creadores de la estrategia moderna. España.

De Sebastian, L. (2007). La globalización y el comercio internacional. España.

Galindo, M. (07 de Noviembre de 2011). Colombia inicia charlas para lograr un TLC con Japón. El Tiempo.

Kennedy, P. (2006). Auge y caída de las grandes potencias. Barcelona, España.

Mahan, A. (2006). Los intereses de América en el poder naval, presente y futuro. Estado de preparación para la guerra naval. (A. Amezquita, Trad.) Colombia.

Montgomery, B. (1969). Una historia de la guerra. Madrid, España: Aguilar.

Nieto, L. (1948). El café en la sociedad colombiana. Colombia.

Sánchez, J. (2009). El comercio marítimo y los puertos. El caso colombiano desde la perspectiva global.