

# ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA



DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 14

## Ensayos

**Intercambio entre Cuerpo de Fusileros Navales de la Marina de Brasil y la Infantería de Marina de Armada de la República de Colombia: posibilidades de proyección de poder colombiano**

*Marcio Rossini Batista Barreira*

**Propuesta para la cooperación naval científica y su aplicación en la arqueología submarina alrededor de las antiguas costas sumergidas en Sudamérica, Costas Colombianas**

*Juan David Barrera Caicedo*

**La promoción de los deportes marítimos y fluviales en la construcción de identidad con el mar en Colombia**

*Claudia Bedoya Madrid*

**Migración irregular por el mar: una amenaza tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar**

*Paola Andrea Ruiz Rojas*

**La importancia de la Oceanopolítica a través de las civilizaciones**

*Camilo Enrique Uquillas Prieto*

**Importancia de la hidrografía en el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental extendida**

*Nathalia María Otálora Murillo*

**Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible: oportunidades y retos de Colombia**

*Danna María Rodríguez Saldaña*

**La Oceanopolítica en Colombia como herramienta para potenciar la acción unificada e interagencial del Estado. Una mirada desde las Fuerzas Militares**

*Juan Manuel Galvis Chirinos*

**Áreas Marinas Protegidas en Colombia: La apuesta por la conservación de la biodiversidad marina**

*María Camila Cruz Castro*

**Articulación normativa e institucional como reflejo de la gobernanza del océano en Colombia: el rol de la Comisión Colombiana del Océano como una metaorganización**

*Nicolás Garzón Beltrán*

ISSN 2500-4735

**Ensayos sobre Estrategia Marítima**  
Volumen 14 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.  
Diciembre 2021  
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre  
**Estrategia  
Marítima**



Escuela Superior de Guerra  
"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia

**Departamento Armada  
Escuela Superior de Guerra  
"General Rafael Reyes Prieto"**



### **Directivos**

Mayor General **LUIS MAURICIO OSPINA GUTIÉRREZ**  
Director de la Escuela Superior de Guerra

Coronel I.M. **ADOLFO ENRIQUE HERNÁNDEZ RUIZ**  
Subdirector de la Escuela Superior de Guerra

Coronel **WILLIAM FERNANDO CAICEDO BENAVIDEZ**  
Vicedirector Académico de la Escuela Superior de Guerra

Coronel I.M. **EJANDRO EMILIO ALBARRACÍN DAGUER**  
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

### **Edición**

Editor Publicación  
**HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**  
Docente - Investigador Departamento Armada ESDEG

### **Consejo Editorial**

Coronel I.M. **ALEJANDRO EMILIO ALBARRACÍN DAGUER**  
Capitán de Navío (R) **HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ, Msc.**  
Capitán de Navío (R) **LUIS HERNANDO OSORIO DUSSAN, Msc.**  
Capitán de Navío (R) **SERGIO URIBE CÁCERES, Ph. D.**  
Capitán de Navío (R) **SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ, Ph. D.**

Diseño y diagramación: Escuela Superior de Guerra  
Impresión: Imprenta Nacional de Colombia

ISSN 2500 - 4735  
ESDEGUE - DEARC, 2021  
Carrera 11 No. 102 - 50 - Bogotá, DC., Colombia  
dearc@esdegue.mil.co  
Ediciones Escuela Superior de Guerra, Diciembre 2021.

---

### **Impreso en Colombia - Printed in Colombia**

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

La revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima* es una publicación con fines exclusivamente académicos. Las ideas, opiniones, conclusiones y recomendaciones son exclusiva responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial de la Armada de Colombia ni de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios por favor dirigirse al correo electrónico [mauricio.rodriguez@esdegue.edu.co](mailto:mauricio.rodriguez@esdegue.edu.co)

ISSN 2500-4735

ESDEGDEARC, 2021

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

dptoarmada@esdegue.edu.co

Ediciones Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto", 2021

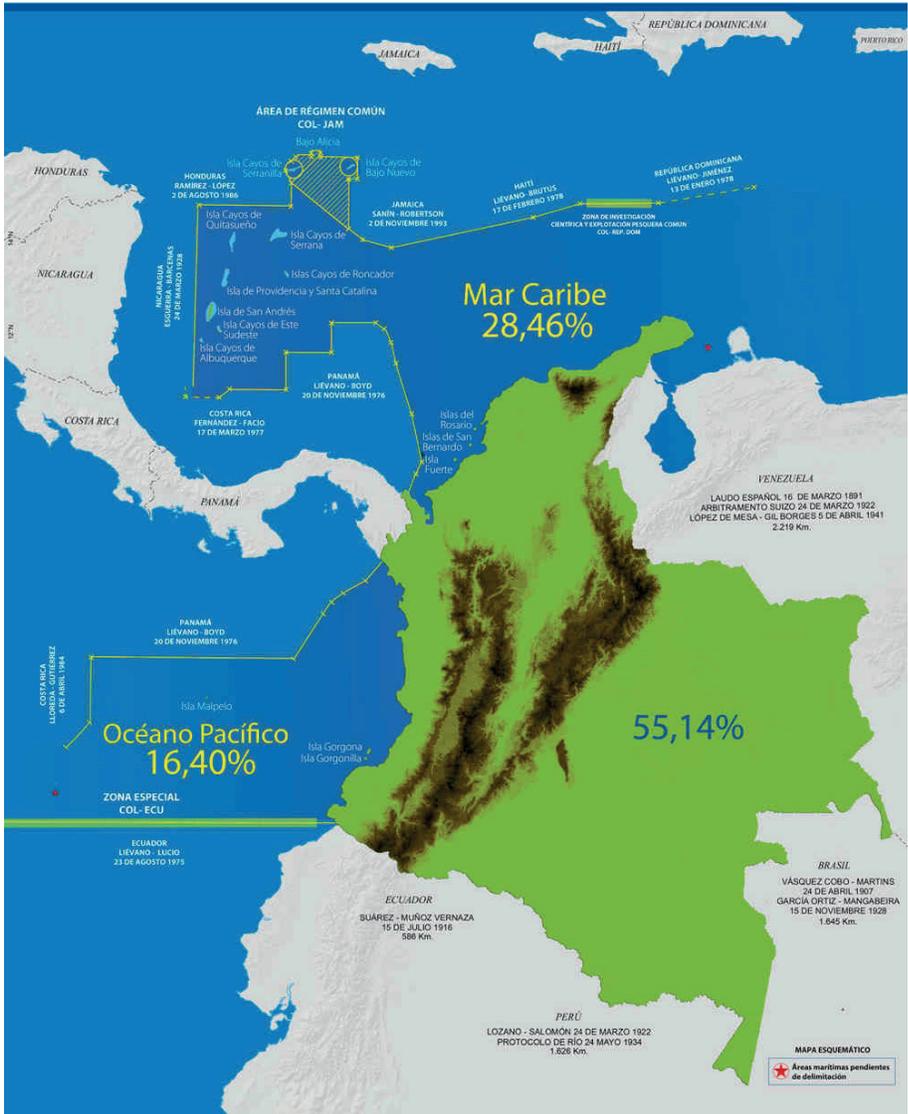


# MAPA DE COLOMBIA

## Fronteras marítimas y terrestres



Escuela Superior de Guerra  
"General Rafael Reyes Prieto"  
Unión, Proyección, Liderazgo



Fuente: Comisión Colombiana del Océano



*Son muchas las iniciativas de impacto estratégico para el país y la Institución que deben ser desarrolladas al 2042, para lograr ser esa Armada tecnológicamente moderna con proyección e influencia regional y relevante para el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales del país, y los responsables de su materialización somos nosotros, los miembros de la Armada de Colombia. En tal razón, el compromiso y devoción que caracteriza a los marinos en el cumplimiento de sus deberes y en la ejecución de los proyectos de gran envergadura debe ser una constante, con el respeto y apego a la normatividad, especialmente los DD.HH. y DIH, y a la ética que exige cada actuación.*

*Vendrán tiempos difíciles, que exigirán ajustar las velas, maniobra conocida por los hombres y mujeres que Protegen el Azul de la Bandera. No hay motivo para improvisar, los procesos y procedimientos están claros, el liderazgo en cada uno de los niveles del mando debe relucir. La Armada de hoy cuenta con un personal altamente calificado y entrenado, para lograr la máxima eficiencia de las múltiples capacidades de la Institución. La diferencia está en la dedicación, esmero y nivel de detalle que se le imprime al quehacer*

Lineamientos del Comando de la Armada. Tridente Naval.

**Almirante Gabriel Alfonso Pérez Garcés**  
**Comandante de la Armada de Colombia**



## Contenido

Presentación .....	11
<i>Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz</i>	
Intercambio entre Cuerpo de Fusileros Navales de la Marina de Brasil y la Infantería de Marina de Armada de la República de Colombia: posibilidades de proyección de poder colombiano .....	17
<i>Marcio Rossini Batista Barreira</i>	
Propuesta para la cooperación naval científica y su aplicación en la arqueología submarina alrededor de las antiguas costas sumergidas en Sudamérica, Costas Colombianas.....	39
<i>Juan David Barrera Caicedo</i>	
La promoción de los deportes marítimos y fluviales en la construcción de identidad con el mar.....	61
<i>Claudia Bedoya Madrid</i>	
Migración irregular por el mar: una amenaza tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar .....	83
<i>Paola Andrea Ruiz Rojas</i>	
La importancia de la Oceanopolítica a través de las civilizaciones .....	97
<i>Camilo Enrique Uquillas Prieto</i>	
Importancia de la hidrografía en el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental extendida .....	107
<i>Nathalia María Otálora Murillo</i>	
Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible: oportunidades y retos de Colombia.....	117
<i>Danna María Rodríguez Saldaña</i>	
La Oceanopolítica en Colombia como herramienta para potenciar la acción unificada e interagencial del Estado. Una mirada desde las Fuerzas Militares .....	127
<i>Juan Manuel Galvis Chirinos</i>	

Áreas Marinas Protegidas en Colombia: La apuesta por la conservación de la biodiversidad marina.....	<b>141</b>
<i><b>María Camila Cruz Castro</b></i>	
Articulación normativa e institucional como reflejo de la gobernanza del océano en Colombia: el rol de la Comisión Colombiana del Océano como una metaorganización.....	<b>159</b>
<i><b>Nicolás Garzón Beltrán</b></i>	

## Presentación

La edición de la revista “Ensayos sobre Estrategia Marítima”, volumen 14, continúa con la línea editorial del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, con el propósito fundamental de generar difusión del conocimiento especializado, reflexión académica y pensamiento crítico sobre la Estrategia Marítima, el desarrollo marítimo y la promoción de los intereses marítimos de Colombia como Potencia Bioceánica Sostenible y plurifluvial.

El Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, adelanta el proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I”, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”, que contempla el análisis crítico, la reflexión y el estudio de los diversos factores y elementos que contribuyen al desarrollo sostenible, integral, coherente y prospectivo de los espacios oceánicos jurisdiccionales y fluviales de Colombia con proyección hemisférica.

La presente edición recoge con criterio de difusión académica los siguientes ensayos elaborados por Estudiantes del sector marítimo que adelantaron el “*Diplomado Introducción a la Oceanopolítica*” cohortes VIII 2020 y IX 2021, de la Escuela Superior de Guerra “Rafael Reyes Prieto”, como en adelante se relacionan:

**Capitán de Navío I. M. Marcio Rossini Batista Barreira, Marina del Brasil.** En su ensayo titulado “Intercambio entre Cuerpo de Fusileros Navales de la Marina de Brasil y la Infantería de Marina de Armada de la República de Colombia: posibilidades de proyección de poder colombiano”, destaca conforme a los documentos de alto nivel de seguridad y defensa del Brasil - Política y Estrategia Nacionales de Defensa (PND-END), Política Naval y Plano Estratégico de la Marina (PEM) -, que existe la posibilidad de intercambios entre la Marina de Brasil (MB) y su Cuerpo de Fusileros Navales (CFN), y los países que hacen parte del entorno estratégico brasileño, como lo es Colombia; un Estado aliado

del Brasil, ubicado cerca al Canal de Panamá, y por su condición bioceánica, hacen de este, un pivote geopolítico de enorme importancia para el Brasil. Señala que cualquier impacto negativo en el entorno marítimo colombiano podrá afectar decisivamente su economía, impactando negativamente los costos de fletes y seguros de los productos y cargas en general que se movilizan por el mar tanto para salir como llegar al país, es decir, sus exportaciones e importaciones, en ese contexto identifica la capacidad de proyección de poder marítimo de Colombia, alineada con las perspectivas y objetivos estratégicos establecidos en los Planes de Desarrollo Naval 2042 (PDN) y Estratégico Naval 2020-2023 (PEN) de la ARC, además con la Política de Defensa y Seguridad del país y los Planes Estratégicos Militar y del Sector de Defensa y Seguridad 2018-2022, aborda los antecedentes de las teorías sobre proyección de Poder marítimo y su evolución a lo largo de historia militar-naval; y la necesidad de la ARC en ampliar esta capacidad a través de su IM, debido a la condición bioceánica del país y plantea las posibilidades de intercambios entre la IM-ARC y el CFN-MB sobre la proyección de poder marítimo.

**Juan David Barrera Caicedo.** En su ensayo titulado “Propuesta para la cooperación naval científica y su aplicación en la arqueología submarina alrededor de las antiguas costas sumergidas en Sudamérica, Costas Colombianas”, señala que el aumento del nivel del mar viene sucediendo desde el final de la última glaciación, causando el continuo retroceso de la línea de costa e inundando los antiguos asentamientos costeros, siendo común que este proceso conserve vestigios de la antigua actividad humana, posibilidad que sumada a teorías sobre un rápido proceso de poblamiento americano a través de las costas nos podrían llevar a encontrar los sitios de habitación más antiguos hasta la fecha aún no descubiertos en América. Colombia está ubicada en un punto de paso obligado para cualquier migración humana, actual o pasada, ya fuera esta por vía terrestre o marítima, y para el caso de estudio, por vía costera, lo que hace de Colombia un punto de sumo interés para la investigación arqueológica en general, y de la arqueología submarina en particular, esto sin contar con el hecho de haber sido desde muy antiguo un crisol para la mega diversidad cultural. Destaca asimismo, que en las últimas décadas se ha dado un impulso a la ciencia alrededor del interés por el conocimiento del pasado humano, obteniendo diversos beneficios al develar los acontecimientos pasados y la reacción humana a estos, y como es necesario preservar el patrimonio nacional sumergido, por su innegable aporte cultural, científico y económico, que además pudiera generar turismo arqueológico, intercambio académico, y resiliencia para el presente y el futuro.

**Claudia Bedoya Madrid.** En su ensayo titulado “La promoción de los deportes marítimos y fluviales en la construcción de identidad con el mar en Colombia”, señala la importancia de incorporar elementos de política pública en los deportes, las actividades físicas y recreativas practicadas en el mar y los ríos, como proceso de desarrollo de la conciencia marítima de los ciudadanos tomando como referencia los lineamientos del Documento *Conpes 3990*, la *Política Nacional de los Océanos y de los Espacios Costeros PNOEC*, la *Política Pública Nacional del Deporte*, que apoyan la visión de la Comisión

Colombiana del Océano y demás entidades públicas y organizaciones privadas vinculadas con los espacios marítimos de la Colombia bioceánica. Recalca que el deporte es un medio de identidad con el mar y de comunicación estratégica para establecer relaciones con diferentes públicos, que permita analizar, estudiar y compartir experiencias particularmente en las relaciones civiles-militares en torno a las actividades humanas en el mar y en los ríos.

**Paola Andrea Ruiz Rojas.** En su ensayo titulado “Migración irregular por el mar: una amenaza tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar”, subraya que la migración irregular por vía marítima es un fenómeno global de alta complejidad. Cada año, miles de migrantes -en condición de irregularidad-, arriesgan sus vidas en el mar tratando de huir de la violencia, los conflictos armados y la pobreza que se presenta en sus países de origen, afrontado el recrudecimiento de las políticas migratorias de los Estados y los estrictos controles fronterizos actuales, no obstante miles de migrantes se atreven a emprender travesías marítimas ilegales en aras de lograr llegar a los países de destino escogidos. Indica que en la migración irregular por vía marítima, intervienen una serie de actores ilegales que convierten dichos procesos migratorios en serias amenazas tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar. Se ha logrado evidenciar, que los miles de migrantes que anualmente emprenden travesías por los mares del mundo se han convertido en víctimas de tráfico de personas, actividades comerciales ilegales, violencia, abuso físico, laboral y sexual, entre otros.

**Capitán de Corbeta Camilo Enrique Uquillas Prieto.** En su ensayo titulado “La importancia de la Oceanopolítica a través de las civilizaciones”, destaca la importancia del control de los océanos por los Estados en el contexto de las Relaciones Internacionales en particular en los siglos XIX y XX. Señala el concepto de Talasocracia en el desarrollo de diferentes civilizaciones que se han sido consideradas como hegemonías, por razón del control del mar en beneficio de sus intereses políticos, económicos y militares. Indica que hoy en día una de las mayores fuentes de poder, es precisamente el control de los mares, que permite identificar una hegemonía mundial bajo los parámetros de poder naval y poder marítimo aplicados a políticas y estrategias regionales e internacionales. Subraya que Colombia es un país bioceánico, de privilegiada ubicación geoestratégica a nivel continental, que facilita las líneas de comercio, comunicaciones o de biodiversidad. Resalta que gracias a la aplicación del Derecho del Mar y su máxima norma, conocida como la Convención del Mar (Convemar) la cual fue firmada en 1982, considerada como la Constitución del Mar en un contexto de Naciones Unidas, se han logrado avanzar en el aprovechamiento sostenible y le régimen jurídico de los espacios oceánicos por la gran mayoría de Estados. Recalca la importancia la conciencia marítima como elemento de proyección Oceanopolítica en el desarrollo de las sociedades con visión marítima.

**Teniente de Navío Nathalia María Otálora Murillo.** En su ensayo titulado “Importancia de la hidrografía en el trazado de los límites exteriores de la

plataforma continental extendida”, acentúa que Colombia es un país con una superficie marítima de 928.660 Km<sup>2</sup>, que corresponde casi al 50% de su extensión territorial, convirtiéndose así en uno de los países del mundo con mayor riqueza hídrica, recursos naturales renovables y no renovables y el único del continente suramericano con acceso tanto al océano Atlántico como al Pacífico. Advierte que Colombia por ser un país bioceánico adquiere una importante y trascendental posición geoestratégica a nivel militar, comercial, político, social e internacional, por su natural acceso y conexión a los principales centros económicos del mundo. Especifica igualmente que es necesario mencionar que por su condición geográfica esencial es considerado como un país marítimo-continental por su parcial dependencia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LL.CC.MM.), de ahí la gran necesidad del conocimiento de la forma y la naturaleza del fondo marino y el relevante rol de que cumple la hidrografía para la delimitación de cualquier plataforma continental. Menciona la visión marítima que el país tiene de convertirse en una Potencia Media Oceánica y a nivel Armada de Colombia de ser una Marina Mediana de Proyección Regional con transversalidad con el Plan Desarrollo Armada de Colombia al 2042, en el cual la Hidrografía juega un rol preponderante, no solo en temas científicos, sino también en el ejercicio de soberanía del territorio marítimo nacional.

**Teniente de Fragata Danna María Rodríguez Saldaña.** En su ensayo titulado “Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible: oportunidades y retos de Colombia”, remarca que el océano es un espacio de vital importancia para humanidad, cubre aproximadamente el 70% de la superficie de la Tierra y es considerado como la parte de la biosfera más relevante del planeta. Señala igualmente que alrededor de la mitad de la población mundial está asentada en la zona costera, sin embargo, durante las últimas décadas el océano se ha visto seriamente afectado debido al impacto de las actividades terrestres y marinas, repercutiendo en los cambios y pérdidas de algunos ecosistemas marinos, lo cual ha afectado un poco más del 40% de la superficie oceánica. Señala que bajo este escenario y teniendo en cuenta la Primera Evaluación Mundial del Océano, publicada en 2016, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) reconoció la relevancia y trascendencia del océano para la vida humana y promulgó en el 2017 el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible que se implementará del 2021 al 2030, periodo donde las ciencias oceánicas tendrán un rol protagónico para pasar del Océano que tenemos al *Océano que queremos*, en el cual como propósito esencial se requiere determinar un marco de acción común a nivel mundial en aras de garantizar que las ciencias oceánicas, a través de los esfuerzos de cada país, contribuyan a la implementación y al logro de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, específicamente en lo relacionado al ODS 14 sobre vida submarina. De esta manera Colombia, la implementación del Decenio está bajo el liderazgo de la Comisión Colombiana del Océano (CCO) al ser el órgano intersectorial encargado de asesorar al Gobierno Nacional y coordinar lo concerniente a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), junto con sus diferentes temas conexos desde el ámbito económico, científico, ambiental y tecnológico.

**Juan Manuel Galvis Chirinos.** En su ensayo titulado “La Oceanopolítica en Colombia como herramienta para potenciar la acción unificada e interagencial del Estado. Una mirada desde las Fuerzas Militares”, enfatiza los conceptos de Oceanopolítica y de Acción Unificada del Estado. Afirma que un primer concepto, corresponde la Oceanopolítica entendida como “la elaboración de políticas públicas, y que desde cada sector específico contemplen el espacio marino como generador de desarrollo social, económico, político y ambiental”. Indica que el siguiente concepto, es la “Acción Unificada del Estado” entendida en la doctrina Damasco como Unidad de esfuerzo”, y plantea que las Fuerzas Militares en conjunto con la Policía Nacional deben potenciar todos los esfuerzos con las demás instituciones del Estado enmarcados en el “Enfoque del Gobierno como un todo” y “Enfoque integral”, estos dos grandes conceptos permiten establecer el relacionamiento y plantear herramientas y posibles cursos de acción y de aplicación de la Oceanopolítica dentro del accionar de las Fuerzas Militares. En ese sentido destaca como herramientas que coadyuvan al desarrollo de mejores condiciones y aprovechamiento sostenible de las áreas marinas y litorales colombianos, los instrumentos de políticas de sinergia, transversalidad y aplicación a) El Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, b) La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, c) La Comisión Colombiana del Océano CCO, d) El CONPES 3990 “Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030” y f) La Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible.

**María Camila Cruz Castro.** En su ensayo titulado “Áreas Marinas Protegidas en Colombia: La apuesta por la conservación de la biodiversidad marina”, distingue que Colombia es el segundo país a nivel mundial con mayor biodiversidad biológica después de Brasil, el primero en diversidad de aves y orquídeas, el segundo en plantas, anfibios, mariposas y peces dulceacuícolas, el tercero en palmas y reptiles, el sexto en mamíferos y actualmente contamos con alrededor de 4.046 especies registradas de peces, 1.029 decápodos, 643 crustáceos marinos, 323 equinodermos, 204 esponjas marinas, 191 corales, 86 medusas 7 mangles y 6 pastos marinos, destaca igualmente que poco o casi nada conocemos de nuestra extensa biodiversidad marina, lo cual implica también una responsabilidad sin precedentes para nuestro país, puesto que la consecuencia de nuestro desconocimiento es que actualmente alrededor de 1.302 especies se encuentran amenazadas en Colombia Así pues, una de las estrategias más efectivas a nivel nacional e internacional que han implementado los Estados para garantizar la conservación de la biodiversidad ha sido a través de la declaración de Áreas Protegidas, entendidas como el núcleo fundamental para la conservación de la biodiversidad mundial, haciendo especial énfasis en los impactos positivos que se pueden destacar del caso de estudio de la Isla Malpelo. Así mismo, invita a la reflexión para abordar los grandes retos en la consolidación de Áreas Marinas Protegidas en nuestro país. Presenta una hoja de ruta de los siguientes subtemas: 1) Declaración de Áreas Protegidas en el contexto internacional, 2) Consolidación del Sistema de Áreas Protegidas en Colombia, 3) Caso de estudio: Isla Malpelo; 4) Retos de la gestión de Áreas Marinas Protegidas en Colombia.

**Nicolás Garzón Beltrán.** En su ensayo titulado “Articulación normativa e institucional como reflejo de la gobernanza del océano en Colombia: el rol de la Comisión Colombiana del Océano como una metaorganización”, enfatiza el rol de la Comisión Colombiana del Océano CCO, en el impulso y coordinación de la política marítima del Estado, a través del desarrollo y aplicación de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PONEC. Indica la importancia del concepto de gobernanza del océano para el aprovechamiento eficiente de la riqueza, potencial y recursos oceánicos, tanto a nivel ambiental como a nivel productivo, de manera que surge la necesidad de gestionar estos recursos de acuerdo con las necesidades humanas de manera responsable, garantizando su adecuado uso y aprovechamiento. Resalta la gobernanza del océano en Colombia como país bioceánico, entorno a la transversalidad de las actividades desarrolladas para la implementación, aplicación y desarrollo de las Áreas temáticas de la Política Nacional de Océano y de los Espacios Costeros, los Objetivos del Documento Conpes 3990, las metas del Decenio de las Ciencias Oceánicas y los Intereses Marítimos Colombianos.

**El Editor**

**HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**

**Capitán de Navío, en la honrosa situación de retiro**

# Intercambio entre Cuerpo de Fusileros Navales de la Marina de Brasil y la Infantería de Marina de Armada de la República de Colombia: posibilidades de proyección de poder colombiano<sup>1</sup>

Marcio Rossini Batista Barreira<sup>2</sup>

**Recibido:** 15 de marzo 2021

**Aceptado:** 5 de mayo 2021

## Resumen

Los documentos de alto nivel de seguridad y defensa del Brasil – Política y Estrategia Nacionales de Defensa (PND-END), Política Naval y Plano Estratégico de la Marina (PEM), permiten la posibilidad e intercambio operacional entre la Marina de Brasil (MB) y su Cuerpo de Fusileros Navales (CFN), y los países que se relacionan con el entorno estratégico brasileño, como es caso de Colombia, que por su ubicación geoestratégica y cercanía con el Canal de Panamá, la convierten en un pivote geopolítico de gran importancia para Brasil. Impactos negativos en el entorno marítimo colombiano podrían afectar decisivamente su economía, impactando negativamente los costos de fletes y seguros de los productos y cargas en general que se movilizan por el mar tanto para salir como llegar al país, es decir, sus exportaciones

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica VIII Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”.

2 Capitán de Navío de la Infantería de Marina del Brasil, Marcio Rossini Batista Barreira. Graduado en Ciencias Navales de la Escuela Naval de la Marina del Brasil, Doctor en Ciencias Navales por concluir, Curso de Altos Estudios de Política y Estrategias Marítimas de la Escuela de Guerra Naval del Brasil y Magister en Ciencias Navales. Docente Investigador invitado de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: mrossinifn@gmail.com

e importaciones, en ese contexto se identifica la capacidad de proyección de poder marítimo de Colombia, conforme con las perspectivas y objetivos estratégicos establecidos en sus los Planes de Desarrollo Naval 2042 (PDN) y Estratégico Naval 2020-2023 (PEN) de la Armada de Colombia, además del alineamiento con la Política de Defensa y Seguridad del país y los Planes Estratégicos Militar y del Sector de Defensa y Seguridad 2018-2022. La proyección de Poder Marítimo de Colombia y su evolución a lo largo de historia militar-naval, requieren como necesidad de la Armada de Colombia, ampliar capacidades a través de su Infantería de Marina, con relación directa a la condición bioceánica del país. Resalta las posibilidades de intercambios entre la Infantería de Marina de la Armada de Colombia y el Cuerpo de Fusileros Navales de la Marina del Brasil que coadyuvan al fortalecimiento y proyección de poder marítimo colombiano.

**Palabras clave:** Infantería de marina, Fusileros navales, Armada de Colombia, Marina del Brasil, Capacidad de proyección, Poder marítimo.

### Introducción

De acuerdo con los documentos de alto nivel de seguridad y defensa del Brasil - Política y Estrategia Nacionales de Defensa (PND-END), Política Naval y Plano Estratégico de la Marina (PEM) -, se puede subrayar que hay posibilidades de intercambios entre la Marina de Brasil (MB) y su Cuerpo de Fusileros Navales (CFN), y los países que hacen parte del entorno estratégico brasileño, como lo es Colombia; un Estado aliado del Brasil, que está ubicado cerca al Canal de Panamá, y por su condición bioceánica, hacen de este, un pivote geopolítico de enorme importancia para el Brasil. Así, cualquier impacto negativo en el entorno marítimo colombiano podrá afectar decisivamente su economía, impactando negativamente los costos de fletes y seguros de los productos y cargas en general que se movilizan por el mar tanto para salir como llegar al país, es decir, sus exportaciones e importaciones (Colombia, 2020a).

En ese contexto, se identifica claramente la necesidad del Estado colombiano de poseer una Armada calificada y con múltiples capacidades, dentro de las cuales se puede destacar la proyección de poder marítimo<sup>3</sup>. Algunos estudios muestran la necesidad de perfeccionar esta capacidad por parte de la Armada de la República de Colombia (ARC), en particular sobre los medios y las doctrinas de operaciones anfibas y expedicionarias.

Al plantear la capacidad de proyección de poder marítimo de Colombia, es importante aclarar que está alineada con las perspectivas y objetivos estratégicos establecidos en los Planes de Desarrollo Naval 2042 (PDN) y Estratégico Naval 2020-2023 (PEN) de la ARC, además con la Política de Defensa y Seguridad del país y los Planes Estratégicos Militar y del Sector de Defensa y Seguridad 2018-2022 (Colombia, 2020b).

---

3 Según Till (2018, p. 250), el término proyección del poder marítimo tiende a ser más utilizado actualmente que proyección de poder desde el mar.

Cabe subrayar que la MB y ARC tienen un acercamiento estratégico establecido por un largo periodo de tiempo que se tornó más estrecho con las ejecuciones de las operaciones BRACOLPER NAVAL<sup>4</sup>, las cuales empezaron en la década de 1970. Adicionalmente, con las evoluciones de intereses de ambos países, en particular de sus marinas, se creó la Agregaduría Naval del Brasil en Colombia, además el apoyo del CFN a la Infantería de Marina (IM) y otras Fuerzas Militares colombianas (FF.MM.) en cuanto al desminado humanitario desde 2014. Estas comisiones reforzaron los lazos de amistad y confianza en especial entre el CFN y la IM. En ese sentido, se identifica que puede haber más intercambios entre estas dos instituciones en torno a la proyección del Poder marítimo que están alineados con los documentos de Seguridad y defensa de ambos países – para Colombia en función de su condición bioceánica y para Brasil en función de los éxitos de las FF.MM., en particular la ARC y su IM, contra fuerzas irregulares en territorio colombiano.

### Antecedentes históricos

Esta sección tiene la finalidad identificar la importancia de la proyección de poder marítimo en la actualidad y para el futuro, enfatizando en las capacidades relativas a las operaciones anfibas y expedicionarias con medios y conocimientos adecuados y actualizados. Así serán abordados: una síntesis de las teorías sobre proyección de poder marítimo y su evolución a lo largo del tiempo, incluyendo un análisis prospectivo dentro del ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo (VICA) y la necesidad de la ARC para ampliar tal capacidad a través de su IM, atendiendo las necesidades derivadas de su condición bioceánica de Colombia.

#### *Teorías sobre la proyección de poder marítimo*

El británico Julian Corbett fue uno de los primeros pensadores marítimos en escribir académicamente sobre el empleo de una marina de guerra ejecutando y apoyando estas acciones. Así, para él esta función podría ser utilizada por la flota de batalla en las costas del oponente (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015), necesitando la estrecha coordinación entre la fuerza naval y el ejército de tierra. Según Corbett, si ellas fueran bien usadas podrían tener un efecto estratégico desproporcional favorable para quien las utilizara (Till, 2018). Es posible que estas consideraciones pudieran tener influencia en los estrategas británicos para desencadenar la mayor operación anfibia de la Primera Guerra Mundial, en 1915, en Gallipoli (Till, 2018), tal operación ejecutada por tropas británicas, francesas, australianas y neozelandesas tenía como objetivos estratégicos: el aislamiento entre Turquía y Alemania, y la necesidad de abrir nuevos frentes operacionales (Till, 2018); pero a pesar de la excelente percepción de sus planeadores a nivel estratégico, ella presentó grandes fallos a niveles operacionales y tácticos y basado en estos errores, un oficial de la Infantería de Marina

4 Operación combinada e inter agencias realizadas por la MB, ARC y Marina de Guerra de Perú en sus porciones amazónicas, en especial en la región de la Triple Frontera de estos países.

de los Estados Unidos (*United States Marine Corps - USMC*), Robert H. Dunlap empezó a estudiarlos para minimizarlos en busca de optimizar las operaciones (Murray, 2020) para así tener excelentes resultados estratégicos.

Cabe señalar también, que Earl H. Ellis, también oficial de *USMC*, escribió, en 1921, una publicación *-Advanced Base Operations in Micronesia-*, en la cual identificó a Japón como un futuro enemigo de Estados Unidos, además de describir el futuro empleo de las fuerzas armadas estadounidenses, en particular del *USMC*, debidamente apoyado por los medios navales y aeronavales de la Marina norteamericana (*United States Navy - USN*), en el escenario del Pacífico, demostrando una excelente visión prospectiva (Murray, 2020). Gracias a estos dos *marines* y también otros no subrayados, fueron posibles estudios más profundos, pruebas de medios y apoyos necesarios para viabilizar esta operación naval por parte de *USMC* y *USN*, obteniendo gran éxito en la Segunda Guerra Mundial (II GM), en particular en el Pacífico, además de ayudar la fase final de este conflicto en el teatro europeo.

Después de la II GM, con uso de armas nucleares, Omar Bradley, uno de los generales del Ejército norteamericano victorioso de esta guerra, declaró públicamente que las operaciones anfibia eran inapropiadas (Garnier, 2014). Sin embargo, en 1950 estas operaciones fueron empleadas con éxito por los propios norteamericanos en la península coreana durante la Guerra de Corea (Garnier, 2014), siendo vitales para contener los movimientos ofensivos en esta región. En ese contexto, con el desarrollo de nuevas armas y municiones por los avances tecnológicos, las operaciones anfibia fueron, son y serán consideradas por algunos militares, políticos y académicos obsoletos. Por otra parte, otros estudiosos creen que estas operaciones puedan traer gran ventaja estratégica si son perfeccionadas frente a los avances del oponente. De esta forma, el almirante ruso Gorshkov planteó que las operaciones navales de la flota en tierra traerían mejores resultados para la campaña que los combates de una flota contra otra en el mar (Till, 2018).

Ya el profesor británico Ken Booth consideró la proyección de fuerza dentro del rol militar de su trinidad<sup>5</sup>, en particular, durante el tiempo de conflicto armado por una marina de guerra (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015). Asimismo, Booth comprendía que la proyección de fuerza era necesaria para el concepto del poder marítimo<sup>6</sup>, pues ella era caracterizada por la presencia del Estado en sus áreas de soberanía cumpliendo los otros dos roles - diplomático y

---

5 Según Booth, los Estados usaban el mar para les proporcionar: el tránsito de mercaderías y personas; el tránsito de fuerzas militares por razones diplomáticas o para usarlas contra objetivos terrestres o marítimos; y la explotación de riquezas del mar o del fondo marino (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015). En ese contexto, este autor demostró que esos motivos presentaban total interconexión los roles de las marinas de guerra, de manera a cumplir sus propósitos de carácter militar, diplomático y policial, los cuales fueran representados por un triángulo, en 1977 (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015).

6 Según Booth, esto concepto debería ser comprendido por presentar una fuerte relación con la parte comercial, la posición y la voluntad estratégica, siendo esta última influenciada en gran medida por los intereses político-económicos de un Estado (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015, p. 260).

policial – y también el balance del poder estipulados por los niveles político y estratégico del país. (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2015).

Para el almirante brasileño João Carlos Caminha (1980), cualquier proyección de poder de un país en el escenario de Estados soberanos requeriría naturalmente la perfecta integración sinérgica de sus expresiones de poder político y militar. Así, de acuerdo con los intereses del Estado, cuando hubiera la necesidad para obtener el control de puntos estratégicos terrestres en la búsqueda del control del mar, sería vital el poder naval proyectarse en tierra, en particular en los puntos focales<sup>7</sup> (Caminha, 1980) o *choke points*.

El profesor canadiense Harold Kearsley (1992) presentó la proyección del poder marítimo con una postura eminentemente ofensiva, aprovechando las ventajas que el ambiente marítimo ofrecía, en particular la libertad de movilidad. A pesar de su similitud conceptual con la proyección del poder en tierra, la proyección del poder marítimo sería más amplia porque él consideraba que sería una capacidad del Estado proyectar su poder desde el mar para defender sus intereses, sean ellos de carácter humanitario o económico (Kearsley, 1992). La proyección del poder marítimo planteada por Kearsley se asemeja mucho al concepto descrito por el profesor británico Geoffrey Till, que será presentado a continuación.

Para Till (2018), la proyección del poder marítimo significa el uso de fuerzas militares transoceánicas directamente para influir en los acontecimientos en tierra, siendo una excelente herramienta de empleo en el siglo XXI, además “[...] de utilizar el océano como el mayor espacio de maniobra, ya que ofrece un movimiento casi ilimitado, la capacidad sorprender a un adversario y calibrar el alcance y la naturaleza de la operación [...]” (Till, 2018, p. 252), validando la afirmación de su compatriota Liddell Hart (1960, p. 128 citado por Till, 2018, p. 250) que “La flexibilidad anfibia es el mayor activo estratégico que un poder marítimo dispone”; en este sentido, Till (2018) observa que muchas marinas están aumentando mucho más que disminuyendo sus capacidades anfibas, las cuales buscan satisfacer las demandas de sus Estados a través de diversas operaciones de proyección de poder marítimo.

Sobre estas operaciones, Till (2018), describió que había diferencias en sus efectos deseados, utilizados por las marinas modernas y posmodernas. Para él, las marinas modernas consideraban esta proyección con un carácter competitivo, que sería caracterizado por la conquista y el mantenimiento de las zonas costeras con el fin de preservar la soberanía del Estado (Sardinha Monteiro, 2018). Ya las marinas posmodernas presentaban una visión más cooperativa o colaborativa con objetivo de mantener abiertas o en funcionamiento las comunicaciones marítimas mundiales y, al mismo tiempo, no tener tanta preocupación por el mantenimiento sus zonas costeras (Sardinha Monteiro, 2018). Así, la siguiente figura muestra las diferentes operaciones realizadas desde el mar por las marinas modernas y posmodernas:

7 Son caracterizados por la convergencia forzada de las rutas marítimas, debido a las condiciones geográficas, económicas, hidrográficas o meteorológicas (Caminha, 1980).

**Figura 1. Diferentes operaciones realizadas desde el mar por las marinas.**

Modernas/Competitivas	PosModernas/Cooperativas
Operaciones anfibas	Operaciones expedicionarias
Maniobra operacional desde el mar	Construcción de capacidad marítima
Otras formas de ataque terrestre apoyadas desde el mar	Operaciones de respuesta humanitaria y ante desastres
Defensa costera	

Fuente: Till, 2018, p. 250.

Detallando un poco las operaciones descritas anteriormente por Till, en particular las operaciones expedicionarias y anfibas, se puede considerar que ellas son diferentes, aunque utilicen las mismas capacidades navales. Así, según Till, las operaciones expedicionarias desarrolladas por las marinas posmodernas tendrían como finalidad general influir en los acontecimientos en tierra y en las zonas de inestabilidad, de forma que pudieran disuadir las acciones contrarias al sistema económico mundial y promover acciones favorables a su mantenimiento (Sardinha Monteiro, 2018). En función de ello, estas operaciones exigen una gran diversidad de habilidades por parte de las fuerzas involucradas como contrainsurgencia, ayuda humanitaria, operación de apoyo a la paz, operación de evacuación de no combatientes y servicios de protección a los evacuados (Till, 2018). Para atender esta diversidad, Till advierte que “Como regla general, sus esfuerzos deberán ser integrados entre otras con acciones conjuntas, combinadas e inter agencias” (Till, 2018, p. 282).

Siguiendo a Till (2018), las operaciones expedicionarias presentan dos vertientes – una militar y otra política; así, la parte militar de esta operación presenta las siguientes características: marítima, operacional, autónoma, de corta duración, exigente y especializada y empleada contra fuerzas irregulares (Till, 2018); en términos políticos, es caracterizada por: mantener el orden, ser limitado en su objetivo, ser altamente politizada y de difícil control, necesita graduar la aplicación de la fuerza, la posibilidad del Estado de optar por participar o no de una campaña que a menudo se lleva a cabo bajo el auspicio de la Organización de las Naciones Unidas mediante algún tipo operaciones de paz (Till, 2018).

Como se puede evidenciar, esta última vertiente presenta características más colaborativas que las posturas competitivas de la primera (Till, 2018); en ese contexto, las citadas operaciones pueden desarrollar acciones de posturas colaborativas y competitivas (Till, 2018). Sin embargo, las distinciones entre estas dos formas de operaciones basadas en el mar no están claramente definidas a pesar de que Till (2018, p. 300) afirmara que las “[...] operaciones

expedicionarias solían ser más colaborativas que competitivas y al menos intentarían imponer el buen orden<sup>8</sup> desde el mar”.

El mismo autor describió también que las operaciones expedicionarias podrían contribuir a la creación de capacidad marítima, así como a la asistencia humanitaria y a la respuesta de los desastres o *humanitarian assistance and disaster response (HADR)*<sup>9</sup>, estas operaciones son llevadas a cabo para atender dos propósitos: primero, evidenciar el grado de cooperación entre los poderes marítimo y naval; y el segundo para evitar la inestabilidad y restaurar el posible orden en el ambiente terrestre afectado por el entorno marítimo (Till, 2018).

El profesor irlandés Ian Speller (2019) buscó conceptualizar la proyección del poder marítimo como una forma de crear efectos políticos, económicos, militares y psicológicos, pudiéndose notar una semejanza de su concepto con aquellos presentados anteriormente por Kearsley y Till. Para Speller (2019), la proyección del poder marítimo debería estar basado por la ejecución de fuerzas anfibas, las cuales serían apoyadas por plataformas navales con diversos vectores de proyección y extracción; en este contexto, las fuerzas anfibas nucleadas en las tropas de infantería de marina son las mejores herramientas del poder naval para respuestas a crisis, ayuda humanitaria, socorro en caso de desastres ambientales y evacuación de no combatientes en países en conflicto armado o con pérdida de capacidades de seguridad y defensa (Speller, 2019), además de apoyar las operaciones de paz de carácter naval.

Sobre las plataformas navales, Speller (2019) ha considerado importante el uso de portaviones en este tipo de operaciones. Sin embargo, para minimizar los costos de la operación de este buque algunas armadas han cambiado los portaaviones por los portahelicópteros, habiendo demostrado su gran valor táctico y estratégico para cumplir varias tareas relacionadas con la proyección de poder hoy en día. Sobre las plataformas navales, es importante subrayar la importancia de medios navales para tal fin, como buques multipropósitos y vectores de proyección, estos últimos pueden ser de superficie, submarinos y aéreos, tripulados o no.

Las operaciones de proyección deben tener su propio apoyo logístico, que según el concepto de base la marítima, o *sea-basing*<sup>10</sup>. (Speller, 2019; Till, 2018) depende de las plataformas navales, permitiendo la continuidad del apoyo logístico hasta las fuerzas expedicionarias desplegadas en tierra, en

8 Para Till (2018), el orden puede ser amenazado por desastres físicos y humanos como ciclones, terremotos y guerras civiles.

9 Según Till (2018), estas misiones tienen un gran valor cuando son proactivas, es decir, las fuerzas navales deben llegar a sitios necesitados antes de que ocurra un desastre, con la esperanza de aliviar las posibles consecuencias negativas a las personas que viven allá.

10 Según Till, este concepto fue desarrollado debido “[...] a las preocupaciones sobre las deficiencias logísticas reveladas por la operación en Irak de 2003. La idea, nuevamente, es usar el océano como el espacio de maniobra más grande del mundo para trasladar suministros a lugares donde y cuando sea necesario. Ubicados en alta mar en una base marina flotante, son mucho menos propensos a los ataques [...]” (Till, 2018, p. 298).

cualquier lugar del mundo y durante largo periodo de tiempo, sin necesidad de contar con bases terrestres (Speller, 2019; Till, 2018).

Según Speller (2019), las marinas de guerra actúan en zonas de extremo peligro, en particular en medios y operaciones de proyección del poder marítimo, siendo necesario mejorar los sistemas de no detección o *stealth*, vigilancia y esclarecimiento, procesamiento de datos de inteligencia y propulsión de sus medios, a fin de reducir cualquier posibilidad de acción adversa en cuanto a ellos. En este contexto, las fuerzas navales y anfibas requieren capacidades en los dominios multidimensionales de la superficie del mar, porción submarina, el espacio aéreo subyacente, el espacial, el ciberespacio y el espectro electromagnético, los cuales son fundamentales para la navegación, las comunicaciones, la vigilancia, la identificación de objetivos y el mando y control (Speller, 2019).

Asimismo, el creciente uso de armamento y municiones de precisión y el empleo de medios oponentes de alta movilidad, limitan las posibilidades de desembarcos anfibs, siendo necesario que los planeadores adversarios busquen sitios sin oposición (Till, 2018). De esta forma, es importante comprender que estas tropas no deben ser empleadas en los puntos fuertes de sus oponentes, pero si directamente en sitios vulnerables de sus dispositivos defensivos, usando los conceptos de la guerra de maniobra<sup>11</sup>.

Finalmente, cabe subrayar el análisis prospectivo del almirante portugués João Pires Neves (2019) sobre el futuro del poder naval y sus operaciones ante al ambiente VICA, a saber: las acciones más probables serán de naturaleza expedicionaria, requiriendo fuerzas capacitadas en proyección de poder; las marinas con capacidades multidimensionales se acercarán más a la costa en apoyo de las operaciones terrestres, esto conforma la importancia del componente anfibo y del binomio buque-infante de marina; y la mayor probabilidad de que las fuerzas navales realicen operaciones de respuesta a crisis, operaciones de paz y humanitarias.

En ese contexto, se aprecia un empleo cada vez mayor de tropas de infantería de marina apoyadas por las plataformas navales, con recursos humanos actualizados doctrinariamente y comprendiendo adecuadamente sus roles y con el adecuado uso equipos apropiados en el desarrollo de estas misiones.

### *Necesidad de la ARC de ampliar la capacidad de proyección del poder marítimo*

De acuerdo con el PDN institucional a 2042 en presentación del Comandante de la Armada de Colombia posee una excelente ubicación estratégica al estar [...] situada en la esquina noroccidental de América del Sur, con más de

---

11 Es el estilo apropiado cuando una fuerza inicia el combate en condiciones desfavorables al empleo del principio de la masa o en frentes muy amplios donde no permitan la concentración del poder combate, como es el caso de las operaciones anfibas (Brasil, 2013) y expedicionarias. Este estilo también es apropiado cuando las amenazas fueren inciertas o híbridas, necesitando de iniciativa y rapidez de decisión (Brasil, 2013).

4.171 kilómetros de costa sobre el mar Caribe y el océano Pacífico, más de 928 mil kilómetros cuadrados de territorio marítimo y la presencia de más de 14 mil kilómetros de ríos navegables, por los cuales se moviliza el 98% de su comercio internacional (Colombia, 2020 a, p. 11).

Observando únicamente el área marítima de Colombia en la Figura 1, se afirma que es un país marítimo, cuyas áreas de Atlántico, en especial el mar Caribe (80 islas); y del Pacífico (24 islas) corresponden, respectivamente, a 658.000 km<sup>2</sup> y 330.000 km<sup>2</sup>, lo que representa el 44,8% de su extensión territorial total (Colombia, 2020 a).

Se reitera que Colombia está ubicada geográfica, económica y geopolíticamente en el cruce de diversos espacios geoestratégicos (Álvarez, 2016), facilitando las interconexiones del comercio marítimo entre América del Sur con Centroamérica, América del Norte, Europa, África, Asia y Oceanía. En ese contexto, los frentes marítimos de Caribe y del Pacífico pueden ser consideradas zonas geoestratégicas<sup>12</sup> para el Estado colombiano (Álvarez, 2016).

A pesar del reconocimiento de este hecho por algunos sectores de la sociedad, y que la ARC haya divulgado la denominada conciencia marítima para promover la importancia, cuidado preservación y aprovechamiento sostenible de este territorio, Álvarez (2016) describe que:

[...] La miopía espacial del territorio ha llevado al Estado colombiano a vivir una infame tradición de pérdida gradual de sus activos territoriales, ya que no ha tomado en cuenta sus características geográficas (ubicación de su territorio), la identificación de sus intereses permanentes (geopolíticos) y las constantes de comportamiento geohistóricas propias y las de otros actores. Por ende, sus planes han adolecido de claridad, coherencia, continuidad e incluso predictibilidad. De ese modo, para madurar geopolíticamente el Estado necesitaría un nuevo enfoque estratégico de tipo “espacial” de los problemas nacionales, internacionales e intermésticos, que permita una proyección articulada de las capacidades de poder de Colombia en la esfera regional e internacional” (Álvarez, 2016, p. 25).

Asimismo, según Álvarez (2016), las regiones de Caribe y del Pacífico presentan baja densidad poblacional con taja abajo de 15% del país. En ese contexto, el autor advierte la necesidad del Estado de *“[...] ocupar los espacios vacíos en mar territorial colombiano, así como el de sus litorales; con miras a una real articulación con vecinos y una adecuada inserción en el escenario internacional”* (Álvarez, 2016, p. 31). En este mismo sentido según Álvarez (2016), es necesario que el país *“[...] tenga la capacidad de conectar ambos espacios marítimos, a través de corredores bioceánicos”* (Álvarez, 2016, p. 31).

---

12 Según Álvarez (2016), zonas geopolíticas pueden ser consideradas zonas geoestratégicas “[...] cuando un actor estatal se plantea recuperar supremacía hegemónica en aquellos espacios geográficos en donde sus intereses se han visto afectados o su presencia ha perdido influencia” (Álvarez, 2016, pp. 36-37)

De esta manera, para superar la falta de conectividad entre los frentes Caribe y del Pacífico, que es impactada por la forma continental de Centroamérica, el Gobierno nacional creó una fuerza naval en cada océano, para garantizar la soberanía del país sin depender de la interrupción en la navegación del Canal de Panamá por cualquier razón (Colombia, 2011, p. 62 citado por Álvarez, 2016, pp. 33-34), evitando de cierta manera repetir lo que ocurrió en el Canal de Suez durante el periodo de 23 de marzo hasta 03 de abril de 2021 relacionado con el bloqueo de esta hidrovía por el buque *Ever Given*.

En tal sentido la ARC tiene los medios para cumplir su misión en estos dos frentes marítimos, incluso brigadas y batallones de IM.; sin embargo, es necesario que el país pueda tener una adecuada capacidad de proyección de poder marítimo. En ese contexto, a continuación, serán presentadas propuestas de intercambios entre la IM-ARC y el CFN-MB, de forma que la primera pueda mejorar su capacidad de proyección de poder en los escenarios marítimos de Caribe y del Pacífico y el segundo pueda presentar una mejor capacidad adicional para enfrentar las fuerzas irregulares en los ríos que inclusive comparte con la jurisdicción brasileña.

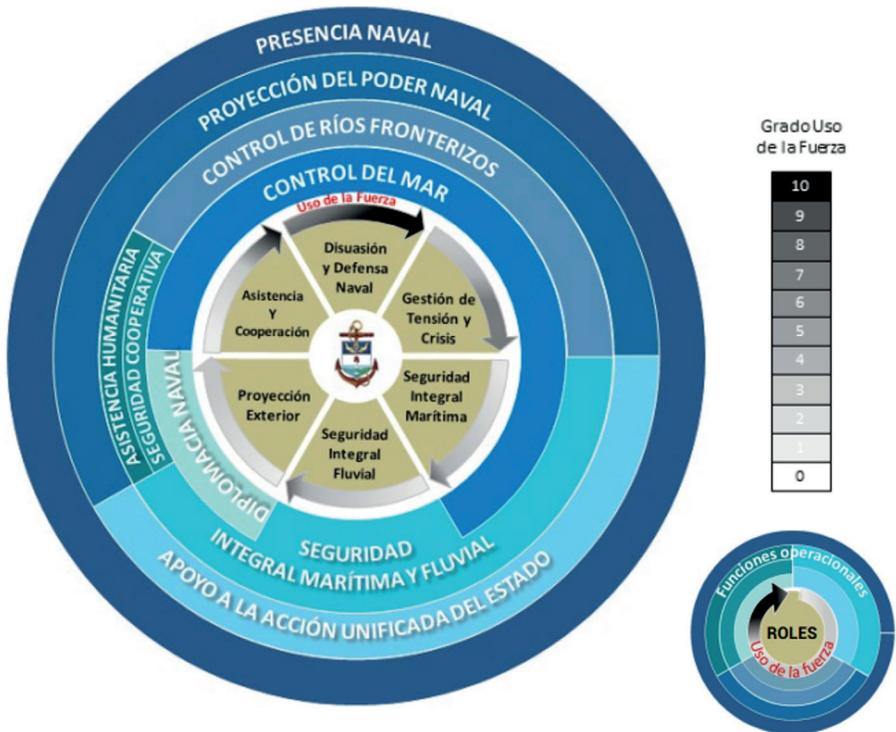
### Posibilidades de intercambios entre la IM-ARC y CFN-MB

Con base los documentos Política de Defensa y Seguridad emitida en 2019 y los Planes Estratégico Militar 2030 y Estratégico del Sector de Defensa 2018-2022, fueron desarrollados por la ARC los PDN a 2042 y PEN a 2023 y en este contexto el mencionado PDN estableció los objetivos estratégicos de largo plazo para la Armada Nacional, está claro en este plan que:

La función institucional operacional de asistencia humanitaria consiste en usar de forma dual las características expedicionarias y anfibas de las unidades de la ARC; así como sus capacidades de “mando y control”, “movimiento y maniobra”, “sostenimiento” y “control” para realizar operaciones navales para proporcionar asistencia a países en situaciones de catástrofes. Esta función requiere de operaciones navales diferentes a la guerra tendientes realizar ayuda humanitaria, apoyo en atención de desastres, evacuación de no combatiente, apoyo logístico y asistencia técnica; contribuyendo a los roles de proyección exterior y asistencia y cooperación (Colombia, 2020 a, p. 119).

Estas operaciones y otras incluidas en los roles de disuasión y defensa naval, gestión de tensión y crisis, asistencia y cooperación, y proyección exterior están aseguradas en la función operacional de proyección del poder naval (Figura 2), la cual “[...] consiste en realizar operaciones navales expedicionarias de alta velocidad, maniobrabilidad, permanencia y potencia de combate, para descargar el peso del poder naval sobre el territorio enemigo, con el propósito de influenciar decisivamente los sucesos y destinos en tierra” (Colombia, 2020 a, p. 117). Así, se puede constatar que esta función operacional de la ARC está de acuerdo con los conceptos actuales de proyección de poder marítimo planteados por Kearsley, Till y Speller.

Figura 2 – Interrelaciones entre funciones operacionales, roles y uso de la fuerza.



Fuente: Dirección de Planeación Estratégica citado por Colombia, 2020 a, p. 120.

De esta forma, para que Colombia pueda tener una capacidad de proyección de poder marítimo efectivo ante los desafíos actuales, son necesarios medios adecuados y conocimientos actualizados sobre las doctrinas anfibia y expedicionaria.

Sobre los medios, Serrano (2013) describió que:

[...] la Infantería de Marina requiere de uno o más buques de desembarco anfibia, con el fin de transportar una fuerza de proyección que permita tomar una cabeza de playa, ya sea para llevar a cabo operaciones ofensivas o para recuperar un territorio arrebatado por una fuerza enemiga; de forma paralela, atender emergencias de carácter humanitario en litorales y espacios insulares del país o a nivel internacional (Serrano, 2013, p. 58).

Adicionalmente Serrano (2013), deja claro que estos buques podrían ser empleados para la defensa del territorio nacional como en operaciones de HADR, habiendo un empleo dual de esos medios, de acuerdo con la orientación descrita anteriormente en el PDN.

A pesar de la preocupación de la ARC, se cuenta con la capacidad y disposición de los buques de desembarco anfibia (BDA) utilizados en las operaciones navales que requieren proyección de poder, Serrano (2013) advierte que estos medios no son buques propiamente dicho de desembarco, “[...] pues de acuerdo con su diseño se enmarcan como tipo LCU (*Landing Craft Unit*) que van al interior del área inundable de un buque de desembarco anfibia, transportando personal y material entre el buque y la costa” (Serrano, 2013, p. 58). Además, Serrano (2013) subraya que los BDA presentan algunas limitaciones de navegación en mar abierto para el caso en que sean empleados solos en las regiones de algunos intereses marítimos del país como, por ejemplo, San Andrés y La Guajira. En ese sentido, se puede concluir que la proyección de poder marítimo colombiano está reducida delante de la importancia de sus frentes marítimos.

Con respecto a lo anterior, la ARC ha planeado la adquisición de dos buques multipropósitos, que ocurriría en 2026 y 2030 (Colombia, 2020 a). Sin embargo, no se ha detallado si estos buques podrán operar con los BDA, pues, según Serrano (2013), estos últimos son muy útiles desde buques que tengan áreas a bordo inundables. Además, serán adquiridos otros medios, que podrán apoyar mejor esta capacidad proyección, como un buque hospital y lanchas de desembarco anfibia (LCT) (Colombia, 2020 a). Los medios mencionados anteriormente - buques multipropósitos y hospital y las LCT - serán muy útiles para la defensa de la soberanía nacional como para apoyo a las poblaciones ubicadas en áreas marítimas colombianas antes, durante o después de cualquier desastre natural.

Otras limitaciones de la proyección de poder marítimo del Estado colombiano pueden estar asociadas al énfasis que las FF.MM. dan al conflicto interno (Hernández y Vera, 2017).

[...] Infantería de Marina Colombiana se ha especializado en el control de los ríos y vertientes fluviales y en operaciones en el ámbito terrestre, dejando a un lado la base fundamental de las operaciones de Infantería de Marina como son las operaciones anfibas, operaciones de defensa de costas y las de proyección del poder naval. Por tal motivo en la estructura y organización de esta institución en la actualidad se puede evidenciar que no existe una doctrina propia en la que se establezcan las directrices o normativas concernientes a operaciones de proyección. Una falencia se evidencia en el desarrollo de los ejercicios internacionales que se realizan en convenio con otros países aliados del continente, donde el cuerpo de Infantería de Marina solamente entrena a una pequeña fracción del personal en operaciones anfibas, careciendo de medios y de poco personal con conocimiento idóneo para efectuar este tipo de entrenamiento [...]” (Hernández y Vera, 2017, pp. 10-11).

De acuerdo con la descripción anterior de Hernández y Vera, es importante tener en cuenta las recomendaciones planteadas por el general de USMC Victor Krulak en su libro *“First to Fight: An Inside View of the U.S. Marine Corps”*,

llamando la atención para que esta institución no perdiera su razón de existir: las operaciones de proyección de poder marítimo. Krulak (1999) justificaba que si las tropas de infantería de marina no eran utilizadas en estas operaciones podrían ser incorporadas al ejército, pues las armadas no necesitarían más de ellas, habiendo pérdida de una herramienta estratégica-militar flexible e importante al Estado. De la misma forma, el *USMC* después de ser empleado en operaciones contra varios grupos terroristas en ambientes terrestres desde 2001 hasta 2012, volvió a dar énfasis a las operaciones anfibas y expedicionarias debido a la importancia creciente del escenario Indo-Pacífico, además de inúmeras amenazas a sus intereses en esta región (Berger, 2019, pp. 9-15 citado por Williams, Germanovich, Webber y Tarini, 2020, p. 10).

A pesar de la amenaza interna continua a causa del accionar terrorista de grupos armados organizados, de las disidencias de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, y de la guerrilla terrorista del Ejército de Liberación Nacional, está claro en el PDN 2042 que la IM no perderá su razón de existir, pues ella es la única tropa profesional de Colombia capacitada en operaciones anfibas y expedicionarias. En ese contexto, este plan describe que esta tropa será entrenada, debiendo adaptar los escenarios actuales y futuros a través del:

[...] fortalecimiento de las capacidades anfibas en la zona costera, con tareas duales, para la atención de intereses estratégicos y el desarrollo de operaciones militares que neutralicen las amenazas transnacionales. Adicionalmente se realizarán operaciones de paz, asistencia humanitaria y desminado humanitario, cuyo propósito es contribuir al posacuerdo y a la consolidación de la paz en Colombia (Colombia, 2020 a, p. 51).

Para posibilitar el cumplimiento de las operaciones anfibas y expedicionarias, está prevista la transformación de algunos batallones de IM en tres batallones anfibas hasta 2042 - uno en 2030, el segundo en 2034 y el tercero en 2042. (Colombia, 2020 a)

Hernández y Vera (2017) analizaron el ambiente interno de la IM, identificando las siguientes debilidades relacionadas con la proyección de poder: falta de medios de proyección de la fuerza anfibia, necesidad de ampliar la identidad de la institución y, necesidad de mejorar la doctrina documentada. No fue identificada ninguna fortaleza que pudiera ser útil para el desarrollo de este artículo.

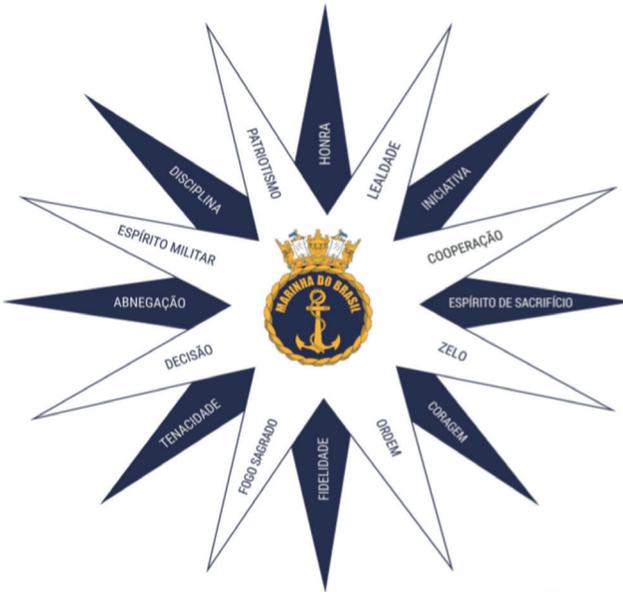
Sobre la primera debilidad, parte de ella ya analizada anteriormente, siendo presentados diversos medios de proyección de poder que serían adquiridos por la ARC y útiles para las tropas de IM. Por otra parte, Hernández y Vera (2017) sugieren la necesidad de establecer alianza estratégica entre el Comando de la IM-ARC (CIMAR) y país (es) amigo (s), con el fin de obtener recursos para ello, en especial la adquisición y sostenimiento de vehículos anfibas. Respecto a este tema, el CFN-MB tiene capacidad de mantener sus equipos incluso los carros anfibas a través del Centro Tecnológico del propio

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

Cuerpo, que es un instituto científico-tecnológico reconocido en Brasil. En ese sentido, el CFN puede ser una opción para la IM-ARC sobre el mantenimiento de sus vehículos anfibios, además de otros equipos que estas instituciones tengan de manera compatibles.

Sobre la segunda debilidad, Hernández y Vera (2017) sugieren la necesidad de realizar convenios con países amigos para recibir y ofrecer capacitación en temas relacionados con la IM. En ese contexto, es posible que el CFN-MB pueda ayudar a la IM-ARC para minimizar esta debilidad para poseer una identidad autóctona y fuerte, siendo una referencia positiva para otros sectores de la propia MB y las Fuerzas Armadas del Brasil. Esta identidad es desarrollada en el CFN a través de la valoración del espíritu de cuerpo institucional en todo momento y ocasión a bordo de las unidades que representan este Cuerpo. Este espíritu inculcado en las escuelas de formación de cualquier rango, se basan en los valores de la MB, también conocida como “Rosas de las Virtudes” (Figura 3).

**Figura 3 – Rosas de las Virtudes de la MB**



*Fuente: Brasil, 2020, p. 52.*

Sobre la necesidad de mejoramiento doctrinal documentada de la IM, planteada por Hernández y Vera (2017), ellos sugieren una solución, establecer alianzas estratégicas con otras fuerzas militares nacionales y países amigos, con la finalidad de estandarizar, actualizar e interoperar todos los asuntos relacionados con la doctrina. En ese aspecto, el CFN puede ser una opción por disponer de un Comando Doctrinario que participe de ejercicios y entrenamientos de las unidades operativas de esta institución, que evalúa

constantemente cualquier necesidad de avances o cambios doctrinarios. Además, de contar con un documento rector del Comando-General del CFN (CGCFN) para revisar, cambiar o crear manuales autóctonos de los fusileros navales brasileños.

Asimismo, basado en la evolución de las coyunturas nacionales e internacionales y de los avances tecnológicos, el CGCFN establece formalmente que se realicen estudios prospectivos en temas de su interés y la revisión de los documentos del nivel político-estratégico que se ejecutan cada 8 años, de tal forma que garantizan que este Cuerpo sea una fuerza de carácter expedicionaria por excelencia y, actualizados ante los desafíos futuros, de acuerdo con su gestión administrativa. Después de finalizados, esos estudios serían divulgados a todos fusileros navales a través de documentos formales, cátedras y artículos, de forma a basar todo planeamiento estratégico de las capacidades necesarias al CFN en los futuros diez años, de acuerdo con las perspectivas de: doctrina, organización, personal, enseñanza, material, entrenamiento e infraestructura.

En ese sentido, la doctrina anfibia del CFN se mantiene actualizada y de acuerdo con los desafíos actuales y futuros, constituyéndose en un modelo para la IM-ARC.; así mismo, el CFN continúa mirando los avances y cambios del USMC para ser una referencia mundial para cualquier fuerza anfibia.

Sobre los asuntos anteriores, cabe señalar que el CFN-MB tiene tres ejes estructurales para cimentar su doctrina y empleo a saber: operaciones anfibas<sup>13</sup>, agrupamientos operativos de fusileros navales<sup>14</sup> y guerra de maniobra (Brasil, 2013). Considerando estos ejes, en caso de necesidad de proyección de poder, las unidades operativas del CFN y otras de la MB son empleadas dentro de los componentes de esos agrupamientos operativos, constituyendo el conjugado anfibia - compuesto por medios navales, aeronavales y de fusileros navales -, de acuerdo con la doctrina anfibia y el estilo de la guerra de maniobra. En ese contexto, se puede confirmar que el CFN-MB dispone de una organización adecuada para las operaciones de proyección de poder marítimo que el Estado brasileño necesita, basadas estas en una doctrina actualizada de empleo ante cualquier desafío.

Volviendo a los estudios de Hernández y Vera (2017), después de haberse analizado el ambiente externo de la IM, se identificaron las siguientes oportunidades sobre este tema: convenios con infanterías de marina de países

13 De acuerdo con la doctrina naval brasileña, estas operaciones presentan cinco modalidades: asalto anfibia, incursión anfibia, demostración anfibia, retirada anfibia y proyección anfibia (Brasil, 2017). Dentro de esa última modalidad, pueden ser ejecutadas operaciones de evacuación de no combatientes, HADR y otras que necesiten o no emplear algún grado de fuerza.

14 Esta organización es denominada en la MB de *Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais*, similar a la organización operativa *Marine Air-Ground Task Force (MAGTF)* del USMC. Esta organización dispone de estructuras de mando y control, terrestres, aéreas, de apoyo de servicios al combate y otras, caso sean necesarias. Es muy flexible y puede ser empleada en cualquier tipo de operación, como por ejemplo en las operaciones de paz y de garantía de la ley y orden. Dependiendo del empleo, esa organización puede variar su estructura entre Brigada Anfibia (BAnf), Unidad Anfibia (UANf) y Elemento Anfibia (EAnf) (Brasil, 2013).

aliados para educación del personal teniendo en cuenta la excelente reputación de la IM por parte de países de la región. Como debilidades, estos autores señalaron: que la IM no poseía la capacidad de reacción inmediata en caso de crisis regional, ni armamentos y medios de última generación, para defender la soberanía nacional (Hernández y Vera, 2017). Sobre las amenazas subrayadas por Hernández y Vera, el PDN se tiene el objetivo de neutralizarlas a través de la adquisición de diversos medios de la ARC – incluso la IM –, además de los cambios organizacionales propios de IM.

Abordando las oportunidades planteadas por Hernández y Vera, la ARC considera fundamental la educación de su recurso humano, para tener personas calificadas “[...] para enfrentar los retos operacionales, la evolución de las amenazas, y los procesos de transformación de las Fuerzas Militares” (Colombia, 2020 a, p. 61). De esa forma, sería posible un convenio entre la IM y el CFN, de manera que los oficiales y suboficiales de este componente pudieran obtener conocimientos actualizados con un país hermano y con situaciones similares a Colombia. Este asunto será abordado de nuevo más adelante.

Los convenios del CFN-MB en cuanto a Colombia, Dos Santos (2020) subraya que esa institución presenta la mayor cantidad de intercambios con este Estado, comparado con cualquier país del continente suramericano, debido a las nuevas necesidades y capacidades resultado de la consolidación de la paz interna desde 2016, además de las imágenes muy positivas en términos profesionales que las FF.MM. colombianas tienen específicamente la IM-ARC. Así, el CFN ha enviado oficiales y suboficiales como instructores en desminado humanitario distribuidos en la IM-ARC y en el Ejército nacional, oficiales para integrar el Grupo de Monitoreo Interamericano (GMI) y el Grupo Asesor Técnico Interamericano bajo el control de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Junta Interamericana de Defensa (JID), además de otros intercambios como en cursos de altos estudios militares de la Escuela Superior de Guerra (ESDEGUE) (Dos Santos, 2020). En ese contexto, el citado autor describe que:

El mantenimiento de los actuales niveles de cooperación con Colombia es sumamente positivo para el CFN, ante la oportunidad de fortalecer la relación institucional, el intercambio de conocimientos con una Nación Amiga, que enfrenta numerosos desafíos que involucran el uso del Poder Militar, principalmente en enfrentando fuerzas irregulares, además del significativo aporte al perfeccionamiento de la Doctrina de Desminado Humanitario (Dos Santos, 2020, p. 51).

Sobre las operaciones anfibas y expedicionarias, Dos Santos (2020) señala que el CFN-MB hace intercambios con diversos infantes de marina y organizaciones de países como Estados Unidos, Reino Unido, Francia y España; estos intercambios están alineados con un de los objetivos navales de la MB descritas en su plan estratégico cual es apoyar la política externa del Brasil. En ese sentido, en términos de personal, el CFN-MB tiene un excelente conocimiento sobre estas operaciones, además de mantenerse actualizado a través de estos intercambios. La ARC, que ya tiene un acercamiento histórico

con la MB, podría iniciar un intercambio que aborde estas operaciones de proyección de poder marítimo a través de la presencia de oficiales y suboficiales de IM en cursos operativos y de planeación enseñada en el Centro de Instrucción Almirante Sylvio de Camargo del CFN.

Cabe señalar que estos intercambios de la IM junto al CFN-MB pueden ayudar a la ARC a obtener dos objetivos estratégicos de largo plazo descritos en el PDN, a saber: capacidades de la Armada Nacional, la cual debe desarrollar la estructura de fuerza necesaria para garantizar el cumplimiento de la misión ante a los escenarios futuros; y alianzas estratégicas, las cuales deben fortalecer las alianzas internacionales para enfrentar los retos y desafíos globales, de acuerdo con los intereses marítimos del país (Colombia, 2020 a). En ese contexto, no hay dudas de la importancia de las operaciones anfibas y expedicionarias para ARC actualmente y en el futuro, de tal forma que pueda cumplir su misión y atender los intereses marítimos de Colombia a través de su principal componente de proyección de poder – la IM.

Es importante dejar claro que este posible convenio entre las dos instituciones sobre la proyección de poder marítimo no inhibe la IM-ARC de continuar observando a la USMC como una referencia, pero el CFN-MB está más a su alcance.

De manera similar, hay un interés del CFN sobre las operaciones ribereñas y fluviales desarrolladas por la ARC y su IM en los ríos colombianos, ya que estas tuvieron éxitos contra fuerzas irregulares en las áreas ribereñas a través de uso de procedimientos, tácticas, estructuras organizacionales, buques, embarcaciones y equipos apropiados para tal fin, además de los trabajos eficientes y eficaces de la Inteligencia Naval.; lo cual es evidencia de la imagen positiva de la ARC y su IM, yendo al encuentro del objetivo estratégico de medio plazo del PEN, que está descrito en la perspectiva misional: “potencializar la proyección regional y la cooperación internacional”. En ese contexto, es lícito afirmar que la ARC y su IM es un actor influyente en América del Sur con respecto a los enfrentamientos y combates contra grupos irregulares en contextos fluviales (Colombia, 2020 b), posibilitando el interés del CFN-MB en establecer convenios para tener más conocimientos y capacidad sobre este tema.

Finalmente, es lícito afirmar que esas dos instituciones podrían obtener mayor beneficio a través de la presencia de un oficial superior de cada una de estas fuerzas en doctrina de los CIMAR y CGCFN, además de facilitar los acercamientos directos de estos comandos y, consecuentemente, entre la ARC y MB.

## Conclusiones

La capacidad de proyección de poder marítimo es una de las maneras en que un Estado disuade y obtiene respeto y respaldo para garantizar su soberanía ante los desafíos de seguridad y defensa en su región y el mundo; por tanto el Estado debe proporcionar esta capacidad a su Armada a través

de medios, doctrinas adecuadas y actualizadas, además de poseer recurso humano competente.

Es importante conocer la fundamentación académica y práctica de la proyección de poder marítimo, además de su acompañamiento actual en función de nuevos estudios y de los avances tecnológicos que viabilizan algunas formas de empleo de esta capacidad a favor de una mayor proyección doméstica, regional e internacional del Estado a través de su marina. En ese contexto, Colombia es importante por ser un país bioceánico y estar ubicado en zonas geoestratégicas o cerca de otras, posibilitándole conectar comercialmente con todos los continentes del mundo a través del mar. Así mismo, es importante recordar que la economía del Estado colombiano depende de 98% de la movilización marítima, tanto para las exportaciones como para las importaciones de productos.

De esta forma, en función de esta dependencia marítima para seguridad, defensa y economía del país, es fundamental tener una capacidad de proyección de poder marítimo, lo cual, de acuerdo con los estudios aquí citados, necesita ser mejorada y perfeccionada. En ese contexto, hay necesidades de medios adecuados como buques de desembarco; mantenimiento de vectores de proyección de poder como vehículos anfibios, doctrina documentada y una identidad más sólida de la IM.

Los intercambios de la IM-ARC con el CFN-MB serán posibles porque este último presenta un Centro de Entrenamiento totalmente involucrado con enseñanzas teóricas y prácticas de planeamiento y ejecución de operaciones anfibas y expedicionarias, un Centro Tecnológico reconocido en Brasil para mantenimiento de vehículos anfibios y otros equipos compatibles entre las dos instituciones, un Comando Doctrinario para mantener actualizada la doctrina anfibia, además de poseer un documento rector para actualización de manuales y establecer estudios prospectivos sobre intereses de la institución, de forma garantizar que sea una fuerza de carácter expedicionario por excelencia y actualizada ante los desafíos futuros, con una identidad autóctona y fuerte, la cual es una referencia para otros sectores de la MB y otras Fuerzas Armadas del Brasil. De manera recíproca, hay un interés del CFN-MB en conocer las organizaciones, medios y empleos de la IM-ARC, debido a su éxito ante las fuerzas irregulares de Colombia en escenarios fluviales durante el conflicto interno.

Colombia es el país suramericano con mayor cantidad de intercambios del CFN-MB, con la presencia de oficiales y suboficiales brasileños en diversos sectores de la IM, del GMI, OEA y JID, además de oficiales en cursos de altos estudios militares de la ESDEGUE, así mismo, la IM y el CFN tendrían mayor éxito en desarrollar temas de interés, a través de intercambio de un oficial superior de estas dos instituciones en doctrina de los CGCFN y CIMAR, acercando directamente estos comandos y sus marinas.

## Referencias bibliográficas

- Álvarez, C. (2016). *Colombia y sus dos frentes marítimos: ¿una condición suficiente para ser considerado un país bioceánico?* Ensayos sobre Estrategia Marítima, Departamento Armada, vol. 3, 24-41. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Recuperado de [https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/revista\\_ensayos\\_\\_est.\\_maritima\\_vol](https://issuu.com/estrategiamaritima/docs/revista_ensayos__est._maritima_vol).
- Berger, D. H. (2019). *Commandant's planning guidance: 38th Commandant of the Marine Corps*. Washington, D.C.: U.S. Marine Corps. Recuperado de [https://www.hqmc.marines.mil/Portals/142/Docs/%2038th%20Commandant%27s%20Planning%20Guidance\\_2019.pdf?ver=2019-07-16-200152-700](https://www.hqmc.marines.mil/Portals/142/Docs/%2038th%20Commandant%27s%20Planning%20Guidance_2019.pdf?ver=2019-07-16-200152-700).
- Brasil, Marinha do Brasil (2017). *Doutrina Militar Naval*. Estado-Maior da Armada. Brasília.
- Brasil, Marinha do Brasil (2013). *Manual de Fundamentos de Fuzileiros Navais*. Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. Rio de Janeiro.
- Brasil, Marinha do Brasil (2020). *Plano Estratégico da Marinha*. Estado-Maior da Armada. Brasília. Recuperado de [https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html).
- Caminha, J. C. G. (1980). *Delineamentos da Estratégia*. Santa Catarina: IOESC.
- Colombia, Armada Nacional (2011). *Base Naval ARC Málaga: um propósito nacional*. Bogotá: Feriva S.A.
- Colombia, Armada Nacional (2020 a). *Plan de Desarrollo Naval 2042*. Bogotá.
- Colombia, Armada Nacional (2020 b). *Plan Estratégico Naval 2020-2023*. Bogotá.
- Dos Santos, L. E. (2020). *A evolução do relacionamento internacional do Corpo de Fuzileiros Navais. O Anfíbio, vol. 38, 46-56*, Rio de Janeiro: Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.
- Garnier, G. (2014). *The amphibious endeavour: tactical risk, strategic influence*. Focus Stratégique num. 46. Paris: Laboratoire de Recherche Sur la Défense. Recuperado de <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/fs46bisgarnier.pdf>.
- Hernández, N. A. y Vera, J. H. (2017). *Análisis prospectivo y estratégico de la Infantería de Marina de la República de Colombia al año 2030*. (Tesis de maestría, Universidad Externado de Colombia). Recuperado de [https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/696/1/ASA-Spa-2017\\_An%c3%a1lisis\\_prospectivo\\_y\\_estrat%c3%a9gico\\_de\\_la\\_Infanter%c3%ada\\_de\\_Marina\\_de\\_la\\_%20Rep%c3%bailica\\_Trab.pdf](https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/696/1/ASA-Spa-2017_An%c3%a1lisis_prospectivo_y_estrat%c3%a9gico_de_la_Infanter%c3%ada_de_Marina_de_la_%20Rep%c3%bailica_Trab.pdf).
- Kearsley, H. J. (1992). *Maritime power and the twenty-first century*. Aldershot: Dartmouth.
- Krulak, V. H. (1999). *First to fight: an inside view of the U.S. Marine Corps*. Annapolis, Maryland: First Bluejacket Books.
- Liddell Hart, B.H. (1960). *Deterrence or Defence*. New York: Frederick A. Praeger.
- Murray, A. (2020). *Ehe U.S. Marine Corps and Gallipoli*. En Heck, T. y Friedman, B. A. (Coord.), *On contested shores: the evolving role of amphibious operations in the history of warfare (pp. 147-166)*. Quantico, Virginia: Marine Corps University Press. Recuperado de [https://www.usmcu.edu/Portals/218/OnContestedShores\\_web.pdf?ver=AazTKOf5Bil2fln8ElhCBA%3D%3D](https://www.usmcu.edu/Portals/218/OnContestedShores_web.pdf?ver=AazTKOf5Bil2fln8ElhCBA%3D%3D).

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Neves, J. M. L. P. (2019). *Poder Naval e o papel das marinhas no século XXI*. ISBN: 978-972-781-147-2. Lisboa: Academia de Marinha.
- Till, Geoffrey. (2018). *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 5a ed. London: Frank Cass Publishers.
- Sardinha Monteiro, N. (2018). *Vis per mare. Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar*. ISBN: 978-989-8159-78-6. Cadernos navais n° 47, janeiro - março. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha. Recuperado de <http://www.dgsi.pt/bpjl.nsf/585dea57ef154656802569030064d624/4eb-54bf84652181f802582b900509fbb?OpenDocument>.
- Serrano, L. J. (2013). *Aplicación metodología AHP para selección del buque de desembarco anfibio para la Armada Nacional*. Revista Estudios en Seguridad y Defensa, 8 (2), 57-65. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Recuperado de <https://esdeguerevistacientifica.edu.co/index.php/estudios/article/view/76/51>.
- Speller, I. (2019). *Understanding naval warfare*. 2a ed. New York: Routledge.
- Uribe, S., Díaz, J., Rodríguez, M. (2015). *Evolución del pensamiento estratégico con relación a la estrategia marítima y a la guerra en el mar*. En \_\_\_\_ (Coord.), *Estrategia marítima, evolución y prospectiva* (pp. 119-297). Bogotá: Escuela Superior de Guerra. Recuperado de <https://esdeguelibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/view/6/3/8-1>.
- Williams, J. D., Germanovich, G., Webber, S. y Tarini, G. (2020). *Unlocking NATO's amphibious potential: lessons from the past, insights for the future*. RAND Corporation. Recuperado de <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PEA695-1.html>

# Propuesta para la cooperación naval científica y su aplicación en la arqueología submarina alrededor de las antiguas costas sumergidas en Sudamérica, Costas Colombianas<sup>1</sup>

*Juan David Barrera Caicedo<sup>2</sup>*

**Recibido:** 5 de noviembre 2020

**Aceptado:** 14 de abril 2021

39

## Resumen

El aumento del nivel del mar viene sucediendo desde el final de la última glaciación, causando el continuo retroceso de la línea de costa e inundando los antiguos asentamientos costeros, siendo común que este proceso conserve vestigios de la antigua actividad humana, posibilidad que sumada a teorías sobre un rápido proceso de poblamiento americano a través de las costas nos podrían llevar a encontrar los sitios de habitación más antiguos hasta la fecha aún no descubiertos en América. Colombia está ubicada en un punto de paso obligado para cualquier migración humana, actual o pasada, ya fuera esta por vía terrestre o marítima, y para el caso de estudio, por vía costera, lo que hace de Colombia un punto de sumo interés para la investigación arqueológica en general, y de la arqueología submarina en particular, esto sin contar con el hecho de haber sido desde muy antiguo un crisol para la mega diversidad cultural.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica VIII Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en "A".

2 Juan David Barrera Caicedo, Ingeniero Geógrafo y Ambiental de la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales (UDCA). Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Contacto: juanbarreracaicedo@gmail.com

**Palabras clave:** Arqueología submarina, Arqueología sudamericana, Aumento del nivel del mar, Cambio climático, Cooperación naval científica, Glaciaciones, Migraciones humanas, Poblamiento americano.

### Introducción

El planeta tierra ha venido sufriendo diferentes cambios en su superficie, y para el periodo geológico cuaternario, siendo la época del pleistoceno, donde se marca por la extinción de grandes mamíferos, el escenario de las cuatro últimas eras de hielo y de las migraciones humanas a través del globo; la época del holoceno marcado por el final de la última era de hielo o posglacial y el surgimiento de las civilizaciones humanas dando rumbo a la época actual. Se evidencia un comportamiento en todas las dinámicas naturales del planeta, ya que, en periodos de glaciación, el agua se congela en la superficie donde se acumula, disminuyendo el nivel del mar, ahora bien, en periodos posglaciales, su tendencia es opuesta por climas más cálidos, derritiendo estas reservas de hielo y aportando a un aumento del nivel del mar.

Ahora bien, los primeros humanos fueron trashumantes o nómadas y, según las diversas dataciones arqueológicas, el homo sapiens ya se encontraban en gran parte del planeta para el final de la última glaciación, siendo el continente americano uno de los últimos hábitats en ser ocupados. Al llegar al continente americano estos grupos humanos, comienzan su dispersión, si bien no se tiene claro cómo fue su proceso de expansión en el continente, se acepta con mayor frecuencia la teoría de más rápida dispersión respecto a distancia-tiempo, siendo el movilizarse por línea costera.

Son varias las teorías del sedentarismo del humano, pero se tiene en común el crecimiento demográfico exponencial, el cual genera la tendencia a dejar un mayor impacto en las zonas donde se asentaban, depositando vestigios de sus actividades y su desarrollo, abriendo campo de diversos estudios en la actualidad de conocer dichos orígenes, por medio de actividades arqueológicas, demostrando las diversas causas.

Tras la historia del cambio climático, el planeta se encuentra en un proceso de posglaciación, dando paso al aumento de la temperatura global, al derretimiento masivo del hielo, y a la consecuente subida del nivel del mar, siendo una consecuencia negativa para los asentamientos costeros de las épocas, donde el nivel de la línea costera era mucho más bajo del actual, implicando la inundación de los asentamientos y llevando a un desplazamiento o tal vez extinción de estos. Actualmente se emplea la arqueología submarina para identificar y comprender los asentamientos sumergidos, como las costumbres de quienes les habitaron, sus actividades, etc. Si bien en varios países del mundo se han evidenciado y realizados diferentes estudios arqueológicos sobre yacimientos que alimentan a la historia, es un fenómeno a nivel global y siempre existe la posibilidad de encontrarlos en cualquier costa del mundo. Por ello, se propone la aplicación de la arqueología submarina alrededor de las antiguas costas sumergidas en

Sudamérica, respectivamente en el caso colombiano, implementando procesos básicos de sistemas de información geográficos para la batimetría de diferentes épocas, llevando así al análisis y con esto evidenciar diversas áreas potenciales.

Al exponer estos casos, da apertura a la importancia de conocer el territorio, llegando a ser un aporte importante para el desarrollo del poder marítimo, tanto nacional e internacional, incrementando la unión de países con relación cultural y de investigación en común, estrechando relaciones, y potenciando las actividades investigativas en diversas áreas.

### Antiguos niveles del mar hasta la actualidad

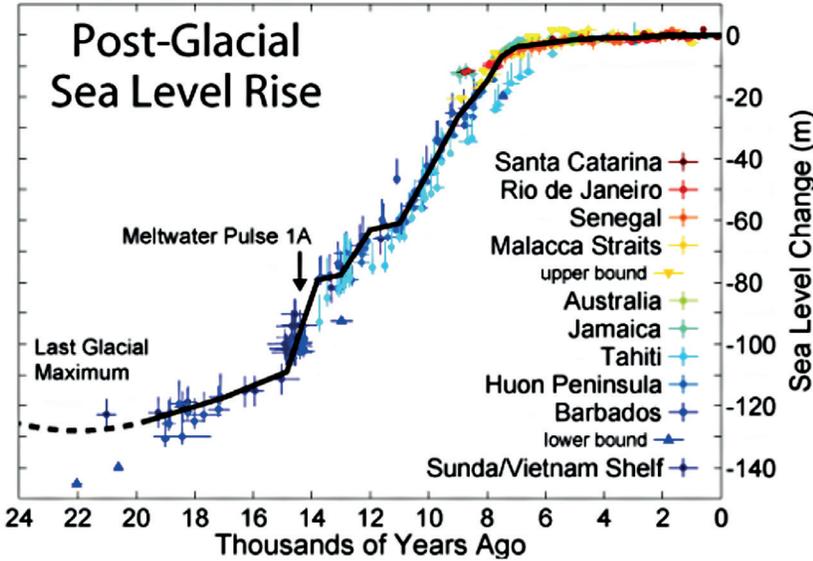
El planeta tierra, a lo largo de su existencia, ha sufrido grandes cambios en la superficie por varios fenómenos, tanto internos de la corteza terrestre como externos en el espacio, llevando así a cambios globales como movimientos telúricos, con el cambio climático referente al enfriamiento y calidez, siendo este último el principal causante del aumento y disminución del nivel del mar.

Respecto al periodo geológico cuaternario se le atribuye a la línea de tiempo referente al desarrollo y propagación de los actuales mamíferos y humanos; si bien se cuentan en este periodo cuatro eras de hielo, se toma mayor importancia a la última era de hielo, durante la cual da lugar las últimas migraciones de estos grupos hasta la actualidad, ya que los océanos, al estar finalizando su etapa de glaciación muestran niveles más bajos de agua y deja habitables zonas de tierra en la superficie, dando opción a que fuera posible asentarse y aprovechar lo que se encuentra allí, como lo ocurrido en la teoría del actual estrecho de Bering y el cruce a el continente americano (Castillo, 1999).

Ahora bien, para finales de la última glaciación, refiriéndose donde el planeta da comienzo a la era cálida o posglacial, data de 15.000 a.C. - 12.000 a.C. (Oyarzún M, 2014), volviendo cada vez los climas menos adversos en este punto del globo, se producía un intercambio de todo ser vivo migratorio terrestre, entre estos espacios de tierra aislados por barreras naturales, entre estos el Humano de Asia a América (Castillo, 1999).

Al entrar en la era posglacial, a causa de este, atreves de los milenios ha venido aumentando el nivel del mar, ya que se han estado derritiendo estas concentraciones de hielo recolectadas en la era de hielo, sumergiendo áreas de tierra y aislando otras, llamándolo cambio climático (Oyarzún M, 2014), dando un promedio de la era posglacial de 13.500 a.C. Para diversos autores, en su mayoría se tiene en común de -100m a -110m al actual (Figura1.) (Montanari, 2020 & Gornitz, 2012).

Figura 1. Cambios en el nivel del mar desde el final del último episodio glacial



Fuente: (Montanari, 2020)

42

Evidenciando un aumento exponencial del nivel del mar, donde se llega a observar una estabilidad y aumento moderado del mar hasta la actualidad hace aproximadamente 6.000 a. C.<sup>3</sup> (Millán & Pagés, 2010). Llegando así a la actualidad, en donde se evidencia aun el aumento del nivel del mar como lo dice Montanari (2020) :

El nivel medio del mar global ha aumentado constantemente. Entre 1900 y 2016, el nivel del mar aumentó aproximadamente de 16 a 21 cm. Los datos de las mediciones de radar satelital muestran un aumento acelerado de 7,5 cm entre 1993 y 2017

También se contrasta y corroboran los datos del aumento del mar actual respecto a lo que dice Málikov (2010):

Como resultado de la combinación de datos históricos de mareógrafos y datos de altimetría por satélite se estimó el promedio del cambio global del NMM desde 1870 a 2004. Durante este período, el promedio global del NMM subió casi 20 cm, con una tasa media de aumento aproximado de 1,7 mm/año durante el transcurso del siglo XX.

El cual hace referencia a los datos obtenidos por CSIRO Oceans and Atmosphere, para el nivel del mar de 1.860 a 2.006.

3 Que resultó del drenaje catastrófico final de los lagos glaciares Agassiz y Ojibway en norte América, hace unos 8400 años...La mayor parte del deshielo de los glaciares terminó hace unos 7.000-6.000 años. Debido a los ajustes lentamente decrecientes de la litosfera de la Tierra para la remoción de la capa de hielo.

Recopilando la información del actual nivel del mar se puede obtener que al nivel 0 msnm actual, ha venido con un aumento contante de 2 mm/año.

Pueblos antiguos sumergidos en el mundo

Al pasar los tiempos, este aumento del mar ha venido generando impactos en los grupos que realizaron sus asentamientos en las costas de sus tiempos, a continuación, se mostraran varios ejemplos respectos a su cronología de hallazgos arqueológicos subacuáticos, donde su característica es haber perdido su territorio a causa del poder del mar (Gráfico 1).

**Gráfico 1. Línea de tiempo de Pueblos Antiguos Sumergidos**



*Fuente. Elaboración propia*

### *Atlit-Yam*

El sitio de Atlit-Yam se encuentra a 10 km al sur de Haifa, 400 m al norte del castillo de los cruzados en Atlit, y está a 300-400 m de la costa, a una profundidad de 8-12 m en el fondo del mar en la bahía norte de Atlit, datado aproximadamente 9.000 a.C. (Galili et al., 1993).

Luego de este descubrimiento, se lleva a cabo el reconocimiento de los sucesos de sus pobladores, en cuestión del cambio de sus costumbres, hasta el punto de perder su lugar por acción del mar, como lo dice puntualmente Galili (2017):

Un pozo de agua excavado, con una base a 15,5 m por debajo del nivel actual del mar que indica la posición del nivel de agua dulce en ese momento. Posteriormente, el nivel del mar siguió. Eso condujo a la salinización progresiva, las inundaciones y, en última instancia, el abandono del pueblo, y el establecimiento de asentamientos posteriores en una elevación más alta

Los antiguos pueblos costeros tuvieron que afrontar la acción de la naturaleza y el aumento del mar, estos grupos procuraron permanecer en los lugares

que se fueron inundando, aun así, tuvieron que migrar a lugares más altos, pero no sin antes dar pelea, pues se evidencia la construcción de algunas defensas contra la amenaza del nivel del mar, seguramente con la esperanza de permanecer en su hogar o propiedad.

### *Doggerland*

Doggerland, ubicado entre el canal de la mancha y el mar del norte, colinda con Inglaterra, Países Bajos, Alemania y Dinamarca. Antes de ser varias islas, todo pertenecía a una sola superficie terrestre continua, si bien por acción de los factores naturales desde el 8.000 a.C. empieza a aumentar el nivel del mar y, a haber una adaptación al constante cambio del medio.

Los pobladores del mesolítico eran cazadores recolectores, si bien se encuentra una cultura avanzada pesquera que se abastecía de grandes ríos que existieron, estudios realizados demuestran el cambio de dieta de estos pobladores, de peces de agua dulce a peces marinos (Spinney, 2012).

Ahora bien, se observa una adaptación a su medio aprovechando los recursos disponibles en su entorno. Si cada generación veía desaparecer sus mejores territorios de pesca, tenían que encontrar nuevos (Spinney, 2012), con el aumento del mar y el desplazamiento regresivo de los pobladores, eran más reducidos estos territorios costeros y entrarían en competencia con grupos vecinos.

### *Alejandría*

Ubicada al norte de Egipto, en uno de los brazos de la desembocadura del delta del Nilo, la ciudad de Alejandría, que actualmente sigue existiendo y en cuyas costas se encuentra un parte de la ciudad sumergida, datada en el 300 a.C encontrando el antiguo puerto. Como dice Hassan (2000) en su investigación:

Descubriendo estructuras de una antigua rompeolas, a 200m al norte a una profundidad de 6.5m a 8.5m, a 300m al occidente a una profundidad de 4.5m y a la entrada del antiguo puerto a unos 160m se encuentra un muelle de desembarco sumergido a 1.30, siendo algunas de las estructuras más distintivas encontradas.

La pérdida de estos espacios se atribuye al aumento del nivel del mar, saturando los terrenos arenosos de agua, generando un proceso de licuefacción, el cual aporó para el rápido hundimiento del puerto y muros, a su vez se le atribuye a la época varios sismos y tsunamis (Ivanov & Tzalas, 2019).

### *Pavlopetri*

Los restos arquitectónicos visibles en Pavlopetri comenzaron a unos 20 m de la orilla en la playa de Pounday corre más de 300 m al sur hasta Pavlopetri Isla. Los edificios sumergidos en Pavlopetri se consideran hasta la fecha

principalmente del período micénico (1.650-1.180 a. C.), ahora bien, se cree por las investigaciones que en el 50 a.C. el lugar fue sumergido entre 3m a 4m por el aumento del nivel del mar y la gran ocurrencia de sismos en la zona por la placa de convergencia y subducción en el arco de creta, provocando el hundimiento de Pavlopetri (Henderson et al., 2011)

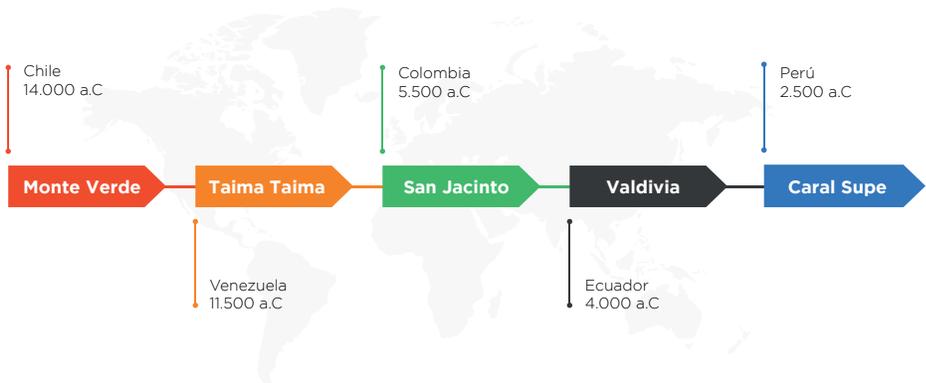
## Asentamientos antiguos de Pueblos Sudamericanos

Tras la última glaciación, se le atribuye la entrada al ser humano al continente americano, siendo el ultimo continente ocupado por estos, donde tras la disminución del nivel del mar entre 120m a 100m hace 30.000 a.C., los continentes estaban unidos por el actual estrecho de Bering, donde hubo un “puente” de aproximadamente 1.000km de ancho; si bien, duro miles de años solo hasta el comienzo de la posglaciación se dieron los climas para pasar por este hace 15.000 a 14.000 a.C. (T. Dillehay, 2003).

Ante el constante tránsito por Beringia y la separación de los continentes por el aumento del mar, se propone la teoría del desplazamiento por línea costera de los grupos humanos, pues a comienzos de la posglaciación las partes altas de las cordilleras eran aun inalcanzables, pero las líneas de costa no se congelaban en ninguna época y probablemente allí tuvieron lugar el desarrollo en el uso de recursos costeros y el desarrollo relacionado con la tecnología marina, una mayor concentración demográfica en los deltas de los ríos y, probablemente la modificación y distribución de plantas y animales (T. Dillehay, 2003).

Para tener una idea de algunos de los pueblos asentados en Sudamérica en diferentes años y con cercanías a las costas, siendo algunos:

Gráfico 2. Línea de tiempo Pueblos Sudamericanos



Fuente. Elaboración propia

### *Monte Verde*

Monte verde en Chile es la zona arqueológica que por pruebas desmintió a la cultura Clovis como la más antigua, como lo dice Tom D. Dillehay (2019)

Un umbral cronológico y habitacional en el área parece haber sido alcanzada alrededor de 14,500 a.C., cuando una ocupación más extensa y larga ocurrió en el sitio, como lo demuestra una superficie de uso más gruesa; más hogares de diagnóstico; restos de vivienda; una variedad más amplia de desechos domésticos, incluidas numerosas especies de plantas y animales no locales; y una estructura interna que representa tareas más diversificadas.

Así mismo, monte verde está rodeado de varios ríos los cuales se encuentran cerca de sus desembocaduras al mar, por lo tanto, mientras más se sigue excavando en la zona se siguen descubriendo más datos que corroboran las dataciones.

### *Taima Taima*

Si bien, se tiene que la teoría de los primeros americanos en América eran los Clovis. Taima-Taima ha dado bases para contradecirlo, ya que, tras descubrimientos arqueológicos en el noroccidente de Venezuela, exactamente en El Jobo, a unos 30km de la costa, dan cabida a dataciones alrededor de 11.500 a.C. y posibles vestigios entorno al 13.000 a.C. (Oliver & Alexander, 2003).

Uno de los hallazgos más evidentes es, como lo dice Ardila (1987): Uno de los hechos de mayor interés en Taima-taima es la presencia de los fragmentos de puntas de proyectil ovoides dentro del tosco conjunto de artefactos estrechamente asociados con los animales consumidos. Entre estos, se encuentra una pelvis de mastodonte atravesada por la punta de piedra de una lanza. Su fechamiento geológico y de carbono-14 coinciden en el 11.000 a.C.

### *San Jacinto*

San Jacinto está ubicado a unos 85 kilómetros al sureste de la ciudad de Cartagena de Indias y unos 50 kilómetros del Mar. El hallazgo de San Jacinto develo evidencia de la para entonces más temprana alfarería en el Nuevo Mundo (entre 5940 ± 60 y 5190 ± 40 a.C.) y también arrojó pruebas sobre estrategias de movilidad logística. Mostró igualmente la intensificación en la recolección y procesamiento de restos de plantas. Las actividades se realizaban de manera programada en un ambiente altamente estacional o marginal, mientras que la mayor parte de la base de subsistencia seguía enfocada en la recolección o reunión de plantas y animales según las diferentes épocas del año (Oyuela-Caycedo, 2009).

Los grupos de cazadores y recolectores habrían reducido la movilidad, utilizando estrategias logísticas, esto hace referencia a entender su entorno y, cazar o recolectar en las épocas del año donde fueran más abundantes los

recursos, si bien el sitio de San Jacinto fue un lugar de esa estrategia lógica respecto a las temporadas secas y abandonada en temporadas de inundación, estos se movían y llevaban lo recolectado en la alfarería (Oyuela-Caycedo, 2009), si bien por las evidencias, pudieron haber sido zonas costeras los lugares de estrategia lógica para otras temporadas.

### *Valdivia*

Situados en la provincia del Guayas, en la costa ecuatoriana, isla de La Puná, parte de Los Ríos y las zonas costeras de Manabí y El Oro, los yacimientos valdivianos, pertenecían a una cultura que se remontaba al periodo “Formativo temprano”. Confirmada por Carbono-14, indica una antigüedad de entre el 4.050 y 4.450 a.C. Siendo el descubrimiento de la más antigua cultura cerámica de Ecuador (Barroso Peña, 2014).

Real Alto, a menos de tres kilómetros de la actual costa ecuatoriana, se puede concluir que la cultura Valdivia comporta una sociedad compleja, las aldeas se dividen en dos mitades, cada una gobernada por un cacique, unidos por parentesco: la parte oriental o superior, cuyo gobernante se identifica con el Sol; y la parte occidental o inferior, cuyo mandatario es relacionado con la Luna, y su economía de subsistencia de la cultura Valdivia estaba basada preferentemente en el mar, siendo los moluscos la principal fuente de alimento pero también se encuentra una dieta de numerosos peces y los ocasionales huesos de venado encontrados (Barroso Peña, 2014).

### *Caral-Supe*

Para saber más del proceso social de los pobladores de América, se tiene a Caral-supe, la cual es la civilización más antigua encontrada en América del sur, siendo la más compleja en su desarrollo social, económico, cultural, etc... datando fechas de alrededor del 2.500 a.C. (Shady Solís, 2006)

Ubicada donde actualmente es Perú, si bien, es una zona árida, estos se asentaron en el valle Supe, llegando su interacción desde varios asentamiento en el litoral, seguido de unos pocos en el valle bajo, 10 en el valle medio, fue del valle en la zona media en donde se encontraron otros con interacción y finalmente varios en el valle medio superior (Shady Solis, 2014) dando a conocer por la cantidad y la infraestructura arqueológica encontrada, el centro siendo el lugar importante de mayor interacción, y el punto de acopio llamado ciudad sagrada de Caral el cual se le dará este nombre al área total de todos estos interactuantes, Caral-Supe.

## Costas Antiguas del Pacífico y Caribe Colombiano

Al ver los temas previos se observa una gran interacción del ser humano y el mar en ese punto intermedio llamado costa, con la cual nos hemos relacionado y de la que hemos aprovechado los recursos que nos brinda para subsistir. Ahora bien, es innegable el impacto socioambiental que produjo el aumento

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

del nivel del mar a causa del cambio climático en la era posglacial, y la consecuente lucha por preservar el vínculo al territorio que se habita. Así mismo, la capacidad de adaptación de los grupos humanos frente a esta adversidad, que puede ir desde, migrar entre vastas zonas o, acomodarse a zonas más reducidas y especializarlas.

Si bien esto nos lleva a entender el proceso por el que ha pasado el ser humano, como también la migración y colonización de todas las zonas terrestres del planeta, nos enseña la relación con su entorno, su interacción y su acción frente a adversidades y, su subsistencia hasta la actualidad. Aún existen vacíos en la historia que la arqueología intenta unir y comprender.

La mayor parte de la arqueología ha sido terrestre, pues la existencia humana se desenvuelve mayormente en tierra, pero se ha encontrado por la interacción con el mar por miles de años y el aumento de su nivel, que gran parte de la información arqueológica se encuentra actualmente sumergida, lo cual aclara y sirve de unión entre teorías arqueológicas próximas, mostrando así la necesidad de la arqueología subacuática.

Teniendo en cuenta la Tabla 1., en donde se observa el aumento del nivel del mar luego del inicio de la posglaciación, se calculan valores estimados de las variaciones del nivel del mar respecto a las fechas de la línea de tiempo del Gráfico 2, cabe resaltar que se tuvo en cuenta la disminución de la subida del mar desde los 6.000 a.C. (Millán & Pagés, 2010), siendo cálculos aparte para el antes y después de dicha fecha. Donde como resultado se obtiene la siguiente tabla:

**Tabla 1. Nivel del mar en los antiguos asentamientos sur americanos**

años (a.C.)	nivel mar (m)
14.000	-100,00
11.500	-82,14
5.500	-12,50
4.000	-10,00
2.500	-7,50

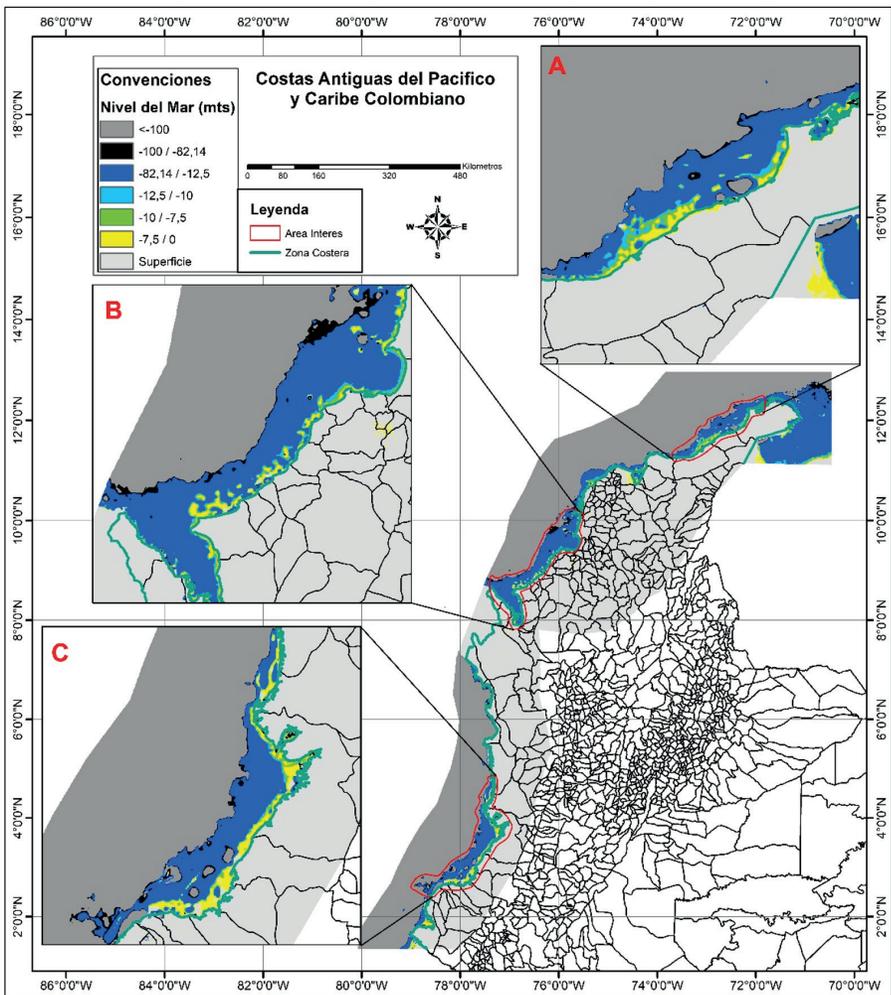
*Fuente: Elaboración propia*

Para la identificación de las zonas que cumplan con las profundidades de cada año, se hace uso de datos batimétricos obtenidos de “The General bathymetric Chart of the Oceans (GEBCO)”, de resolución 30 seg. de arco,

resolución aceptable para la escala de trabajo. Para su manejo se hace uso del programa SIG "ArcGIS", donde se observan las áreas que cumplen con los cálculos (Figura 2).

Tras el análisis, se identifican 3 áreas potenciales, siendo en el lado caribe, el área sumergida A) alrededor de 7.000 Km<sup>2</sup>, situada entre los municipios de Uribia hasta Riohacha, y el área Sumergida B) de alrededor de 12.000 Km<sup>2</sup>, situada entre los municipios de San Onofre hasta Acandí, finalmente para el lado pacífico un área sumergida C) alrededor de 10.000 Km<sup>2</sup>, situada entre los municipios de Bajo Baudó hasta Mosquera.

Figura 2. Costas Antiguas del Pacífico y Caribe Colombiano



Fuente: Elaboración Propia

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

Analizando los datos perpendiculares del nivel del mar y los asentamientos antiguos, se evidencia que entre las áreas sumergidas de las costas A) y B), sufren el aumento del mar las áreas de color azul claro y oscuro, comprendiendo la antigua costa de la época de los asentamientos de San Jacinto-Colombia y Taima Taima-Venezuela respectivamente. Por otro lado, para el caso del área sumergida de la costa C), sufren el aumento del mar en el área de color negro corresponde a el asentamiento Monte Verde-Chile, y en las áreas de color Verde y Amarillo corresponde a los asentamientos de Valdivia-Ecuador y Caral Supe-Perú respectivamente.

## Cooperación naval científica

Para un desarrollo del poder marítimo alineado a los intereses marítimos nacionales, se requiere de una cooperación nacional como internacional, donde la Armada Nacional se convierte en uno de los importantes articuladores dentro del procesos de desarrollo, el cual no solo se encuentra en sus líneas de acción, la militar, sino en tiempos de paz, potenciar el desarrollo estratégico que busque fomentar la conciencia marítima y, contribuir al desarrollo económico en la población, como su participación en las expediciones científicas de Seaflower y la Antártica (Espinel B, 2019), con la posibilidad de la creación de museos que incentiven el turismo.

La Armada de Colombia, en su plan estratégico no solo está direccionada al poder militar y de disuasión, sino para también fortalecer la investigación científica marina, el desarrollo tecnológico y la innovación, velando por los intereses marítimos nacionales y, al desarrollo y crecimiento económico. Por lo tanto, también se enfoca en la continua protección, recuperación y preservación del patrimonio cultural sumergido (Comando Armada Nacional, 2015).

Por otro lado, la Comisión Colombiana del Océano (CCO) en su Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, resalta que, el ejercicio de la soberanía nacional implica el reconocimiento del territorio marítimo. Siendo necesaria una educación marítima que permita que los mares y zonas costeras sean conocidos no solo de manera geográfica, histórica y cultural, sino igualmente en la gran variedad de posibilidades productivas y de desarrollo de actividades económicas, para que sea considerado realmente como una alternativa de desarrollo. Por ello la CCO propone varios lineamientos en conjunto con la Armada Nacional, siendo los más importantes el potenciar en la sociedad los estudios arqueológicos, antropológicos e históricos que lleven a reconocer e identificar las adaptaciones en las migraciones y asentamiento de la presencia humana, en los espacios oceánicos y costeros, además de la protección del patrimonio arqueológico y cultural del país, los cuales dan inicio y bases para una conciencia marítima en las población nacional e internacional (Comisión Colombiana del Océano, 2018).

## Conclusiones

En la actualidad tenemos fronteras políticas que no se corresponden necesariamente con las circunstancias del pasado lejano, por esto, en las investigaciones científicas se pueden presentar coincidencias de interés frente a otras naciones, pues anteriormente, y teniendo en cuenta el constante cambio de divisiones por soberanía, recursos, cultura o economía durante el transcurso de la antigua presencia humana, se hace imperativo incentivar las buenas relaciones y la cooperación con los países vecinos.

En las últimas décadas se ha dado un impulso a la ciencia alrededor del interés por el conocimiento del pasado humano, obteniendo diversos beneficios al develar los acontecimientos pasados y la reacción humana a estos, conocimiento que se muestra necesario para el entendimiento de varias de las problemáticas sociales actuales, como la afectación por el cambio climático y su relación en cuanto al sentido de pertenencia e identidad, así mismo, ha resultado de suma importancia la información que se encuentra referente a la adversidad y a la adaptación humana. Resulta entonces necesario preservar el patrimonio nacional sumergido, por su innegable aporte cultural, científico y económico, que además pudiera generar turismo arqueológico, intercambio académico, y resiliencia para el presente y el futuro.

## Referencias bibliográficas

- Ardila, G. (1987). Taima-Taima. A late Pleistocene Paleo-Indian Kill Site in Northernmost South America. In *Museo del Oro* (Vol. 18). [https://doi.org/10.1016/s0188-2546\(13\)71763-x](https://doi.org/10.1016/s0188-2546(13)71763-x)
- Barroso Peña, G. (2014). La cultura Valdivia o el surgimiento de la cerámica en América. *Historia Digital*, 14(23), 6–22.
- Castillo, D. (1999). Origen y Antigüedad del Poblamiento de América. *Cultura y Poder: Cuadernos de Antropología*, 10, 47–56.
- Comando Armada Nacional. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. 48. [https://www.armada.mil.co/Sites/Default/Files/Plan\\_Estrategico\\_Naval\\_2016\\_V2.Pdf](https://www.armada.mil.co/Sites/Default/Files/Plan_Estrategico_Naval_2016_V2.Pdf)
- Comisión Colombiana del Océano. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. 96.
- Dillehay, T. (2003). *Las Culturas del Pleistoceno Tardío de Suramérica*. 15–45.
- Dillehay, T. D., Ocampo, C., Saavedra, J., Pino, M., Scott-Cummings, L., Kováčik, P., Silva, C., & Alvar, R. (2019). New excavations at the late pleistocene site of Chinchihuapi I, Chile. *Quaternary Research (United States)*, 92(1), 70–80. <https://doi.org/10.1017/qua.2018.145>
- Espinel B, J. R. (2019). La investigación científica, una manera de realizar operaciones diferentes a la guerra en contribución al desarrollo del Poder Marítimo de Colombia. *Ensayos Sobre Estrategia Marítima*, 9, 165–183.
- Galili, E., Benjamin, J., Hershkovitz, I., Weinstein-Evron, M., Zohar, I., Eshed, V., Cvikel, D., Melamed, J., Kahanov, Y., Bergeron, J., Ruggles, C., Ronen, A., & Horwitz, L. K. (2017). Atlit-yam: A unique 9000 year old prehistoric village submerged off

- the carmel coast, Israel – The SPLASHCOS field school (2011). *Coastal Research Library*, 20(May), 85–102. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-53160-1\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-319-53160-1_6)
- Galili, E., Weinstein-Evron, M., Hershkovitz, I., Gopher, A., Kislev, M., Lerna, O., Kolska-Horwitz, L., & Lernauf, H. (1993). Atlit-Yam: A prehistoric site on the sea floor off the Israeli coast. *Journal of Field Archaeology*, 20(2), 133–157. <https://doi.org/10.1179/jfa.1993.20.2.133>
- Gornitz, V. (2012). The Great Ice Meltdown and Rising Seas: Lessons for Tomorrow. *Nasa News*. [https://www.giss.nasa.gov/research/briefs/gornitz\\_10/](https://www.giss.nasa.gov/research/briefs/gornitz_10/)
- Hassan, M., Grimal, N., & Nakashima, D. (2000). *Underwater Archaeology and Coastal Management focus on Alexandria*. UNESCO Publishing.
- Henderson, J. C., Gallou, C., Flemming, N. C., & Spondylis, E. (2011). The Pavlopetri Underwater Archaeology Project : investigating an ancient submerged town. *Submerged Prehistory*, January, 17.
- Ivanov, S., & Tzalas, H. (2019). Russian Underwater Archaeological Mission to Alexandria. Major activities report. *The Alexandria Centre for Hellenistic Studies*, 3. <https://doi.org/10.24411/2686-9276-2019-00005>
- Málikov, Í. (2010). Análisis de las tendencias del nivel del mar a nivel local y su relación con las tendencias mostradas por los modelos internacionales. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 1–38.
- Millán, A. A., & Pagés, J. L. (2010). EVOLUCIÓN DEL NIVEL DEL MAR DURANTE EL HOLOCENO EN EL NOROESTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA. *Revista de La Sociedad Geológica de España*, 23(enero), 157–167.
- Montanari, A. (2020). *Climate change and water cycle*. University of Bologna. <https://www.albertomontanari.it/?q=climatechange>
- Oliver, J., & Alexander, C. (2003). Ocupaciones humanas del Plesitoceno terminal en el Occidente de Venezuela. *Maguaré*, 17, 83–246.
- Oyarzún M, J. (2014). Cambio climático global , ascenso del nivel de los mares y otras consecuencias: Una revisión y síntesis del conocimiento actual. *Ciencia y Sociedad*, 1–20. [www.aulados.net](http://www.aulados.net)
- Oyuela-Caycedo, A. (2009). San Jacinto 1 y los inicios de la alfarería en el nuevo mundo. *Cartagena de Indias En El Siglo XVI. Capítulo 1. San Jacinto 1 y Los Inicios de La Alfarería En El Nuevo Mundo. Pág.:8-35*, 8–35. <http://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/6764>
- Shady Solis, R. (2014). Caral-Supe y su entorno natural y social en los orígenes de la civilización. *Investigaciones Sociales*, 9(14), 89–120. <https://doi.org/10.15381/is.v9i14.8252>
- Shady Solís, R. (2006). Caral, Supe: La civilización más antigua de América. *Investigaciones Sociales*, 6(9), 51–81. <https://doi.org/10.15381/is.v6i9.8078>
- Spinney, L. (2012, December). En busca de Doggerland. *National Geographic En Español*, 31, 82–93.

# La promoción de los deportes marítimos y fluviales en la construcción de identidad con el mar en Colombia<sup>1</sup>

Claudia Bedoya Madrid<sup>2</sup>

**Recibido:** 5 de noviembre 2020

**Aceptado:** 14 de abril 2021

## Resumen

En el contexto de los objetivos del Diplomado Introducción a la Oceanopolítica VIII cohorte, se presentan elementos de política pública para incorporar; los deportes, las actividades físicas y recreativas practicadas en el mar y los ríos, en los procesos de desarrollo de la conciencia marítima de los ciudadanos con base en los lineamientos del Documento *Conpes 3990*, la *Política Nacional de los Océanos y de los Espacios Costeros -PONEC-*, la *Política Pública Nacional del Deporte*, los conocimientos compartidos por los docentes del Diplomado para apoyar la visión de la Comisión Colombiana del Océano -CCO- y demás entidades públicas y organizaciones privadas vinculadas con los espacios marítimos de la Colombia bioceánica.

**Palabras clave:** Cultura marítima, Conciencia marítima, Intereses marítimos, Estrategia marítima, Mindeportes, Minturismo, Deportes náuticos.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica VIII Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en "A".

2 Comunicadora Social - Periodista de la Universidad de Antioquia, Estudios de Maestría en Análisis de Problemas Políticos, Económicos e Internacionales Contemporáneos del Instituto de Altos Estudios para el Desarrollo y Educación Ambiental de la Universidad Santo Tomás. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Contacto: clabed30@yahoo.com

### Introducción

La Escuela Superior de Guerra aceptó como alumnos del Diplomado a profesionales de diferentes áreas del conocimiento sin importar que algunos, como en el caso personal, estuvieran físicamente lejos del mar, sus secretos, dinámica, poder y potencialidad.

El esfuerzo institucional, precisamente, se orientó a acercar las actividades marítimas y establecer un diálogo de saberes con el objetivo de que los participantes tuvieran “herramientas para comprender, generar y proponer elementos que aporten a la elaboración de políticas públicas, y que, a su vez, desde cada sector específico, contemplen el espacio marino como generador de desarrollo social, económico, político y ambiental”.

A partir de las presentaciones de los Docentes en cada módulo y conceptos fundamentales como desarrollo de la cultura marítima, intereses marítimos y poder marítimo, se consideró conveniente analizar el papel de los deportes, las actividades físicas y recreativas náuticas, acuáticas, fluviales y marítimas como parte del componente cultural de la Política Nacional del Océano en 2017.

Con base en los contenidos expuestos y la lectura del Documento *Conpes 3990*, la *Política Nacional de los Océanos*, el libro *Hacia una Potencia Oceánica* de la Comisión Colombiana del Océano se observó la necesidad y conveniencia de abrir espacios para la promoción de los deportes náuticos máxime cuando mediante la LEY 1967 del 11 de julio de 2019, se transformó el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (Coldeportes) en el Ministerio del Deporte.

En esta investigación se encontró que existe la base institucional tanto en materia conceptual, normativa, administrativa como ejecutiva para que eventualmente desde instancias como la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano se coordine con el Ministerio del Deporte cómo se incorporarían y promoverían actividades y eventos deportivos relacionados con el mar y los ríos que faciliten la construcción de identidad marítima mediante procesos empáticos con los ciudadanos y respetuosos del contexto territorial.

### Punto de partida

Colombia es un país bioceánico tiene territorio en el mar caribe y el Océano Pacífico. La extensión total es 2.070.408 kilómetros cuadrados. La porción terrestre alcanza 1.141.748 kilómetros equivalente al 55,14 %, y la extensión marítima es de 928.660 kilómetros cuadrados, el 44,86 %. Tiene además límites marítimos con 11 países: Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana y Venezuela en el Caribe y Panamá, Costa Rica y Ecuador.

De los 4.171 kilómetros de litorales, 2.582 kilómetros están en el Caribe y 1.589 en el Pacífico y de este inventario hacen parte además 100 islas, 17 cayos, 42

bahías, 5 golfos, áreas coralinas y manglares. La Red fluvial alcanza los 24.725 kilómetros de ríos, el 74% de ellos navegables, lo que convierte al territorio en una “patria de tres mares”, que incluyen 5 vertientes hidrográficas y tiene límites fronterizos fluviales con Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela.

El país marítimo lo integran 12 departamentos y 47 municipios costeros con una población total aproximada de 4,5 millones de personas. Esta es la población objetivo, priorizada en una estrategia de promoción de los deportes náuticos, la actividad física y recreativa en el desarrollo socio cultural concebido en el Plan Nacional de los Océanos.

### Contexto histórico

En la historia reciente hay algunos ejemplos exitosos de la diplomacia del deporte como ocurrió en 1971 cuando un partido tenis de mesa entre los equipos de Estados Unidos y China marcó el inicio de acercamientos entre ambos países durante la Guerra Fría y sirvió de preámbulo para que el Secretario de Estado Henry Kissinger visitara China en 1972.

En 1988, cuatro jamaquinos, se convirtieron en el centro de atención en el mundo al participar en las Olimpiadas de Invierno Calgary (Canadá) por idea del padre de un entrenador de fútbol y un militar retirado que querían comprobar la hipótesis de que los deportistas de alto rendimiento pueden adaptarse a cualquier disciplina que en este caso sería el *Bobsleigh*. En esa ocasión, la rareza de un país con tradición marítima, rodeado de azul y calor extremo se medía con otros en montañas blancas y frías temperaturas, pero su historia quedó inmortalizada en el cine y el mundo “descubrió” una isla en el Caribe llamada Jamaica.

Las delegaciones de deportistas de Corea del Norte y Corea Sur desfilaron juntas y bajo una sola bandera durante los Juegos Olímpicos de Invierno en 2018, aunque sus países están separados desde 1945 y oficialmente en guerra.

La selección de rugby en Sudáfrica fue usada por el líder Nelson Mandela para unir la sociedad después que se abolió el régimen discriminatorio impuesto por una mayoría blanca a una minoría negra conocido en el mundo como *el apartheid*, que, en Colombia, en medio de la selva, soldados y guerrilleros se encuentran para jugar un partido de fútbol.

Estos son solo algunos ejemplos sobre cómo en muchos casos el deporte, como herramienta de *soft power*<sup>3</sup>, se ha combinado exitosamente con la política o la diplomacia y podría ser utilizado en la promoción de la identidad nacional marítima.

---

3 El concepto de *soft power*, que puede traducirse en español como “poder blando”, es introducido en el debate académico y político en 1990 por Joseph Nye, un especialista de relaciones internacionales. Nye rechaza la idea de que el *soft power* no es otra cosa sino la capacidad de influenciar sin coerción las acciones de otros. (Diccionario del poder mundial)

Teniendo en cuenta que la Oceanopolítica es la ciencia/disciplina que estudia la relación espacial que tienen los Estados con el mar como sistema y que el deporte es una de las actividades que hacen parte del *vector recreacional turístico* sin que necesariamente sea excluyente de los otros vectores (comunicacional, productivo, urbano, jurídico político y del poder), puede aumentar la eficiencia del sistema y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida especialmente para los habitantes del país marítimo, en principio.

Cabe señalar aquí que Colombia ya tiene una institucionalidad, representada en la Administración Marítima Nacional y normatividad suficiente para viabilizar la incorporación de los deportes, las actividades físicas y recreativas marítimas y fluviales como parte del componente cultural dentro de la Política Nacional de los Océanos y de los Espacios Costeros (PNOEC), que contempla a su vez, el fomento de la cultura marítima, el impulso y fortalecimiento de la educación marítima y la protección y promoción del patrimonio cultural en el entendido de que las actividades lúdicas o eventos también se pueden constituir en patrimonio inmaterial.

La tarea apenas comienza en el proceso de generar conciencia en los pobladores y visitantes de las zonas marítimas, reconocer la existencia de prácticas y expresiones culturales, sociales, artísticas, educativas y deportivas que ni siquiera menciona la política pública del océano, pero sí reconoce la necesidad de promover la construcción de la identidad nacional con el mar.

Ante este reto, surge la pregunta: ¿qué es la identidad con el mar? Con base en lo expuesto por los docentes del Diplomado es, entre otras, resultado de una construcción social producto de la interacción e implica las dimensiones cognitivas, afectivas y morales en lo conductual.

El proceso de construcción de identidad con el mar es y debe ser permanente, especialmente en Colombia que aspira a convertirse en potencia media bioceánica, esto requiere socialización, pedagogía, sensibilización, memoria colectiva y desarrollo de estrategias de turismo, recreación y deporte, por ejemplo, que promuevan al conocimiento de las tradiciones y cultura de las poblaciones asentadas en las zonas marino costeras y en algunos casos mejorar sus condiciones de vida.

Es claro y esencial fortalecer la difusión de contenidos a través de actividades que generen e incrementen la conciencia marítima de la población a partir del reconocimiento y la diversidad cultural como lo señala la Constitución Nacional en su artículo 7, porque un “costeño” no tiene el mismo tipo de relación con el mar que tiene un antioqueño o un boyacense, pero el mar impacta en todos y cada uno de manera diferente.

La Constitución Política de 1991 en los Artículos 70, 71 y 72 invita expresamente a fomentar y promover el acceso a la cultura, incluir en los planes de desarrollo económico y social este tipo de iniciativas y asignarle al Estado la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural de la Nación.

En este sentido, la cultura marítima definida como “el conjunto de representaciones tangibles e intangibles de los actores sociales en relación con el entorno marítimo” es un espacio propicio para la promoción del deporte porque contribuye al desarrollo de habilidades motrices<sup>4</sup> y cognitivas de los individuos que pueden impactar positivamente en su entorno.

“(…) la apropiación y conocimiento exacto del territorio marítimo nacional en toda su dimensión política, económica, social y militar como parte integral del Estado, constituye elemento esencial para el fomento de la conciencia marítima nacional en el quehacer de la población colombiana”, expuso uno de los docentes.

Las actividades recreativas y deportivas tienen el potencial, los principios, la institucional requeridas para fomentar la conciencia marítima como condición *sine qua non* en la construcción de la identidad con el mar para impulsar el desarrollo marítimo en Colombia y desplegar todo su potencial.

### Desarrollo marítimo y deportivo

¿En qué punto está Colombia en materia de desarrollo marítimo y deportivo? Con base en la Política Nacional de los Océanos y la Política Pública para el Desarrollo del Deporte definida mediante la Resolución 1723 de 2018 se hace un diagnóstico básico.

Según la PNOEC, la Región Caribe cuenta con 10,2 millones de personas que representan el 22 % población del país. Las principales actividades económicas se realizan en las ciudades capitales Barranquilla, Cartagena y Santa Marta a las que se les reconoce un “significativo desarrollo fluvial” frente a las carencias del resto. En la región, el 56,8% de los hogares se consideran pobres, el 10,4 % de las personas mayores de 15 años no saben leer ni escribir, los habitantes de zonas apartadas en general carecen de cobertura de servicios públicos.

Más allá de este panorama, el Caribe aporta el 15% al PIB Nacional, especialmente porque 7 de las zonas portuarias más importantes del país están en la región, produce el 90 % del carbón que exporta el país y el 72 % del gas que demanda el mercado nacional.

En materia deportiva, el país ha avanzado al concebirlo en la política pública como “un elemento de transformación social, satisfacción personal de los individuos, esencialmente en la conexión con el bienestar en general y desarrollo integral (...)”, también contribuye a la transformación del tejido social, la generación de empleo, la promoción de la convivencia, el desarrollo cultural, social, ambiental y como medio de expresión de la diversidad y multiculturalidad.

---

4 Con la práctica del deporte, los individuos adquieren habilidades para resolver los problemas básicos de la navegación como son la posición, el rumbo, la distancia recorrida y la profundidad.

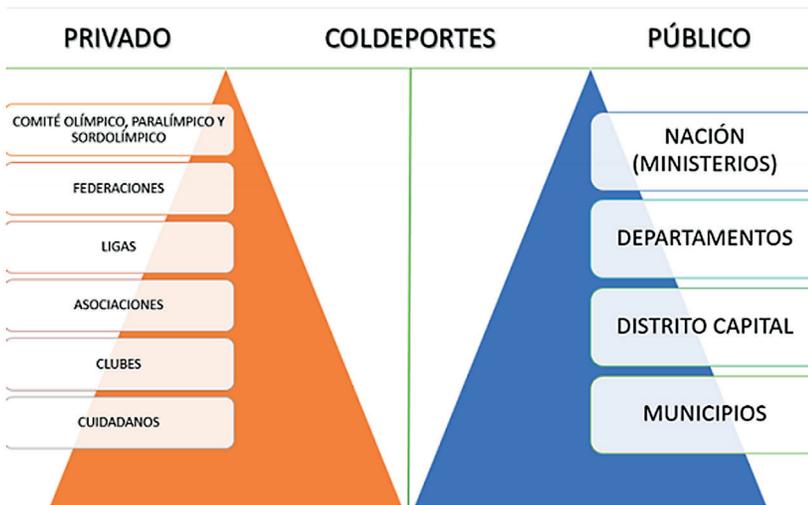
## Ensayos sobre Estrategia Marítima

Este concepto es coherente y Colombia indirectamente lo ratifica en el contexto internacional como lo suscribe la política pública, al “avaluar la Carta Internacional de la Educación Física y el Deporte (UNESCO, 1978 y actualizada en 2015); la Declaración del Milenio (2000); la resolución del deporte como medio de promover la educación, la salud, el desarrollo y la paz (2010); la Declaración Universal de Derechos Humanos mediante el deporte y el ideal Olímpico (2011); Declaración de Berlín dentro del marco de la Quinta Conferencia Internacional de Ministros y altos funcionarios encargados de la educación física y el deporte (MINEPS V) (2013); y la Carta Olímpica (1894) (2014)” (...)

La política pública elaborada por el antiguo Coldeportes “considera el deporte no como un fin en sí mismo sino como un medio, o mejor, un instrumento para que los Estados generen bienestar social” al citar a otros autores. Esta es la puerta abierta para que la institucionalidad marítima del país se encuentre, converse y haga parte activa del Sistema Nacional del Deporte, para desde allí, impulsar y promover las actividades, eventos, festivales, competencias que alimenten y pongan en contacto a las comunidades de todo el país con el mar.

El Sistema Nacional del Deporte fue creado mediante la Ley 181 de 1995 para “Generar y brindar a la comunidad oportunidades de participación en procesos de iniciación, formación, fomento y práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, como contribución al desarrollo integral del individuo y a la creación de una cultura física para el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos”, cita el documento de política pública del deporte a la República de Colombia, Figura 1..

**Figura 1. Estructura del Sistema Nacional del Deporte.**



*Fuente: Política Pública Colombia Territorio de Paz.*

Aparte de definir la estructura del Sistema, la Ley 181 de 1995 tiene un sistema organizado con políticas y programas en torno a la actividad física en los ámbitos educativo, comunitario, laboral, de salud y tiene definiciones claras en torno a la recreación, la educación física, el deporte (formativo, social comunitario, universitario, asociado, aficionado, profesional, competitivo y de alto rendimiento), el aprovechamiento del tiempo libre, la educación extraescolar y la actividad física en el país.

Según la intencionalidad que no es ajena a las actividades en mar y ríos, el deporte se clasifica como formativo, social comunitario, universitario, asociado, aficionado, profesional, competitivo y de alto rendimiento.

La política pública nacional del deporte tiene 7 ejes transversales que buscan acompañar los procesos de desarrollo y muy seguramente, facilitarían el acoplamiento con la política nacional de los océanos para acompañar procesos y desarrollo de las líneas estratégicas de la política deportiva y marítima. Estos ejes son: institucionalidad, territorialidad, administración, educación, cobertura, sectorialidad y enfoque diferencial.

Las líneas estratégicas definidas en la política pública del deporte para su implementación coinciden con algunas de las contenidas en la política de los océanos en cuanto a propósitos al fomentar e incentivar, por ejemplo, el deporte como herramienta de transformación, inclusión y equidad social.

Esta línea la integran el deporte escolar (mirar los colegios navales), la recreación (turistas y comunidades de zonas costeras), actividad física (desde integrantes de la Armada hasta ciudadanos en general), deporte social comunitario (buceo, surf, vela, canotaje, etc.), Supérate Intercolegiados (incluir colegios navales y deportes náuticos en Instituciones Educativas de las zonas costeras), nuevas tendencias, prácticas ancestrales propias, autóctonas y típicas.

En este sistema tienen un papel las organizaciones que están contribuyendo al desarrollo integral de los individuos y a mejorar la calidad de vida de los colombianos mediante sus labores específicas, tienen contacto con el Ministerio del Deporte y vínculos estrechos con el mar que podrían ser interlocutores en esta conversación como Federación Colombia de Esquí Náutico y Wakeboard, la Federación Colombiana de Motonáutica, la Federación Colombiana de Surf o la Federación Colombiana de Vela, vela solo por mencionar algunas marítimas y en el campo fluvial la Liga Colombiana de Canotaje o los clubes de rafting o balsismo.

Además de las organizaciones deportivas también aparecen en el escenario otras como, la Fundación Eduardoño, las Fiestas del Mar en Santa Marta, los clubes de buceo, las agencias ecoturísticas o la misma Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial -Cotecmar-, para transferir conocimiento, las asociaciones deportivas y las científicas que trabajan el tema de la ciencia aplicada al deporte, entre otras.

El deporte formativo como estrategia para la implementación del deporte escolar incluye actividades como concursos infantiles, festivales escolares, juegos escolares, campeonatos infantiles, festivales escolares e infantiles, juegos escolares y campeonatos infantiles.

En la línea de fortalecimiento del deporte comunitario se contemplan actividades como eventos y festivales deportivos como los Juegos del Litoral Pacífico, los Juegos de la Orinoquia y la Amazonía, los Juegos Deportivos Comunitarios por la paz y la convivencia y los Juegos Binacionales.

Para la implementación de los Juegos Supérate, dirigidos a niños y jóvenes escolarizados y no escolarizados entre los 7 años y los 18 años, están divididos en categorías, tiene cobertura en los 32 departamentos del país, es la competencia más grande del país y permite, entre otros, descubrir talentos y potencialidades que también podrían ser aprovechadas por los deportes náuticos en particular que como ya se comprobó con el equipo de deporte de invierno de Jamaica, va más allá de las mismas condiciones geográficas y contexto. Estos juegos también fomentan el empleo mediante la adquisición de bienes y servicios para contribuir al crecimiento de la industria del deporte.

En la línea de las nuevas tendencias, infortunadamente a pesar que se ha abierto espacio a los deportes urbanos, siguen ausentes los deportes marítimos y fluviales que deberían ser considerados como oportunidades, para así explorar todo su potencial, lo cual podría ser tratado en Mesas de concertación con las comunidades, académicos conocedores del tema y la participación de diferentes niveles del Estado para tomar decisiones conjuntas en favor del posicionamiento de los deportes, los deportistas, las estrategias de apoyo, la financiación, el desarrollo de talentos, incentivos a la excelencia y a los medallistas.

En esta ruta para acercar a las personas hacia los deportes de río y mar, el camino apenas comienza, todo el trabajo está por hacer para mejorar los logros de Colombia en eventos competitivos de los diferentes ciclos como los olímpicos, los paralímpicos y que no se descarten los deportes marítimos y fluviales pues el país tiene potencial, un ejemplo de ello es que cuenta con una campeona mundial de Apnea, y seguramente otros talentos desconocidos que hacen esfuerzos solitarios para sobresalir en sus disciplinas en cualquiera de los dos océanos, sin escuelas, clubes o ligas.

La institucionalidad marítima existente también tiene un camino recorrido y posicionado en otras actividades humanas en el mar diferentes a los deportes. No obstante, hay logros y aportes que se han hecho y de los cuales existen las respectivas evidencias, como el *Programa de Recuperación de la Identidad Nacional con el Mar*, la estrategia de comunicación *Colombia debe saber a Mar*, programas de radio y televisión, libros y cartografía histórica.

Se suma el trabajo realizado por el Comité Técnico de Educación Marítima, el Comité Técnico Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación del Mar y

el Comité Técnico Nacional de Cultura Marítima que sigue insistiendo en la necesidad de difundir conocimiento a través de la educación y ahora, se propone aquí mediante este documento, que también se haga a través del deporte, la actividad física y recreativa, para fortalecer la conciencia marítima y consolidar la identidad nacional con el mar.

### **Vista hacia el horizonte, propuesta para hacer del deporte una herramienta que edifique conciencia y cultura marítima**

En este contexto, el deporte debe hacer parte de los intereses marítimos del país, entendidos como se explicó en el Diplomado, como “los bienes y atributos del mar que un Estado considera útil y conveniente aprovechar y proteger”

La aproximación al poder marítimo desde el pensamiento del Almirante Alfred Mahan permite identificar que los deportes náuticos pueden contribuir a desarrollar ese poder porque se desarrollan en una posición geográfica específica, llevan implícito un carácter político de no guerra, tienen carácter nacional y global e impactan las emociones de la población marítima.

De hecho, la defensa del poder marítimo de un Estado, tiene en cuenta aspectos de política económica, marítima (civil), la estrategia marítima (civil) y el comercio.

El poder marítimo se crea a partir de la combinación de las capacidades marítimas (militares) y las operaciones navales con las capacidades marítimas (civiles) y las operaciones comerciales.

Las actividades deportivas náuticas fundamentalmente civiles, se enmarcan en los principios del derecho del mar, en particular con: utilización pacífica del mar, patrimonio común, protección del medio marino, cooperación científica y soberanía sobre aguas jurisdiccionales.

Infortunadamente, y con base en lo aprendido en el Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica, en forma tangencial, aparece el deporte en la política pública del océano y por ninguna parte en la política pública nacional del deporte, que no lo ubica en las regiones costeras y menos en las zonas de pesca artesanal.

La educación sobre el territorio marítimo no puede limitarse solo al museo del mar sino a las relaciones interactivas con la población, (como las actividades deportivas), pues generan emociones y sensibilizan a las personas.

La Oceanopolítica genera un espacio para generar conversación entorno al deporte, el poder marítimo, la conciencia marítima y los intereses marítimos al retomar la definición del Almirante Martínez Busch de Oceanopolítica, que destaca el mar como campo vital para los intereses nacionales, que al ser un sistema en unas condiciones geográficas, históricas, políticas, económicas y sociales, se suma a la voluntad política para determinar el poderío marítimo.

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

Sin embargo, antes hay que desarrollar la conciencia marítima y hacer frente a diferentes situaciones problemáticas, que van desde la contaminación hasta el desconocimiento del territorio. Por eso se propone que la Comisión Colombiana del Océano, lidere el proceso de promoción de los deportes y actividades recreativas náuticas como una decisión estratégica y lo incorpore en su estructura organizacional. Este liderazgo se puede viabilizar a través de la Secretaría Ejecutiva de la CCO o la Subsecretaría de la CCO con operatividad en el área de Direccionamiento Estratégico de la Comisión que le reporta a la Subsecretaría.

En este sentido, se propone que las instituciones vinculadas a la CCO incluyan al Ministerio del Deporte y utilicen diferentes espacios de interlocución como los Comités Técnicos Nacionales, Mesas de Trabajo Nacional, Eventos Nacionales, Grupos de Trabajo, Cooperación Internacional y Sesiones Vicepresidencia. Los Comités Técnicos Nacionales que se podrían hacer cargo del tema de la promoción de los deportes náuticos serían, los de Educación Marítima (CTN-EM), Cultura Marítima (CTN-CUM), Comité Nacional Interinstitucional de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (CNI-PNOEC) y Gestión Integral del Territorio Marino Costero. (CTN-GIT)

Ante la visión de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros orientada a que Colombia se constituya en una Potencia Media Oceánica (PMO), el reto es hacer una gestión integral del territorio marítimo y fluvial para proyectarlo y tener una participación decisiva en los escenarios internacionales. En este sentido, el deporte se puede utilizar como estrategia de desarrollo para la promoción de la conciencia marítima en el camino de ser potencia bioceánica.

70

## Conclusiones

Como Institución de Educación Superior, la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Prieto”, también puede liderar este proceso porque en este caso, el deporte es el medio y la identidad con el mar el objetivo con herramientas de comunicación estratégica para establecer relaciones con diferentes públicos, analizar, estudiar y compartir experiencias sobre relaciones civiles-militares en torno a diversas actividades humanas en el mar y en los ríos.

*“Es necesario que los colombianos tomemos conciencia de la gran importancia geopolítica, económica, estratégica, (deportiva) y ambiental que nos ha sido conferida al contar con dos mares en nuestro territorio. Apropiémonos por fin de ellos, relacionémonos con esta riqueza maravillosa y extendámosla a todo el país”,* enunció el docente del Diplomado Sergio Uribe al citar a Jorge Reynolds Pombo.

*“La forma de consolidar una proyección bioceánica y plurifluvial parte del conocimiento del mar y de su entorno, de sus posibilidades de uso y de su cuidado, a través de la ejecución de una Estrategia Marítima Nacional que establezca los objetivos, desafíos y lineamientos principales que debe seguir*

*la nación colombiana*” (palabras del Almirante Ernesto Durán González, excomandante Armada) Esta consideración es base para la reflexión que no termina aquí, sino que apenas comienza, para movilizar al Estado y al conjunto de las instituciones para llegar al mar y a los ríos con una acción unificada, incluyendo por supuesto, el recién nacido Ministerio del Deporte.

Estas gestiones y acciones serán seguramente agradecidas por las generaciones futuras.

### Referencias bibliográficas

Armada de Colombia (2020) *Plan de Desarrollo Naval 2042*. Jefatura de Planeación Naval. Bogotá, Colombia.

Comisión Colombiana del Océano, (2018). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Comisión Colombiana del Océano CCO. Bogotá, Colombia.

Constitución Política de Colombia.

Consejo Nacional de Política Económica y Social (2020). *Documento CONPES, Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación.

*Páginas web de ministerios.*

Ministerio del Deporte

Ministerio de Industria y Turismo

Ministerio de Defensa Nacional (Armada Nacional & Dirección General Marítima)



# Migración irregular por el mar: una amenaza tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar<sup>1</sup>

*Paola Andrea Ruiz Rojas<sup>2</sup>*

**Recibido:** 5 de noviembre 2020

**Aceptado:** 14 de abril 2021

## Resumen

La migración irregular por vía marítima es un fenómeno global de alta complejidad. Cada año, miles de migrantes -en condición de irregularidad-, arriesgan sus vidas en el mar tratando de huir de la violencia, los conflictos armados y la pobreza que se presenta en sus países de origen. Ante el recrudecimiento de las políticas migratorias de los Estados y los estrictos controles fronterizos actuales, miles de migrantes se atreven a emprender travesías marítimas ilegales en aras de lograr llegar a los países de destino escogidos. En la migración irregular por vía marítima, intervienen una serie de actores ilegales que convierten dichos procesos migratorios en serias amenazas tanto para los Estados como para la preservación de la vida humana en el mar.

Se ha logrado evidenciar, que los miles de migrantes que anualmente emprenden travesías por los mares del mundo se han convertido en víctimas de tráfico de personas, actividades comerciales ilegales, violencia, abuso físico, laboral y sexual, entre otros. Ante la crisis humanitaria que se ha desatado como consecuencia de la migración irregular por el mar, diferentes

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica VIII Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en "A".

2 Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada, Periodista. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Contacto: paolaandrearuirozjas@gmail.com

organismos, entidades e instituciones, se han dado a la tarea de crear mecanismos para garantizar que las rutas migratorias por el mar sean cada vez más seguras, y que los Estados puedan garantizar el salvamento de los migrantes que naufraguen en sus mares y costas.

**Palabras clave:** Migración irregular, Mar Mediterráneo, Rutas, Migrantes, Contrabando de personas, Organización Internacional para las Migraciones.

### Introducción

Diversas razones llevan a los migrantes a tomar la decisión de abandonar sus países de origen, sin embargo, hacerlo de manera ilegal, responde específicamente, a la falta de voluntad de los gobiernos de ofrecer canales migratorios legales que garanticen el respeto de los derechos humanos de los migrantes, su seguridad y por supuesto, su dignidad.

En este punto es preciso citar a Castles (2010), quien afirma que los Estados modernos no dan el mismo tratamiento a todos los migrantes, y que su proceso de selección implica categorizar a ciertas personas como adecuadas para el ingreso y residencia y rechazar a otras, a veces con base en la nacionalidad, etnicidad o raza. (p.54).

Lo anterior conlleva a que, aquellos migrantes que no son aceptados por los Estados-, busquen formas de burlar las barreras interpuestas por las leyes de migración de cada país e intenten ingresar a sus territorios—incluso a pesar de los riesgos y peligros que esto pueda generar-. De esta forma, los migrantes se convierten entonces, en “irregulares”, y una vez bajo ese estatus, son presa fácil de quienes los ven como una especie de mercancía con la que pueden negociar.

La condición de irregularidad los deja abiertamente en riesgo, en riesgo de ser utilizados para actividades ilegales como en tráfico de narcóticos, en riesgo de ser movilizados mediante contrabando de personas, en riesgo de ser víctimas de tráfico ilegal o trata de personas, en riesgo de muerte incluso, cuando deben someterse a travesías para las que no están preparados.

La migración irregular es un fenómeno del que se lucran muchos actores ilegales y otros tantos legales Según cifras de la UNODC, en 2016 por ejemplo, la migración irregular les generó a las mafias dedicadas al tráfico de personas, la no despreciable cifra de 7 billones de dólares, siendo las rutas de migración marítima las que más ganancias dejan, pero a su vez, las que más muertos cobran.

La situación de migración irregular por el mar plantea serios retos humanitarios para las naciones, pues la gestión fronteriza tanto de los países de origen, de tránsito y de destino, debe garantizar no sólo las prioridades de las naciones, sino que, además, debe respetar los derechos humanos de los migrantes, el derecho internacional humanitario y por supuesto, las obligaciones adquiridas por los Estados en cuanto a lo referente a la protección de los refugiados, asilados y demás migrantes.

En ese sentido, la migración irregular por el mar, representa además de una amenaza, un verdadero reto para los Estados, si se tiene en cuenta que, los procedimientos de rescate en alta mar son consideradas acciones humanitarias y están reguladas por la Organización Marítima Internacional –OMI-.

### Definición de migración

Se ha vuelto común oír hablar de migración irregular, sobre todo porque en los últimos años, los medios de comunicación masiva han tenido que registrar e informar sobre la muerte de cientos de personas que han utilizado el mar como ruta migratoria. La migración irregular por el mar se ha convertido en un problema de carácter global, que afecta tanto la seguridad de los Estados como la de los ciudadanos en sí, por ello, se hace necesario abordar el tema de la migración irregular desde varias ópticas, partiendo incluso desde la definición misma del término. Por ende, no se puede hablar de migración irregular por el mar, sin antes explicar el fenómeno de la migración en sí. La Organización Internacional para las Migraciones –OIM-, atendiendo a la necesidad de tratar la migración desde una perspectiva global, y en aras de unificar los conceptos sobre el tema, publicó el *Glosario Sobre Migración*, un documento que compila la terminología utilizada en el ámbito de la migración, para que sirva de punto de referencia a todas aquellas entidades y personas que, de una u otra manera, se ocupan del tema a nivel mundial.

En dicho documento se definió el fenómeno de la migración como el “movimiento de población hacia el territorio de otro Estado o dentro del mismo que abarca todo movimiento de personas sea cual fuere su tamaño, su composición o sus causas; incluye migración de refugiados, personas desplazadas, personas desarraigadas, migrantes económicos”. (OIM, 2006, P.38). De igual manera, la Organización Internacional para las Migraciones definió la migración irregular como:

Personas que se desplazan al margen de las normas de los Estados de envío, de tránsito o receptor. No hay una definición universalmente aceptada y suficientemente clara de migración irregular. Desde el punto de vista de los países de destino significa que es ilegal el ingreso, la estadía o el trabajo, es decir, que el migrante no tiene la autorización necesaria ni los documentos requeridos por las autoridades de inmigración para ingresar, residir o trabajar en un determinado país. Desde el punto de vista de los países de envío la irregularidad se observa en los casos en que la persona atraviesa una frontera internacional sin documentos de viaje o pasaporte válido o no cumple con los requisitos administrativos exigidos para salir del país. Hay sin embargo una tendencia a restringir cada vez más el uso del término de migración ilegal a los casos de tráfico de migrantes y trata de personas”. (OIM, 2006, p. 40).

## Migración: historia y evolución

La migración ha sido una constante en la historia de la humanidad, de hecho, se puede afirmar, sin lugar a equivocaciones, que los seres humanos han sido migrantes por naturaleza, pues a lo largo de la historia se han movilizado de un lugar a otro, motivados bien sea por el ánimo de colonizar otras tierras, como por el deseo de mejorar sus condiciones de vida o laborales, o por la necesidad de abandonar situaciones bélicas o de conflicto en las que se pone en riesgo la vida o la integridad de las personas.

En los últimos siglos, la humanidad ha sido testigo de grandes movimientos migratorios como el acontecido durante los primeros años del siglo XIX, en el que más de 60 millones de europeos emigraron hacia América del Norte o como el movimiento migratorio registrado tras la Segunda Guerra Mundial. (Castelló, p. 2). La migración ha ido evolucionando a la misma velocidad con la que evoluciona el mundo. La globalización y los conflictos bélicos que se presentan en muchas regiones del globo, han propiciado que haya un aumento considerable en el número de migrantes internacionales.

Si bien es cierto que la migración regulada representa una serie de ventajas tanto para los *países origen* como para los *países destino*, sobre todo en lo que tiene que ver con los ámbitos económico, social y cultural; también es cierto que hoy en día, las migraciones han adoptado matices no tan positivos, pues tal y como lo mencionó Kofi Annan, Secretario General de las Naciones Unidas (1997 – 2006) en el informe *Migración Internacional y Desarrollo*,

Los migrantes de ambos sexos corren un riesgo cada vez mayor de ser víctimas de la explotación y los abusos de contrabandistas y traficantes, y algunos llegan incluso a perder la vida. Otros se ven atrapados entre muros de discriminación, xenofobia y racismo a causa del aumento de las tensiones culturales y religiosas en algunas sociedades. (UN, 2006, p. 8).

Por lo anterior y como consecuencia de la intensificación del fenómeno de la movilidad geográfica transnacional, la migración irregular se ha convertido en una verdadera preocupación global, pues los flujos migratorios irregulares actuales -con su diversidad de causas y consecuencias-, y al ser cada vez más dinámicos en términos de la movilización masiva de personas, de las rutas escogidas y las formas de transporte que utilizan; plantea retos para los Estados, sobre todo en lo que tiene que ver con la gobernanza, la protección de la vida humana y la cooperación internacional.

## Contextualización del fenómeno de la migración en la actualidad

Cada año, miles de personas abandonan sus lugares de origen o de residencia con un único objetivo: buscar una vida mejor. Según el *Informe de las Migraciones en el Mundo 2018*, publicado por la Organización Internacional para las Migraciones -OIM-, en 2015 la cifra de migrantes internacionales ascendió

a 244 millones de personas, es decir, el 3,3 % de la población mundial; lo que demuestra que el fenómeno migratorio aumentó incluso por encima de las proyecciones presentada en el *Informe de las Migraciones en el Mundo 2003*, en el que se estimó, que a 2050, la cifra de migrantes internacionales representaría sólo el 2,6 % de la población mundial. En lo referente a la migración interna global, el *Informe de las Migraciones en el Mundo 2018*, reveló que el Programa de Naciones Unidas Para el Desarrollo -PNUD-, confirmó que en 2009 había cerca de 740 millones de población migrante interna<sup>3</sup>.

Según la Organización Mundial del Trabajo -OIT-, el 90 % de los migrantes internacionales son considerados *trabajadores migrantes*, es decir, personas que traspasan las fronteras en busca de oportunidades de trabajo o de mejorar sus condiciones laborales actuales; sin embargo, no se puede desconocer que, en los últimos años, el desplazamiento de personas -sobre todo aquel que se hace de manera irregular-, está asociado a la necesidad que tienen los migrantes de escapar de la pobreza, la desigualdad, el extremismo violento, la persecución como consecuencia de la discriminación racial, sexual, política y religiosa; así como de los conflictos civiles internos y de las guerras transnacionales.

Helio Bicudo<sup>4</sup> durante su conferencia denominada “Derechos humanos y migraciones a la luz del sistema interamericano de derechos humanos”, dictada en el marco del “Simposio Sobre Migración Internacional en las Américas” (2000) afirmó que:

...la principal causa del constante flujo migratorio en nuestro hemisferio se debe a la pobreza y exclusión del desarrollo económico en que se encuentran sumergidos amplios sectores de nuestra sociedad. Es además, una de las consecuencias, que el propio Banco Mundial ha reconocido de la práctica neoliberal y de globalización de la economía...” “...De igual manera, no solamente factores meramente económicos han incidido en el movimiento masivo de personas en nuestro hemisferio, las guerras civiles y persecuciones por factores políticos que han afectado a amplios sectores de nuestra sociedad han contribuido a esto, además de los desastres por causas naturales. En este campo, el problema migratorio roza con un cuerpo de doctrina y obligaciones estatales bien establecido en el derecho internacional, como es el derecho de los refugiados y del asilo” (Naciones Unidas, diciembre de 2001, p. 471)

Según el informe *Tendencias Globales. Desplazamiento forzado en 2018*, de la oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados -ACNUR-, en 2018 se registró una cifra record de población global de

3 Migración Interna es el movimiento de personas de una región a otra en un mismo país con el propósito de establecer una nueva residencia. Esta migración puede ser temporal o permanente. Los migrantes internos se desplazan en el país, pero permanecen en él. (Glosario Sobre Migración, 2006)

4 Presidente de la Comisión Interamericana de los Derechos Humanos (CIDH) durante el período comprendido entre 1998 y 2001

desplazados forzados. 70,8 millones de personas tuvieron que desplazarse debido a la persecución de la que fueron víctimas, los conflictos armados, la violencia o las continuas violaciones a los derechos humanos. De esa cifra, más de 25,9 millones de personas se movilizaron en calidad de refugiadas, 41,3 millones son desplazadas internas y 3,5 millones, solicitantes de asilo.

Los datos sobre víctimas de la migración son desalentadores y a la vez preocupantes. El proyecto *Missing Migrants* cuyo objetivo es rastrear los incidentes que involucran a migrantes -incluidos refugiados y solicitantes de asilo-, que han muerto o desaparecido en el proceso de migración hacia un destino internacional, alerta que la migración se ha convertido en una verdadera tragedia humanitaria, pues las cifras de víctimas sobrepasan los miles por año.

Según las cifras que maneja *Missing Migrants*, en 2014 hubo un total de 5.287 víctimas, en 2015 la cifra aumentó a 6.584, y en 2016 a 8.070. Si bien es cierto que en 2017 y 2018 los números descendieron a 6.280 y 4.737 respectivamente, la situación de los migrantes, continúa alarmando a las autoridades migratorias, así como a los diferentes organismos gubernamentales y no gubernamentales, por cuanto los migrantes continúan siendo objeto de tráfico ilícito, explotación y abuso.

### Migración irregular por el mar: amenazas, retos y acciones

88

La movilización irregular de migrantes, que utiliza el mar como ruta para el desplazamiento es un fenómeno que se da alrededor del mundo y que involucra no sólo a los migrantes, sino a una serie de actores ilegales que se lucran del contrabando de personas a través de las fronteras y, entre continentes. Es un fenómeno que va en aumento porque, cada vez es más común, que personas que no puedan emigrar amparados en el marco de la legalidad, lo hagan a través del transporte ilícito que le ofrecen delincuentes dedicados al contrabando o al tráfico ilegal de personas.

La Organización Internacional para las Migraciones -OIM-, afirma que, hasta el 6 de noviembre de 2016, un total de 339.783 personas migrantes y refugiadas han llegado por vía marítima a Europa, especialmente a través de Grecia e Italia (170.160 y 163.989 respectivamente) (CEA(R), 2016, p. 8).

Según el informe *Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor*, de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito -UNODC-, existe una multiplicidad de actores involucrados en el desplazamiento ilegal de personas por el mar, todos con perfiles variados y capacidades diversas.

En esta actividad intervienen, en todo el mundo, delincuentes profesionales, algunos de ellos, pero no todos, especializados en el tráfico ilícito de personas. Si bien se observan diferencias según las regiones y las rutas de que se trate, hay pruebas de que existen grupos de pequeña escala y también grupos y redes más grandes y organizadas que se dedican al tráfico ilícito de migrantes en todo el mundo. También hay muchos traficantes que tienen actividades comerciales legítimas

e intervienen en el tráfico ilícito de migrantes como transportistas u hoteleros oportunistas que hacen la vista gorda para ganar algún dinero extra. Es frecuente también que se involucren en el proceso funcionarios corruptos y otras personas que quieren sacar provecho de la situación. (UNODC, p. 1)

Al igual que las demás redes de delincuencia organizada, los traficantes o contrabandistas de personas, están en constante evolución, modificando los métodos, las rutas y las formas de delinquir, con el ánimo de evadir el control y las acciones represivas de los Estados. En razón a lo anterior es que se hace posible entender que el tráfico ilegal de migrantes adopta diversas formas y, por lo tanto, es posible hallar algunas más complejas que otras, unas más seguras que otras y por supuesto, unas más costosas que otras; sin embargo, ninguna de ellas ofrece garantía de éxito total para los migrantes, como tampoco garantiza ni la integridad ni la preservación de sus vidas.

En cuanto al desplazamiento de migrantes por vía marítima, parece ser que la constante adoptada por los grupos de traficantes es hacerlo en condiciones realmente precarias, utilizando embarcaciones que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad para el transporte de personas, y en condiciones de hacinamiento, lo que genera mayores factores de riesgo. La situación de desplazamiento irregular por el mar se ha convertido en un fenómeno que amenaza la vida de los migrantes, pues según UNODC, es común que terminen siendo víctimas de violaciones de sus derechos humanos, en tanto que se ha logrado establecer, que, en medio de sus travesías, muchos migrantes son sometidos a vejámenes de todo tipo como violaciones sexuales, golpizas y malos tratos verbales, así como a abandono en medio de los viajes.

La UNODC también ha logrado determinar, que muchos de los que logran llegar a sus países de destino, son víctimas de extorsión, trata de personas y servidumbre como consecuencia de las deudas adquiridas con los traficantes. El tráfico irregular de migrantes por el mar, también es una amenaza latente para los Estados, no sólo porque se trata de una actividad en la que intervienen varios actores ilegales y organizaciones de crimen organizado transnacional, sino porque, además, contrarrestarla es una tarea difícil, que sobrepasa en algunos casos la capacidad de reacción de los Estados, tanto a nivel de las actividades de registro y control, como en las actividades relacionada con el salvamento en el mar. De hecho, es conocido, que los servicios de búsqueda y salvamento –SAR-, por sus siglas en inglés, se valen –en muchas ocasiones-, de los buques mercantes para poder dar socorro a quienes estén en una condición de peligro en el mar, ya que mediante el uso de sus sistemas de comunicación pueden dar aviso oportuno a las autoridades costeras de búsqueda y salvamento.

A través de la historia, se han establecido protocolos, convenios, pactos y guías, en aras de entregar a los Estados herramientas que les permitan accionar en contra de los actores involucrados en el delito de tráfico ilícito de migrantes por vía marítima y por supuesto a favor de salvaguardar la vida de

los migrantes en el mar. El denominado *Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que Complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional*, de la OEA, y cuyo objetivo es prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, así como promover la cooperación entre los Estados Parte con ese fin, protegiendo al mismo tiempo los derechos de los migrantes objetos de dicho tráfico, estableció en su artículo 8 (Medidas contra el tráfico ilícito de migrantes por mar), que:

Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que enarbole su pabellón o pretenda estar matriculado en su registro, que carezca de nacionalidad o que, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón, tenga en realidad la nacionalidad del Estado Parte interesado, está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá solicitar la asistencia de otros Estados Parte a fin de poner término a la utilización del buque para ese fin. Los Estados Parte a los que se solicite dicha asistencia la prestarán, en la medida posible con los medios de que dispongan. (Art 8, párrafo 1)

Dicho protocolo también estableció que:

Todo Estado Parte que tenga motivos razonables para sospechar que un buque que esté haciendo uso de la libertad de navegación con arreglo al derecho internacional y que enarbole el pabellón o lleve matrícula de otro Estado Parte está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar podrá notificarlo al Estado del pabellón, pedirle que confirme la matrícula y, si la confirma, solicitarle autorización para adoptar medidas apropiadas con respecto a ese buque. El Estado del pabellón podrá autorizar al Estado requirente, entre otras cosas, a) Visitar el buque, b) Registrar el buque, c) Si se hallan pruebas de que el buque está involucrado en el tráfico ilícito de migrantes por mar, adoptar medidas apropiadas con respecto al buque, así como a las personas y a la carga que se encuentren a bordo, conforme le haya autorizado el Estado del pabellón. (Art 8, párrafo 2).

En cuanto al tema relacionado con la salvaguarda de la vida humana en el mar, la Organización Marítima Internacional -IMO-, por sus siglas en inglés, publicó un documento denominado *Salvamento en el Mar, una guía sobre los principios y práctica aplicables a refugiados y migrantes*, con el objetivo de brindar información (sobre las disposiciones legales vigentes y procedimientos de salvaguarda y rescate), a los posibles involucrados en las actividades de salvamento en el mar, tales como los dueños de buques, los comandantes o capitanes, los miembros de las tripulaciones, y demás entidades gubernamentales y ONG´s.

Dicho documento, que fue elaborado teniendo como base el derecho marítimo internacional y el derecho internacional de los refugiados, estableció varias disposiciones en lo referente al salvamento de las personas en el mar,

tomando como base la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (Convenio CONVEMAR), el Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Convenio SAR). Por lo tanto, en cuanto a las obligaciones que tienen los capitanes de los buques, la guía de la IMO determinó que todo comandante de un navío debe, -de manera obligatoria-, prestar auxilio a todas las personas cuyas vidas peligren en el mar. Esta obligatoriedad está contemplada, en las convenciones CONVEMAR y SOLAS.

De igual manera, dicha guía establece que todo capitán, al momento de efectuar un salvamento o un rescate en el mar, debe tratar con humanidad a los rescatados y brindarles bienestar según las capacidades, instalaciones y limitaciones del buque, además, debe trasladar a los rescatados a una ubicación segura y brindar a las autoridades competentes toda la información sobre las personas rescatadas, especialmente el número de rescatados, los nombres, las edades, el género y el estado de salud.

En lo referente a las obligaciones de los gobiernos, la guía de salvamento de la IMO estipula que los gobiernos deben coordinar las comunicaciones de socorro, y el salvamento de personas en peligro tanto en sus aguas como en sus costas. En este punto es importante mencionar que el convenio SAR, (Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979) obliga a los Estados Parte a:

“...garantizar que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar,...sean cuales fueren la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren” (párrafo 2.1.10) y deberán “prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro” (párrafo 1.3.2). (IMO, 2015, p.7).

La guía también hace consideraciones especiales sobre las medidas que deben adoptar los gobiernos, los centros coordinadores de salvamento (RCC) y los buques controlados por los Estados a la hora de proteger la vida humana en el mar. Además, establece las medidas para el desembarco seguro de los migrantes, así como el manejo de la información de los posibles refugiados o solicitantes de asilo.

La protección de la vida en el mar se ha convertido en una prioridad para muchos organismos internacionales, como por ejemplo para la ACNUR, que, en asocio con organismos como la Organización Internacional para las Migraciones, la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos, la UNODC, la Organización Marítima Internacional, el Fondo para la Infancia de las Naciones Unidas; así como miembros de la sociedad civil, y empresas privadas, promovió la *Iniciativa Global sobre Protección en el Mar*, un plan de acción cuyo objetivo principal es generar la acción de los Estados en dos ejes específicos: 1). La reducción de la pérdida de vidas humanas en el mar, y 2). La protección a las migraciones mixtas irregulares por el mar.

Según la ACNUR, para lograr reducir la pérdida de vidas humanas en el mar, tal y como se estipuló en la *Iniciativa Global*, se hace necesario que se fortalezcan las capacidades y las coordinaciones (regionales y nacionales) de las operaciones SAR. También es preciso que se implementen los marcos legales existentes, así como los lineamientos propuestos por la Organización Internacional Marítima sobre las operaciones SAR. Por último, se hace imperativo que se remuevan los desincentivos al rescate, no penalizar a quienes los realiza, y, además, establecer lugares seguros para el desembarque.

La *Iniciativa Global* además dejó en claro, que, aunque los Estados son autónomos para gestionar sus fronteras en aras de garantizar la seguridad nacional, no deben adoptar medidas que estén en contravía de las obligaciones internacionales adquiridas hacia los migrantes y hacia cualquier otra persona objeto de derechos. Por lo tanto, deben contemplar que las interceptaciones marítimas no relacionadas con operaciones de salvamento no representen riesgo de *refoulement*<sup>5</sup>; que además incorporen salvaguardas de protección, que respeten el derecho internacional, y que, por ningún motivo, puedan hacer peligrar la seguridad de los migrantes.

De otro lado, el pasado 11 de diciembre de 2018 en Marrakech, se dio la firma del *Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular*, en el que se estableció una serie de principios rectores, transversales e interdependientes, y 23 objetivos con los que se pretende garantizar una migración regulada internacional. Si bien no hace una mención directa sobre los desplazamientos irregulares que utilizan el mar como vía migratoria, sí establece en su objetivo 9 denominado *Reforzar la respuesta transnacional al tráfico ilícito de migrantes*-, que se debe promover la ratificación del *Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire*; así como promover el intercambio de información y datos de inteligencia sobre las rutas de tráfico ilícito y el modo de operación de los traficantes. También establece que se deben intensificar los esfuerzos para prevenir el tráfico ilícito, y aumentar la cooperación internacional para investigar, enjuiciar y castigar severamente el tráfico ilícito de migrantes.

### Estudio de caso: El mar mediterráneo, la ruta más peligrosa para los migrantes

El pasado 25 de julio de 2019, -mientras escribía este artículo-, una precaria embarcación que había partido de Khoms<sup>6</sup>, y que movilizaba de manera irregular a 300 inmigrantes subsaharianos, naufragó frente a la costa mediterránea de Libia, dejando como saldo, un total de 150 personas muertas. Este naufragio, considerado como el que más víctimas ha cobrado en las

5 Devolución, El principio de no devolución o <Non refoulement> en francés, está contemplado en el artículo 33 la Convención de Ginebra de 1951, y hace referencia a que ningún Estado puede devolver, retornar, expulsar ni extraditar a ningún refugiado a su país de origen ni a ningún otro país, en los que su vida y libertad corran peligro.

6 Ciudad portuaria que se encuentra a 120 kilómetros al este de Trípoli.

aguas del mar mediterráneo durante lo que va corrido de 2019<sup>7</sup>, se sumó a los cientos de eventos fatales que se han presentado en dicho mar durante los últimos años y que engrosan las cifras de migrantes que mueren a diario en sus aguas, intentando huir de las condiciones adversas que viven en sus países de origen.

Sin embargo, y aunque es preciso mencionar que la migración irregular por el mar no es un fenómeno exclusivo del mediterráneo, si es oportuno analizar esta ruta por tratarse de la que más vidas de migrantes cobra año tras año. Durante el periodo comprendido entre enero y agosto de 2019, el mar mediterráneo ha permitido la movilización de 41.182 migrantes. Los principales destinos de los migrantes son: España, Italia, Grecia y Turquía, Chipre y España. (IOM, 2018)

ACNUR afirma que, entre octubre de 2013 y junio de 2019, el mar mediterráneo había cobrado la vida de 13.834 migrantes. Según *Missing Migrants*, en 2014 la cifra récord de migrantes muertos en el mediterráneo fue de 3.283, en 2015 fue de 4.054, en 2016 fue de 5.143 (la cifra más alta entre 2014 y 2019), en 2017 fue de 3.139, en 2018 la cifra fue de 2.299 y en lo que va corrido de 2019 la cifra ya asciende a 843 víctimas.

### Ruta del Mediterráneo Central: La mayor ruta migratoria del mediterráneo y también la más mortífera

La migración en el Mediterráneo tiene una larga historia. La movilidad humana en todas las direcciones por el Mediterráneo ha ocurrido durante miles de años. Pero más recientemente desde la década del 90, miles de personas han cruzado cada año el Mediterráneo en forma ilegal e irregular, sin la documentación requerida para ingreso a Europa. (OIM, 2020) De todas las rutas del mar mediterráneo, la llamada ruta del mediterráneo central es sin duda, una de las mayores rutas migratorias en términos de ingresos a la Unión Europea -EU-. Entre enero y noviembre de 2016 cerca de 174.000 personas fueron movilizadas a través de esta ruta, específicamente desde Libia y Egipto hacia las costas italianas. Aunque ninguna de las rutas que cruza el mar mediterráneo puede considerarse como segura, se ha establecido que la del mediterráneo central es la más peligrosa de la región y del mundo, pues como consecuencia de las precarias condiciones en las que se movilizan los migrantes, se generan muchos naufragios con víctimas fatales. La ruta migratoria del Mediterráneo, es donde más personas mueren actualmente, 7 de cada 10 muertes ocurren en la ruta de Europa Central, que proviene de Libia y con llegada al sur de Italia, con mayor frecuencia en la isla de Lampedusa y Malta, igualmente la ruta marítima de Europa Occidental, cobra la vida de 2 de cada 10 muertos en el Mediterráneo, de otra manera la ruta Oriental que referencia los migrantes que provienen de Turquía pasando a Chipre y con mayor volumen sobre Grecia, en particular la Isla de Lesbos. (Barchilón, 2020)

7 01 de enero a 31 de Julio de 2019

**Figura 1. Muertes y desapariciones por año en el Mediterráneo desde 2014**

<b>Muertes y desapariciones en migraciones en el Mediterráneo desde 2014</b>	
2014	3.286
2015	4.055
2016	5.136
2017	3.139
2018	2.327
2019	1.885
2020	1.448
2021	2.048
<b>Total. Muertos y desaparecidos</b>	<b>23.324</b>

*Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Proyecto Migrantes Desaparecidos. Organización Internacional para las Migraciones (OIM). <https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo>*

Se ha establecido que las embarcaciones utilizadas por los traficantes para movilizar a los migrantes por la ruta del mediterráneo central, son realmente inseguras. La gran mayoría de estas son barcas que han sido utilizadas para faenas de pesca artesanal, no cuentan con motores modernos, ni con equipos de salvamento, y mucho menos, con sistemas de navegación actuales que garanticen una travesía segura. Las embarcaciones superan su capacidad máxima de pasajeros, y en muchos casos, los traficantes no llevan consigo, la cantidad de combustible necesaria para culminar la travesía. El negocio del tráfico ilícito de migrantes es muy lucrativo, ya que las mafias organizadas que están detrás de la movilización de los migrantes irregulares por el mar, específicamente por esta ruta, pueden llegar a cobrar más de 2.000 euros por cabeza, sin que dicho monto represente responsabilidad alguna con los migrantes.

## Conclusiones

El tráfico ilegal de migrantes es un problema global que pone en riesgo tanto la seguridad de los Estados, como la vida de quienes buscan movilizarse para huir de las condiciones desfavorables que viven en sus países de origen.

Muchos migrantes, ante la imposibilidad de movilizarse por la vía legal, optan hacerlo a través de organizaciones criminales que se lucran del tráfico irregular de migrantes y del contrabando de personas. Los traficantes o

contrabandistas de personas pueden llegar a cobrar hasta 15.000 dólares por persona.

Ante la adopción de medidas extremas por parte de los Estados para blindar sus fronteras, los contrabandistas de personas han adoptado rutas y medios de transporte cada vez más peligrosos, que ponen en riesgo la vida y la integridad de los migrantes.

La migración irregular por el mar es uno de los fenómenos globales que más tensiones regionales e internacionales genera. De igual forma, es el fenómeno migratorio que más vidas humanas ha cobrado en los últimos años.

Aunque los Estados están en todo el derecho y además en toda la obligación de gestionar sus fronteras y de permitir o denegar el ingreso de los migrantes a sus tierras, también es cierto que el cierre de las fronteras ha generado una crisis humanitaria de grandes proporciones. Se hace necesaria la adopción urgente de medidas que permitan preservar la vida humana en el mar, sin poner en riesgo la seguridad de los Estados. No obstante, los Estados están el deber de garantizar los derechos humanos de los migrantes, el respeto del DIH y por supuesto, de garantizar la protección a los migrantes cualquiera fuera su condición.

Organismos como la ACNUR, la IMO y OMI entre otras, vienen trabajando en documentos, guías y acuerdos que permitan garantizar el salvamento en el mar, el desembarco seguro de los migrantes y el respeto de los derechos humanos de los mismos.

## Referencias bibliográficas

- ACNUR. (2018). *Tendencias Globales. Desplazamiento forzado en 2018*. Recuperado de: <https://www.acnur.org/5d09c37c4.pdf>
- ACNUR. (2014). *Iniciativa global sobre protección en el mar*. Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2014/9890.pdf?file=t3/fileadmin/Documentos/BDL/2014/9890>
- Barchilón, M. (2020). La ruta migratoria del Mediterráneo, la más letal del mundo. La Vanguardia. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20201209/6105489/ruta-migratoria-mediterraneo-mas-letal-mundo.html>
- Castello, V. Las migraciones desde una perspectiva histórica. Recuperado de: [http://www.ces.gva.es/sites/default/files/2018-03/art1\\_34.pdf](http://www.ces.gva.es/sites/default/files/2018-03/art1_34.pdf)
- Comisión Española de Ayuda al Refugiado -CEA(R)-. (2016). *Movimientos migratorios en España y Europa*. Recuperado de: <https://www.cear.es/wp-content/uploads/2017/02/Informe-rutas-migratorias.pdf>
- IMO. (2015). *Salvamento en el Mar, una guía sobre los principios y práctica aplicables a refugiados y migrantes*. Recuperado de: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Documents/RescueatSea-GuideESPANOL.pdf>
- Kumin, J. (2014). *El desafío de la migración mixta por vía marítima*. Recuperado de: <https://www.fmreview.org/sites/fmr/files/FMRdownloads/es/crisis/kumin.pdf>

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Missing Migrants. (2028). <https://missingmigrants.iom.int>
- Naciones Unidas. (2018). *Conferencia Intergubernamental encargada de Aprobar el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular*. Recuperado de: <https://undocs.org/es/A/CONF.231/3>
- Naciones Unidas. (2015). Migración, derechos humanos y gobernanza. Recuperado de: [https://www.ohchr.org/Documents/Publications/MigrationHR\\_and\\_Governance\\_HR\\_PUB\\_15\\_3\\_SP.pdf](https://www.ohchr.org/Documents/Publications/MigrationHR_and_Governance_HR_PUB_15_3_SP.pdf)
- Naciones Unidas. (2006). *Migración Internacional y Desarrollo. Informe del Secretario General*. Recuperado de: <https://undocs.org/es/A/60/871>
- Naciones Unidas. (2001). *Serie seminarios y conferencias. La Migración Internacional y el desarrollo en las Américas*. Simposio sobre migración internacional en las Américas. Recuperado de: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6532/S0111941\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6532/S0111941_es.pdf?sequence=1)
- OEA. *Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que Complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional*. Recuperado de: [http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp\\_proto\\_cont\\_tráfi\\_l%C3%ADci\\_migra\\_tierra\\_mar\\_aire\\_comple\\_conve\\_nu\\_cont\\_delin\\_orga\\_transn.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/sp_proto_cont_tráfi_l%C3%ADci_migra_tierra_mar_aire_comple_conve_nu_cont_delin_orga_transn.pdf)
- OIM. (2020). Proyecto Migrantes Desaparecidos. Organización Internacional para las Migraciones.
- OIM. (2018). *Informe sobre las migraciones en el mundo 2018*. Recuperado de: [https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr\\_2018\\_sp.pdf](https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2018_sp.pdf)
- OIM. (2006). *Glosario sobre migración. Derecho Internacional sobre Migración*. Recuperado de: [https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml\\_7\\_sp.pdf](https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml_7_sp.pdf)
- UNODC. *Tráfico ilícito de migrantes: la dura búsqueda de una vida mejor*. Recuperado de: [https://www.unodc.org/documents/toc/factsheets/TOC12\\_fs\\_migrantsmuggling\\_ES\\_HIRES.pdf](https://www.unodc.org/documents/toc/factsheets/TOC12_fs_migrantsmuggling_ES_HIRES.pdf)

# La importancia de la Oceanopolítica a través de las civilizaciones<sup>1</sup>

Camilo Enrique Uquillas Prieto<sup>2</sup>

**Recibido:** 29 de octubre 2021  
**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

Por medio del presente análisis se desea revisar la importancia del control y del manejo de los océanos frente a materias tan recientes como lo son las Relaciones Internacionales durante el siglo XX y el siglo XXI, en donde el poder de una nación o de un grupo de Estados se basa precisamente en cómo administra, explota y sobre todo controla sus mares. Es necesario revisar paralelamente la evolución que han tenido las civilizaciones humanas alrededor de los mares, entendiendo la talasocracia, y cómo permitió ir generando desarrollo a la naturaleza humana, pero también conflictos. Estos conflictos serían la semilla para dar origen al Derecho Internacional del Mar y su máxima normatividad internacional alcanzada con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –Convemar- del año 1982, con el cual se buscaría codificar de manera multilateral la protección y control de los mares y los océanos. La normatividad por sí misma no es suficiente, por lo cual es necesario contar con un Poder Naval con el fin de lograr ejecutar el control y la respectiva aplicación del Derecho Internacional del Mar.

**Palabras clave:** Derecho del mar, Civilizaciones, Intereses marítimos, Poder naval.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”.

2 Capitán de Corbeta, Camilo Enrique Uquillas Prieto. Profesional en Relaciones Internacionales - Universidad Jorge Tadeo Lozano. Estudios de Maestría en Derecho Internacional Público de la Universidad de los Andes. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: camilo.uquillas@armada.mil.co

### Introducción

Cuando a los pueblos latinoamericanos y más específicamente a los pobladores colombianos nos hablan de mar o del océano, por lo general sólo se nos viene a la cabeza pensar en vacaciones, piñas coladas y palmeras, pero a muchos se nos olvida, o peor aún lo desconocen, que Colombia es uno de los países bioceánicos mejor ubicados a nivel continental y a nivel mundial desde un punto de vista estratégico, en líneas de comercio, comunicaciones o de biodiversidad. De todas formas, el poco conocimiento y por ende importancia que se le dio a los mares en la región latinoamericana no es algo reciente y que sea fortuito, sino por el contrario es algo cultural y con más de 500 años de arraigo al pensamiento y precisamente eso es lo que se busca revisar en este documento; sus orígenes y evolución a nivel mundial y entender la importancia que tiene el tema marítimo hoy en día.

Por lo anterior, el valor del tema del control de los océanos y de los mares a través de los tiempos ha sido de interés para las diferentes civilizaciones y regiones que se han proclamados hegemonías, hasta el punto que hoy en día una de las mayores fuentes de poder, es precisamente el control de los mares tal como lo tiene identificado la actual máxima potencia mundial y los que le siguen los pasos, están muy interesados en el control del mismo.

Tras la realización del Diplomado Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en el año 2021, he podido reflexionar sobre uno de los principales temas que se han desarrollado con más fuerza durante los últimos dos siglos y 20 años del siglo XXI, correspondiente a la importancia que tienen los océanos y mares para el desarrollo de las diferentes civilizaciones y más aún, hasta llegar a la contemporaneidad, en donde su evolución referente al control comercial y naval de los océanos, permite identificar una hegemonía mundial bajo los parámetros de poder naval y poder marítimo aplicados a sus políticas y estrategias internacionales. Los anteriores conceptos, se definirán de una manera más clara en el desarrollo del presente escrito, gracias al apoyo de las ideas y conceptos plasmados en diversas bibliografías nacionales e internacionales, con el fin de dar más fuerza a los argumentos y a las conclusiones.

De esta manera, para iniciar es fundamental entender y comprender las diferentes variaciones que se han presentado en el contexto de las Relaciones Internacionales durante el siglo XX hasta llegar a la segunda década del siglo XXI, partiendo de un análisis político arribando a un análisis estratégico de los diferentes acontecimientos históricos que fueron generando el interés de las diferentes civilizaciones en el mar. Como valor agregado, se busca comprender y analizar el control, explotación y manejo a través del siglo pasado de los mares y océanos hasta lo contemporáneo en donde el poder está basado en mar y ya no en el control de la tierra.

## El Control del mar

Bajo este panorama, es necesario mencionar el desarrollo y la evolución que han tenido las diferentes civilizaciones humanas alrededor de los mares, tal como lo expresa Uribe (2016), en la edición del libro *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*, donde se indica que los grandes imperios basaron su influencia en el mar y comenzó en la edad Antigua, aclarando que el surgimiento y desarrollo de las primeras civilizaciones antiguas, se da hasta culminar con la caída del imperio romano en el siglo V de nuestra era. (Uribe, 2016, p. 43) Sin embargo, antes de llegar a ese desarrollo se debe remarcar que las civilizaciones humanas siempre se han establecido junto a las fuentes de agua, por los mismos procesos biológicos de los humanos y posteriormente empiezan a desplazarse bien sea hacia las zonas costeras con el fin de suplir las necesidades de alimento. De esa manera la humanidad lograría dar inicio a la dominación de los recursos que podían adquirir de los mares, por medio del uso de tecnologías y en conjunto con la agricultura establecer el sedentarismo; dando como consecuencia el desarrollo de las diferentes civilizaciones. Los humanos fueron adquiriendo habilidades sobre el dominio del mar, permitiendo que se desarrollara la tecnología necesaria para poder llegar a lugares más lejanos y recónditos, de una manera más segura y permitiéndose alejar cada vez más de las costas. El objetivo de alejarse cada vez más, estaba enfocado en suplir más necesidades y de esa manera mejorar sus condiciones de vida y expandirse por más territorios.

Ahora bien, en el mundo reconocido bajo los cánones de occidente, los fundamentos están dados por las civilizaciones romanas y griegas, las cuales llegaron a dominar los mares conocidos y explorados en su época (mar Mediterráneo), pero sin olvidar la influencia recibida por parte de las civilizaciones fenicias, mesopotámicas y sobre todo de las egipcias en las cuales como lo identifica el historiador ibérico Pedro Barceló, quien resalta el término *thalassokratia*, el cual guarda una estrecha relación con el concepto de control marítimo, abarcando por igual al sector político en el sentido más extenso de la palabra enfocado al desarrollo de un pueblo o de una civilización. (Barceló, 2008, p. 133) No obstante, el mejor ejemplo de aplicación del concepto de la Talasocracia se daría con el descubrimiento del nuevo continente americano, bajo el cual los reinos de la península Ibérica (España y Portugal) tendrían el control de todos los mares y de las rutas comerciales oceánicas del mundo entero. Por eso la implementación adecuada de una sustentada estrategia marítima en la consecución de los intereses nacionales de cualquier Estado moderno, es considerada por los pensadores estratégicos marítimos contemporáneos como fundamental para el éxito de un proyecto nacional y de las políticas internas y externas de un Estado. (Uribe, 2016, p. 45)

Sin embargo, sólo sería hasta el surgimiento del imperio británico, durante el cual se logró la mayor expansión territorial por medio del uso de los mares y de imponer sus intereses sobre los demás territorios con el fin de tener el máximo control de sus colonias y del mundo entero. Por esta razón se puede hacer referencia teórica de libertad de los mares “*Mare liberum*” de Grocio,

como anteriormente se cita, contrastaban con el interés estratégico expansionista de otras potencias, en especial intereses británicos y por tanto era una conminación para el ascendiente poder comercial británico, se ponía en riesgo el creciente y expansivo imperio colonial inglés por todos los océanos. (Rodríguez, 2017, p. 202). Ahora bien, se puede observar cómo se fue cambiando el ideal de las civilizaciones el cual se basaba en el control territorial a un nuevo control más efectivo y más próspero, como es el caso del control de los océanos.

### El Derecho del Mar

Las grandes potencias del siglo XX, decidieron evitar los errores que cometieron los grandes imperios europeos del finales del Siglo XIX, los cuales basaban su poderío, netamente en el control territorial y dejaron de lado sus intereses marítimos; siendo aprovechados por las nuevas potencias con el fin de empoderar sus actividades desde el punto de vista público y privado para el mayor aprovechamiento de los espacios y de los recursos, dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, por lo cual tienen todos los medios para aprovechar mencionados recursos y a la vez, poder controlar los de otros países, en dado caso que ellos no lo realicen de manera directa. Así mismo, son las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional. (Comisión, C. O. 2017, p. 45)

Bajo ese concepto de querer conservar y aumentar los intereses marítimos, sumado a los intereses terrestres, se han generado diferentes conflictos e inconvenientes de variada índole entre civilizaciones y pueblos. Lo anterior, sumado a los avances tecnológicos en aspectos de navegación, que permiten comprender que los intereses de cada una de las potencias y de los Estados irían más lejos y llegaría un punto en que se traslaparían, generando conflictos desde el punto de vista de las relaciones internacionales y en algunos casos pasando a conflictos bélicos, los cuales se lograron solucionar o evitar gracias a la aplicación del Derecho del Mar y su máxima norma, conocida como la Convención del Mar (Convemar) la cual fue firmada en 1982,. No sobra aclarar, que tuvieron que llevarse a cabo dos guerras mundiales, durante el siglo XX, para poder adquirir una Constitución del Mar en un contexto de Naciones Unidas

Por otra parte, lograr el punto exacto para establecer las respectivas normas para la protección y control del mar, no surgieron de la noche a la mañana, sino todo lo contrario fueron la evolución de diferentes pensadores que comprendieron los intereses que generan el control del océano y su importancia para que un imperio o un Estado pueda llegar a obtener hegemonía a nivel mundial es sólo mediante la posesión, control y utilización de los mares para lograr tal objetivo. De esa manera, encontramos que muchos pensadores de origen británico, estadounidense y soviéticos se pusieron en la tarea de no sólo revisar el tema desde un punto de vista académico

sino aplicarlo y ejecutarlo dentro de su proyección exterior y varias de esa manera la geopolítica y más exactamente la geopolítica del mar, tal como Cuadros, J. T., afirma:

No hay motivos para afirmar que la U.S.Navy actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al poder naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria. Sin embargo, hay que tener en cuenta que, aunque las respuestas de Mahan no tenían ya validez, sus preguntas continuaban estando vigentes. Él pedía continuamente a sus alumnos y lectores que analizaran asuntos tales como el concepto de interés nacional; las dimensiones morales de la fuerza militar; las responsabilidades y las oportunidades de una potencia mundial; la composición de las flotas; las necesidades logísticas de la guerra; y, lo que es más importante, la utilización de las marinas como instrumento de la política nacional. Durante una conferencia en el Naval War College en 1892, afirmaba: “Caballeros, todo el mundo sabe que estamos creando una nueva Marina... Bien, ¿y cuando la tengamos, ¿qué vamos a hacer con ella? Esa era, y es, la cuestión. (2005, p. 18)

Sin embargo, se puede entender que es necesario tener un Poder Naval enmarcado en una normatividad muy clara y moderna, la cual se puede materializar tras la evolución del Derecho del Mar, el cual es uno de los mayores avances dentro del Derecho Internacional Público, permitiendo un progreso bastante claro para los sujetos que hacen parte del mismo, hasta sus funciones y temas a legislar. Se puede entender que el Derecho del Mar es actualmente, la rama del derecho más equilibrado, ya que, durante su desarrollo durante la Guerra Fría, cualquier país, tenía la misma importancia que las grandes hegemonías mundiales y a su vez se da la comprensión completa entre el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo, los cuales, aunque se pueden complementar en algunos temas no son lo mismo y es fundamental para todos los sujetos del Derecho Internacional comprender la diferencia.

### Intereses marítimos

De esa manera, al tener un contexto más claro de la importancia del mar, se pueden empezar a definir unos conceptos claros como es el caso de Intereses Marítimos en donde encontramos la definición dada por el Almirante español Ruesta Botella, quien la define como el desarrollo de los intereses marítimos asociados a las actividades marítimas, el mundo cambia muy rápidamente en el presente, problemáticas de antaño se presentan ahora como nuevas, surgen nuevos actores y nuevas responsabilidades, el mundo se ha convertido en el mercado ideal para colocar la demanda de productos, bienes y servicios que todos generan a nivel planetario. (Ruesta, 2009, p. 80-83)

De igual manera el Almirante chileno Jorge Martínez Busch afirmó que los factores antes analizados, más la diversidad de intereses en juego, dan lugar

a distintas ocurrencias de eventos en los escenarios oceánicos y marítimos internacionales, que suscitan situaciones con probabilidad de tensión, que se pueden citar así:

- Problemas de Seguridad Nacional.
- Asuntos pesqueros.
- Aspectos de límites marítimos entre los Estados.
- Aspectos político-jurídicos referidos a la interpretación de la “Convención sobre el Derecho del Mar, ONU-82”, incluida la futura explotación minera del océano profundo. Especial importancia tiene lo relacionado con la pureza de las aguas oceánicas.
- Cuestiones relativas al “Derecho Comercial Marítimo”.
- Aplicación del “Código de Conducta de las Conferencias Marítimas”.
- Política de transporte marítimo y repartición de cuotas para la construcción naval (Rodríguez, 2016, p. 20).

De esa manera se puede evidenciar que la proyección de los Intereses Marítimos son fundamentales para cada Estado y que pueden variar de acuerdo a las épocas y momentos históricos en los cuales se hace el análisis, pues no es lo mismo reconocer los intereses marítimos de un país previo a las dos guerras mundiales, que hacerlo durante o posterior a la Guerra Fría y más distinto aun si lo observamos bajo el análisis de hoy en día, en un nuevo milenio y con las condiciones ambientales y de protección de los recursos, los cuales son fundamentales en la nueva agenda internacional y por tanto son primordiales en la proyección exterior de cualquier país que sea costero o que no lo sea.

Para defender los Intereses Marítimos es necesario que el Estado tenga un Poder Naval fuerte y claro con sus objetivos. De esa manera encontramos la definición que nos da el pensador y estratega marítimo Alfred Thayer Mahan, historiador naval y estratega estadounidense, que según (Rodríguez, 2016) destaca:

La importancia del Poder Marítimo, principalmente con su obra *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, publicada en (1890); transformándose en el primer geopolítico y geoestratega que estableció la vinculación de la política nacional, los intereses estratégicos y comerciales con el Poder Marítimo, realizando este último, como elemento esencial de la política exterior, contribuye a la realización nacional, reflexión que lo convirtió en un motivador del expansionismo e imperialismo estadounidense; las principales potencias desde entonces y hoy día en su política nacional le conceden al Poder Marítimo la mayor importancia para su desarrollo y seguridad. (p.23)

En varios países, como es el caso de la mayoría de los que conforman la región de Latinoamérica, se puede analizar que muchos de los problemas que se dan en cuanto a su proyección desde la Oceanopolítica se debe a la baja conciencia marítima existente entre sus pobladores y por ende entre sus

dirigentes, quienes no tienen el interés de proyectar a los países más allá de los intereses terrestres. No sobra recalcar que esa ausencia de conciencia se da como consecuencia de la conquista europea y más exactamente de los españoles y portugueses, a los cuales no les importaba generar un conocimiento marítimo a sus colonias.

Para que un país tenga claros sus intereses marítimos, es necesario que los estudie desde un contexto histórico, su interés actual y su proyección futura, siempre bajo los principios de conservación y explotación de recursos de manera adecuada. Para esa optimización de recursos es necesario contar con un Poder Naval o mejor entendido como una fuerza militar naval que sea efectiva y acorde a los intereses que se van a defender. Pero todo lo anterior no es congruente si no se tiene una sociedad con una profunda conciencia marítima, que permita entender y comprender la importancia de todos los intereses marítimos. Es de esa manera que se puede citar al señor Almirante Soltau quien llama la atención referente a la formación de conciencia marítima a partir de la creación de programas educativos y de alianzas con entidades educativas que fomentan el conocimiento y apropiación del territorio marítimo nacional. (Soltau, J. M. 2015, p. 120). A lo anterior, se podría brindar una posición personal, en donde se sumaría la premisa que siempre se ha manejado en temas de conocimiento e investigación, correspondiente a que sólo lo que se conoce se cuida.

Si revisamos la historia de la mayor cantidad de países de la subregión latinoamericana, podemos observar que, a raíz de la herencia de los españoles al conquistar y colonizar los territorios durante más de 500 años, generaron culturas muy alejadas al control de los océanos y con mentalidad mediterránea, ya que a los colonizadores españoles sólo les interesaba la explotación terrestre y no la explotación marítima de los territorios, generando culturas que no les interesaba el mar. Esto vendría a cambiar en el siglo XX y en el transcurso del siglo XXI, durante el cual se entendería la importancia del mar para el desarrollo de los Estados. Actualmente, es necesario no sólo proyectar una conciencia marítima desde los intereses sino también desde lo ambiental. Tal como lo describe el señor Capitán de Navío de la Armada española Esteban Pacha Vicente, quien referencia a la protección ambiental del medio marino frente a los riesgos derivados de la navegación y otras actividades marítimas, como dice, es una preocupación de la sociedad que ha tomado conciencia, y reconoce, que la supervivencia de nuestros océanos y sus especies es una problemática realidad, condición que se debe afrontar con responsabilidad, dado que la sociedad y los diferentes agentes económicos han empezado a evidenciar cómo el daño al medio ambiente marino lleva implícito una disminución en los resultados económicos de los procesos productivos, en campos como el pesquero o turístico, cada vez más recurrentes (Pacha, 2014, p. 4)

En la actualidad, uno de los países de la región latinoamericana que más se ha preocupado por generar conciencia marítima en sus habitantes y como consecuencia en dejar muy claros sus intereses marítimos es Brasil, tal como

lo explican en la página oficial de la Marina de Guerra brasilera, así: “Hay quien dice que el futuro de la humanidad dependerá de las riquezas del mar. En ese sentido, se vuelve inexorable el destino brasileño de practicar su mentalidad marítima para que el mar brasileño esté protegido de la degradación ambiental y de intereses ajenos. En un intento de volver los ojos de Brasil a la mar bajo su jurisdicción a ser fuente inagotable de recursos para sus recursos naturales y su biodiversidad incalculables, la Marina de Brasil acuñó el término Amazonía Azul que, en analogía con recursos de aquella vasta región terrestre, representa su equivalencia con el área marítima”. (Marina de Guerra de Brasil)

Otra potencia en la región, que se viene destacando por la importancia que les han dado a sus intereses marítimos es Chile quien por medio de su Armada expresan lo siguiente: “El Poder Marítimo Nacional está definido como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en la guerra, pudiendo tener la habilidad de utilizar el mar en provecho propio, incorporando el medio marítimo, su entorno, artefactos que actúan, y la voluntad de poder ejercer ese poder (Armada de Chile, 2009). Es de esa manera que en el mismo documento se puede encontrar que la doctrina marítima que a través de la participación activa y las capacidades de la fuerza naval “(...) en la conservación de la paz, la seguridad y la estabilidad del orden internacional en el mar y su litoral, contribuye a la estatura político-estratégica del país y a su adecuada inserción política y económica en el mundo (...) (Armada de Chile, 2009, p. 79).

Por lo anterior, podemos encontrar que la región Latinoamérica se ha venido preparando de una manera acorde a los retos del milenio en el cual los mares y océanos son fundamentales para el desarrollo de cualquier país y nación que desee estar inmerso, valga el término en el contexto, en los avances mundiales. Por lo tanto, Colombia no se ha querido quedar, así:

Conforme a lo dicho, se definen los Intereses Nacionales de Colombia como la formulación de las aspiraciones, necesidades y valores fundamentales de la Nación, que son esenciales alcanzar para resolver los problemas inherentes a su territorio y al desarrollo político, económico y social del pueblo colombiano dentro de un ambiente con suficiente seguridad y en el marco de la interacción entre los Estados.

Los Intereses Nacionales colombianos se encuentran establecidos implícita o explícitamente en la Constitución Política Nacional y los intereses vitales, es decir, aquellos que están ligados a la existencia de la nación colombiana, son: la supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana, que garantice la integridad territorial, la seguridad de sus habitantes y preserve valores fundamentales como la identidad cultural y la biodiversidad del país. Una economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población. La estabilidad interna, que permita la libertad política, la protección y defensa de los Derechos Humanos y garantice la vigencia de las instituciones democráticas. Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial (Matallana, 2013).

Ya para ir concluyendo este análisis, se puede encontrar que en muchos aspectos gracias a todos los avances y fortalezas desde el punto de vista del Derecho del Mar y del Derecho Marítimo a nivel mundial, permitió afrontar un acontecimiento tan nefasto a nivel planetario, como lo fue el COVID19, en donde se dieron efectos económicos, culturales y políticos que hoy en día al analizarlos en retrospectiva, se puede observar que el sector menos afectado fue precisamente el marítimo, gracias a su organización y los intereses tan altos que se manejan en el mismo, lo cual hizo que se tuvieran las medidas acorde y necesarias para evitar unas consecuencias mayores en todos los ámbitos mencionados anteriormente.

Es de esa manera que se puede finalizar, diciendo que los Intereses Marítimos de los países, han venido variando a través de los años y se han fortalecido en el nuevo milenio, por la gran importancia que tiene el control, exploración, explotación y sostenibilidad de los océanos, hasta el punto que se puede decir que en un futuro será el sector que evitará que colapsen las economías mundiales frente a pandemias o el agotamiento de combustibles fósiles.

### Conclusiones

El cambio de mentalidad de la Telurocracia (sistema estatal que se define por el desarrollo de territorios terrestres y la penetración constante en territorios del interior) a la Talasocracia (concepto geoestratégico que señala al estado cuyos dominios son principalmente marítimos) se da principalmente por los intereses más fuertes que tienen los Estados en los mares y en el comercio desde el punto de vista marítimo, lo cual hace que exista un desarrollo en pro de la investigación de mayores y mejores formas de navegación, las cuales permiten que se llegue a lugares más recónditos y de esa manera profundizando, sirva la palabra más que nunca, en sus aspectos a establecer relaciones exteriores entre Estados y siendo parte fundamental de las relaciones internacionales a nivel mundial para el control equitativo de los océanos.

Cuando la humanidad empieza a ser consciente de la importancia que tienen los océanos, cambia sus intereses, tal como lo explica el (Rojas, 2018) en su artículo “Geopolítica Marítima del Caribe” en donde señala que las líneas de comunicación marítimas son el mayor interés para las potencias, desde el punto de vista del Transporte y comercio marítimo y cuyo objetivo es establecer un comercio internacional, para establecer entre los puertos.

La sociedad ha entendido la importancia de los océanos y por ende su protección es fundamental para las nuevas generaciones, mediante el uso de nuevas tecnologías que permitan un desarrollo sostenible basado en la tecnología y de ahí mismo es importante que exista una democracia e igualdad para que todos los países se beneficien de los avances y evitar conflictos en un futuro, por la lucha de intereses.

### Referencias bibliográficas

- Armada de Chile. (2009). *Doctrina Marítima: El poder marítimo nacional*.
- Barceló, P. (2008). *Poder terrestre, poder marítimo: la politización del mar en la Grecia clásica y helenística*.
- Comission, C. O. (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC*. Bogotá: Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- Comission, C. O. (2017). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC*. Bogotá: Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- Cuadros, J. T. (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) contraalmirante US navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico*. Viña del Mar: Universidad Viña del Mar.
- Matallana, Á. (2013). *Syllabus Fundamentos de Lógica Estratégica. Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales*. Escuela Superior de Guerra. Bogotá.
- Pacha V., (2014). *Propuesta de designación de la Zona Marina Especialmente Sensible del Estrecho de Gibraltar y Golfo de Cádiz. Una estrategia para mejorar la protección de las aguas marinas frente a los riesgos que se derivan del transporte marítimo*. Tesis Doctoral, Universidad de Cataluña, Departamento de Ciencia e Ingeniería Náutica, Barcelona.
- Rodríguez, H. (2017). Capítulo VI. Soberanía Marítima. En: Uribe, S., (Ed). *El Estado y el Mar*. Ediciones Escuela Superior de Guerra, Bogotá, Colombia.
- Rodríguez, H. (2016). *Seguridad Integral Marítima: Retos y Amenazas*. Ediciones Escuela Superior de Guerra, Bogotá, Colombia.
- Rodríguez, H. (2014). *El Poder Marítimo del Estado*. Cátedra. Escuela Superior de Guerra. Bogotá, Colombia.
- Rojas, D. (2018). Capítulo III. Geopolítica Marítima del Caribe. En: *Intereses de Colombia en el Mar*. Ediciones Escuela Superior de Guerra.
- Ruesta, J. (2009). Impacto de los Riesgos Emergentes en la Seguridad Marítima. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Cuaderno de Estrategia 140. Madrid: Imprenta Ministerio de Defensa.
- Soltau, J. M. (2015). Proyección de Colombia como potencia media oceánica. *CIDIN*. Valparaíso.
- Uribe, S. (Ed.). (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Ediciones Escuela Superior de Guerra.

# Importancia de la hidrografía en el trazado de los límites exteriores de la plataforma continental extendida<sup>1</sup>

*Nathalia María Otálora Murillo<sup>2</sup>*

**Recibido:** 29 de octubre 2021  
**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

Colombia es un país con una superficie marítima de 928.660 Km<sup>2</sup>, que corresponde casi al 50% de su extensión territorial (Dirección General Marítima, 2017), convirtiéndose así en uno de los países del mundo con mayor riqueza hídrica, recursos naturales renovables y no renovables y el único del continente suramericano con acceso tanto al océano Atlántico como al Pacífico. Por ser un país bioceánico adquiere una importante y trascendental posición geoestratégica a nivel militar, comercial, político, social e internacional, por su natural acceso y conexión a los principales centros económicos del mundo. Es necesario mencionar que por su condición geográfica esencial es considerado como un país marítimo-continental por su parcial dependencia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LL.CC.MM.). Es por esto la gran necesidad del conocimiento de la forma y la naturaleza

107

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Es resultado del proyecto de investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en "A".

2 Teniente de Navío, Nathalia María Otálora Murillo. Magister en Oceanografía de la Escuela Naval Almirante Padilla, Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Escuela Naval Almirante Padilla, Especialista en Hidrografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, Lima, Perú. Profesional en Oceanografía Física e Hidrografía e igualmente Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Actualmente Directora Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico CCCP-DIMAR. Contacto: nathalia.otalora@armada.mil.co; notaloramurillo11@gmail.com

del fondo marino ya que como menciona la Organización Hidrográfica Internacional -OHI- en su publicación “Las Políticas Marítimas Nacionales y los Servicios Hidrográficos” (OHI, 2016) *“sin esta no existirían actividades marítimas seguras, ni infraestructuras marítimas... ni planes ambientales, ni cómo defender ninguna costa e isla y menos aún delimitar o establecer ninguna frontera marítima”*.

**Palabras clave:** País bioceánico, Riqueza hídrica, Servicios hidrográficos, Cartografía, Armada de Colombia, Convemar.

### Introducción

Conociendo esta importancia y necesidad, en el año 1947 se firma un convenio de cooperación entre el Ministerio de Defensa Nacional Colombiano y NAVOCEANO con el fin de fortalecer el naciente interés hidrográfico nacional, pero en 1968 es que realmente se materializa este sueño con la creación del Plan de Cartografía Náutico Nacional y la conformación de la División de Hidrografía de la Dirección General Marítima que dio paso a la realización del levantamiento hidrográfico para la elaboración de las primeras cartas náuticas del país (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, 2017).

Es preciso mencionar la visión marítima que el país tiene de convertirse en una Potencia Media Oceánica y a nivel Armada de Colombia, de ser una Marina Mediana de Proyección Regional acuerdo el Plan Desarrollo Armada de Colombia 2042 (Armada Nacional, 2020), en el cual la Hidrografía juega un rol preponderante, no solo en temas científicos sino también en el ejercicio de soberanía del territorio marítimo nacional.

Aunado a lo anterior, la Armada de Colombia a través de sus buques de investigación científica marina y la Dirección General Marítima mediante sus centros de investigación y talento humano altamente capacitado cuentan con herramientas de última tecnología, las cuales son necesarias para defender los espacios marítimos de Colombia, convirtiéndose así en sobresalientes capacidades estratégicas que coadyuvan al desarrollo del Poder Marítimo de la nación. Por lo anterior, se desarrolla el presente artículo mediante el cual se pretende dar a conocer, recopilar y difundir la importancia y alcance de la hidrografía en el trazado de límites de Plataforma Continental más allá de las 200 millas marinas de un Estado Ribereño en el marco de la Convemar y para ello Arellano (2014) sostiene que es necesario dominar los conceptos de geodesia, geología, geofísica e hidrografía y así poder efectuar los procedimientos y cálculos que permitan la correcta delimitación de los espacios marítimos.

A continuación se plantean algunos argumentos basados en 03 de los muchos aspectos en los cuales la hidrografía representa mayor importancia no solo a nivel institucional ARC y DIMAR sino a nivel nacional.

## Ámbito jurídico

A nivel internacional existen legislaciones que obligan a los países costeros a contar con servicios hidrográficos. Uno de estos es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de julio de 2002, Regla 9, Capítulo V, en la cual se especifica de forma muy clara que los servicios hidrográficos deberán ser asegurados por los Gobiernos. El suministro de estos servicios hidrográficos es, en efecto, una obligación para los Gobiernos Contratantes, en el marco del Derecho Internacional en materia de Tratados.

También se destacan otros acuerdos internacionales relativos a la hidrografía y la cartografía náutica, tales como: CONVEMAR que reconoce a la OHI como Organización competente en temas hidrográficos.

La implementación correcta y adecuada de varios aspectos cubiertos por CONVEMAR requiere la existencia de un servicio hidrográfico debidamente estructurado y establecido. Estas incluyen normas para: el establecimiento de líneas de base, delimitación de zonas marítimas como el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental; identificación de esquemas de separación del tráfico; identificación de vías marítimas en las rutas de tránsito y paso inofensivas; el tendido de cables y conductos submarinos; realización de perforaciones en el fondo marino y a ejecución de investigaciones científicas marinas. (OHI, 2016)

Por otra parte, en noviembre de 1998, la quincuagésimo tercera sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas, reunión de “Los Océanos y el Derecho del Mar”, aprobó la Resolución A/RES/53/32, en el punto 38 (a), Artículo 21 mediante el cual;

“Se invita a los Estados a cooperar en la ejecución de levantamientos hidrográficos y en la provisión de servicios náuticos con el fin de procurar una navegación segura, así como para procurar la mayor uniformidad de las cartas y publicaciones náuticas y para coordinar sus actividades, para que la información hidrográfica y náutica sea ofrecida a escala mundial” (OHI, 2016, pág. 12)

## Ámbito técnico (La importancia de la Hidrografía)

De acuerdo con la publicación M-2 de la OHI, Versión 3.0.6 de diciembre de 2016, “La necesidad de Servicios Hidrográficos Nacionales”, se determina la importancia de la hidrografía desde diferentes campos iniciando por el control seguro y eficaz del Transporte Marítimo, gestión y desarrollo de la Zona Costera, exploración y explotación de los recursos marinos, gestión y protección del medio ambiente, ciencias del mar, infraestructura de datos espaciales nacionales, turismo, navegación deportiva, delimitación de fronteras marítimas y defensa marítima.

Para efectos del presente estudio y con el fin de cumplir con su principal objetivo, el desarrollo del mismo se basará en la importancia de la hidrografía desde el punto de vista de delimitación de fronteras marítimas y defensa marítima.

Para la delimitación de las fronteras marítimas los datos hidrográficos de buena calidad son un requisito fundamental, el cual se detalla en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Pese a que muchos diplomáticos, abogados y jueces discuten sobre los principios jurídicos de la delimitación de las fronteras marítimas, son los encargados de hacer las cartas náuticas, que determinan la posición geográfica exacta de una frontera, basándose en los principios jurídicos aprobados.

En cuanto a la defensa marítima, las Armadas nacionales son los usuarios principales de productos de cartografía náutica, para operaciones navales de superficie, submarina, anti-submarino de detección de minas y para operaciones navales aire-mar. La cobertura cartográfica debe ser completa y exacta para proporcionar libertad de maniobra a los buques de guerra, para que comprendan donde puede operar la Marina, y lo que es igualmente importante, donde puede operar el enemigo, y controlar el espacio marítimo, cuando sea necesario. Los datos y la información hidrográficos proporcionados por los servicios hidrográficos nacionales apoyan una variedad de productos utilizados en las operaciones navales.

Además, la hidrografía facilita el definir los límites del mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, de la plataforma continental y de accidentes geográficos subacuáticos, lo cual es del mayor interés nacional, pues de estos dependerá la explotación de los recursos naturales y minerales en territorio marítimo colombiano. Además, la publicación de cartas náuticas es un ejercicio de la soberanía nacional al brindar información náutica a la comunidad internacional del territorio marítimo nacional, permitiendo la navegación segura, cumpliendo con requisitos internacionales.

### Ámbito académico

Para traducir la condición marítima favorable de nuestro país en beneficios que coadyuven al desarrollo económico de la Nación, se requiere desarrollar por medio del conocimiento hidrográfico, aspectos como el control del tráfico marítimo, la administración de la zona costera, la exploración y explotación de los recursos marinos, la protección del medio ambiente, la defensa y seguridad nacional y el diseño de un programa académico que nos permita formar profesionales de alto nivel en el área.

En el año 2001 la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” (ENAP) fue reconocida por la OHI en su octava edición, como institución que ofrece cursos de Hidrografía Clase “A”; este reconocimiento significó para Colombia ser el cuarto país en América después de Estados Unidos, Canadá y Chile, en obtener dicho reconocimiento, aunque desafortunadamente no se logró llevar a cabo ninguna corte.

Para la institución los esfuerzos aplicados en la formación de personal técnico y profesional es muy importante, pues los logros alcanzados en el área de la hidrografía a nivel internacional han sido muy destacados, y gracias al esfuerzo impuesto por la Escuela Naval “Almirante Padilla” impulsado a través de la Decanatura de Oceanografía en apoyo con el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe CIOH – DIMAR, en el año 2019 logró la acreditación del Curso de Hidrografía Categoría “A” por parte de la Organización Hidrográfica Internacional para Oficiales de la Armada Nacional.

Entrando en materia, es pertinente mencionar que Qué parámetros legales, estándares o leyes internacionales existen en cuanto al trazado de los límites de la Plataforma Continental extendida, conociendo que hacia la época de culminación de la Segunda Guerra Mundial se concretan los beneficios del término “Plataforma Continental” en el año de 1944 cuando es emitida por medio de la Proclama Truman (llamada así por el presidente Harry Truman) que a su vez revoluciona las concepciones jurídicas internacionales admitidas hasta entonces, la mencionada proclama establece: “El gobierno de los Estados Unidos declara que “los recursos naturales DEL SUELO Y DEL SUBSUELO MARÍTIMO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL situada bajo el alta mar, contiguos a las costas del país, quedan sujetos a su JURISDICCIÓN Y CONTROL”.

Y es a partir de la anterior proclama como menciona el jurista colombiano J.M Yepes en su carta dirigida al presidente de la Comisión de Estudios Constitucionales en 1952 que muchos Estados ribereños americanos como Argentina, Perú, Chile y México decidieron replicar y crear de esta manera una especie de derecho consuetudinario de aplicación mundial (Yepes, 1952).

Es así como queda demostrado el interés de los Estados ribereños en examinar el Derecho del Mar con el fin de abarcar no solo temas jurídicos sino sus aspectos técnicos, biológicos, económicos y políticos. En consecuencia, 86 Estados se reúnen en Ginebra en abril de 1958 donde trabajaron logrando como resultado 4 convenciones:

- 1) Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
- 2) Convención sobre Alta Mar.
- 3) Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos vivos de Alta Mar.
- 4) Convención sobre la Plataforma Continental.

Es por tanto, que en esta última convención se define Plataforma Continental en su Artículo No. 1 como:

Al lecho del mar y el subsuelo de las zonas submarinas adyacentes a las costas pero situadas fuera de la zona de mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de este límite, hasta donde la profundidad de las aguas supra yacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 1958).

En la cual es importante resaltar que el concepto estaba determinado por criterios de profundidad y explotación.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la geomorfología no es igual para todos los Estados ribereños, en la III Convención del Derecho del Mar en 1982 el criterio para la definición de Plataforma Continental se dará a razón de distancia como se refleja en el Parágrafo 1 del Artículo 76:

La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial... hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia (ONU, 1982).

En Colombia, según Cadena y Devia (2012), se comenzó a tomar conciencia sobre la necesidad apremiante de establecer la delimitación marítima territorial a partir de finales de la década de 1960, y en particular durante los gobiernos de Carlos Lleras Restrepo y Misael Pastrana Borrero se iniciaron los acercamientos para negociar las demarcaciones fronterizas con los vecinos, adicionalmente otra causal fue la consolidación del Derecho del Mar anteriormente mencionada de 1958, lo cual generó la adopción de dos de las convenciones las cuales se vieron reflejadas en las leyes 9 y 119 de 1961 que tratan de Plataforma Continental y Conservación de los Recursos vivos de alta mar respectivamente.

El Estado colombiano estableció en la Ley 10 de 1978, unos años antes que saliera a la luz la III CONVEMAR en 1982, la normatividad para la definición de Mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental (dejándolo a el nuevo criterio de distancia y no como en la Ley 9/1961 aparece con el criterio de profundidad) y por primera vez se señaló que las formaciones insulares que componen el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina puedan generar mar territorial y zona contigua, sin perjuicio de los derechos que tiene sobre la zona económica exclusiva y la plataforma continental.

Finalmente, toda esta legislación induce a la gran necesidad de contar con un Servicio Hidrográfico con el fin de establecer de manera correcta los límites y fronteras de nuestro territorio nacional que por medio del Decreto Ley 2324 de 1984 designa a la Dirección General Marítima para la producción de la cartografía náutica nacional y esta a su vez por medio del Servicio Hidrográfico Nacional (SHN) que depende del CIOH.

La implementación correcta y adecuada de varios aspectos cubiertos por Convemar requiere la existencia de un servicio hidrográfico bien establecido. Estas incluyen normas para: el establecimiento de líneas de base, delimitación de zonas marítimas como el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental; identificación de esquemas de separación

del tráfico; identificación de vías marítimas en las rutas de tránsito y paso inocente; el tendido de cables y conductos submarinos; realización de perforaciones en el fondo marino y a ejecución de investigaciones científicas marinas. (OHI, 2016).

La hidrografía y sus metodologías aplican y contribuyen de manera significativa a surtir el proceso de cuatro etapas establecido por (ONU, 2006) y el cual es necesario para trazar los límites exteriores de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas

De acuerdo con (ONU, 2006), las metodologías hidrográficas se emplean en todas las actividades de levantamiento cartográfico de los fondos marinos relacionadas con la aplicación del artículo 76 ya que son los hidrógrafos quienes se encargan de definir aspectos relevantes como la línea de bajamar y el *datum* de la carta para la determinación de las profundidades. También les compete el planeamiento, diseño y ejecución de los levantamientos hidrográficos o batimétricos, la obtención de datos, el control de calidad y la gestión de los datos de todas las medidas acústicas y de otros tipos necesarias para cartografiar el lecho marino. Desde la perspectiva del artículo 76, la determinación de la isobata de 2.500 metros ejerce una función esencial para determinar una de las restricciones del límite exterior de la plataforma continental.

Visto lo anterior y el relevante rol de que cumple la hidrografía para la delimitación de cualquier plataforma continental es importante conocer que existen cuatro etapas establecidas por las Naciones Unidas en el Manual de Capacitación sobre el trazado de Límites Exteriores de la Plataforma Continental más allá de las 200 millas marinas, contemplando todo lo que respecta a metodologías empleadas para la determinación de la isobata de 2.500 metros y sus incertidumbres, incertidumbre batimétrica en la preparación de una presentación y los efectos de la distribución de los fondos marinos en la determinación de la isobata de 2.500 metros, clasificación general de los modelos batimétricos y sus representaciones bidimensionales y tridimensionales numéricas y analíticas.

## Conclusiones

Es evidente que la plataforma continental otorga gran importancia a un Estado ribereño en especial desde el punto de vista soberano y económico, razón por la cual se considera necesario que Colombia cuente con una Comisión Nacional del Límites de la Plataforma Continental que haga parte indivisible de su política de Estado, tal como lo han realizado muchos gobiernos que usaron como estrategia nacional, la creación de una comisión intersectorial que se encargue de todos los estudios técnicos, científicos y jurídicos para la delimitación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas.

Se observó que a partir del año 1945 después de la proclama del Presidente Truman de los Estados Unidos de América, muchos países del mundo

afirmaron su interés en establecer soberanía sobre la plataforma continental con el pleno interés de ejercer control y jurisdicción sobre estas zonas submarinas de las cuales se puede generar exploración y explotación de importantes recursos naturales que puedan traer un beneficio económico para la nación.

Se encontró la necesidad de generar una conciencia marítima sobre la importancia de la Hidrografía y su relevancia en la delimitación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y que su estudio no sea motivado por una amenaza o reclamación de otros países, sino como un interés propio nacional estimulado por una política marítima de gobierno.

Se debe mantener el esfuerzo realizado por parte de la Escuela Naval “Almirante Padilla” y Escuela Naval de Suboficiales en cuanto a la certificación OHI de los Cursos de Hidrografía clase “A” y “B” respectivamente, los cuales permitirán al país contar con personal calificado que aporte significativamente a los procesos necesarios para la correcta delimitación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y demás trabajos que requieran de la aplicación del conocimiento hidrográfico.

Es de suma importancia generar estrategias y significativas inversiones económicas con el fin de reforzar el Servicio Hidrográfico Nacional (SHN) en todo lo que respecta a capacitación del talento humano, adquisición plataformas de investigación con sistemas de última tecnología que coadyuven a la generación de nuevo conocimiento de los espacios marítimos de la nación, los cuales sirven como materia prima para los estudios de delimitación de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas.

Se evidencia que aunque Colombia no haga parte de la Convemar, y no ha ratificado la Tercera Convención sobre el Derecho del Mar, mediante la ley 10 de 1978 no desconoce los conceptos que definen la plataforma continental manejado por el Derecho Internacional. Por esta razón se requiere que el país y la institución cuenten con una mayor cantidad de personal altamente capacitado en los temas jurídicos concernientes al Derecho del Mar.

Debe considerarse el concepto de la plataforma continental como una verdadera proyección submarina de la tierra firme, razón por la cual debe tener la misma importancia soberana que el territorio continental emergido.

## Referencias bibliográficas

- Arellano, V. (Marzo de 2017). "LA SOBERANÍA ECUATORIANA SOBRE LA PLATAFORMA CONTINENTAL, DE CONFORMIDAD CON LA CONVENCIÓN DELAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR". Quito, Ecuador: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR.
- Bureau Hidrográfico Internacional. (2005). *Manual de Hidrografía*. Ciudad de Monaco: Bureau Hidrográfico Internacional.
- Cadena, W., & D. C. (2012). Conflictos de delimitación marítima y la Convemar. Una mirada desde Colombia. *Plolegremos*, 199-223.
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas. (2017). Obtenido de CIOH: <https://www.cioh.org.co/index.php/servicio-hidrografico-nacional.html>
- Comisión de Límites de la Plataforma Continental. (3 de mayo de 1999). *Directrices Científicas y técnicas de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*. New York, E.E.U.U: CLCS.
- Comision de Límites Plataforma Continental. (8 de mayo de 2018). Obtenido de [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm).
- Comision de Plataforma Argentina. (2018). *El límite más extenso de la Argentina - Nuestra frontera con la humanidad*. Buenos Aires: COPLA.
- Comision Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina. (2018). Obtenido de Comision Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina: <http://www.plataformaargentina.gov.ar/>
- Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental. (2016). *Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina*. Buenos Aires.
- Dirección de Hidrografía y Navegación de Brasil. (2017). Obtenido de Dirección de Hidrografía y Navegación de Brasil: <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/leplac>
- Dirección General Marítima. (2017). Obtenido de DIMAR: <https://www.dimar.mil.co/content/jurisdicción>
- Division de Asuntos Oceánicos y Ley del mar. (2018). Obtenido de Naciones Unidas: [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm)
- Faidutti, J. (2004). *Derecho Internacional del Mar*. Guayaqui: UEES.
- Grupo Asesor de la Ley del Mar. ABLOS. (2006). *MANUAL SOBRE LOS ASPECTOS TÉCNICOS DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982*. Ciudad de Mónaco: Bureau Hidrográfico Internacional.
- Guzmán, J. (2017). LA PLATAFORMA CONTINENTAL EXTENDIDA: EL CASO DE CHILE Y ARGENTINA EN EL MAR AUSTRAL Y LA ANTARTICA. *Revista Marina*, 12-17.
- Hernandez, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). Capítulo 5 "Definición del alcance de la investigación que se realizará: exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo". En *Metodología de la Investigación* (pág. 92). Mexico D.F: Mc Graw Hill.
- Hurtado, j. (2000). *Metodología de la Investigacion Holistica*. Caracas: Fundacion Sypal.

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Marzocchi, V. (Mayo de 2017). Obtenido de Fundacion Marambio: <http://www.marambio.aq/plataformacontinentalextendida.html>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil. (2018). Ministerio de Relaciones Exteriores. Obtenido de:  
<http://www.itamaraty.gov.br/es/component/content/article?id=6336:plataforma-continental-brasilena>
- Ministerio Relaciones Exteriores Brasil. (2017). Obtenido de Ministerio Relaciones Exteriores Brasil: <http://www.itamaraty.gov.br/es/politica-externa/desenvolvimento-sustentavel-e-meio-ambiente/6336-plataforma-continental-brasilena>
- Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar -CONVEMAR-.
- NACIONES UNIDAS. (2006). *Manual de capacitación sobre el trazado de límites exteriores de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas y para la preparación de presentaciones de información a la comisión de Límites de la Plataforma Continental*. New York.
- OHI. (2016). *Las Políticas Marítimas Nacionales y los Servicios Hidrográficos*. Mónaco: Organización Hidrografica Internacional.
- Organizacion de las Naciones Unidas. (29 de abril de 1958). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Ginebra, Suiza: ONU.
- Organizacion Hidrográfica Internacional. (1996). *DICCIONARIO HIDROGRÁFICO*. Monaco: Bureau Hidrografica Internacional.
- Proyecto Plataforma Continental Brasileira. (2004). Brasilia: LEPLAC.
- Quintana, A. (2006). Metodología de Investigación Científica Cualitativa. En *Psicología: Tópicos de Actualidad* (págs. 47 - 83). Lima : UNMSM.
- REPUBLICA DE NICARAGUA. (Junio de 2013). *Presentación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*. Managua, Nicaragua.
- REPUBLICA ORIENTAL DE URUGUAY. (2009). *Presentación de la República Oriental de Uruguay a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (Resumen Ejecutivo)*. Montevideo, Uruguay.
- Service, U. D. (s.f.). *The Office Of Research Integrity*. Obtenido de <https://ori.hhs.gov/content/m%C3%B3dulo-4-m%C3%A9todos-de-recaudaci%C3%B3n-de-informaci%C3%B3n>
- Yepes, J. (9 de noviembre de 1952). Plataforma Maritima Continental. *El Colombiano*.

# Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible: oportunidades y retos de Colombia<sup>1</sup>

*Danna María Rodríguez Saldaña<sup>2</sup>*

**Recibido:** 29 de octubre 2021  
**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

El océano es un espacio de vital importancia para humanidad, cubre aproximadamente el 70% de la superficie de la Tierra y es considerado como la parte de la biosfera más relevante del planeta. Así mismo, alrededor de la mitad de la población mundial está asentada en la zona costera, además juega un papel preponderante en la regulación del clima y del calentamiento global. Sin embargo, durante las últimas décadas el océano se ha visto seriamente afectado debido al impacto de las actividades terrestres y marinas, repercutiendo en los cambios y pérdidas de algunos ecosistemas marinos, lo cual ha afectado un poco más del 40% de la superficie oceánica. Es así como bajo este escenario y teniendo en cuenta la Primera Evaluación Mundial del Océano, publicada en 2016, la Organización de las Naciones Unidas -ONU- reconoció la relevancia y trascendencia del océano para la vida humana y promulgó en el 2017 el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (en adelante Decenio) que se implementará del 2021 al 2030, periodo donde las ciencias oceánicas tendrán un rol protagónico para pasar el

117

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en "A".

2 Teniente de Fragata, Danna María Rodríguez Saldaña. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Contacto: [danna.rodriguez@armada.mil.co](mailto:danna.rodriguez@armada.mil.co)

Océano que tenemos al Océano que queremos (Comisión Colombiana del Océano, 2021).

**Palabras clave:** Ciencias oceánicas, Desarrollo sostenible, Objetivos de desarrollo sostenible, Comisión colombiana del océano, Colombia potencia bioceánica sostenible.

### Introducción

El Decenio de las “Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible” tiene como propósito determinar un marco de acción común a nivel mundial en aras de garantizar que las ciencias oceánicas, a través de los esfuerzos de cada país, contribuyan a la implementación y al logro de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>3</sup>, específicamente en lo relacionado al ODS 14 sobre vida submarina.

Igualmente, esta iniciativa busca fomentar la cooperación internacional para impulsar la investigación científica con miras a proteger el océano y los recursos que allí convergen, para lo cual se estableció siete (07) resultados que favorecen el desarrollo sostenible. Dichos resultados están encaminados a lograr: Océano limpio; Océano sano y resiliente; Océano productivo; Océano predecible; Océano seguro; Océano accesible; y Océano inspirador y estimulante (Organización de las Naciones Unidas, 2019).

Adicionalmente, el Decenio tiene como supuesto impulsar la generación de conocimiento para apoyar la toma de decisiones desde el ámbito político con criterio científico facilitando la salvaguarda del océano; por lo que, este escenario internacional fomenta la interacción de múltiples actores y diversos sectores, entre los que se destacan los generadores del conocimiento, como científicos e investigadores, y los usuarios del conocimiento, identificados como los tomadores de decisiones y la comunidad en general (Comisión Colombiana del Océano, 2021).

### Implementación del proceso

En cuanto a la implementación de dicha iniciativa, la ONU delegó a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI/UNESCO)<sup>4</sup> para liderar la planificación, ejecución y seguimiento del Plan del Decenio, y desde esta instancia, se le encomendó a los Estados miembros establecer un espacio de coordinación que involucre a los diferentes actores con el propósito de facilitar su puesta en marcha en el ámbito nacional, contribuyendo así al logro del *Océano que queremos*.

3 Plan de acción mundial que inició en 2015 para poner fin a la pobreza y fomentar la prosperidad y oportunidades, basándose en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (Organización de las Naciones Unidas, 2020).

4 Es el organismo de las Naciones Unidas responsable de apoyar las ciencias y los servicios oceánicos mundiales. La COI busca proteger la salud del océano mediante la coordinación de diferentes programas en áreas como observación oceánica, alertas de tsunamis y planificación espacial marina (Organización de las Naciones Unidas, s.f.).

Es así que, en Colombia, la implementación del Decenio está bajo el liderazgo de la Comisión Colombiana del Océano (CCO) al ser el órgano intersectorial encargado de asesorar al Gobierno Nacional y coordinar lo concerniente a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), junto con sus diferentes temas conexos desde el ámbito económico, científico, ambiental y tecnológico. De igual manera, es preciso resaltar que la CCO funge como punto focal nacional ante la COI/UNESO, siendo el ente de articulación y vínculo para materializar en el país los lineamientos emitidos por referido organismo internacional en materia de asuntos oceánicos.

Por lo antes expuesto, el presente documento tiene como propósito generar una reflexión hacia algunas oportunidades y retos de Colombia frente a la implementación del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible. Para esto, en primer lugar, se describirá en términos generales los resultados de dicha iniciativa; posteriormente se ahondará la relación entre los resultados del Decenio y las políticas públicas sobre temas marino-costeros como la PNOEC y el documento CONPES 3990 “Colombia: potencia bioceánica sostenible al 2030” (en adelante CONPES 3990); y, en tercer lugar, se esbozará el marco de articulación nacional para la ejecución del Decenio. Con esto, se pretende afirmar que, a pesar de los desafíos, el Decenio es una oportunidad para el país en aras de potencializar los asuntos oceánicos y marino-costeros con miras a convertirse en una potencia bioceánica sostenible al 2030.

### Propósito del Decenio

Cómo se mencionó anteriormente, el Decenio tiene como fin lograr el Océano que queremos mediante siete (07) resultados que servirán como guía para impulsar el desarrollo sostenible del territorio marino-costero. A continuación, se describen referidos resultados:

- i) Océano limpio, donde las fuentes de contaminación se identifiquen y se mitiguen.
- ii) Océano sano y resiliente, donde los ecosistemas marinos estén mapeados y protegidos.
- iii) Océano productivo, que contribuya al suministro sostenible de alimentos y de una economía oceánica sostenible.
- iv) Océano predecible, donde la sociedad comprenda y de respuesta a las condiciones cambiantes del océano.
- v) Océano seguro, donde las personas estén protegidas de los peligros y riesgos relacionados con el océano.
- vi) Océano accesible, que la información, los datos, la tecnología e innovación estén disponibles.
- vii) Océano inspirador y estimulante, para que la comunidad en general comprenda y valore la relación entre el océano y bienestar de la humanidad (Organización de las Naciones Unidas, 2019).

Por su parte, en Colombia existentes algunos instrumentos de política pública que coadyuvan a materializar los resultados del Decenio por medio de las acciones u actividades que adelantan las entidades del ámbito nacional. Para ejemplificar, la PNOEC es una de esas herramientas a través de la cual se garantiza la cabal administración del territorio marino-costero, así como su aprovechamiento económico, beneficio público, conservación medioambiental, desarrollo sociocultural y el control y vigilancia de este espacio jurisdiccional, en concordancia con los Intereses Marítimos Colombianos (IMC)<sup>5</sup> (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

En adición, es preciso indicar que, bajo el marco del Decenio, los IMC surgen como un elemento de armonización para la elaboración de documentos de política que propendan por convertir al país en una potencia bioceánica por medio de la gobernanza marino-costera. Por consiguiente, los IMC son la base o fundamento para la formulación de instrumentos de política relacionadas con el aprovechamiento integral del territorio y la proyección del país en diferentes escenarios internacionales asociados a los asuntos oceánicos (Ramírez Cabrales, Pedroza Nieto, & Forero Hauzeur, 2021).

Por otro lado, el CONPES 3990 plantea que el Decenio es una oportunidad para el país en aras de poder entablar alianzas a nivel regional e internacional en torno a la cooperación en investigación científica marina, además que incide en el desarrollo de capacidades nacionales lo cual favorece el posicionamiento de Colombia en el ámbito de las ciencias oceánicas (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

De esta manera, mencionada política se articula con la puesta en marcha del Decenio, ya que permite fortalecer el rol del país como actor protagónico en los distintos escenarios multilaterales relacionados con la determinación del régimen de los espacios marítimos de los Estados costeros, así como del régimen, acceso y aprovechamiento de los espacios más allá de la jurisdicción nacional y sus recursos (Departamento Nacional de Planeación, 2020).

### Ámbito nacional

Teniendo en cuenta lo antes señalado, la PNOEC y el CONPES 3990 permitirán facilitar una adecuada implementación del Decenio en el ámbito nacional, ya que dichas políticas tienen como propósito afianzar la articulación intersectorial para fortalecer los asuntos marino-costeros en el país en aras de proyectarlo como una potencia bioceánica sostenible para el 2030. Así mismo, las áreas temáticas de la PNOEC y los objetivos del CONPES 3990 están relacionados con los resultados que persigue el Decenio, de manera que dicha co-relación sirve de apoyo para que Colombia sea un referente en las contribuciones al Decenio. Es así que, a continuación se ilustra la conexión entre la PNOEC, CONPES 3990 y el Decenio.

---

5 Definidos como “las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible” (Ramírez Cabrales, Pedroza Nieto, & Forero Hauzeur, 2021).

**Figura 1. Relación PNOEC, CONPES 3990 Y DECENIO DE LAS CIENCIAS.**

<b>Política nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC (Áreas temáticas)</b>	<b>CONPES 3990: Colombia potencia bioceánica sostenible 2030 (Objetivos)</b>	<b>Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (Resultados)</b>
Integridad y proyección del territorio marítimo	Soberanía, defensa y seguridad integral marítima	Océano seguro
Desarrollo económico	Desarrollo de las actividades marítimas en los municipios costeros	Océano productivo
Fortalecimiento de la gobernanza	Fortalecimiento de la gobernanza bioceánica	Océano predecible Océano seguro Océano accesible
Uso sostenible de la biodiversidad marina	Ordenamiento y gestión de los espacios marinos	Océano limpio Océano sano y resiliente
Cultura, educación y ciencias marítimas	Conocimiento, investigación y cultura marítima	Océano inspirador y estimulante

*Fuente: Elaboración propia con base a la información de la Comisión Colombiana del Océano CCO (2021).*

Con relación al marco de articulación nacional para la implementación del Decenio y según lo indicado anteriormente, el liderazgo de ese proceso está bajo la CCO, por lo que en enero del 2021 se creó el Comité Técnico Nacional del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (CTN-DCODS), el cual tiene como propósito servir de espacio para integrar y aunar esfuerzos entre sus miembros orientados a la ejecución del Decenio, en aras de promover el desarrollo sostenible del territorio marino-costero de Colombia, contribuyendo a posicionar el país en el ámbito regional y global, facilitar la contribución nacional, vincular a las partes interesadas y potenciar el acceso a los beneficios de esta iniciativa (Comisión Colombiana del Océano, 2021).

El CTN-DCODS está conformado por miembros que hacen parte de la CCO e invitados permanentes que representan los diferentes sectores del país permitiendo una visión integral del territorio marino-costero, los cuales se detallan a continuación.

**Figura 2. Miembros del Comité del Decenio**

Miembros	Invitados permanentes
Ministerio de Relaciones Exteriores	Subcomisión de la COI para el Caribe y Regiones Adyacentes
Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Asociación Nacional de Industriales
Ministerio de Minas y Energía	Centro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para América Latina
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	
Ministerio de Educación Nacional	
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	
Ministerio de Transporte	
Ministerio de Cultura	
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación	
Departamento Nacional de Planeación	
Armada República de Colombia	
Dirección General Marítima	
Agencia Presidencial de Cooperación	
Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras Benito Vives de Andrés	
Asociación Colombiana de Universidades	

*Fuente: Elaboración propia con base a la información de la Comisión Colombiana del Océano CCO (2021).*

La instauración del CTN-DCODS denota el compromiso del país en la implementación del Decenio a nivel nacional, regional y global. Por esta razón, en el marco de la Sesión No. 53 del Consejo Ejecutivo de la COI/UNESCO, Colombia fue reconocida por la conformación de su Comité del Decenio y por el apoyo que constantemente ha brindado a los procesos de creación y ejecución. Igualmente, durante el proceso de construcción del Comité, el país sostuvo una serie de encuentros bilaterales con Brasil<sup>6</sup> para conocer su experiencia y visión de cara al Decenio.

<sup>6</sup> Fue el primer país de la región que estableció una estructura para cumplir con los mandatos de la COI/UNESCO en torno a la implementación del Decenio.

De la misma manera, Colombia está en la fase de construcción y consolidación del Plan Nacional del Decenio que aporte al océano que queremos y el cual tiene como finalidad establecer la hoja de ruta en aras de contribuir a los resultados del Decenio, además de identificar y relacionar los objetivos, acciones y desafíos para la consecución de cada resultado de dicha iniciativa global.

Ahora bien, durante el proceso de elaboración del Plan Nacional del Decenio, se han identificado algunas acciones por cada uno de los resultados del Decenio que Colombia podría adelantar, toda vez que las mismas son vistas como aquellas oportunidades que el país tiene frente a la implementación de dicha iniciativa. Estas oportunidades están orientadas en:

- i) Océano limpio: profundizar el conocimiento sobre el estado de la contaminación de los ecosistemas marino-costeros del país y fortalecer los sistemas de monitoreo y control de la calidad ambiental marina.
- ii) Océano sano y resiliente: consolidar la información, conocimiento e investigación y evaluar la vulnerabilidad de los ecosistemas tropicales causados por impactos naturales, además, diferenciar el impacto del cambio climático en los ecosistemas.
- iii) Océano productivo: incrementar la economía oceánica sostenible a través de las actividades económicas vinculadas al océano como la pesca, la acuicultura, el turismo marino-costero, industria de la energía oceánica de bajo impacto, bioprospección marina, marina mercante, entre otras.
- iv) Océano predecible: impulsar la investigación científica mediante el fortalecimiento de las expediciones científicas de Seaflower, Pacífico y Antártica para promover la generación del conocimiento. En este resultado, es importante destacar el papel relevante de la Antártica, ya que es considerado como el principal regulador del clima a nivel mundial, sumado a la presencia de Colombia en el Continente Blanco mediante el Programa Antártico Colombiano (PAC).
- v) Océano seguro: consolidar los sistemas de alerta multirriesgo y formular herramientas de gestión integral del riesgo en el territorio marino-costero. 10
- vi) Océano accesible: potenciar la divulgación de los sistemas de datos, por ejemplo, el Sistema Nacional de Información Oceánica y Costera (SINOC) liderado por la CCO, con el fin de que el público en general tenga acceso abierto a la información del territorio marino-costero.
- vii) Océano inspirador y estimulante: fortalecer la conciencia, cultura y educación del océano en los diferentes niveles de educación en Colombia.

Con relación a los desafíos, se identificó que el contar con los recursos y medios necesarios para llevar a cabo los programas, proyectos y actividades en el marco del Decenio, es un aspecto primordial. Adicionalmente, la articulación

interinstitucional para el desarrollo de diferentes actividades, integrando los lineamientos globales y regionales para la promoción de estrategias locales en las áreas marino-costeras nacionales con base a los IMC, es otro desafío a considerar. Además, el lograr un alto nivel de eficacia y eficiencia en la coordinación logística y administrativa para la realización de las expediciones científicas, sumado a la lucha contra la Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada, la financiación a proyectos o programas de innovación orientados a optimizar el papel del océano en la alimentación sostenible, y el alcanzar una óptima conciencia, cultura y educación marítima, son otros desafíos que Colombia que debe afrontar.

## Conclusiones

Finalmente, y a modo de conclusión, el océano es vital relevancia para toda la humanidad, pues el mismo es fuente vida dadas sus bondades como generador de oxígeno, regulador del clima, proveedor de alimentos y promotor de diferentes actividades económicas que inciden en el desarrollo y crecimiento del país. No obstante, considerando la repercusión de las actividades del hombre en el océano se ha afectado aproximadamente el 40% de la superficie oceánica a nivel mundial.

Por lo anterior, y en aras de recuperar y revertir la degradación del océano, pero paralelamente permitiendo un uso sostenible del mismo, la ONU promulgó en el 2017 el Decenio de las Ciencias Oceánicas Sostenible para establecer un marco de acción común a nivel mundial que permita pasar del océano que tenemos al océano que queremos. Esta iniciativa tendrá como periodo de ejecución del 2021 al 2030 y busca materializar siete (07) resultados, los cuales fueron descritos en el presente documento.

Al respecto, Colombia cuenta con políticas públicas, como la PNOEC y el CONPES 3990 que persiguen los principios del Decenio y están relacionadas a los lineamientos de este. De igual manera, la implementación de iniciativa en el país está liderada por la Secretaría Ejecutiva de la CCO junto con el apoyo de las entidades que hace parte del Comité del Decenio, escenario de articulación que tiene como propósito integrar y aunar las contribuciones de sus miembros con miras a promover el desarrollo sostenible del territorio marino-costero colombiano con base a los resultados que apunta el Decenio.

En ese sentido, para Colombia y pese a los desafíos, el Decenio es un escenario donde se puede fortalecer el rol país en materia de asuntos marino-costeros, en el caso puntual y teniendo en cuenta lo antes expresado, algunas de las acciones que podría adelantar el país son: consolidar el estado de contaminación de los ecosistemas y fortalecer el monitoreo de control de la calidad ambiental marina; avanzar en la generación de conocimiento e investigación sobre el impacto del cambio climático en el territorio; incrementar la economía oceánica sostenible; fortalecer la investigación científica marina a través de las expediciones científicas de Seaflower, Pacífico y principalmente Antártica; fortalecer los sistemas de alerta multirriesgo y la gestión integral

del riesgo; potenciar el acceso abierto a la información; e incrementar la conciencia, cultura y 12 educación del océano, dichos aspectos, representan una oportunidad para que Colombia sea una potencia bioceánica sostenible al 2030.

*“Hoy más que nunca, la protección del océano es un desafío que nos obliga a pensar de manera global y colectiva. Tenemos que unir nuestras fuerzas, compartir nuestros conocimientos y acoger la causa del océano para construir un futuro en el que la humanidad y los mares se beneficien mutuamente. Es nuestra responsabilidad legar a las nuevas generaciones el poder vivir en un mundo sostenible”*

**S.A.S. Príncipe Alberto II de Mónaco.**

## Referencias Bibliográficas

- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>
- Comisión Colombiana del Océano. (2021). *Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible 2021-2030*. Obtenido de <https://cco.gov.co/decenio-de-las-ciencias-oceanicas-para-el-desarrollo-sostenible-2021-2030.html>
- Comisión Colombiana del Océano. (2021). *Resolución No. 002 del 2021, Comité Técnico Nacional del Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible*. Obtenido de <https://cco.gov.co/comite-tecnico-nacional-decenio-de-las-ciencias-oceanicas-para-el-desarrollo-sostenible>
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *CONPES 3390: Colombia potencia bioceánica sostenible 2030*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3990.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2019). *El Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (2021-2030)*. Obtenido de [https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/brochure\\_spanish.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/brochure_spanish.pdf)
- Organización de las Naciones Unidas. (2020). *Informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2020*. Obtenido de [https://unstats.un.org/sdgs/report/2020/The-Sustainable-DevelopmentGoals-Report-2020\\_Spanish.pdf](https://unstats.un.org/sdgs/report/2020/The-Sustainable-DevelopmentGoals-Report-2020_Spanish.pdf)
- Organización de las Naciones Unidas. (s.f.). *Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO (COI/UNESCO)*. Obtenido de <https://ioc.unesco.org/>
- Ramírez Cabrales, F., Pedroza Nieto, W., & Forero Hauzeur, J. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.htm>



# La Oceanopolítica en Colombia como herramienta para potenciar la acción unificada e interagencial del Estado. Una mirada desde las Fuerzas Militares<sup>1</sup>

*María Camila Cruz Castro<sup>2</sup>*

**Recibido:** 29 de octubre 2021  
**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

Se describen los conceptos de Oceanopolítica y de Acción Unificada del Estado, su relación con lineamientos están establecidos en la Política de Defensa y Seguridad PDS para la Legalidad, el Emprendimiento y la Equidad del Ministerio de Defensa Nacional. Se aborda las vulnerabilidades de la población y comunidades tanto de la costa Caribe como del Pacífico que facilita el actuar de los grupos ilegales, y el impacto de la pobreza multidimensional. Se presentan como herramientas que coadyuvan al desarrollo de mejores condiciones y aprovechamiento sostenible de las áreas marinas y litares colombianos, los instrumentos de políticas de sinergia, transversalidad y aplicación a) El Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, b) La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, c) La Comisión Colombiana del Océano CCO, d) El CONPES 3990 “Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030” y f) La Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”.

2 Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada, Periodista. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: manuel01co@yahoo.com

**Palabras clave:** Oceanopolítica, Acción unificada del Estado, Plan Nacional de Desarrollo, Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, La Comisión Colombiana del Océano, Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030, Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible.

### Introducción

A manera introductoria para el presente texto se deben establecer los conceptos de Oceanopolítica y de Acción Unificada del Estado. Como primer concepto, la Oceanopolítica (Escuela Superior de Guerra ESDEGUE, 2021) se entiende como “la elaboración de políticas públicas, y que desde cada sector específico contemplen el espacio marino como generador de desarrollo social, económico, político y ambiental”. El siguiente concepto importante, es la “Acción Unificada del Estado” entendida en la doctrina Damasco (Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE), Fuerzas Militares de Colombia, Ejército Nacional, 2016, pág. 5 y 7) en su numeral “1.2.2. Unidad de esfuerzo”, plantea que las fuerzas militares en conjunto con la Policía Nacional deben potenciar todos los esfuerzos con las demás instituciones del estado enmarcados en el “Enfoque del Gobierno como un todo” y “Enfoque integral”.

Así mismo, todos estos lineamientos están establecidos en la Política de Defensa y Seguridad PDS para la Legalidad, el Emprendimiento y la Equidad (Ministerio de Defensa Nacional, 2019, pág. 62 y 43), donde en los numerales “6.2.3 Acción unificada” y en el “Campo 4. Institucionalidad para la Defensa y la Seguridad”, donde igualmente se establecen todas las directrices relacionadas con la Defensa en Colombia. Uniendo estos dos grandes conceptos se busca establecer el relacionamiento y plantear herramientas y posibles cursos de acción y de aplicación de la Oceanopolítica dentro del accionar de las Fuerzas Militares.

La situación actual en Colombia es apremiante por el grado de vulnerabilidad de gran cantidad de comunidades tanto de la costa Caribe como del Pacífico que facilita el actuar de los grupos ilegales. Se presentan por tanto, las estadísticas actuales de pobreza, expresada tanto en pobreza monetaria como en pobreza multidimensional (Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, 2020), las cuales reflejan unos valores muy altos en nuestras zonas de estudio. Esta es una paradoja en Colombia, ya que la mayoría de los territorios, especialmente en la costa Pacífica son los más deprimidos, contraria a la situación mundial de riqueza de ciudades y territorios costeros.

Tabla 1. Datos de interés.

	Costa Caribe	Costa Pacífica
Línea de Costa	2582 km	1.589 km
Área Emergida de la Zona Costera	7.673 km <sup>2</sup>	8.456 km <sup>2</sup>
Superficie de Aguas Jurisdiccionales	532.154 km <sup>2</sup>	359.948 km <sup>2</sup>
Departamentos Costeros	8	4
Municipios Costeros	29	18
Capitanías de Puerto	9	4

*Fuente: Elaboración propia a partir de Datos de Interés en las Costas Caribe y Pacífica Colombiana (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015).*

Para esto se ponen en consideración 5 herramientas, si bien no son las únicas, si tendrían gran incidencia desde el océano hacia la Acción Unificada e Interagencial del Estado:

### Herramienta 1: Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad

Lo más relevante del actual Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad; consiste en que “Por primera vez en un Plan Nacional de Desarrollo se incluyen los océanos como una región propia del territorio colombiano. Esto implica reconocer, de forma integral, el potencial estratégico y de desarrollo que tienen las áreas oceánicas en el Atlántico y en el Pacífico que tiene el país” (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2019, pág. 1400 y 1401), lo cual se constituye en un hito. El Plan Nacional en el tema de océanos, concreta el pacto regional por Colombia Potencia Bioceánica, buscando “resolver las tres problemáticas estructurales: (1) bajas capacidades institucionales de gobernanza, de seguridad, de ordenamiento y de planificación integral y sostenible de los espacios marinos, costeros e insulares; (2) limitado conocimiento científico y tecnológico, con bajos niveles de apropiación social para el desarrollo integral y sostenible de los océanos y (3) bajos niveles de articulación, conectividad y logística entre el territorio y los espacios costeros, marinos e insulares, con incipiente grado de desarrollo de las actividades marítimas. (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2019, pág. 1399).

Para lo cual se concentra en 3 objetivos que se desarrollan a continuación en la siguiente tabla:

Tabla 2. Resumen del Pacto Región Océanos.

Objetivo	Objetivos específicos	Pactos transversales	ODS
Objetivo 1. Fortalecer la gobernanza y la institucionalidad para la administración integral de los océanos, armonizando los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial y marino	<ol style="list-style-type: none"> <li>Fortalecimiento del rol articulador de la Comisión Colombiana del Océano</li> <li>Desarrollo del Sistema Nacional de Seguridad Integral Marítima, Fluvial y Portuaria</li> <li>Actualización del marco normativo que regula el derecho marítimo y el ejercicio de las actividades marítimas en Colombia</li> <li>Conservación y restauración de los ecosistemas marinos</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III: Pacto por la legalidad Vida Submarina</li> <li>IV. Pacto por la sostenibilidad</li> <li>VII. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional</li> <li>IX. Pacto por la calidad y eficiencia de servicios públicos</li> </ul>	14. Vida Submarina
Objetivo 2. Incrementar el conocimiento, investigación, innovación y apropiación social para el desarrollo integral de espacios oceánicos, costeros e insulares	<ol style="list-style-type: none"> <li>Expediciones científicas interdisciplinarias e interinstitucionales</li> <li>Investigación de CT&amp;I aplicada al conocimiento y desarrollo oceánico</li> <li>Fortalecimiento de capacidades en gente de mar</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III. Pacto por la Equidad</li> <li>IV. Pacto por la sostenibilidad</li> <li>VI Pacto por la Ciencia, la Tecnología y la Innovación</li> <li>XI. Pacto por la protección y promoción de nuestra cultura y desarrollo de la economía naranja</li> </ul>	13. Acción por el Clima 14. Vida Submarina
Objetivo 3. Optimizar la conectividad, la infraestructura y la logística entre mar y tierra e impulsar el desarrollo productivo y el crecimiento de las actividades marítimas	<ol style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo y promoción de la industria astillera</li> <li>b. Fortalecimiento del abanderamiento de buques</li> <li>Desarrollo de puertos, embarcaderos y marinas náuticas</li> <li>Desarrollo de la industria offshore</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>II. Pacto por el emprendimiento y la productividad</li> <li>III: Pacto por la legalidad</li> <li>IV. Pacto por la sostenibilidad</li> <li>VII. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional</li> <li>X. Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades</li> </ul>	9. Industria, Innovación e Infraestructura

Fuente: Elaboración propia a partir de Relacionamento entre objetivos, objetivos específicos, Pactos Transversales y ODS del Pacto Región Océanos (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2019, pág. 1402)

En síntesis, el Pacto por los Océanos a la fecha, ya cuenta con hechos absolutamente concretos; tal vez los más destacados son la nueva Ley de Abanderamiento Ley 2133 - 4 de agosto de 2021 (Congreso de Colombia, 2021) y los recientes ajustes para las capturas. Adicional a cada uno de los desarrollos inmersos en cada uno de los objetivos específicos, toda la información se reporta en el Sistema de Seguimiento SINERGIA (Departamento Nacional de Planeación DNP, s.f.), como seguimiento al Plan Nacional de Desarrollo. Otro desarrollo importante para su revisión es TerriData (Departamento Nacional de Planeación DNP, s.f.) donde reposa toda la información territorial y permite hacer comparaciones a nivel municipal, departamental y regional.

### Herramienta 2: La Política Nacional del océano y de los espacios costeros PNOEC

Este segundo instrumento es la materialización de años de esfuerzos. Se considera que la “La PNOEC es la carta de navegación que le permite al país direccionar y promover sus intereses marítimos, generando un espacio que busca reconocer las distintas acciones de todos los sectores del Gobierno y de la sociedad, en procura del reconocimiento del mar, las costas y regiones insulares como parte constitutiva del Estado colombiano” (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2018). La Política se plasma en un Plan de Trabajo, con las siguientes áreas temáticas:

- 6.1. Integridad y Proyección del Territorio Marítimo
- 6.2. Desarrollo Económico
- 6.3. Fortalecimiento de la Gobernanza Marino-Costera
- 6.4. Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina
- 6.5. Cultura, Educación y Ciencia Marítimas

Estas áreas se desagregan en líneas de acción, que presentan avances significativos, pero así mismo, se resumen las siguientes acciones por cumplir:

- “Marina Mercante de Reserva Estratégica.
- Facilitar el comercio marítimo regional.
- Aumentar la capacidad disuasiva de Poder Naval, Seguridad y Defensa ante la coyuntura regional,
- Aumentar la capacidad científica de investigación, y fortalecimiento y consolidación de las ciencias y tecnologías del mar”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2018).

Adicionalmente, se plantea los siguientes nuevos retos en su plan de trabajo:

- “Incidencia Internacional.
- Logrando prestigio y posicionamiento ante Organizaciones y países.

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Gestión Estratégica de los intereses marítimos.
- Alinear la diplomacia, la seguridad y la economía en la consecución de los intereses marítimos.
- Plataforma exportadora mundial.
- Aprovechando el aumento del comercio marítimo y la fuerte integración regional, así como los TLC y acuerdos económicos.
- Generar conciencia marítima, como estrategia de apropiación del territorio marítimo” (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2018).

La PNOEC como política busca generar la mayor incidencia a través de planes, programas y proyectos, así como la articulación de instituciones del orden nacional con entes regionales y locales para solucionar problemas marítimos y sus espacios costeros. Sus resultados concretos, se consolidan en el Balance de Resultado PNOEC (Sistema de Información Nacional Oceánico y Costero, 2020) con su agenda de cumplimiento.

### Herramienta 3: La Comisión Colombiana del Océano CCO

La Comisión como “órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos” (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015). Es un modelo exitoso de gestión, precisamente Interagencial, de estructuración de la política y buscando su implementación. A continuación se relacionan la gran cantidad de temas desarrollados a través de comisiones y mesas de trabajo de alto nivel, entre las principales se tienen:

**Asuntos Económicos**, se tienen como principales líneas de trabajo: El “Posicionar a Colombia como un destino turístico de talla mundial a través de productos como sol y playa, náutica y cruceros, ecoturismo, deporte y aventura. Igualmente, definir los mecanismos para desarrollar el sector pesquero, propender por garantizar la disponibilidad y sostenibilidad de los recursos pesqueros, y desalentar las actividades de pesca ilegal e ilícita. Incluir los aportes al bienestar de los ecosistemas marinos en las cuentas nacionales y en la toma de decisiones para un mejor manejo del territorio. De la misma forma, Generar conciencia clara en la población actual y generaciones futuras sobre la dependencia a los servicios ecosistémicos marinos para su supervivencia y bienestar. Además, se espera consolidar en el gobierno y los sectores productivos la noción de la importancia que tiene el territorio marítimo y sus ecosistemas, para el desarrollo”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015)

**Asuntos Marinos**, específicamente en Ecosistemas Estratégicos, tanto los que se encuentran en sus áreas protegidas como fuera de ellas: “Arrecifes

de Coral, Manglares, Pastos Marinos, Ambiente Pelágico, Litoral Rocosos, Playas Arenosas y Lagunas Costeras”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015) Igualmente trabaja en el sistema de gestión para el Corredor Marino del Pacífico Este Tropical CMAR, el cual comprende las áreas protegidas de: la Isla de Coco, Archipiélago de las Galápagos, Isla de Malpelo, Isla de Gorgona e Isla Coiba, así como en las expediciones Sea Flower y Pacífico.

**Educación y Ciencia – Tecnología**, las cuales incluyen los siguientes comités: Comité Técnico Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación del Mar, Comité Técnico de Educación Marítima y el Comité Técnico Nacional de Cultura Marítima - CNTCUL. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015)

**Gestión del territorio marino costero**, la cual incluye las siguientes áreas temáticas: “Gobernanza, Modelos de Ordenamiento Territorial y Gestión del Riesgo”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015)

**Oficina de Asuntos Políticos**, la cual desarrolla las siguientes áreas temáticas: “La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros- PNOEC, El Plan de acción de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros y el Comité Nacional Interinstitucional de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros- CNI PNOEC”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015)

**Asuntos Internacionales**, los cuales gestiona como Punto Focal Nacional ante diferentes escenarios internacionales como “la Comisión Oceanográfica Intergubernamental-COI/UNESCO, la Subcomisión de la COI para el Caribe y Regiones Adyacentes, y el Proceso Regular de presentación de informes y Evaluación del Estado del Medio Marino a Escala Mundial”. (Comisión Colombiana del Océano CCO, 2015).

En cada una de las comisiones y mesas de trabajo de alto nivel anteriormente mencionadas, interactúan una multitud de instituciones públicas y privadas, que buscan desarrollar cada uno de los temas, y son espacios de obligatoria participación desde sus diferentes perspectivas y misión constitucional por parte de las Fuerzas Militares, como efectivamente han venido participando.

Finalmente, en el marco de la CCO se concreta el gran logro de la estructuración y publicación de los Intereses Marítimos Colombianos (Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano CCO, 2021).

A continuación se referencian los 18 Intereses Marítimos de Colombia (Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano CCO, 2021, pág. 31), en los cuales se vislumbran desde la misión específica de las Fuerzas Militares, como lo es la soberanía e integridad del territorio, hasta actividades de transporte marítimo, de explotación de recursos renovables y no renovables, Así:

1. Talento humano y comunidad marítima.
2. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
3. Infraestructura para el aseguramiento, la integridad, el orden marítimo y el Estado de derecho en el mar.

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

4. Seguridad integral marítima y fluvial (SIMF).
5. Transporte y comercio marítimo.
6. Turismo marítimo y recreación.
7. Industria naval y marítima.
8. Minería marina y submarina.
9. Pesca y acuicultura.
10. Conectividad por el mar.
11. Salud pública y bioseguridad marina.
12. Ordenamiento marino-costero.
13. Recursos ambientales marino-costeros.
14. Gobernanza oceánica.
15. Cultura marítima.
16. Educación marítima.
17. Investigación científica, tecnológica y de innovación.
18. Patrimonio cultural sumergido.

En cada una de estos 18 intereses, se mantiene la hipótesis de continuar la participación activa en las mesas de trabajo y actividades de cada uno de dichos intereses.

134

Igualmente, dentro del documento de los Intereses Marítimos se hace referencia al Programa Nacional en Seguridad y Defensa (Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano CCO, 2021, pág. 17), el cual se encuentra “liderado por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación que promueve investigaciones relacionadas con los océanos y fortalece el portafolio de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) de la Armada de Colombia, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (COTECMAR) y DIMAR, entre otros”. Este se constituye en un caso concreto donde entidades afines a la ARC y la Armada trabajan juntos en investigaciones concretas en el marco de convocatorias lideradas por un Ministerio como lo es el de Ciencia y Tecnología.

### Herramienta 4: CONPES 3990 “Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030”

El CONPES 3990 “Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030”, (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2020) tiene un altísimo valor estratégico, ya que “este documento busca proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales para contribuir al desarrollo sostenible del país.” (Comisión Colombiana del Océano CCO, s.f.).

Todo documento CONPES, como estructura, establece las principales acciones a desarrollar con un derrotero y las principales fuentes de recursos relacionadas para alcanzar sus objetivos. Todo esto es especialmente relevante ya que este CONPES 3990 está basado en el “concepto de potencia oceánica, según el cual los Estados ejercen soberanía; aprovechan su posición geopolítica, sus ecosistemas marinos y su biodiversidad; hacen uso de los accesos a los océanos y las líneas marítimas; realizan actividades marítimas sostenibles y competitivas; generan capacidad naval, conocimiento y conciencia nacional oceánica; defienden los intereses marítimos nacionales, y gestionan interinstitucionalmente de los océanos” (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2020, pág. 3).

Es decir, superpone en cada uno de los objetivos específicos y funciones (Armada de Colombia, s.f.), los denotados en el CONPES, con los de la Armada de Colombia.

También es de destacar que el CONPES 3990 cuenta con un diagnóstico detallado, el cual se puede extrapolar para las diferentes temáticas y líneas de trabajo en los diferentes ambientes donde operan las Fuerzas Militares, con las demás instituciones en el marco de su trabajo Interagencial y de Acción Unificada: “(i) desarticulación y bajos niveles de gobernanza; (ii) necesidades de fortalecimiento y modernización de las capacidades para garantizar la soberanía y la seguridad integral marítima; (iii) limitada generación de conocimiento, cultura y formación científica, tecnológica e innovación para los temas oceánicos; (iv) deficiencias en los instrumentos de ordenamiento territorial y gestión de los ecosistemas marinos, y (v) bajo desarrollo de las actividades económicas marítimas y rezago en el desarrollo local costeros.” (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2020, pág. 15). Dicho diagnóstico es desarrollado a profundidad en el documento.

Pero lo más importante de este documento es que, además de identificar la problemática en el trabajo Interagencial, presenta un Plan de Acción y Seguimiento PAS, con horizonte de corto y mediano plazo de 11 años, con responsables, período de ejecución y metas concretas.

A continuación se relacionan las 5 principales estrategias del Plan:

- “4.3.1. Gobernanza interinstitucional bioceánica
- 4.3.2. Soberanía, defensa, y seguridad integral marítima
- 4.3.3. Conocimiento, investigación y cultura marítima
- 4.3.4. Ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares
- 4.3.5. Desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros” (Departamento Nacional de Planeación DNP, 2020, págs. 60-68).

Al tener este Plan de Acción, que incluye indicadores de seguimiento, las entidades responsables, los periodos de ejecución, los recursos necesarios y

las fuentes de financiamiento, se constituye en una invaluable carta de navegación para la intervención de Fuerzas Militares para continuar interactuando y profundizar las intervenciones con las demás entidades participantes.

### Herramienta 5: Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible

La Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible, nace en el marco de las Naciones Unidas, a través de sus diferentes agencias dentro del sistema, y que Colombia como país está absolutamente comprometida a desarrollar. Así pues, “en febrero de 2015, siete meses antes de la adopción de la Agenda 2030, el Decreto 280 creó la Comisión de Alto Nivel para el alistamiento y efectiva implementación de la Agenda 2030 y sus ODS.” (Departamento Nacional de Planeación DNP, s.f.).

La Comisión está compuesta por las siguientes entidades de alto nivel: Presidencia de la República, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación, Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Prosperidad Social, Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia y Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.

A continuación se enuncia el listado de los 17 objetivos:

1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo
2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible
3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades
4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida de todos
5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas
6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos
7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos
8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos
9. Industria, innovación e infraestructuras
10. Reducir la desigualdad en y entre los países
11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles
12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles

13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos
14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible
15. Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de la biodiversidad
16. Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas
17. Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

La principal observación sobre estos 17 objetivos, es que todos en mayor o menor grado, están relacionados con la Oceanopolítica, así sea de manera indirecta, aunque se destaquen de manera directa los objetivos 13 y 14. Esto se expone con el fin de destacar que se debería incidir en las diferentes actividades relacionadas con la totalidad de los objetivos.

Igualmente, como mecanismo y herramienta para el trabajo y la incidencia Interagencial, se resalta el sistema de información de seguimiento a la Agenda (Departamento Nacional de Planeación DNP, s.f.). Allí se tiene acceso mediante fuentes abiertas a información actualizada sobre los avances de cada uno de los objetivos de la Agenda. Esta fuente de información se constituye un insumo fundamental para la incidencia en cada línea de trabajo de interés para las Fuerzas Militares, ya que cabe destacar que los 17 objetivos de la Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible, se encuentran transversalizados en el Plan Nacional de Desarrollo, y cada uno de los indicadores del mismo, Pacto por la legalidad y el Pacto Región Océanos tienen asociados los ODS que apliquen para el desarrollo de dicho pacto.

## Conclusiones

En resumen, y luego de haber analizado los 5 principales documentos expuestos en el presente artículo a manera de herramientas, se denota una alineación entre Plan Nacional de Desarrollo, La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, La Comisión Colombiana del Océano CCO, el documento CONPES 3990, Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible, donde se entrecruzan y complementan de una manera virtuosa, y sus acciones potencian y complementan los resultados, a los cuales a su vez se les hace un adecuado seguimiento.

Si se continúa la utilización de dichas 5 herramientas, como ya se ha venido haciendo las Fuerzas Militares, y se visibilizan aún más, su serie de capacidades propias, y en muchos casos únicos, ante las demás instituciones del Estado, lo que permitiría facilitar el relacionamiento Interagencial alrededor de las políticas relacionadas con el océano. En el presente listado, que no pretende ser exhaustivo, se presentan los aportes a cartografía y batimetría, ayudas a la navegación, seguridad marítima y fluvial, búsqueda y rescate,

sobresaliente planificación, disponibilidad de medios en tierra, mar, aire, espacio y ciberespacio, así como la disciplina y capacidad de despliegue de dichos medios.

Además, teniendo en cuenta las amenazas globales como el Cambio Climático, la Erosión Costera, la Degradación Ambiental, e inclusive acelerados cambios sociales, la Oceanopolítica no debe ser considerada solamente una alternativa para potenciar la acción integral al interior de las Fuerzas Militares, sino un eje estratégico que permite prevenir, mitigar y enfrentar los retos a nivel de seguridad y defensa para el país. Igualmente se denota la interrelación desde las Fuerzas Militares como principales actores de la defensa, las cuales se vuelven absolutamente indispensables para el desarrollo de la Oceanopolítica como un todo.

Igualmente como conclusión se denota la gran cantidad de herramientas e instrumentos que se reflejan en espacios de gestión y articulación, y permiten una participación activa, como se ha venido haciendo hasta la fecha. El presente ensayo, permite denotar que la mayoría de temas relevantes ya están estructurados o se encuentran en estructuración, a nivel de política, y con planes de trabajos establecidos. Por consiguiente lo importante es reforzar el conocimiento y sobre todo la participación en dichos espacios, para realizar la adecuada articulación con los programas de interés de las Fuerzas Militares, buscando que estos queden plasmados en todos los planes de trabajo e igualmente asegurar su implementación y seguimiento en los territorios.

Finalmente la gran cantidad de sistemas de información que poseen y gestionan las diferentes instituciones del estado, se constituyen en un insumo clave para la planeación, el desarrollo del arte operacional y la toma de decisiones inclusive a nivel estratégico, por parte de las Fuerzas Militares.

## Referencias Bibliográficas

- Centro de Doctrina del Ejército (CEDOE), Fuerzas Militares de Colombia, Ejército Nacional. (2016). *MFE 3-07 ESTABILIDAD*.
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Asuntos Económicos*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/areas/asuntos-economicos.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Asuntos Internacionales*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/areas/asuntos-internacionales.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Asuntos Marinos*. Obtenido de Ecosistemas Estratégicos: <https://cco.gov.co/cco/areas/asuntos-marinos.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Asuntos Políticos*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/areas/asuntos-politicos.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Comisión Colombiana del Océano CCO*. Obtenido de Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC: <https://cco.gov.co/cco/areas/gestion-del-territorio-marino-costero.html>

- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Educación y Ciencia - Tecnología*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/areas/asuntos-de-educacion-y-ctel.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *Gestión del Territorio Marino Costero*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/areas/gestion-del-territorio-marino-costero.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2015). *La Comisión Colombiana del Océano CCO*. Obtenido de <https://cco.gov.co/cco/nosotros/la-comision.html>
- Comisión Colombiana del Océano CCO. (2018). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC*. Obtenido de <https://cco.gov.co/pnoec.html>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2020). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE*. Obtenido de Pobreza y Condiciones de Vida: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida>
- Departamento Nacional de Planeación DNP. (2019). *Plan Nacional de Desarrollo - Pacto por Colombia pacto por la equidad 2018-2022*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Departamento Nacional de Planeación DNP. (2020). *CONPES 3990 " Colombia: Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Economicos/3990.pdf>
- Escuela Superior de Guerra ESDEGUE. (05 de 08 de 2021). *Apertura del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica*. Obtenido de <https://esdegue.edu.co/es/apertura-del-diplomado-de-introduccion-la-oceanopolitica>
- Ministerio de Defensa Nacional. (2019). *Política de Defensa y Seguridad PDS para la Legalidad, el Emprendimiento y la Equidad*. Bogotá:.
- Sistema de Información Nacional Oceánico y Costero. (2020). *Balance General PNOEC*. Obtenido de <http://sinoc.cco.gov.co/index.php/balance-general-pnoec.html>
- Vicepresidencia de la República-Comisión Colombiana del Océano CCO. (2021). *IMC Intereses Marítimos Colombianos*. Obtenido de Comisión Colombiana del Océano: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Intereses%20Marítimos%20de%20Colombia.pdf>



# Áreas Marinas Protegidas en Colombia: La apuesta por la conservación de la biodiversidad marina<sup>1</sup>

María Camila Cruz Castro<sup>2</sup>

**Recibido:** 29 de octubre 2021

**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

Colombia es el segundo país a nivel mundial con mayor biodiversidad biológica después de Brasil, sin embargo no se conoce con la suficiente propiedad la biodiversidad marina. Las Áreas Marinas Protegidas –AMP–, dentro de los Parques Nacionales Naturales y de responsabilidad pública son esenciales e importantes para la conservación de la biodiversidad marina y para afianzar y apropiar una Conciencia Marítima nacional. El caso de estudio del Santuario de Fauna y Flora de la Isla de Malpelo en el Pacífico colombiano, como referente de aplicación para la conservación de la biodiversidad marina, permite identificar conforme a los objetivos de la Convención sobre la Diversidad Biológica, i) garantizar la conservación de la diversidad biológica, ii) el uso sostenible de sus componentes y iii) la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos; el grado de atención y responsabilidades de Colombia en el escenario regional e internacional, entorna a la protección y conservación de la biodiversidad marina.

**Palabras clave:** Biodiversidad marina, parques naturales, áreas marinas protegidas, Isla de Malpelo.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”.

2 Abogada Universidad de los Andes. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: mariacruz@gmail.com

### Introducción

Cada día vivimos ensimismados persiguiendo la banal ilusión de que el camino a la felicidad está en obtener mayores riquezas, una búsqueda que desde el principio nos apartó de lo esencial. Hemos fallado en reconocer que no necesitamos de un gran capital, cuando somos uno de los países más afortunados del mundo por su biodiversidad y su especial posición estratégica bioceánica. Colombia es un país con alrededor de 1.141.000km<sup>2</sup> de área continental y 928.000km<sup>2</sup> de área marítima. Limitamos con 11 países (no 5 como siempre nos enseñaron), somos el segundo país a nivel mundial con mayor biodiversidad biológica después de Brasil, el primero en diversidad de aves y orquídeas, el segundo en plantas, anfibios, mariposas y peces dulceacuícolas, el tercero en palmas y reptiles, el sexto en mamíferos y actualmente contamos con alrededor de 4.046 especies registradas de peces, 1.029 decápodos, 643 crustáceos marinos, 323 equinodermos, 204 esponjas marinas, 191 corales, 86 medusas 7 mangles y 6 pastos marinos (IAvH, 2018; SiB Colombia, 2021).

Pero lo cierto es que poco o casi nada conocemos de nuestra extensa biodiversidad marina, lo cual implica también una responsabilidad sin precedentes para nuestro país, puesto que la consecuencia de nuestro desconocimiento es que actualmente alrededor de 1.302 especies se encuentran amenazadas en Colombia (SiB Colombia, 2021). Así pues, una de las estrategias más efectivas a nivel nacional e internacional que han implementado los Estados para garantizar la conservación de la biodiversidad ha sido a través de la declaración de Áreas Protegidas, entendidas como el núcleo fundamental para la conservación de la biodiversidad mundial. Por lo tanto, el objetivo del presente escrito busca explicar de manera detallada por qué la declaratoria de Áreas Marinas Protegidas (AMP) es fundamental para la conservación de la biodiversidad marina y el fortalecimiento de la conciencia marítima al 2030 en Colombia, haciendo especial énfasis en los impactos positivos que se pueden destacar del caso de estudio de la Isla Malpelo. Así mismo, el presente trabajo busca hacer un llamado de esperanza a todos sus lectores para abordar entre todos los grandes retos que debemos enfrentar en la consolidación de Áreas Marinas Protegidas en nuestro país. En consecuencia, el presente trabajo presenta una hoja de ruta de los siguientes subtemas: 1) Declaración de Áreas Protegidas en el contexto internacional, 2) Consolidación del Sistema de Áreas Protegidas en Colombia, 3) Caso de estudio: Isla Malpelo; 4) Retos de la gestión de Áreas Marinas Protegidas en Colombia y, finalmente, 5) Conclusiones del estudio.

### Declaración de áreas protegidas en el contexto internacional

Es posible afirmar que la declaración de Áreas Protegidas en el transcurso de la historia se ha visto motivada por la loable preocupación del impacto que tienen los seres humanos en la naturaleza, razón por la cual se ha buscado la manera de preservar cada vez más territorios en condiciones naturales y prístinas, sin interferencia alguna de los seres humanos. Fue así como en 1872,

Cornelius Hedges, miembro de la expedición Washburn de exploradores de Yellowstone, propuso la idea de crear en esta región la primera gran reserva natural de interés público en el mundo (Haines, 1974).

Posteriormente, en 1948 se creó la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (en adelante UICN), compuesta por organizaciones gubernamentales y de la sociedad civil, que buscan influenciar, alentar y ayudar a los pueblos de todo el mundo a conservar la integridad y la diversidad de la naturaleza, y asegurar que todo uso de los recursos naturales sea equitativo y ecológicamente sustentable. Así pues, esta Unión es considerada como la red de conocimiento ambiental más grande del mundo en el campo de la conservación de la biodiversidad y el desarrollo sostenible, tanto así que la Organización de las Naciones Unidas la ha honrado con el estatus de Observador ante la Asamblea General desde el año 1999. Aunado a lo anterior, en 1992 esta Unión estableció que las Áreas Protegidas se entienden como: *“la superficie de tierra o mar especialmente consagrada a la protección y el mantenimiento de la diversidad biológica, así como de los recursos naturales y culturales asociados, y manejada a través de medios jurídicos u otros medios eficaces”* (UICN, 1994).

Sin embargo, la consolidación de éstas áreas a nivel internacional cobró fuerza el 29 de diciembre de 1993, con la entrada en vigor de la Convención sobre la Diversidad Biológica, en la cual se establecieron tres objetivos principales, a saber: i) garantizar la conservación de la diversidad biológica, ii) el uso sostenible de sus componentes y iii) la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos, toda vez que los Estados destacaron una fuerte preocupación por la afectación del ser humano en la naturaleza y en el equilibrio de las especies. Así pues, en el artículo 2 de dicho Convenio, se acordó que las Áreas Protegidas se entienden como *áreas definidas geográficamente, que hayan sido designadas, reguladas o administradas con el fin de alcanzar objetivos específicos de conservación* (CDB, 1992). A su vez, se estableció un criterio de conservación de la diversidad biológica de carácter *in situ*, es decir, cuando la conservación de los ecosistemas, hábitats naturales y el mantenimiento y recuperación de poblaciones viables de especies se realiza en sus entornos naturales. Es por ello que en el artículo 8 del citado Convenio, se estableció que el mejor mecanismo para dicha conservación *in situ* de la diversidad biológica es la consolidación de un Sistema Nacional de Áreas Protegidas, en donde se implementen medidas especiales para la conservación de la diversidad que allí se alberga y poder administrar los recursos naturales biológicos para su uso sostenible (artículo 10 ídem).

Finalmente, vale la pena destacar que en el año 2010 la COP10 del Convenio sobre la Diversidad Biológica formuló un Plan Estratégico 2011 – 2020 , en el cual estableció las Metas de Aichi para la Diversidad Biológica, con el fin de aunar esfuerzos entre los Estados para detener la pérdida de diversidad y asegurar que, para el año 2020, los ecosistemas fueran más resilientes y suministraran servicios esenciales para toda la comunidad, asegurando de este modo la variedad de la vida del planeta y contribuyendo al bienestar humano

y a la erradicación de la pobreza. Al respecto, la Meta 11 de Aichi plantea que para el 2020, al menos el 17% de las zonas terrestres y de aguas continentales y el 10% de las zonas marinas y costeras, especialmente aquellas de particular importancia para la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas, se *deben conservar por medio de sistemas de áreas protegidas administrados de manera eficaz y equitativa, ecológicamente representativos y bien conectados*, junto con otras medidas de conservación eficaces basadas en áreas, y que estén integradas en los paisajes terrestres y marinos más amplios (CBD, 2013).

Actualmente, se espera que el cumplimiento de estas metas sea evaluado en la Décimo Quinta Conferencia de las Partes del CBD que, para la fecha de este escrito, se está llevando a cabo en Kuming, China, en donde se busca que los Estados se comprometan a proteger el 30% de los océanos y el 30% de las áreas terrestres y las aguas continentales del mundo para el año 2030, con por lo menos un 10% sujeta a protección estricta, bajo la estrategia denominada la *iniciativa 30x30*.

### Consolidación del sistema de áreas protegidas en Colombia

Ahora bien, con base en los compromisos internacionales adquiridos por Colombia, es posible afirmar que el reconocimiento de Áreas Protegidas se vino gestando desde la Ley 2 de 1959, en cuyo artículo 14 se declaró la utilidad pública de los Parques Nacionales Naturales, facultando al Gobierno para *expropiar las tierras o mejoras de particulares que en ellas existan*. Posteriormente, a través de la expedición del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente de 1974, en su artículo 329 se definen 6 categorías de áreas que integran el Sistema de Parques Nacionales Naturales, de la siguiente manera: 1) Reserva Natural, 2) Parque Nacional Natural, 3) Santuario de fauna, 4) Santuario de flora, 5) Vía parque y 6) Área natural única, respectivamente. Adicionalmente, el artículo 332 del citado Decreto consagra que las actividades permitidas en las áreas del Sistema de Parques Nacionales corresponden a las siguientes: i) de conservación, ii) investigación, iii) educación, iv) recreación, v) cultura y vi) recuperación y control.

Por su parte, la Constitución Política de 1991 estableció un marco legal soporte para la declaratoria de Áreas Protegidas, pues: en su artículo 8 consagró como una obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación; en el artículo 63 determinó que los Parques Nacionales son bienes de uso público, siendo inalienables, imprescriptibles e inembargables y a través del artículo 79 reconoció que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, garantizar la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo y al establecer el deber del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Pero realmente fue hasta el Decreto 2372 de 2010 (compilado en el Decreto 1076 de 2015) que verdaderamente se consolidó el Sistema Nacional de

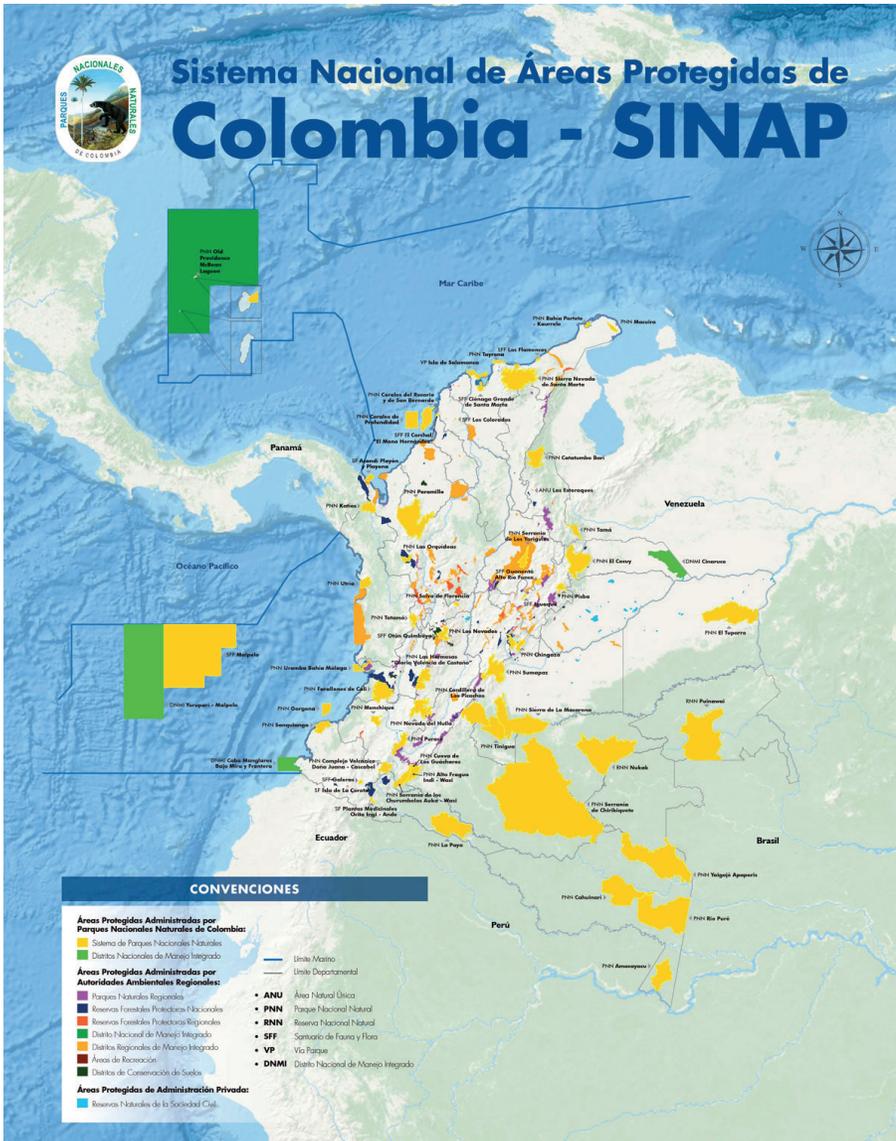
Áreas Protegidas (SINAP) en Colombia, entendido como *el conjunto de áreas protegidas, actores sociales e institucionales y las estrategias e instrumentos de gestión que las articulan, que contribuyen como un todo al cumplimiento de los objetivos generales de conservación del país* (Decreto 1076 de 2015, Art. 2.2.2.1.1.3). Al respecto, es importante destacar que el SINAP establece como objetivos generales de conservación los siguientes: a) asegurar la continuidad de los procesos ecológicos y evolutivos naturales para mantener la diversidad biológica, b) garantizar la oferta de bienes y servicios ambientales esenciales para el bienestar humano y c) garantizar la permanencia del medio natural o de algunos de sus componentes, como fundamento para el mantenimiento de la diversidad cultural del país y de la valoración social de la naturaleza (Decreto 1076 de 2015, Art. 2.2.2.1.1.6).

Así pues, el SINAP está conformado por las siguientes Áreas Protegidas, que bien pueden ser de carácter público, tales como ii) las del Sistema de Parques Nacionales Naturales, ii) las Reservas Forestales Protectoras, iii) los Parques Nacionales Regionales, iv) los Distritos de Manejo Integrado, v) los Distritos de Conservación de Suelos vi) las Áreas de Recreación, como también pueden ser de carácter privado mediante vii) las reservas naturales de la sociedad civil. Aunado a ello, dentro del SINAP se consagró como un subsistema temático el **Sistema de Áreas Marinas Protegidas (SAMP)**, el cual hace referencia al *conjunto de áreas protegidas marinas y/o costeras, actores, mecanismos de coordinación, instrumentos de gestión, que articulados con otras estrategias de conservación in situ, contribuyen a lograr los objetivos comunes de conservación en el territorio marino y costero*.

De igual forma, los objetivos de conservación de la biodiversidad marina que han sido definidos para el SAMP corresponden a los siguientes: 1) garantizar una muestra representativa de la biodiversidad marina y costera en sus diferentes niveles de organización biológica, 2) asegurar la oferta de servicios ecosistémicos asociados a la biodiversidad marina y costera, 3) mantener la base natural marina y costera asociada a elementos materiales o inmateriales, como fundamento de la diversidad cultural y valoración social del país y 4) garantizar los procesos ecológicos, para mantener la conectividad de la biodiversidad marina y costera (INVEMAR, 2016). Con base en estos objetivos, los Sistemas Regionales de Áreas Protegidas (SIRAP) del Caribe y Pacífico, son las instancias que tienen el reto de promover la consolidación del SAMP mediante la articulación de los instrumentos de planificación de dichos subsistemas.

Ahora bien, con base en el Registro Único Nacional de Áreas Protegidas, hoy en día el 13,40% de la superficie marina de la nación está declarada como Área Marina Protegida, lo que equivale alrededor de 12,442,700.41 hectáreas marinas (Parques Nacionales Naturales, 2021). A continuación, en la *Figura 1* se presenta el mapa del total de Áreas Protegidas declaradas en Colombia, actualizado a corte del mes de junio de 2021, haciendo especial énfasis en aquellas áreas ubicadas en los territorios marino costeros del Pacífico y el Caribe (*Figuras 2 y 3*):

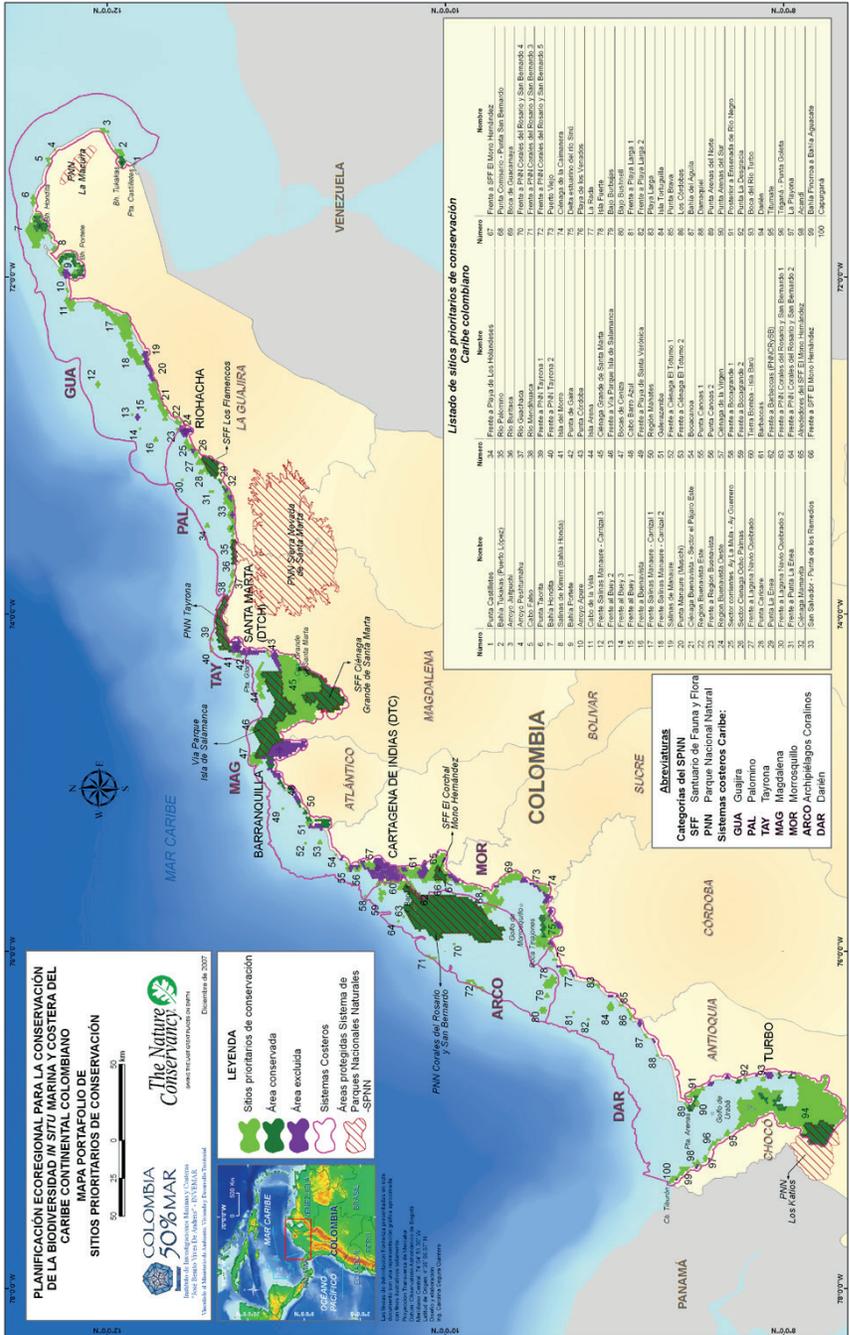
Figura 1. Mapa de áreas protegidas en Colombia hasta el mes de junio de 2021.



Fuente: Sistema Nacional de Áreas protegidas.

<https://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/sistema-nacional-de-areas-protegidas-sinap/mapa-sinap/>

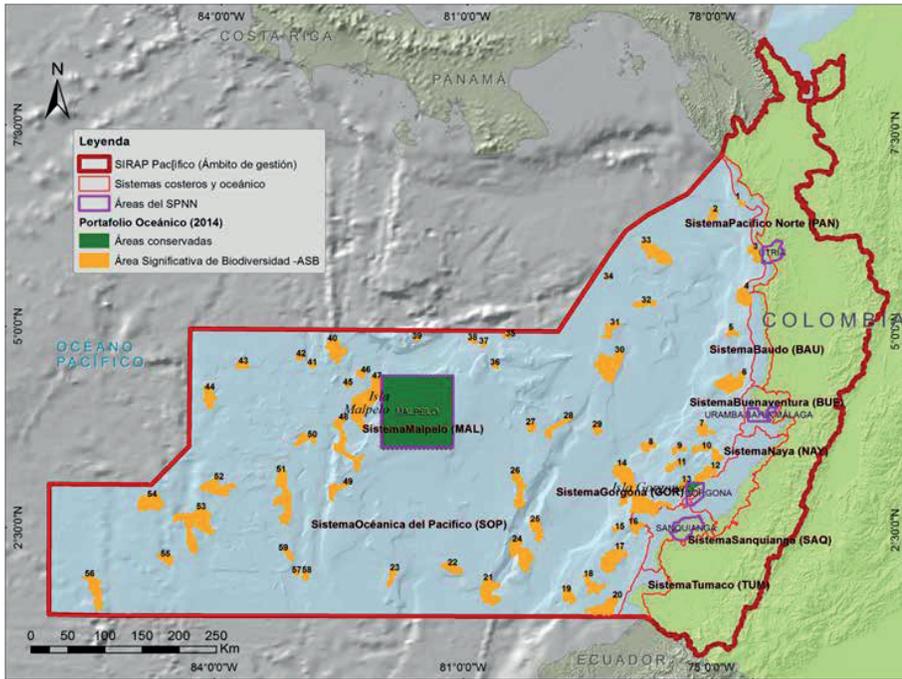
Figura 2. Portafolio de conservación marino costero del Caribe Colombiano.



Fuente: Tomada del Plan de Acción. Instituto de Investigaciones Marítimas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” – INVEMAR (2016).

[http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan\\_de\\_accion\\_final\\_baja.pdf](http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan_de_accion_final_baja.pdf)

Figura 3. Portafolio de conservación marino del Pacífico Colombiano



Fuente: Tomada del Plan de Acción. Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” – INVEMAR (2016).

[http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan\\_de\\_accion\\_final\\_baja.pdf](http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan_de_accion_final_baja.pdf)

Ahora bien, es importante resaltar que, en concordancia con los compromisos internacionales adquiridos por Colombia, de acuerdo con lo establecido en la Meta de Aichi 11 que se mencionó en la sección anterior, el Sistema de Áreas Marinas Protegidas en Colombia debe velar por ciertos atributos esenciales para lograr la conservación de la biodiversidad terrestre y marina.

En primer lugar, se destaca la necesidad de una **administración eficaz (gestión efectiva)** de dichas áreas, en donde la implementación de políticas, planes y programas, por parte de los actores sociales e institucionales que interactúan mediante formas de gobernanza, cuente con un marco normativo adecuado, una efectiva gestión del conocimiento, sostenibilidad financiera, soporte operativo y técnico, con el fin de lograr desde el manejo adaptativo el cumplimiento de los objetivos de conservación (Conpes, 2021).

En segundo lugar, se busca que el SAMP tenga una **representatividad ecológica**, en donde la biodiversidad protegida alcance las metas de conservación específicas para cada nivel y cuente con la funcionalidad para su viabilidad a largo plazo.

En tercer lugar, resulta indispensable destacar la **conectividad** de las AMP, es decir que estén integradas en paisajes terrestres o marinos más amplios, mediante corredores y redes ecológicas, conforme a sus características biofísicas, sociales, culturales, económicas y político-administrativas, para contribuir al logro de los objetivos de conservación del país.

Y, finalmente, se destaca la importancia de una **gestión equitativa** sobre la mismas, en donde se distribuye en la sociedad de manera justa los costos y beneficios de la conservación, considerando los contextos territoriales diferenciales donde se encuentran y las formas de gestión social e institucional, con el fin de promover estrategias de gobernanza incluyentes (Conpes, 2021).

Con base en lo anterior, es posible evidenciar que para la gestión efectiva de las Áreas Marinas Protegidas en Colombia, resulta indispensable garantizar la **gobernanza marina** de todos los actores involucrados, puesto que de ello depende gran parte el éxito de la conservación de la biodiversidad marina que allí se alberga. Al respecto, la **gobernanza** es entendida como el conjunto de principios, políticas y normas con relación a la toma de decisiones sobre Áreas Protegidas (UICN, 2014), razón por la cual se consolida como un elemento crucial para determinar si las personas, comunidades locales y demás grupos de interés adquieren aquellos derechos y deberes conexos que les permiten utilizar y controlar las áreas marinas y sus recursos naturales, lo cual promueve el desarrollo social y económico sostenible que puede ayudar a erradicar la pobreza y la inseguridad alimentaria y alienta la inversión responsable (FAO, 2019). Por lo tanto, es de vital importancia que la gobernanza marina no se efectúe de manera sectorizada, sino que debe responder a la articulación coordinada de las instituciones estatales a nivel nacional, regional y local, así como se involucren a las comunidades locales y tradicionales, que permita crear un espacio de concertación de las mejores estrategias de conservación de la biodiversidad marina de Colombia a través de las Áreas Marinas Protegidas.

Con base en este marco normativo, es posible destacar los impactos positivos y sustanciales que la declaratoria de Áreas Marinas Protegidas representa para la conservación de la biodiversidad marina en Colombia, razón por la cual en la siguiente sección se procederá a analizar el caso de estudio de la Isla Malpelo.

### Caso de estudio: Isla Malpelo

La Isla de Malpelo está ubicada en el Océano Pacífico oriental tropical, aproximadamente a 500 kilómetros al oeste del puerto de Buenaventura, Valle del Cauca. En el periodo de 1976 a 1984, mediante el Tratado de Liévano-Aguirre, Aquilino Boyd y el Tratado Lloreda - Gutiérrez se ratificó la posesión de Colombia sobre esta isla (Fundación Malpelo Colombia, s.f.), y en 1986 se realizó la instalación permanente de la Armada Nacional para realizar labores de soberanía sobre la misma. Así mismo, es importante destacar que Malpelo tiene una especial importancia geopolítica, ya que extiende la Zona

Económica Exclusiva (ZEE) en 200 millas más hacia el oeste. Ahora bien, en 1995 se declaró el *Santuario de Fauna y Flora Malpelo*, bajo la administración del Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia, y desde 1999 hasta el 2018 se han realizado un total de 37 expediciones científicas a dicho territorio, con el objetivo de desarrollar investigaciones y monitoreos de los valores objetivo de conservación de la isla.

Es importante destacar que el *Santuario de Flora y Fauna Malpelo* ha sido reconocido a nivel internacional como “*Zona Especialmente Sensible*” ante la Organización Marítima Internacional (2000), en la cual se describe que los barcos de más de 500 toneladas no pueden pasar por el Santuario para no afectar o alterar la fauna adjunta. Asimismo, ha sido reconocido como Área de Importancia para la Conservación de las Aves (AICA) (2005), Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO (2006), Joya marina de Colombia (2011), Área Marina de Importancia Ecológica o Biológica (EBSA) (2012) y obtuvo el reconocimiento Platino de Refugio Oceánico Global (GLORES) (2017), por ser un área marina protegida que cumple con los estándares de efectividad estipulados por el Sistema Global de Refugios Marinos, el cual busca preservar la biodiversidad marina consolidando una red estratégica de Áreas Marinas Protegidas que incluyan múltiples representaciones de todos los ecosistemas marinos en cada región biogeográfica y que aumente la conectividad ecológica en particular de los ecosistemas marinos (Refugio Oceánico Global, 2017).

De igual forma, el 14 de septiembre de 2017 mediante la Resolución 1907, se concibió la extensión del *Santuario de Flora y Fauna Malpelo* en un total de 2.709.613 hectáreas, en donde se incluyeron los montes submarinos, debido a su importancia para los grandes pelágicos como los tiburones, así como también se llevó a cabo la declaratoria del Distrito Nacional de Manejo Integrado Yuruparí – Malpelo, representando un avance significativo en los compromisos internacionales que el país adquirió en materia de protección de la biodiversidad con la suscripción del Convenio de Diversidad Biológica y puntualmente con la Meta 11 de Aichi, toda vez que **hoy en día Colombia supera esa meta, al pasar de 8.59% al 13.40% de su territorio marino costero bajo la protección de áreas marinas protegidas**. Finalmente, vale la pena resaltar que, a través de la declaratoria del Distrito Nacional de Manejo Integrado Yuruparí – Malpelo se reconoce la importancia estratégica de esta área para el desarrollo de actividades de pesca sostenible y responsable en el Pacífico, especialmente por parte de los habitantes del litoral y ciudades como Buenaventura y Tumaco.

Ahora bien, el caso de estudio de la Isla Malpelo nos permite evidenciar que la declaratoria de Áreas Marinas Protegidas para la conservación de la biodiversidad marina en nuestro país, genera al menos tres impactos positivos sustanciales para el fortalecimiento de la conciencia marítima. En primer lugar, las AMP logran mantener muestras representativas de la biodiversidad marina, pues gracias a las corrientes oceánicas de esta zona, varias especies provenientes del Indo-Pacífico y de otros lugares del Pacífico Oriental Tropical,

encuentran en la Isla Malpelo un lugar apto para establecerse y reproducirse (Fundación Malpelo, s.f.). Por ejemplo, en la parte noreste de la isla, conocida como “El Arrecife”, se encuentran gran parte de las 191 especies de corales registradas en nuestro país y es hogar de paso para una gran cantidad de especies pelágicas, como es el caso de los tiburones sedosos *Carcharhinus falciformis*, tiburones martillo *Sphyrna lewini*, atunes, mamíferos marinos y tortugas, los cuales se presentan en las *Figuras 4 y 5* a continuación:

**Figura 4. Biodiversidad marina Isla Malpelo  
- Tiburones *Carcharhinus falciformis***



*Fuente: Tomada de la Fundación Malpelo Colombia. (s.f).  
<https://www.fundacionmalpelo.org/galeria-fotos/tiburones/>*

Figura 5. Biodiversidad marina Isla Malpelo - Tiburones martillo *Sphyrna lewini*



Fuente: Tomada de la Fundación Malpelo Colombia. (s.f.).  
<https://www.fundacionmalpelo.org/galeria-fotos/tiburones/>

Al respecto, de acuerdo con el estudio *Aporte de las Áreas Marinas Protegidas del Sistema de Parques Nacionales Naturales a la representatividad de ecosistemas en Colombia*, desarrollado por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” – INVEMAR, en el cual se llevó a cabo un análisis de representatividad de ecosistemas marinos y costeros en las 18 Áreas Marinas Protegidas administradas por el Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia y sus cambios en el periodo de 2010 – 2020, **se pudo concluir que la contribución de las AMP administradas por PNNC a la representatividad de ecosistemas marinos y costeros del SAMP mejoró al año 2020, en ecosistemas estratégicos como pastos marinos, manglares, playas arenosas y la inclusión de un nuevo ecosistema como los corales profundos, específicamente en el Caribe colombiano** (INVEMAR, 2020).

A su vez, en dicho estudio se advirtió la necesidad de incrementar la investigación y conocimiento de los hábitats bentónicos profundos para incluirlos dentro de ejercicios de prioridades de conservación y en los análisis de vacíos de representatividad del SAMP y se destacó la importancia que tiene Colombia de aprovechar los escenarios de diálogo internacionales para contribuir y comprometerse con metas ambiciosas de conservación del CBD y apoyar la declaratoria de posibles AMP en áreas fuera de la jurisdicción nacional, basado en su experiencia con la declaratoria y manejo de AMP oceánicas (SFF Malpelo y PNN Corales de Profundidad) (INVEMAR, 2020).

En segundo lugar, es que las AMP proveen servicios ecosistémicos y recursos biológicos, los cuales contribuyen a la adaptación y mitigación del cambio climático. Hoy en día el calentamiento global que estamos experimentando se expresa en condiciones ambientales cada vez más intensas, frecuentes y menos predecibles. Esta situación pone en riesgo a las comunidades más vulnerables que sufren los impactos del cambio climático sobre los alimentos, el agua, la tierra y otros servicios de los ecosistemas, los cuales son necesarios para su subsistencia. Por lo tanto, las Áreas Marinas Protegidas ayudan a enfrentar este problema, al ser sumideros idóneos de carbono así como proveen servicios de protección de hábitats para frenar la extensión de enfermedades causadas por vectores que prosperan en ecosistemas degradados, garantizan la habitabilidad de polinizadores al paisaje circundante y dispersores de semillas, favorecen la reducción del riesgo de desastres por la existencia de barreras protectoras contra tormentas y vendavales, así como también contribuyen la recuperación de coberturas que ayudan a prevenir inundaciones, remociones en masa y avalanchas (Mansourian et al., 2009).

Con base en lo anterior, entendiendo que la declaratoria de AMP es una estrategia sustancial para hacer frente a la lucha contra el cambio climático, en el 2017 la Isla Malpelo obtuvo el reconocimiento Platino de Refugio Oceánico Global (GLORES) (2017), por ser un área marina protegida que cumple con los estándares de efectividad estipulados por el Sistema Global de Refugios Marinos, reconociendo que se trata de *“un sitio del patrimonio mundial, es un hábitat oceánico de la vida marina extremadamente abundante y en muy buen estado que es importante para el mantenimiento y la dispersión de la vida marina del Pacífico tropical del este”*. (Marine Conservation Institute, 2017). Así mismo, el 29 de diciembre del 2020, Colombia entregó a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) la actualización de su Contribución Determinada a Nivel Nacional, en donde se comprometió a disminuir sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero en un 51% para el año 2030, razón por la cual la declaratoria de las AMPs para el logro de este objetivo resultará de vital importancia estratégica.

En tercer lugar, las AMP contribuyen a la conservación de territorios marinos y costeros con significados culturales relevantes para las comunidades locales, principalmente porque éstas comparten un vínculo vital en su relación con la naturaleza. Gracias a su amplio conocimiento tradicional y sus cosmovisiones, hoy en día se estima que el 91% de las áreas habitadas por pueblos indígenas, comunidades afrodescendientes, entre otros pueblos tradicionales, se mantienen en un nivel de conservación en buenas o moderadas condiciones ecológicas (WWF, 2021). Un ejemplo de lo anterior es la declaratoria del Distrito Nacional de Manejo Integrado Yuruparí - Malpelo, el cual tiene como fin garantizar el aprovechamiento sostenible de las poblaciones de especies trans-zonales, altamente migratorias, demersales y otras con potencial pesquero, por parte de las comunidades de pescadores de la zona. Lo anterior, permite contribuir al desarrollo económico y social de la actividad

pesquera nacional, así como también representa una estrategia positiva para garantizar la seguridad alimentaria de las comunidades locales y la conservación de los recursos pesqueros (Parques Nacionales Naturales, s.f.).

### Retos de la gestión de áreas marinas protegidas en Colombia

Una vez analizado el anterior caso de estudio frente a la importancia que tiene la consolidación de AMP en Colombia para la conservación de la biodiversidad marina, es importante enunciar tres retos para la gestión de las mismas que vale la pena tener en cuenta.

En primer lugar, existe poca articulación de las entidades gubernamentales y las comunidades locales para la consolidación y declaración de nuevas Áreas Marinas Protegidas. Frente a este aspecto, preocupa los limitados espacios de participación de las comunidades locales en la gestión de las AMP, a pesar de que las mismas cuentan con un conocimiento amplio sobre el territorio que se busca conservar. Por lo tanto, resulta clave fortalecer los mecanismos de gobernanza comunitaria de las comunidades locales y la articulación de éstas en los escenarios de participación a nivel nacional, regional y local, de tal manera que las comunidades puedan participar de manera activa y en todos los niveles necesarios en la toma de decisiones para la gestión de las AMP, proporcionando su conocimiento tradicional para el manejo de los recursos naturales que allí se albergan, preservando de esta manera el valioso patrimonio cultural y natural de nuestra nación.

154

En segundo lugar, es importante resaltar que las dinámicas del conflicto armado en Colombia han incidido en la ocupación de las Áreas Protegidas y en el incremento de los conflictos socio-ambientales asociados. Un ejemplo de lo anterior es que, hasta el mes de abril de 2020, se registraron un total de 5.337 solicitudes de restitución de tierras al interior de las áreas protegidas públicas y en reservas naturales de la sociedad civil, reflejo de los impactos del desplazamiento forzado en nuestro país (Conpes, 2021). A su vez, el surgimiento de nuevos grupos armados al margen de la ley ha intensificado este desplazamiento de las comunidades locales, en donde se imponen nuevas formas de poder debido a la poca presencia estatal. Es por ello que resulta indispensable consolidar la paz en nuestros territorios, especialmente marino-costeros del caribe y el pacífico, puesto que de ello depende que las AMP puedan consolidarse y mantenerse como espacios seguros para las especies que habitan dichas zonas, evitando que estos actores armados interfieran y se asienten en estos territorios para el ejercicio de actividades ilícitas.

En tercer lugar, es importante reconocer que las AMP no son áreas sectorizadas y alejadas a la periferia del país, sino que deben ser entendidas como parte de un todo, puesto que la gestión de los ecosistemas terrestres (como los son páramos o ríos), tienen especial incidencia en la conservación de las AMP, y viceversa. Así pues, no basta con proteger únicamente las AMP declaradas, sino que se deben incluir en su gestión sus zonas contiguas y aledañas, entendiendo su amplia interconectividad. Asimismo, es importante

comprender que esta relación no se da únicamente a nivel nacional sino también a nivel internacional, dado que las AMP se interconectan con nuestros países vecinos y, por ello, necesitamos de los mecanismos de cooperación internacional para que, entre todos, marchemos hacia una misma dirección. En efecto, este es el caso del Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR), creado para conservar la biodiversidad y promover el uso sostenible de los recursos marinos y costeros presentes en las Zonas Económicas Exclusivas de los países de Ecuador, Costa Rica, Colombia y Panamá. Esta iniciativa regional es un ejemplo valioso de la efectiva conservación de la biodiversidad y los recursos marinos y costeros ubicados en las Áreas Marinas Protegidas de Malpelo, Gorgona, Coiba, Galápagos y Cocos, conformando así una Red de Áreas Marinas Protegidas (CMAR, s.f.).

### Conclusiones

De acuerdo con el análisis efectuado en el presente escrito, se puede concluir que Colombia ha adquirido una serie de compromisos internacionales al ser Estado parte de la Convención sobre la Diversidad Biológica, en especial frente a la Meta 11 de Aichi, de manera que el 10% de las zonas marinas y costeras, especialmente aquellas de particular importancia para la diversidad biológica y los servicios de los ecosistemas, se conserven por medio de sistemas de áreas protegidas administrados de manera eficaz y equitativa, ecológicamente representativos y bien conectados.

Así pues, se pudo constatar que, para poder consolidar el Sistema de Áreas Marinas Protegidas en nuestro país, es indispensable garantizar la gobernanza marina de todos los actores involucrados, puesto que de ello depende gran parte el éxito de la conservación de la biodiversidad marina que allí se alberga. Esta gobernanza no se debe efectuar de manera sectorizada, sino que debe responder a la articulación coordinada de las instituciones estatales a nivel nacional, regional y local, así como también se involucren a las comunidades locales y tradicionales, que permita crear un espacio de concertación de las mejores estrategias de conservación de la biodiversidad marina de nuestro país.

Así mismo, se pudo concluir que el caso de estudio de la Isla Malpelo concebida como un AMP, destaca al menos tres impactos positivos, toda vez que las AMP: **1)** Permiten mantener muestras representativas de la biodiversidad marina respecto a ecosistemas estratégicos, como manglares, corales a profundidad y especies de animales provenientes del Indo-Pacífico y de otros lugares del Pacífico Oriental Tropical, siendo un punto estratégico a nivel mundial para la conservación de este tipo de biodiversidad; **2)** Proveen servicios ecosistémicos y recursos biológicos, los cuales contribuyen a la adaptación y mitigación del cambio climático, al ser sumideros idóneos de carbono y barreras protectoras contra fenómenos naturales que cada vez son más intensos y menos predecibles y **3)** Contribuyen a la conservación de territorios marinos y costeros con significados culturales relevantes para las comunidades locales, principalmente porque éstas comparten un vínculo vital en su relación con la naturaleza.

Sin embargo, del presente estudio se logró evidenciar que existen al menos tres retos importantes para la gestión de las AMP, a saber: **1)** Existe poca articulación de las entidades gubernamentales y las comunidades locales para la consolidación y declaración de nuevas Áreas Marinas Protegidas, razón por la cual es necesario fortalecer los mecanismos de gobernanza comunitaria de las comunidades locales y la articulación de éstas en los escenarios de participación a nivel nacional, regional y local, de tal manera que las comunidades puedan participar de manera activa y en todos los niveles necesarios en la toma de decisiones para la gestión de las AMP; **2)** Las dinámicas del conflicto armado en Colombia han incidido en la ocupación de las Áreas Protegidas, por lo que resulta indispensable consolidar la paz en nuestros territorios, especialmente marino-costeros del caribe y el pacífico, puesto que de ello depende que las AMP puedan mantenerse como espacios seguros para las especies que habitan dichas zonas, evitando que estos actores armados interfieran y se asienten en estos territorios para el ejercicio de actividades ilícitas y **3)** Es necesario reconocer que las AMP no son áreas sectorizadas y alejadas a la periferia del país, sino que deben ser entendidas como parte de un todo, tanto a nivel nacional como internacional, teniendo en cuenta que la gestión de los ecosistemas terrestres (como los son páramos o ríos), tienen especial incidencia en la conservación de las AMP, y viceversa.

Se espera entonces que el presente trabajo motive a todos sus lectores a buscar las herramientas necesarias para que Colombia sea reconocido a nivel mundial como uno de los países insignia en la conservación de la biodiversidad marina y de los espacios marino-costeros, que promueva el desarrollo social, económico ambiental de sus Áreas Marinas Protegidas, con el fin de que podamos proteger las especies marinas que se encuentran actualmente amenazadas y garantizarles a las generaciones presentes y futuras un planeta que vele por la protección de todos sus ecosistemas marinos y terrestres.

## Referencias bibliográficas

- CMAR (2021). *Corredor Marino del Pacífico Este Tropical - ¿Qué es?*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <http://www.cmarpacifico.org/quienes-somos/que-es-el-cmar>
- Convention on Biological Diversity (2013) *Aichi Biodiversity Targets Icons*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://www.cbd.int/sp/targets/icons/>
- Fundación Malpelo Colombia. (s.f.). *Galería de fotos*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://www.fundacionmalpelo.org/galeria-fotos/tiburones/>
- Haines L. A. (1974). *Yellowstone National Park. Its Exploration and Establishment*. Departamento del Interior de Estados Unidos. National Park Service Washington D.C. Consultado el 27 de octubre de 2021, de [https://www.nps.gov/parkhistory/online\\_books/haines1/index.htm](https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/haines1/index.htm)
- Instituto Alexander von Humboldt (2018). *Las actividades humanas siguen dejando huellas en nuestros ecosistemas*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <http://www.humboldt.org.co/es/noticias/parlotiando-humboldt>

- INVEMAR (2016). *Plan de Acción del Subsistema de Áreas Marinas Protegidas SAMP 2016-2023. Lineamientos para la consolidación del SAMP en el marco de los Subsistemas Regionales de Áreas Protegidas del Pacífico y del Caribe*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de [http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan\\_de\\_accion\\_final\\_baja.pdf](http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/plan_de_accion_final_baja.pdf)
- INVEMAR (2020). *Aporte de las Áreas Marinas Protegidas del Sistema de Parques Nacionales Naturales a la representatividad de ecosistemas en Colombia*. Boletín de Investigaciones Marinas y Costeras Bulletin of Marine and Coastal Research 49 (Supl. Esp.), 275-288
- Mansourian, S., A. Belokurov & P. J. Stephenson. (2009). *La función de las áreas forestales protegidas en la adaptación al cambio climático*. Unasyuva, Vol. 60, Pp. 231-232.
- Marine Conservation Institute (2017). *Isla Malpelo reconocida como una de las mejores áreas marinas protegidas del mundo*. 5 de septiembre. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://marine-conservation.org/on-the-tide/isla-malpelo-reconocida-como-una-de-las-mejores-areas-marinas-protegidas-del-mundo/>
- Marine Conservation Institute (s.f.). *Blue Parks. The Blue Parks initiative unites the ocean's best protected places and the people who champion them in a strategic network to save life in the sea*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://marine-conservation.org/blueparks/>
- Organización para las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – FAO (2019). *Revisión y consolidación de análisis jurídicos uso, ocupación y tenencia de tierra por parte de comunidades campesinas en las áreas del Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia*. Bogotá.
- Parques Nacionales Naturales (s.f.). Subsistemas de Gestión del SINAP. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/sistema-nacional-de-areas-protegidas-sinap/subsistemas-regionales-de-areas-protegidas/>
- Parques Nacionales Naturales (2021). Mapa del Sistema Nacional de Áreas Protegidas Junio 2021. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://www.parquesnacionales.gov.co/portal/wp-content/uploads/2021/06/mapa-sinap-junio-2021.pdf>
- Parques Nacionales Naturales (s.f.). Distrito Nacional de Manejo Integrado Yuruparí – Malpelo. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/parques-nacionales/distrito-nacional-de-manejo-integrado-yurupari-malpelo/>
- Refugio Oceánico Global (2017). Santuario de Flora y Fauna de Malpelo. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://marine-conservation.org/blueparks/awardees/malpelo/>
- Sistema de Información sobre Biodiversidad en Colombia (2021). *Biodiversidad en cifras: cuántas especies registradas hay en Colombia*. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://cifras.biodiversidad.co>
- UICN (1994). *Directrices para las categorías de manejo de Áreas Protegidas*. CPNAP con la ayuda de WCMC, Reino Unido. Consultado el 27 de octubre de 2021, de <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/1994-007-Es.pdf>

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- UICN (2014). *Gobernanza de Áreas Protegidas. De la comprensión a la acción*. Borri-  
ni-Feyerabend, G., N. Dudley, T. Jaeger, B. Lassen, N. Pathak Broome, A. Phillips  
y T. Sandwith. No. 20 de la Serie Directrices para buenas prácticas en áreas  
protegidas, Gland, Suiza.
- WWF (2021). *Colombia lanzó oficialmente sus metas climáticas para 2030*. 26 de mar-  
zo. Consultado el 27 de octubre de 2021, de [https://www.wwf.org.co/?366214/  
Colombia-lanzo-oficialmente-sus-metas-climaticas-para-2030](https://www.wwf.org.co/?366214/Colombia-lanzo-oficialmente-sus-metas-climaticas-para-2030)
- WWF (2021a). *El 91% de los territorios de pueblos indígenas y comunidades locales  
están ecológicamente en buen estado*. 9 de junio. Consultado el 27 de octubre  
de 2021, de [https://www.wwf.org.co/?367310/El-91-de-los-territorios-de-pue-  
blos-indigenas-y-comunidades-locales-estan-ecologicamente-en-buen-estado](https://www.wwf.org.co/?367310/El-91-de-los-territorios-de-pue-<br/>blos-indigenas-y-comunidades-locales-estan-ecologicamente-en-buen-estado)

# Articulación normativa e institucional como reflejo de la gobernanza del océano en Colombia: el rol de la Comisión Colombiana del Océano como una metaorganización<sup>1</sup>

Nicolás Garzón Beltrán<sup>2</sup>

**Recibido:** 29 de octubre 2021

**Aceptado:** 30 de noviembre 2021

## Resumen

159

Colombia es país bioceánico, circunstancia que representa un inmenso potencial para el desarrollo sostenible. El aprovechamiento y su gestión deben efectuarse tanto en el marco de sostenibilidad e igualmente en un marco de gobernanza que garantice un desarrollo social y económico integral, manteniendo el océano saludable y resiliente. La gobernanza marino costera impulsa y fomenta la Comisión Colombiana del Océano –CCO–, órgano intersectorial y metaorganización en sinergia y con la alineación de políticas, relacionadas con la gestión integral de los espacios oceánicos. En esa apuesta tiene un rol preponderante la transversabilidad de acciones conjuntas entorno a las metas del Decenio de los Océanos, los Objetivos del Conpes 3990, las Áreas temáticas de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros y los Intereses Marítimos Colombianos, que permitan alcanzar una condición coherente y real de Colombia como Potencia Bioceánica Sostenible, con proyección a nivel regional e internacional.

---

1 Este artículo es derivado del Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica IX Cohorte, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Es resultado del proyecto de Investigación denominado El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - Fase I, del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, identificado con código GrupLAC COL123-247 en Minciencias y categorizado en “A”.

2 Estudiante Ciencia Política de la Universidad Nacional de Colombia. Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Contacto: nigarzonbe@unal.edu.co

**Palabras clave:** Comisión Colombiana del Océano, Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, Metas del Decenio, Intereses marítimos, Gobernanza del océano.

### Introducción

Colombia es un país geográficamente privilegiado, su carácter bioceánico es una característica invaluable que lo dota de un inmenso potencial para el desarrollo, teniendo en cuenta que el espacio marítimo de nuestro país corresponde a un 44.86% aproximadamente del total del territorio nacional. En este escenario, fomentar el aprovechamiento de la inmensidad de nuestro territorio oceánico, de sus recursos y dinámicas es fundamental para el desarrollo. Sin embargo, la gestión de nuestro territorio marítimo no solo debe hacerse en el marco de la sostenibilidad, sino también en un marco de gobernanza que garantice un desarrollo social y económico integral, manteniendo el océano saludable y resiliente.

La gobernanza del océano es un concepto muy vigente en el escenario internacional, la aplicación de la Convemar, la regulación de la zona más allá de la jurisdicción nacional y el Decenio de las Ciencias Oceánicas tienen como uno de sus objetivos, fortalecer la aplicación de este concepto, fortaleciendo la participación conjunta de los Estados. La proyección de Colombia como potencia media oceánica expresada en sus políticas, dado el potencial de su territorio marítimo, lleva consigo la necesidad de fortalecer la gobernanza del océano en nuestro país, como base estructural para lograr este propósito, y para de esta forma darle un papel más preponderante en los diferentes espacios a nivel internacional.

En este sentido, el propósito de este ensayo es revisar los conceptos de gobernanza del océano que se manejan en las políticas nacionales referentes a los océanos y los espacios costeros, y explicar la articulación existente a nivel de políticas e instituciones referentes a esta temática, con el fin de dar cuenta de cómo la gobernanza del océano se ve plasmada en la práctica en Colombia, y el rol que tiene en este aspecto la Comisión Colombiana del Océano como metaorganización. Por último, se dan algunas recomendaciones respecto a los retos que implican las metas nacionales y del Decenio, así como una prospectiva de la gobernanza del océano en nuestro país.

### ¿Qué es la gobernanza del océano?

El concepto de gobernanza del océano nace a partir de la riqueza y el potencial que representan los recursos de los océanos tanto a nivel ambiental como a nivel productivo, de manera que surge la necesidad de gestionar estos recursos de acuerdo con las necesidades humanas de manera responsable, garantizando su adecuado uso y aprovechamiento. En este sentido, este concepto tiene como eje transversal el desarrollo sostenible, es decir, la capacidad de utilizar los recursos que nos brinda el océano para satisfacer

las necesidades humanas, garantizando a su vez que las generaciones futuras puedan satisfacer las suyas.

Teniendo en cuenta lo anterior, han surgido distintas concepciones respecto a la definición de gobernanza del océano, cuyas nociones pueden ser complementarias entre sí. En primer lugar, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental COI, señala que:

La gobernanza de mares y costas se puede definir como los procesos y las instituciones mediante las cuales las zonas costeras y los océanos son administrados por las autoridades públicas, en asociación con las comunidades, la industria, las ONG y otros actores a través de las leyes internacionales, nacionales, sub-nacionales, así como desde las políticas y programas, los usos y costumbres y la cultura, con el fin de mejorar las condiciones socioeconómicas de las comunidades que dependen de estas áreas y sus recursos vivos. (Fondo para el Medio Ambiente Mundial & Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, 2001, pp. 22)

Cabe destacar la pertinencia de esta definición, en tanto es la que utiliza la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros para definir este concepto en el área temática de Fortalecimiento de la gobernanza.

El documento Intereses Marítimos Colombianos. en segundo lugar, toma la definición de la Comisión Europea: “La gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes”(CCO, 2021, pp. 33). Esta definición amplía el alcance del concepto al abordarlo en términos globales, dada la importancia que tiene la integración a nivel internacional de cara a la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible.

En tercer lugar, en el documento CONPES 3990 Colombia Potencia Bioceánica Sostenible, se define el término de gobernanza en si mismo:

La gobernanza es entendida como “el conjunto de interacciones entre estructuras, procesos y tradiciones que determinan las tomas de decisiones con respecto a los intereses nacionales, el interés público, y cómo los ciudadanos u otros actores participan para el logro del desarrollo económico, social e institucional sostenible. (Beas, 2011, como se citó en Departamento Nacional de Planeación, 2020, pp 17)

Si bien la definición que se maneja en este documento no corresponde al concepto exacto que se está abordando, a lo largo del desarrollo de este documento el uso del concepto de gobernanza está ligado al océano, por lo que es pertinente tenerlo igualmente en cuenta.

La narrativa actual de gobernanza del océano utilizada en las políticas nacionales ronda entonces alrededor del papel primordial que tienen las instituciones para actuar de manera conjunta, coordinada y articulada a nivel

local, nacional e internacional en la gestión de los recursos del océano en el marco del desarrollo sostenible, entendido también desde un ámbito social respecto a la eliminación de la pobreza y la inequidad. Esto quiere decir que, la gobernanza encaminada al desarrollo sostenible debe ser inclusiva, extensiva y basada en un sistema con leyes y orientación; debe tener una visión holística a la hora de analizar los problemas, teniendo en cuenta las múltiples escalas y sectores que convergen; y debe reconocer la necesidad de integrar diferentes disciplinas y ciencias que puedan coayudar en la construcción de soluciones a las diferentes problemáticas propias del territorio oceánico (Chadid, 2016).

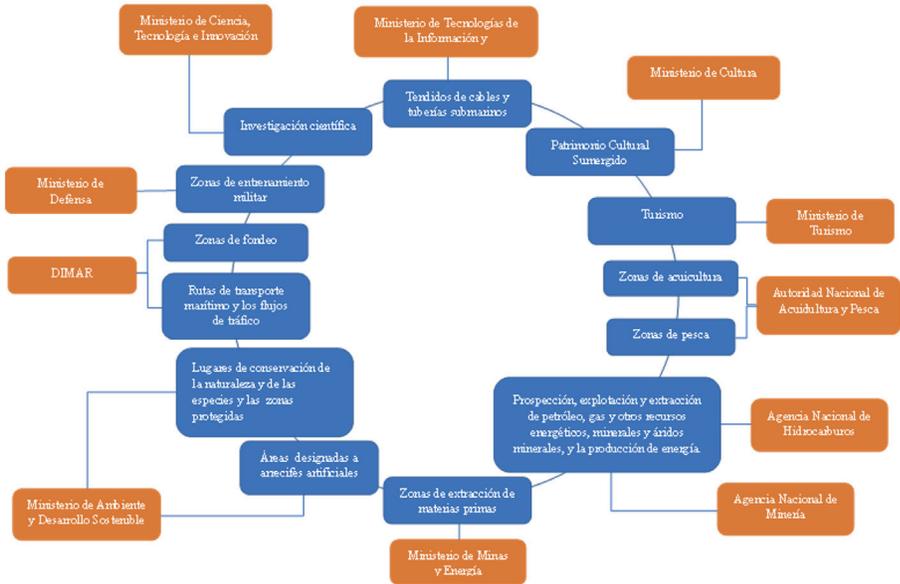
### La gobernanza del océano en Colombia

El potencial ambiental y productivo que tiene Colombia gracias a la extensión de su territorio marítimo implica la existencia de múltiples usos y actividades de distinta índole en el océano y los espacios costeros, los cuales van desarrollándose y ampliando su magnitud a través del tiempo, a la vez que se generan simultáneamente nuevas actividades y usos de acuerdo con el devenir de nuestro país a nivel económico, político, cultural, social y ambiental. Tener esto en cuenta es fundamental al momento de crear normas e implementar políticas públicas, ya que esta multiplicidad también implica la presencia de varios actores con diferentes intereses, los cuales pueden estar en contraposición unos con otros.

162

Según Rivera-Páez (2018), se deben reconocer al menos 13 diferentes usos y actividades que deben ser tenidas en cuenta al momento de implementar políticas y desarrollar planes de ordenamiento espacial en el mar. Así mismo, se deben tener presente dos grandes bloques de conflicto: el primero es el conflicto usuario-usuario, que tiene que ver con los conflictos que se generan entre los usos humanos, como por ejemplo entre la pesca industrial y la pesca artesanal, o el transporte marítimo y el turismo. El segundo bloque hace referencia a los conflictos del entorno del usuario, es decir, el conflicto que se da entre los usos humanos y el medio ambiente marino, por ejemplo, la explotación de hidrocarburos y las áreas de alimentación de mamíferos marinos, o la pesca y las dinámicas propias de las especies migratorias. En el gráfico 1, se pueden observar dichos usos y actividades, así como algunas de las instituciones que tienen participación e influencia en la creación de políticas relacionadas a estos ámbitos.

**Figura 1. Actividades y usos del océano – Instituciones administrativas relacionadas**



*Fuente: Elaboración propia con base en Rivera-Páez (2018).*

En nuestro país, la institución encargada de servir de foro de concertación e integración de políticas sectoriales relacionadas al océano y a los espacios costeros es la Comisión Colombiana del Océano CCO. Esta institución tiene la labor fundamental de articular el gobierno, las instituciones oficiales, la academia, las ONG y otras partes interesadas en los temas del océano con el propósito de lograr acuerdos entre el Estado, los actores públicos, privados y la sociedad (Comisión Colombiana del Océano, 2016).

La CCO se puede concebir como una metaorganización, este término hace referencia a una organización cuyos miembros son a su vez organizaciones (Ahrne & Brunsson, 2008). Este tipo de organización permite primero, fomentar comportamientos colaborativos entre organizaciones, ya que es un espacio que facilita las negociaciones y la cooperación combinadas gracias al diálogo; segundo, reunir un conjunto de habilidades complementarias gracias a la interdisciplinariedad dada la diversidad de miembros; tercero, facilita la producción de información y el desarrollo de capacidades colectivas, gracias al aprendizaje colectivo, el intercambio de recursos y el acceso a la información; y cuarto, permite crear mecanismos de autorregulación más efectivos, aumentando la transparencia y la aceptabilidad social (Berkowitz et al., 2020).

De esta manera, los atributos y el valor que tiene la CCO en su carácter de metaorganización, le permite trabajar en asuntos marinos y costeros con más de 60 entidades, en las que se incluyen los diferentes Ministerios, la Armada

Nacional, el DNP, la DIMAR, Invermar, la Asociación Colombiana de Universidades ASCUN, la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, el sector productivo y ONG ambientales.

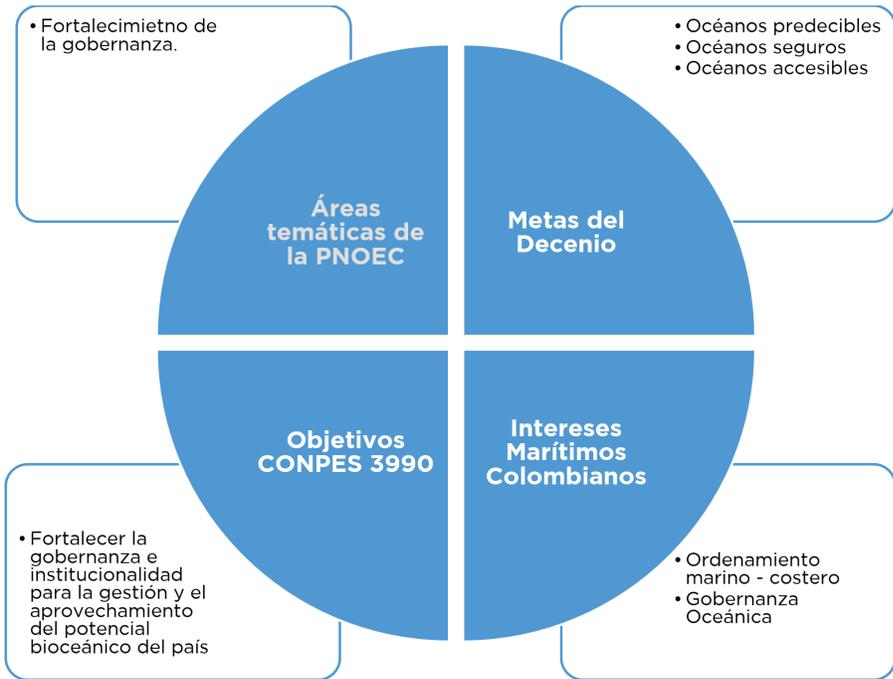
Con el fin de fortalecer la gobernanza del océano y contribuir a la solución de conflictos en el ámbito marino costero a nivel nacional la CCO se propone, en primer lugar, impulsar prácticas innovadoras para el desarrollo en este aspecto. En segundo lugar, busca proporcionar lineamientos para la evaluación de políticas públicas y modelos de gobernanza que permitan identificar conflictos y dinámicas que surgen en el territorio, así como promover la creación de espacios de interacción que permitan resolverlos. Por último, se propone proporcionar lineamientos técnicos para la generación de políticas relacionadas con el mantenimiento, la administración, el control y la protección de los bienes de uso público propiedad de la nación, las poblaciones y los recursos naturales, en los litorales colombianos (Comisión Colombiana del Océano, 2016).

Con el fin de responder a estas propuestas, la CCO creó los Comités Técnicos Nacionales, generando de esta manera espacios de interacción con un enfoque intersectorial e integral, entre los cuales se encuentra el Comité Técnico del Territorio Marino Costero CTN-GIT. Este comité fue creado con el fin de ser un espacio de concertación interinstitucional que permita generar estrategias, proponer directrices y formular políticas que contribuyan a enfrentar las dinámicas del territorio marino costero en Colombia (Comisión Colombiana del Océano, 2019).

Respecto a la formulación de políticas, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros es la política base que estructura el marco normativo relacionado al océano. De acuerdo con la Comisión Colombiana del Océano (2016), la PNOEC pretende entre otras “canalizar los diferentes esfuerzos de manera planificada y coordinada de diversidad de organismos y entidades estatales, con el objeto de coordinar y articular la institucionalidad en el océano” (pp. 59). De esta forma, uno de los cinco ejes temáticos que contempla esta política es el Fortalecimiento de la Gobernanza Marino Costera, donde se propende por el fomento del ordenamiento y gobernanza del territorio a través de la promoción del desarrollo sostenible y el alcance de los intereses marítimos nacionales (PNOEC, 2018).

En Colombia, las leyes y políticas públicas referentes al ordenamiento del territorio se han circunscrito al territorio continental, por lo que estas no tienen aplicación en el territorio marino costero (Rivera-Páez, 2018). Además, la normatividad y las políticas relacionadas específicamente al océano, que surgieron a partir de los 2000 no se encontraban alineadas entre sí, lo cual dificultaba su evaluación y la consecución de buenos resultados (Departamento Nacional de Planeación, 2020). Por este motivo, a partir del establecimiento de la PNOEC, se buscó estructurar un marco normativo con base en esta política.

**Figura 2. Alineación de políticas en materia de gobernanza del Océano**



*Fuente: Elaboración propia con base en CCO (2021), Departamento Nacional de Planeación (2020), PNOEC (2018), UNESCO & COI, (2019).*

Actualmente, la alineación de políticas relacionadas a la gobernanza del océano, como se observa en la figura 2, la encabeza el área temática de Fortalecimiento de la Gobernanza Marino Costera de la PNOEC, la cual reconoce la importancia de los procesos de planificación y ordenamiento territorial de los espacios marinos y costeros para garantizar el desarrollo territorial de manera sostenible. Esta área temática, tiene como objetivo “Establecer un ordenamiento marino costero que permita compatibilizar las distintas visiones, políticas, planes, programas y acciones sobre el territorio, buscando un desarrollo espacial armónico e integrado en el marco de la gobernanza”(PNOEC, 2018).

El CONPES 3930, surge como un instrumento de política intersectorial basado en la PNOEC, está constituido por cinco ejes estratégicos. Uno de ellos es la Gobernanza Interinstitucional Bioceánica, cuyo propósito es impulsar la institucionalidad para fortalecer la gobernanza bioceánica, de forma que garantice la ejecución del CONPES 3990 en general a través del fortalecimiento de la CCO y la creación de un sistema bioceánico intersectorial con alcance nacional, regional y local (Departamento Nacional de Planeación, 2020). Esto permite propiciar la toma de decisiones informada sobre todos los ámbitos relacionados a los océanos y sus recursos.

En julio de 2021, se publicó el documento Intereses Marítimos Colombianos, que reúne 18 intereses que representan un eje fundamental para el desarrollo de una cultura marítima nacional. Dos de estos son el Ordenamiento Marino Costero y la Gobernanza Oceánica, que son la base para lograr identificar las oportunidades del mar y la zona costera en toda su dimensión, y generar compromiso a nivel estatal, interinstitucional y de la comunidad, de forma que se promueva colectivamente el desarrollo que permita llevar a cabo las transformaciones necesarias para hacer de Colombia una potencia bioceánica sostenible (CCO, 2021).

La PNOEC, el CONPES 3990 y los IMC se articulan a su vez con el Decenio de las Naciones Unidas, un marco común creado para responder a la afectación del océano y a su importancia en la economía mundial. Este busca desarrollar la capacidad científica y el conocimiento de los diferentes actores para contribuir con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (UNESCO & COI, 2019). De este modo, en materia de gobernanza se busca tener un océano predecible, donde la sociedad tenga la capacidad de responder a las condiciones cambiantes del océano; un océano seguro, donde la vida y los medios de subsistencia de las personas estén protegidos de los peligros y riesgos naturales relacionados con el océano; y finalmente un océano accesible, abierto y equitativo a los datos, información y tecnología en innovación.

Como se puede ver, la división temática de las políticas nacionales referentes al océano se articula entre sí. Esta alineación demuestra el trabajo coordinado con el que se ha llevado a cabo el proceso de creación de cada una de ellas, lo cual implica la existencia de objetivos comunes concretos, demuestra la disposición y organización de los diferentes sectores. Las políticas nacionales a su vez se enmarcan en programas internacionales como lo es el Decenio, mostrando de manera tácita la importancia de la gobernanza del océano a la vez que su aplicación en la práctica.

### Recomendaciones y prospectiva de la gobernanza del océano

A futuro, se busca que Colombia se consolide como un país marítimo en el escenario internacional, que contribuya a la solución de problemáticas globales relacionadas con el mar y al desarrollo de políticas del océano con un alcance regional (Comisión Colombiana del Océano, 2016). Con este fin en la mira, es fundamental mantener el fortalecimiento e integración institucional y la unificación de criterios e instrumentos para la gobernanza, de forma que nuestro país supere de la mejor manera los retos de cara a su consecución como potencia bioceánica.

Algunos de estos retos son la integración regional, la canalización de recursos internacionales de cooperación, el impulso de iniciativas legislativas mediante políticas de Estado debidamente articuladas con participación ciudadana, y la generación de conocimiento para el avance en la gobernanza marítima, que permitan el máximo aprovechamiento sostenible de los océanos (UNESCO & COI, 2019).

Estos retos hacen parte del Decenio de las Ciencias Oceánicas, el cual tiene un enfoque bidireccional, es decir, se instaurará un proceso hacia abajo y hacia arriba para definir resultados y objetivos a nivel regional y local, a través de la elaboración de un proceso participativo y transformativo que garantice una comunicación sólida entre las comunidades interesadas y cree vínculos más fuertes entre científicos, responsables de políticas, administradores y usuarios de servicios, con el fin de que las ciencias oceánicas brinden mayores beneficios al ecosistema oceánico y a la sociedad en general (UNESCO & COI, 2019).

De cara al Decenio, la creación del Comité Técnico Nacional del Decenio ya es un paso fundamental para coordinar y desarrollar estrategias para la implementación y ejecución nacional del Decenio, por lo que es muy importante fortalecer su articulación con los demás comités de la CCO, de forma que se puedan integrar esfuerzos y fomentar las contribuciones a nivel nacional para facilitar la implementación y ejecución de este programa, promoviendo el desarrollo sostenible y posicionando así el país a nivel regional, permitiéndole también acceder a los beneficios propios del Decenio.

Por otra parte, debe reconocerse que la ordenación del territorio marítimo y la gobernanza del océano deben verse más allá del enfoque de la geografía física espacial cuantitativa y de las demás ciencias exactas que se relacionan con esta. Como señala Rivera-Páez (2018), es fundamental incorporar elementos de la geografía histórica, cultural y humanista que incorporen en el diálogo al ser humano, pero también la problematización de las identidades nacionales con el conocimiento e identidad indígena, afrodescendiente y de los campesinos, así como la problematización de la vida con relación a la crisis de la biodiversidad, el cambio climático y el incremento del ritmo de la devastación ambiental por las industrias extractivas (pp. 148).

Esta mirada holística se alinea con la noción de desarrollo sostenible mencionada en el segundo apartado de este ensayo referente a la definición de gobernanza del océano, y requiere un cambio de paradigma donde nuestra sociedad y economía basadas en el consumo evolucionen a un sistema económico y social alternativo que integre el sistema ecológico de manera armónica en el proceso de sustentar las necesidades básicas de la humanidad (Chadid, 2016). Tener en cuenta esta perspectiva es especialmente importante en Colombia, dada su diversidad cultural y la riqueza de su territorio marítimo en materia productiva, ambiental y de biodiversidad.

Con este propósito en la mira, se deben reforzar los acuerdos de implementación relacionados a la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina a nivel regional, fomentar la gestión ecosistémica del océano y la participación de las diferentes comunidades en la construcción de políticas, de forma que en ellas se integre el conocimiento y los intereses de toda la sociedad colombiana, desde el sector productivo a las comunidades costeras e isleñas, las organizaciones ambientales, el gobierno y la academia.

El país requiere de una actuación coordinada de la institucionalidad para desarrollar y materializar la gobernanza en materia de gestión del territorio

marino costero, especialmente frente a aspectos como la erosión costera, la adaptación al cambio climático, la explotación minera, la pesca, la planificación espacial marina, y la gestión costera (Comisión Colombiana del Océano, 2016). Cada uno de estos son aspectos o problemáticas vigentes, que requieren de una institucionalidad sólida y de unos actores con roles claramente definidos que por medio de su articulación eviten llevar a cabo acciones de manera contradictoria y que, por lo contrario, complementen sus acciones en el marco de un objetivo común: hacer de Colombia una potencia bioceánica sostenible.

En este sentido, es menester resaltar y ser consciente del papel que la CCO tiene para la gobernanza del océano en Colombia, siendo esta una institución invaluable, que brinda espacios para la interacción interagencial tanto a nivel interno, reflejado en la construcción de marcos de políticas estructuradas y alineadas entre sí; como a nivel internacional mediante el establecimiento de relaciones de cooperación establecidas con diferentes organizaciones internacionales.

## Conclusiones

El concepto de gobernanza del océano que se maneja en las políticas nacionales, hace referencia al rol fundamental que tienen las instituciones para actuar de manera conjunta, coordinada y articulada a nivel local, nacional e internacional en la gestión de los recursos del océano en el marco del desarrollo sostenible. Esto quiere decir que la gobernanza del océano debe ser inclusiva, extensiva y basada en un sistema con leyes y orientación; debe tener una visión holística a la hora de analizar los problemas y debe reconocer la necesidad de integrar diferentes disciplinas y ciencias que puedan coayudar en la construcción de soluciones a las diferentes problemáticas propias del territorio oceánico.

A nivel institucional, la gobernanza del océano se expresa en el rol que la CCO tiene como metaorganización, articulando a más de 60 entidades con el fin de trabajar de forma conjunta en asuntos marinos y costeros, y proporcionar lineamientos para la evaluación de políticas públicas que permitan identificar y resolver conflictos, de forma que se refleje dicha articulación también a nivel de la normatividad, estableciendo así una estructura sólida de gobernanza del océano que permita la consolidación de Colombia como una potencia media oceánica sostenible y como un Estado preponderante y altamente participativo en ámbito del océano en el escenario internacional.

Son muchos los retos que afronta nuestro país respecto a la gestión del territorio marino costero, la adaptación al cambio climático, la explotación minera, la pesca, la planificación espacial marina y la erosión costera son aspectos muy importantes para tener en cuenta, los cuales requieren de la creación de políticas de Estado integrales articuladas con participación ciudadana, la cual se debe incentivar mediante la generación continua de conocimiento y conciencia marítima. Enfrentarse a estos retos requiere un cambio de

paradigma donde nuestra sociedad y economía basadas en el consumo evolucionen a un sistema económico y social alternativo que integre el sistema ecológico de manera armónica en el proceso de sustentar las necesidades básicas de la humanidad.

### Referencias bibliográficas

- Ahrne, G., & Brunsson, N. (2008). *Meta-organizations*. Cheltenham, Glos, UK; Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing.
- Berkowitz, H., Crowder, L. B., & Brooks, C. M. (2020). Organizational perspectives on sustainable ocean governance: A multi-stakeholder, meta-organization model of collective action. *Marine Policy*, 118. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104026>
- CCO. (2021). *Intereses Marítimos Colombianos*. <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/881-intereses-maritimos-de-colombia.html>
- Comisión Colombiana del Océano. (2016). HACIA UNA POTENCIA OCEÁNICA. In *Comisión Colombiana del Océano*. Secretaria Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano.
- Comisión Colombiana del Océano. (2019). *50 años construyendo país marítimo*.
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). *CONPES 3990 - Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030*. 91.
- Fondo para el Medio Ambiente Mundial, & Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial. (2001). *Evaluación y Manejo Integrado del Gran Ecosistema Marino del Golfo de México. Análisis de Diagnóstico Transfronterizo*. 1-41.
- PNOEC. (2018). *Política nacional del Océano y de los Espacios Costeros*.
- UNESCO, & COI. (2019). *La Ciencia que necesitamos para el Océano que queremos: El Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible (2021 - 2030)*.



## Instrucciones para autores

La Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**, considera artículos de investigación e innovación. Entre ellos, se encuentran: artículos de investigación científica original, artículos de revisión, artículos de reflexión, artículos cortos y reporte de casos. Se publican artículos cuyo idioma original sea español, inglés o portugués. Acorde con la clasificación hecha por el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación - Colciencias, los tipos de artículo, se definen así:

- a. Artículo científico original.** Documento completo que presenta de manera detallada los resultados originales derivados de proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico finalizados.
- b. Artículo de reflexión.** Documento original que presenta resultados de investigación, desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre una temática específica, recurriendo a fuentes originales.
- c. Artículo de revisión.** Documento resultado de una investigación donde se organiza, analiza, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas sobre un campo en ciencia y tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.
- d. Artículo corto.** Documento breve que presenta resultados originales preliminares o parciales de una investigación científica o tecnológica que requieren pronta difusión.
- e. Reporte de caso.** Documento que presenta los resultados de un estudio sobre una situación particular con el fin de dar a conocer las experiencias técnicas y metodológicas consideradas en un caso específico. Puede incluir una revisión sistemática comentada de la literatura sobre casos análogos.

La revista **Ensayos de Estrategia Marítima** admite la presentación de artículos cuyas áreas temáticas coincidan con los afines que se describen a continuación:

## Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Estrategia Marítima
- Poder Naval, Poder Fluvial, Poder Marítimo /Organización Naval - Militar
- Intereses Marítimos y Fluviales.
- Derecho del Mar y Legislación marítima, fluvial y portuaria.
- Seguridad Integral Marítima
- Logística Naval
- Historia Naval
- Geopolítica y Oceanopolítica

## Normas generales

Todo artículo debe:

- Hacer referencia al campo propio de la revista.
- Ser un documento o artículo original, no publicado previamente y no considerado en otra revista.
- Estar científicamente documentado, presentar coherencia y gozar de unidad interna.
- Indicar el tipo de artículo. Si corresponde a un artículo científico original, de reflexión derivado de investigación; de revisión; artículo corto o reporte de caso, indicar el proyecto de investigación, registro (en caso de contar con este) y/o datos relacionados con el trabajo a presentar.
- Indicar la filiación institucional del autor (es), perfil profesional y datos de contacto.
- Cada propuesta de artículo se somete a la evaluación de pares, cuyo concepto es importante para la decisión de su publicación.
- Se debe presentar la Cesión de derechos de propiedad intelectual.
- La carta de presentación de artículo, debe declarar la originalidad de la obra por parte del autor (En dicho documento se incluye aspectos referidos a la licencia de uso). El equipo editorial queda, por lo tanto, exonerado de cualquier obligación o responsabilidad de acción legal que pueda suscitarse derivada de la obra depositada por la vulneración de derechos de terceros, sean de propiedad intelectual o industrial, de secreto comercial o cualquier otro. Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a derechos de autor.

## Requisitos del texto

- Los artículos deberán tener una extensión entre 4000 y 6000 palabras (entre 10 y 15 páginas aproximadamente incluyendo las referencias), tamaño carta (21,5 x 25 cm) en letra Times New Román, tamaño 12 espacio doble y márgenes de 2.54 cm
- Los lineamientos deben corresponder a las normas APA 6ta -7ma. edición (Publication Manual of the American Psychological Association).
- Figuras, tablas y ecuaciones deben estar enumeradas de manera consecutiva y citados dentro del texto, siguiendo las normas APA 6ta- 7ma. edición, tamaño 10.
- Formato Microsoft Word, Open Office o RTF. (Forma de fichero electrónico .doc, .rtf, .odt).
- Ilustraciones, fotografías. Los articulistas pueden sugerir el empleo de ilustraciones y fotografías. Para el caso de las fotografías, éstas deben presentarse en formato 300 dpi (Alta resolución), relacionando el pie de foto y los datos o propietario de la fotografía
- Siglas: se citará la primera vez el nombre completo y entre paréntesis la sigla. Posteriormente, sólo se destacará la sigla sin paréntesis.
- Citación y referencias: el sistema de citación y lista de referencias se debe realizar con base en las normas APA 6ta edición.
- Las notas al pie de página se utilizarán sólo para aportes sustantivos al texto.

## Estructura para los tipos de artículos literal a. b. c. d.

**Título:** en español, portugués e inglés. Como nota al pie, indicar el tipo de artículo, información referente a la investigación y demás datos relacionados – grupo de investigación, registro de proyecto, entidad financiadora u otra información que se considere.

**Resumen:** en español, portugués e inglés entre 150 - 200 palabras máximo; considerar los tipos de resúmenes: \*Analítico – sintético: donde incluya un comentario crítico del autor sobre el contenido del artículo presentado, además se indica la profundidad y extensión del trabajo, considerando objetivo, metodología, resultados y conclusiones. \*Analítico: texto informativo que presenta de manera breve y explícita todos los aspectos significativos y relevantes del artículo, mediante una relación lógica y lineal de los temas tratados; incluye resultados. **Palabras clave, Palavras-chave y Key Words:** de 3 a 6 en orden alfabético (tener en cuenta las palabras temáticas que proporcionan los tesauros), separadas por punto y coma (;). **Introducción** (hacer mención al problema de investigación). **Cuerpo Argumental, Método. Resultados. Discusión y/o análisis. Conclusiones, Recomendaciones y/o**

**Agradecimientos** (opcional). **Referencias** en orden alfabético – siguiendo las normas APA 6ta – 7ª edición. **Fichero aparte: incluir datos del autor(es)** incluir nombres, apellidos, breve currículum, filial institucional, dirección electrónica y postal (dirección lugar de trabajo y/o de correspondencia), números telefónicos de contacto y adscripción académica o profesional.

### Estructura para el tipo de artículos del literal e.

**Título:** en español, portugués e inglés. Como nota al pie, indicar el tipo de artículo, información referente sobre este.

Igual a anterior excepto la **Introducción y el Cuerpo** del artículo: donde se hace la presentación del caso, resultados, discusión y análisis.

### Proceso de revisión y publicación

1. Una vez recibido el artículo el Editor evalúa que cumplan con los requisitos generales y luego es sometido al Comité Editorial y/o Comité Científico (evaluación interna).
2. La revisión se hará bajo el método de “ciega por pares”, es decir, se eliminan las referencias y los nombres de los autores de todas las partes del artículo y se sustituyen por la palabra «Autor» (propiedades del documento incluidas).
3. Se asignan los evaluadores según los temas desarrollados; enviando la invitación, el respectivo formato de evaluación y especificando el plazo de entrega del concepto. Todo artículo será enviado a evaluación por pares académicos internos y externos.
4. Cada evaluador emite una valoración y concepto a saber:

Calificación	Valoración	Concepto
75 - 100	Excelente	Publíquese como está - Es un producto publicable.
60 - 74	Bueno	Es un producto publicable con ajustes mínimos.
50 - 59	Aceptable	Es un producto publicable con ajustes significativos.
0 - 49	No Aceptable	No es un producto publicable - Requiere correcciones profundas y serias.

El Par Académico emite el concepto, desarrollando la evaluación respectiva de acuerdo con los parámetros enviados por el Editor.

1. El resultado final de las evaluaciones lo comunica el Editor a los autores. La revista no se compromete a mantener correspondencia con el autor(es) sobre los criterios adoptados. Se hace la retroalimentación de los conceptos en el caso de realizar las mejoras correspondientes a estructura y forma.

2. Cada artículo aceptado queda supeditado a una nueva revisión por el Editor y Comité Editorial. Los autores cuyos artículos fueron aceptados para publicación, deberán enviar una carta de autorización de uso de derechos de propiedad intelectual, en donde se consigne la autorización de publicación en cualquier medio, físico y/o electrónico.
3. Se reciben las versiones definitivas, realizando una nueva revisión.
4. Se hace la revisión de estilo y forma. Pasa luego al diseñador / diagramador, para finalmente obtener la publicación de la revista.
5. Cada autor tiene el derecho de recibir un (1) ejemplar en físico y la versión electrónica (versión en línea) sobre la publicación, dada su participación en la edición.
6. Si se decide no publicar el artículo en la revista, la cesión de derechos mencionada quedará sin efecto, de modo que el autor recuperará todos los derechos de explotación de la obra.
7. El envío de los artículos no implica la obligatoriedad de publicarlos, pues serán sometidos a evaluación de árbitros, aquellos textos que, a juicio del Editor, Comité Editorial y/o Comité Científico llenen los requisitos exigidos.

### Datos de Contacto:

**dptoarmada@esdegue.mil.co**

**PBX: 6204066 Ext 20717 - 20718 Bogotá, DC.**

**Departamento Armada**

**Escuela Superior de Guerra**

**“General Rafael Reyes Prieto”**



esdeguecol



@esdegue



Escuela Superior  
de Guerra



Escuela Superior  
de Guerra



Escuela Superior  
de Guerra



esdeguecol



## ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

“General Rafael Reyes Prieto”

Departamento Armada

Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, Colombia

Conmutador: 620 4066

dptoarmada@esdegue.mil.co

www.esdegue.edu.co

ISO 9001:2015

**BUREAU VERITAS**  
Certification

