

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"
Colombia

DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 12

MEMORIAS PONENCIAS

Louis Michel Aury. Comodoro y General en las gestas de emancipación del Gran Caribe
Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz - Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Una estrategia para el Río de La Plata: Campaña Naval de Montevideo (marzo-junio de 1814)
Capitán de Navío (Ret.) Guillermo Andrés Oyarzábal - Escuela de Guerra Naval Armada Argentina

Contribución de la Armada de Chile a la consolidación de la independencia hispanoamericana. Vigencia del Poder Naval a la luz de la historia
Almirante (Ret.) Edmundo Gonzáles Robles, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa, Profesora María José Piñeiro Trejo - Academia de Guerra Naval Armada de Chile

Las operaciones navales desarrolladas por México durante su independencia y su lucha por consolidar la soberanía nacional
Capitán de Corbeta, Leticia Rivera Cabrieles - Centro de Estudios Superiores Navales Armada de México

Aspectos navales del Proceso Independentista de Uruguay y la región
Capitán de Navío José Luis Matteo - Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay

Seguridad marítima y seguridad integral marítima, una visión académica
Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz - Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Tendencias, amenazas, discursos y prácticas
Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres - Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores
Profesor Juan Pablo Toro Vargas - Conferencista Academia de Guerra Naval Armada de Chile

La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional
Contralmirante C.G. DEM Ernesto Bañares Rosete - Centro de Estudios Superiores Navales Armada de México

La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. Visión académica
Capitán de Navío Roberto Muniz - Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

2020



EsdegCol



@EsdegCol



Escuela Superior
de Guerra



EsdegCol



esdeguecol

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

"General Rafael Reyes Prieto"
Departamento Armada
Carrera 11 No. 102-50, Bogotá Colombia
Conmutador: 620 4066
deptoarmada@esdegue.edu.co
www.esdegue.edu.co

ISSN - 2500-4735

55,14%

Ensayos sobre Estrategia Marítima Volumen 12
Escuelas Superior de Guerra - Bogotá, D. C.
Diciembre 2020
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre
**Estrategia
Marítima**



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia

Memorias Ponencias

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

Directivos

Mayor General HÉLDER FERNÁN GIRALDO BONILLA
Director de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Brigadier General OSCAR ZULUAGA CASTAÑO
Subdirector Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Coronel JAVIER ALONSO GIRALDO RAMÍREZ
Vicedirector Académico Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Capitán de Navío FREDDY ROMEO CHACÓN ALARCÓN
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

Editor Publicación
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ
Docente – Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

Capitán de Navío FREDDY ROMEO CHACÓN ALARCÓN
Capitán de Navío (RA) HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ, Msc.
Capitán de Navío (RA) LUIS HERNANDO OSORIO DUSSAN, Msc.
Capitán de Navío (RA) SERGIO URIBE CÁCERES, Ph. D.
Capitán de Navío (RA) SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ, Ph. D.

Corrección de Estilo: Imprenta Nacional de Colombia
Diseño y diagramación: Imprenta Nacional de Colombia
Impresión: Imprenta Nacional de Colombia

Doceava Edición: diciembre, 2020

Impreso en Colombia - Printed in Colombia

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni parcial ni totalmente; al igual que no puede ser registrada o transmitida por sistemas de recuperación de información, en ninguna forma 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 en toda la comunidad académica militar y en sectores afines.

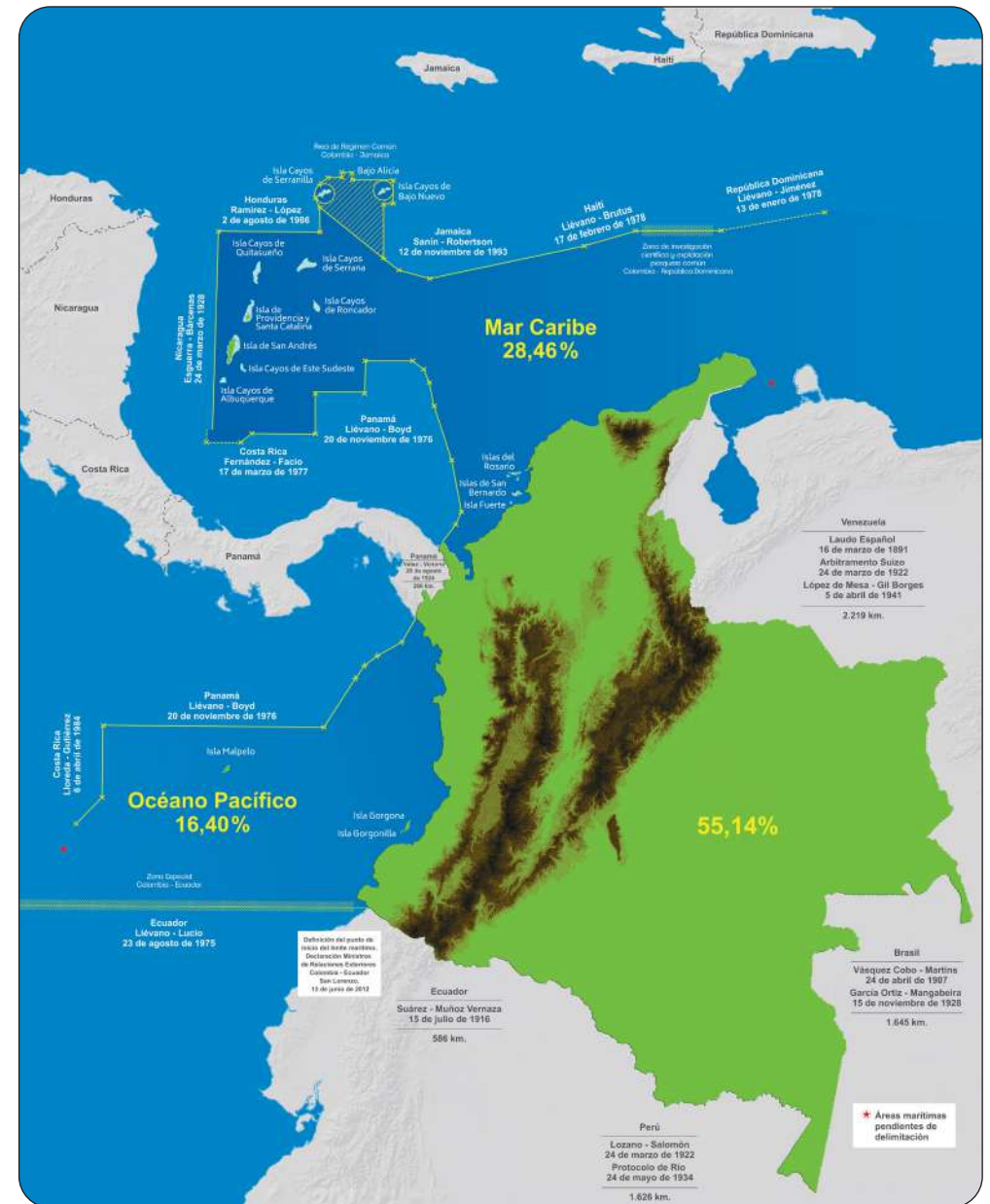
La *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima* es una publicación con fines exclusivamente académicos. Las ideas, opiniones, conclusiones y recomendaciones son exclusiva responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente la posición oficial de la Armada Nacional ni de la Escuela Superior de Guerra.

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios, por favor dirigirse al correo electrónico: mauricio.rodriguez@esdegu.edu.co



Mapa de Colombia

Fronteras marítimas y terrestres



“José Prudencio Padilla dejó una estampa maravillosa en la formación de la Armada, en lo que para él era el juicio del buen navegante, del buen marino, del buen oficial naval. Del Almirante Tono recordamos, también, su vocación de enseñanza y su preocupación por desarrollar capacidades permanentes para proteger cada rincón de nuestra frontera naval. Pero a través de los años hemos visto cómo la Armada se constituye en una fuerza que combina múltiples saberes”.

Iván Duque Márquez
Presidente de la República de Colombia

“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 Armada de Colombia

Contenido

Presentación

Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz 11

Louis Michel Aury. Comodoro y General en las gestas de emancipación del Gran Caribe

Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz - Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Una estrategia para el Río de La Plata: Campaña Naval de Montevideo (marzo-junio de 1814)

Capitán de Navío (Ret.) Guillermo Andrés Oyarzábal - Escuela de Guerra Naval Armada Argentina

Contribución de la Armada de Chile a la consolidación de la independencia hispanoamericana. Vigencia del Poder Naval a la luz de la historia

Almirante (Ret.)Edmundo Gonzáles Robles, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa, Profesora María José Piñeiro Trejo - Academia de Guerra Naval Armada de Chile.....

Las operaciones navales desarrolladas por México durante su independencia y su lucha por consolidar la soberanía nacional

Capitán de Corbeta, Leticia Rivera Cabrieles - Centro de Estudios Superiores Navales Armada de México

Aspectos navales del Proceso Independentista de Uruguay y la región

Capitán de Navío José Luis Matteo - Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay.....

Seguridad marítima y seguridad integral marítima, una visión académica

Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz - Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Tendencias, amenazas, discursos y prácticas

Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres - Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores

Profesor Juan Pablo Toro Vargas - Conferencista Academia de Guerra Naval Armada de Chile

La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional

Contralmirante C.G. DEM Ernesto Bañares Rosete - Centro de Estudios Superiores Navales Armada de México

La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. Visión académica

Capitán de Navío Roberto Muniz - Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay

Presentación del Editor

La edición de la revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, volumen 12, incluye la publicación de las memorias del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la Vigencia del Poder Naval”, desarrollado el miércoles 21 y jueves 22 de agosto de 2019, e igualmente las memorias del V Seminario Internacional Virtual “La Seguridad Marítima en los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado el jueves 9 y viernes 10 de julio de 2020, ambos eventos con sede en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, en Bogotá D. C.

El ejercicio académico de discusión, análisis y debate en el desarrollo de los seminarios virtuales mencionados, trasciende como práctica internacional de cooperación, investigación, extensión y participación académica, en la construcción y difusión del conocimiento sobre Estrategia Marítima, Desarrollo Marítimo y promoción de los Intereses Marítimos en el ámbito regional y de Colombia como potencia bioceánica y plurifluvial.

El Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, desarrolla el proyecto de investigación titulado “*El Poder Marítimo como fundamento estratégico para el desarrollo de la nación*”, 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 y fluviales de Colombia como potencia bioceánica y plurifluvial con proyección hemisférica.

El IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la Vigencia del Poder Naval”, se desarrolló el miércoles 21 y jueves 22 de agosto de 2019, en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, en Bogotá D. C.



Academias Navales Superiores participantes:

- Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, República Argentina.
- Academia de Guerra Naval, Viña del Mar, República de Chile.
- Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D. C., República de Colombia.
- Centro de Estudios Superiores Navales, Ciudad de México, Estados Unidos Mexicanos.
- Escuela Superior de Guerra Naval, Callao, República del Perú.
- Escuela de Guerra Naval, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Auditorio virtual: oficiales superiores navales y cuerpo de docentes investigadores del Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla en Cartagena de Indias y la Plataforma de Educación Virtual de las Fuerzas Militares de Colombia.

Moderador-Organizador: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, docente-investigador Departamento Armada, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

14

El Seminario Internacional Virtual representa un ejercicio académico para promover reflexiones y análisis comparado sobre el desarrollo de las operaciones navales, el fomento de la conciencia marítima y el fomento de los intereses marítimos nacionales.

El material académico no refleja necesariamente el pensamiento del Ministerio de Defensa o de los gobiernos a los que pertenecen las academias de los países invitados.

Objetivo general

Consolidar y profundizar los conocimientos relacionados con las “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, mediante el desarrollo de un seminario internacional virtual con el apoyo de los institutos y academias de educación superior naval invitadas por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, mediante la presentación de una ponencia virtual con la visión particular del marco histórico y la vigencia del Poder Naval desde el período de la Independencia en sus respectivos países, que permita contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculada a las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular sobre los estudios de desarrollo marítimo nacional.

Objetivos específicos

Motivar el intercambio de experiencias académicas en educación superior, relacionadas con la docencia, la investigación y la extensión, entre las escuelas y academias navales participantes en el desarrollo del Seminario Internacional Virtual.

Vincular académicamente las reflexiones históricas del Seminario Internacional Virtual con otros programas de investigación multidisciplinar nacionales e internacionales.

Analizar otras formas de presentación y metodologías académicas para desarrollar actividades de difusión para reforzar las acciones de cooperación institucional para

el fortalecimiento y la construcción del conocimiento marítimo y naval en el contexto regional.

Difundir y publicar las memorias virtuales y escritas sobre el resultado y avance del Seminario Internacional Virtual como producto de investigación y cooperación académica regional.

Ponencias

Con el propósito de contribuir desde la academia al desarrollo de actividades de investigación, docencia y extensión que coadyuven a la generación de nuevos conocimientos en torno al fortalecimiento de una *conciencia marítima* que permita dinamizar y potenciar los dos elementos sustanciales del poder marítimo: los *intereses marítimos* que define la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) como “*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*”, y el poder naval, que protege, impulsa, fomenta y respalda el crecimiento coherente, sostenible y prospectivo de los intereses marítimos. Los dos elementos en conjunción y sinergia suman como potencialidades y fortalezas a la dimensión de un poder marítimo representativo de acuerdo a la condición de Colombia como potencia bioceánica y plurifluvial.

La República de Colombia conmemoró en el 2019, doscientos años de vida republicana, tras la victoria sobre la fuerzas realistas en la Batalla de Boyacá, el 7 de agosto de 1819; pero en Colombia y en la región de Suramérica habrían de sucederse otros episodios bélicos para consolidar la independencia, con aportes de sangre, sacrificio y valor de los próceres y donde la vigencia del poder naval, desde las gestas de independencia hasta el presente, ha sido significativo en la construcción y el desarrollo de los países suramericanos. Es por esto que la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, con el concurso de las academias superiores navales invitadas de los países hermanos, en el desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la Vigencia del Poder Naval”, pretende generar reflexiones constructivas y contextualizar los hechos históricos al presente sobre la importancia y vigencia del poder naval.

Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

En su ponencia titulada Louis Michel Aury. Comodoro y General en las gestas de emancipación en el Gran Caribe, destaca los aportes del corsario y patriota de origen francés Louis Michel Aury a la causa de independencia en las aguas del Gran Caribe. Dadas las circunstancias al momento de la independencia, los gobiernos insurgentes que se crearon en Suramérica no contaban con una marina de guerra y de la noche a la mañana hubo que inventarse y construir una marina que apoyase las gestas de emancipación. Una forma fue la de conceder patentes de corso a los marinos que se comprometieran con la causa libertaria, unos de estos corsarios fue Aury, que ofreció sus servicios a la Gran Colombia, pero por desavenencias con Bolívar fue relegado y olvidado en el acontecer histórico. En desarrollo de las campañas navales en sus naves corsarias aportó significativamente a la causa de la independencia, en sus mástiles ondearon los pabellones de Cartagena de Indias, del gobierno insurgente de México y de las Provincias Unidas de Buenos Aires y Chile.

15

Capitán de Navío (Ret.) Guillermo Andrés Oyarzábal. Escuela de Guerra Naval Armada Argentina.

En su ponencia Una estrategia para el Río de la Plata: campaña naval de Montevideo (marzo-junio de 1814), relata que en 1812, y a dos años después de que se desencadenara en Buenos Aires el proceso por la independencia del virreinato del Río de la Plata, la plaza de Montevideo se mantenía fuerte frente a las ambiciones de los revolucionarios. En efecto, asediados por tierra, los realistas de Montevideo se fortalecieron en el Río de la Plata, extendieron su influencia hacia los dos grandes ríos del litoral, aumentaron los controles y restringieron, hasta donde les fue posible, el tráfico proveniente de los puertos en poder de Buenos Aires. Aborda consecuentemente las campañas navales de una incipiente flota de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1814, comandada por el irlandés Guillermo Brown, en particular la Batalla de la Isla Martín García, en la que obtiene una victoria de nivel estratégico sobre los españoles, ya que controla el acceso a los ríos del interior y le permite mantener un bloqueo a Montevideo. Relata las acciones navales de Arroyo de China y el combate naval del Buceo, que condujo a la capitulación de Montevideo y a la rendición del jefe realista español Jacinto Romarate.

Almirante (Ret.) Edmundo Gonzáles Robles, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Terniczen Novoa, Profesora María José Piñeiro Trejo. Academia de Guerra Naval Armada de Chile.

En su ponencia titulada Contribución de la Armada de Chile a la Consolidación de la Independencia Hispanoamericana. Vigencia del Poder Naval a la Luz de la Historia, reseñan cómo en Chile el mar ha estado presente en todas las grandes empresas que como nación, incluso antes de la llegada de la colonización española, el mar era el sustento y la vía de comunicación de varios de los pueblos originarios. Así, el nacimiento de Chile como país independiente y el aporte que el poder naval tuvo en esta empresa y en la colaboración a la causa de la independencia de toda la costa del Pacífico americano obedeció no solo a la visión oceánica de los padres de la patria, sino también a la capacidad y tradición marinera de su pueblo. Destaca también que el General Bernardo O'Higgins, padre de la patria, después de los triunfos en el continente, tenía presente como imperativo la confirmación de un poder naval nacional para tener el control del mar y negárselo a los españoles ante posibles intentos de reconquista, en este sentido, creo las instituciones necesarias y generó las condiciones que permitieron contar con las naves por compra o captura. Bajo el comando del destacado marino inglés Lord Thomas Alexander Cochrane se reorganiza, pertrecha y comanda la flota. Las acciones navales de la constituida Armada y el apoyo de armadores privados con patente de corso destruyen el poder naval de España en el Pacífico, logrando con ello la emancipación del Perú y contribuyendo a la emancipación de otros países de la América hispana. De la misma manera, destacan la vigencia del poder naval en el presente, en el ejercicio de diferentes operaciones que desarrolla la Armada de Chile.

Capitán de Corbeta, Leticia Rivera Cabrieles. Centro de Estudios Superiores Navales Armada de México.

En su ponencia titulada Las operaciones navales desarrolladas por México durante su independencia y su lucha por consolidar la soberanía nacional, plantea cómo, tanto durante los procesos de insurgencia como en los años posteriores a la consolidación de la independencia, los litorales mexicanos cobraron fundamental importancia debido a la continuación de la guerra con España. Analiza un escenario temporal que inicia con el llamado que hizo el padre de la patria, don Miguel Hidalgo, al pueblo de Dolores en 1810, y cierra en 1836 cuando España reconoce oficialmente la independencia de México. En esta temporalidad se analizan las operaciones navales que se llevaron a cabo y cómo estas contribuyeron a la obtención de la soberanía nacional. A pesar de que se consumó en 1821 la independencia de México, la guerra con España no terminó y ello obligó a ambos países a continuar la confrontación; pero a diferencia de los años de la insurgencia, la disputa se centró en un escenario marítimo que primero giró en torno al Castillo de San

Juan de Ulúa, lo que representó un gran esfuerzo del Estado mexicano para instituir una Armada e integrar una flota naval que tuviera la capacidad para imponer un bloqueo naval y después para mantener control sobre la zona del Caribe por el peligro latente que significaba Cuba para México.

Capitán de Navío José Luis Matteo. Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay.

En su ponencia Aspectos Navales del Proceso Independentista de Uruguay y la Región, reseña las realidades que tuvo que afrontar el General José Gervasio Artigas, fundador de la nacionalidad uruguaya, ante la invasión luso-brasileña que atacaron por mar y tierra la banda oriental uruguaya en 1816. Analizando el caso de la estrategia naval y la composición de la marina de Artigas, resulta obvio que las consideraciones sobre la dependencia del mar para la situación de guerra que estaba enfrentando y las capacidades necesarias para lograr su dominio, lo llevaron a adoptar la estrategia propia de un estado continental: negar el libre uso del mar a su adversario. También reseña que los sucesos políticos y la carencia de una marina de guerra obligaron a recurrir a la guerra del corso para atacar el comercio portugués y sus líneas de abastecimiento. Se describen detalladamente las modalidades, las letras de patente y los tribunales de presa que fueron establecidos para la marina de corso artiguista. A mediados de 1817, cerca de 70 buques con pabellón oriental en distintas latitudes hostigaban el tráfico marítimo portugués, naves de desplazamiento ligero y poco calado, que incursionaban sobre las costas brasileñas y se retiraban rápidamente, poniéndose fuera del alcance de la artillería de los buques lusitanos, de mayor porte y más lentos. Destaca que el estudio histórico de las acciones de los corsarios de Artigas, nos ofrece estas enseñanzas geopolíticas y geoestratégicas, de validez universal para los Estados y las armadas de todos los tiempos. La consideración hacia las realidades marítimas, por su importancia, no puede ser ajena a cualquier concepción geopolítica o geoestratégica.

El editor

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ

Capitán de Navío, en la honrosa situación de retiro

Louis Michel Aury. Comodoro y General en las gestas de emancipación del Gran Caribe*

Por: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz¹

“Entre el patíbulo y una muerte gloriosa no hay elección; entre la libertad y la esclavitud, no hay medio; o hacemos todos, por la defensa de Colombia, cuantos sacrificios exija su salud política o resolvámonos a morir en la ignominia, cargados de las maldiciones de nuestra posteridad y la del mundo filósofo”.

General Francisco de Paula Santander

Temario de la ponencia

Introducción

Louis Michel Aury

El Comodoro Louis Aury en el sitio de Cartagena de Indias

La asamblea de los Cayos de San Luis

Gobernador de Texas, en Galveston

La República de Florida

El Estado independiente de las Islas de Santa Catalina, Providencia La Vieja y San Andrés

Ejercicio del Corso en Centroamérica por la libertad de provincias españolas

El proyecto para la liberación de Panamá con apoyo de San Martín

Reflexión final

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en agosto 21 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

1 **Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.** Ingeniero Naval Especialidad Electrónica de la Universidad Escuela Naval Almirante Padilla y profesional en Ciencias Navales de la misma Universidad. Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN, magister en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Docente de Cátedra, en Geopolítica, Oceanopolítica, Historia Militar, Ética Militar, Liderazgo Militar, Estrategia Marítima, Intereses Marítimos, Poder Marítimo. Docente - Investigador en el Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico mauricio.rodriguez@esdegu.edu.co

Introducción

En el desarrollo de la presente ponencia, en el IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, se pretende recordar los hechos de un gran marino de las luchas de independencia en aguas del Gran Caribe y destacar una histórica e importante participación en las acciones navales que aportaron significativamente al proceso de emancipación, que ameritan un reconocimiento y consideración especial.

La historiografía reseña con particular énfasis las campañas, batallas y sucesos que ocurrieron en el escenario terrestre. Pero en el escenario marítimo, especialmente en el mar Caribe, las campañas y acciones navales fueron determinantes para negar al enemigo los convenientes apoyos y aprovisionamientos de sus ejércitos y para proporcionarle a su vez a los patriotas recursos y vituallas, que coadyuvaron a la victoria en los campos de batalla, aporte naval no reconocido en su verdadera dimensión (Ferro, 1976).

El escritor Francisco Avella cita lo que Giorgio Antie denomina “héroes errantes”, aquellos que bajo la sombra de los grandes próceres lucharon con coraje, decisión y patriotismo por la causa de emancipación americana, como es el caso de los corsarios, que bajo diferentes banderas lucharon en apoyo a lograr los intereses de las nacientes repúblicas (Avella, 2010).

Los incipientes Estados en proceso de independencia no contaban con una marina de guerra y se vieron en la imperiosa necesidad de recurrir a los corsarios y a sus naves armadas con el ánimo de contrarrestar la poderosa flota naval española y disputarle el dominio del mar (Cacua, 2001). La ocupación de las islas francesas en el Caribe por la flota inglesa entre 1811 y 1813 permitió establecer las condiciones para que corsarios como Louis Aury, Joseph Bavastro, Bellegarde de Bastigue, Jean Lafitte o Henri Louis Ducoudray Holstein ofrecieran sus servicios a los patriotas de Cartagena; que tras la derrota de Napoleón en 1815, los oficiales navales convertidos en corsarios procedentes de las colonias francesas aportarían a la revolución hispanoamericana en marcha (Vidales, 1989). Estos corsarios tuvieron un carácter independista (Samoya, 1985). Entre estos se destacaron los nombres de Cochrane, Brown, Buchardo, Aury, entre otros (Cacua, 2001). De este sinnúmero de corsarios libertadores, se destaca la figura del Comodoro y General Louis Aury, cuyas principales acciones navales y aportes a la emancipación son el objeto de la presente ponencia.

Louis Michel Aury

Según el escritor Antonio Cacua, Louis Michel Aury nace en París, hacia 1787, perteneció a la generación de ciudadanos que impulsaron la Revolución francesa e hicieron posible materializar las ideas de Jan-Jacques Rousseau. Se forma como oficial de la Marina de Francia. En 1803, mientras estaba en su buque al ancla en la bahía de Nueva York, la proclamación de Napoleón como emperador de los franceses hizo que Aury y otros oficiales, fieles a sus principios e ideales de los derechos del hombre y el ciudadano proclamados en la Revolución de 1789, desertaran al no estar de acuerdo con la transformación de Napoleón de héroe a emperador. Se conoce que mantuvo una activa presencia como corsario en el Caribe hasta morir en la isla de Providencia en agosto de 1821 (Cacua, 2001). Durante casi ocho años como corsario, comandó y tripuló varios buques en operaciones sobre la costa estadounidense, en las islas de las Antillas y el Caribe. Estuvo bajo las órdenes de Andrew Jackson y desde 1810 Nueva Orleans fue centro de sus actividades, con la bandera de los Estados Unidos combatió en la guerra angloestadounidense de 1812, en estos episodios navales Aury aprendió principios esenciales para la conducción de la guerra en el mar (Cacua, 2001).

El Comodoro Louis Aury en el sitio, defensa y evacuación de Cartagena de Indias

En 1812, don Pedro Gual Escandón —patriota caraqueño, promotor de las ideas revolucionarias de emancipación de las colonias españolas— fue comisionado por el gobierno patriota de Cartagena de Indias para buscar el apoyo de los Estados Unidos a la causa de independencia de la Nueva Granada y Venezuela, en desarrollo de sus actividades contacta al joven corsario Louis Aury, que se interesó por los propósitos de la independencia neogranadina, y a mediados de 1813 a bordo de la goleta *Francisco de Paula*, bajo el mando de Aury, arriba junto a don Pedro Gual a Cartagena donde fueron bien recibidos (Cacua, 2001). El gobierno de Cartagena, presidido por don Juan de Dios Amador, le expide patentes a Aury para armar sus buques en corso y le otorga el grado de Teniente de Navío de las Provincias Unidas. Posteriormente, el 9 de junio de 1813, el canónigo Juan Marimón, Comisario del Congreso de las Provincias Unidas de Nueva Granada, lo nombra Capitán de Navío, y el 10 de agosto siguiente el Gobierno de Cartagena pone bajo sus órdenes 4 goletas de la incipiente marina patriota y le confiere el título de Comodoro. Con estos reconocimientos, Aury resuelve su atención y apoyo a la causa de Cartagena de Indias y a la República de Cartagena como testigo y protagonista de excepción (Román, 2005).

Sucede el sitio de Cartagena de Indias, por parte de don Pablo Morillo, un episodio de gran sacrificio para el pueblo cartagenero; en una de las acciones ordenadas a Aury por el gobernador Manuel del Castillo, para intentar la captura de la fragata española *Ifigenia*, al ancla en la isla de Barú. Con aproximadamente 400 hombres, emprende la acción de atacarla siendo sorprendidos por los españoles. En el combate se produce la pérdida de 70 hombres, entre muertos y heridos, Aury, escaso de pólvora, se retira, y luego ante el gobernador del Castillo, que había ordenado la temeraria acción, protesta argumentando que sus hombres no habían sido convenientemente provisionados de pólvora y fusiles, y que adicionalmente el apoyo solicitado a la fragata *Dardo*, al ancla en las cercanías, no le fue suministrado, motivo por el que inicia una gran e irreconciliable rencilla con Luis Brión, su propietario. El 17 octubre de 1815, en medio de una insurrección contra Manuel del Castillo y Rada, es reconocido Luis Aury como comandante de la Marina de Cartagena (Ferro, 1976).

El sitio hace que la defensa de Cartagena se haga insostenible, Aury prepara sus buques y se hace a la vela el 6 de diciembre, en 13 navíos, cruza Bocachica disparando sus cañones y tomando por sorpresa a los españoles, que ante la temeridad y arrojo, no reaccionan oportunamente y pueden escapar. La flotilla de buques está constituida por goletas, entre las que figura la *Constitución*, en la que se embarcan relevantes figuras de la emancipación como Miguel Díaz Granados, Juan de Dios Amador, José María de García y Toledo, Elías López, José María Portocarrero, Antonio José Ayo, los hermanos del Castillo y Rada, Mariano Montilla, Francisco Bermúdez, Carlos Soublette, Lino de Pombo, Antonio José de Sucre, Juan Salvador Narváez, Manuel Cortés Campomares, Rafael Tono, Miguel Anguino, Martín Amador y Louis Aury, entre otros. Es necesario resaltar que Aury ajusta las provisiones en los primeros días de navegación para los casi dos mil hombres embarcados, el mal tiempo predominante casi acaba con la flotilla, que se dispersa por diferentes puertos del Caribe, solo 4 buques, incluido el de Aury, arriban a su destino. En los Cayos de San Luis en Haití, alrededor de 600 maltrechos sobrevivientes van recalando entre el 4 y 19 de enero de 1816 (Ferro, 1976).

La asamblea de Los Cayos de San Luis

En los Cayos de San Luis en Haití, los líderes sobrevivientes del sitio de Cartagena se reúnen divididos en dos grupos el 7 de febrero de 1816 en Savane, en la residencia de Jeane

Bouvril, los que continúan apoyando a Simón Bolívar y le son fieles en la realización de un nuevo proyecto de campaña militar sobre Venezuela, y los no muy afines al Libertador, que abogan por un triunvirato, encabezados por el General Bermúdez, Mariano Montilla, Santiago Mariño, Manuel Carlos Piar, y los franceses, Docoudray-Holstein, Du Cayla y Louis Michel Aury, entre otros (Cacua, 2001).

La Asamblea de Savane es el choque de ideas entre estos dos grupos cuyo tema central es el del comando de la flota naval, ya que en Los Cayos había dos flotas ancladas, la que seguía las órdenes de Louis Aury y la que obedecía a Luis Brión, jefes distanciados a raíz del episodio de la fragata *Ifigenia*. Aury es el comandante de la flotilla de Cartagena y el único marino profesional con probada capacidad en combate para comandar una flota; Brión no tiene antecedentes como jefe naval, pero es un rico armador que cuenta con la amistad y la confianza del Libertador. Lo cierto es el resultado de la asamblea de notables es que se reconoce por mayoría la jefatura única de Bolívar, que entonces le concede a Luis Brión el comando de la incipiente flota naval y el título de Almirante (Cacua, 2001).

La decisión de esta asamblea y el altercado con Bolívar, hace que Louis Aury, con toda su flota de corsarios, se niegue a reconocer la autoridad del Libertador, quien apoyado por el presidente Pétion pudo impedir que Aury se hiciese a la vela llevándose una gran parte de las tripulaciones. A partir de ese momento, quedó fuera de sus ejércitos y se estableció una enemistad de por vida entre el Libertador y el corsario francés, así como un odio imperecedero entre Luis Brión y Louis Aury (Vidales, 1989).

Sin embargo, no todos los franceses se fueron con Aury. De las siete embarcaciones que conformaban la flotilla naval de la expedición, cinco estaban comandadas por franceses: la nave capitana goleta *General Bolívar*, capitán Rene Beluche; la goleta *General Marino*, Vicente Dubouil; la goleta *Constitucion*, Jean Monier; la goleta *Feliz*, Charles Leauminet; y la goleta *Conejo*, del misterioso Mr. Caze, que en esa ocasión usaba el alias de Bernardo Ferrero y más tarde, al trabajar para Aury, adoptaría el de Charles Bernard. El comandante en jefe de la escuadra patriota, a bordo de la *Constitucion*, era Agustín Gustavo Villaret. Y en el estado mayor de Bolívar, con el grado de Coronel, iba el conocido Henri Luis Guillaume Ducoudray-Holstein (Vidales, 1989).

Gobernador de Texas, en Galveston, con el pabellón de la insurgente República Mexicana

Louis Aury, comandante de una escuadra de corsarios tras el episodio de los Cayos de San Luis, intenta dar un nuevo destino a su propósito de apoyar la causa de la emancipación, y legalizar sus acciones con una nueva patente de corso, que le es ofrecida por el General Cárdenas, quien representa los intereses del gobierno insurgente de México y también de los grupos financieros con sede en Nueva Orleans, así como de los criollos mexicanos asentados en Luisiana. Esta relación triangular tenía como propósito estratégico fomentar los intereses económicos y políticos sobre Las Floridas, para anexarlas a México como un país libre del dominio español (Duarte, 1998).

El General José Manuel Herrera, representante legal del gobierno revolucionario de México, autoriza la patente de corso a favor de Louis Aury (Ferro, 1976), con 29 años de edad al mando de un variado escuadrón de bergantines y goletas, con la facultad de delegar a terceros. Los acuerdos con este General resultan provechosos para Aury, con el fin de apoyar legalmente su campaña, es designado gobernador civil y militar de Texas, con el grado de General de Brigada en el ejército revolucionario mexicano, designación que aparece registrada en *Alexandria Gazette* periódico de Virginia en noviembre de 1816. Aury forma un gobierno e iza la bandera patriota insurgente mexicana. La historia del Estado de Texas lo registra como su primer gobernador (Ornish y Alpern, 2011).

A finales de 1816, los réditos de las actividades corsarias de los buques de Aury permiten el pago oportuno de las mesadas de aproximadamente 360 hombres que viven en Galveston, Aury está ahora en completo control de la costa de Texas (Lagarde, 2003). En ese momento arriba a la isla el español General Francisco Javier Mina, afecto a la causa patriota, también con una improvisada armada con las goletas *Calipso*, *Cleopatra* y *Neptuno* y 180 hombres. Entabla conversaciones con Aury para planear una campaña de liberación en México y con el interés de obrar sobre el puerto de Soto La Marina (Duarte, 1998). Entre noviembre de 1816 y abril del año siguiente, Francisco Javier Mina permaneció en Galveston, Aury como gobernador de la isla colaboró y facilitó la planeada expedición sobre México y una fluida comunicación con Nueva Orleans, donde la venta de armas a los insurgentes era admitida como una práctica común (Von Grafenstein, 2000). Conforme a un acuerdo, Mina inicia su expedición y Aury se da a la tarea de organizar una segunda expedición bajo su mando directo para seguir los pasos de Mina y reforzar su campaña. La expedición de Mina tiene un fatal desenlace, frustrando sus intenciones de liberación de México; al conocer el negativo suceso, Aury, ya a la vela en dirección a México, regresa y a su arribo el 15 de abril de 1917, un nuevo gobierno se había formado en la Bahía de Galveston, comandado por el corsario Barthelemy Lafon. Así, ante el conflictivo escenario que se presentaba y siguiendo los consejos de don Pedro Gual, abandona Galveston para proseguir y adelantar otra empresa de liberación (Lagarde, 2003).

La República de Florida, con el pabellón de la insurgente República Mexicana

En 1817, el territorio de La Florida, era a la sazón un territorio gobernado por los españoles, dividido en Florida Oriental y Florida Occidental. El 29 de junio de 1817, una expedición liderada por el escocés Gregor MacGregor, proveniente de Baltimore, tomó posesión de la isla Amelia en la Florida española, tomando por sorpresa a su autoridades, y funda una república, *la infanta república* como él la llamó, aunque su estabilidad duraría poco; el escaso apoyo recibido de los contactos de su fundador hizo que las relaciones políticas y económicas internas empezaran a mermar (Ferro, 1976).

Ruggles Hubbard, abogado y sheriff de Nueva York, llegó a principios de septiembre a Amelia a bordo de *El Morgiana*, con su llegada empezó el declive del proyecto de Gregor MacGregor. Al negarle los recursos y la ayuda financiera, lo incitó a dimitir del Gobierno. Después de que el General MacGregor perdiera el control provisional de este territorio ante el contrataque de los españoles, huyó en su buque El Gregor MacGregor y se cruzó en el camino con el buque Congreso Mexicano procedente del establecimiento de Galveston, a bordo del cual viajaban Louis Aury en compañía de don Pedro Gual y de otros oficiales con el ánimo de desarrollar operaciones para la liberación de Las Floridas. Aury, como comandante en jefe de la expedición, procede a auxiliar al coronel Hirvin que aún se defiende con valentía y cuyos soldados, al recibir el afortunado apoyo militar, ponen en fuga a los españoles; la bandera insurgente de la República de México es izada en lo alto del fuerte de Fernandina, mientras el enemigo se retira definitivamente. El 3 de noviembre de 1817, Aury proclama la República de Florida, (Ferro, 1976). El documento que da vida a la naciente república, tenía como característica una democracia de corte liberal compuesta de tres poderes, el ejecutivo, el legislativo y el judicial; se efectuaron elecciones para elegir un cuerpo parlamentario y se destacaba la preminencia del poder civil sobre el militar.

Pero la política y codicia estratégica de Estados Unidos con respecto a Las Floridas es otra, por tanto muy desfavorable a la causa de la independencia de las provincias españolas. Aprovechando la liberación de Las Floridas por los soldados de MacGregor y Aury, el gobierno de la Unión, en su estrategia de expansionismo, cataloga a las tropas de estos de simples piratas invasores “transgresores de la ley” (Stagg, 2009). Esta situación le

sirve de pretexto al presidente James Monroe para ordenar al General Andrew Jackson, al mando de un ejército, recuperar por la fuerza Las Floridas, quien a finales del año avanza sobre Florida. Este ocupa las islas de Amelia, San Marcos y Pensacola, una ocupación militar que le proporciona bases representativas para una futura negociación entre Estados Unidos y España por el territorio de Las Floridas. Ante la evidente superioridad numérica de las tropas de Jackson, por mar y tierra, Aury entrega pacíficamente la isla Amelia el 23 de diciembre. Con tres buques, entre ellos la fragata *La Carmelita* buque almirante, con no más de 300 hombres, abandona Florida, antes del año nuevo de 1818 (Ferro, 1976).

El Estado independiente de las islas de Santa Catalina, Providencia La Vieja y San Andrés, con el pabellón de la confederación de Buenos Aires y Chile

Después de su salida de Amelia, recalca en Charleston, Cuba y Jamaica. En esta última conoce al canónigo y doctor chileno José Cortés de Madariaga y se origina una estrecha relación, quien se convierte en el planificador de sus futuras campañas navales. El 3 de junio de 1818, Madariaga le entrega a Aury una patente corsaria, y luego este izó el pabellón azul y blanco de Buenos Aires en sus naves corsarias, que habría de honrar con dignidad hasta el día de su muerte. Así, con su patente y autorización, el General de mar y tierra, el Comodoro Louis Aury, debidamente autorizado por los gobiernos supremos de Buenos Aires y Chile para operar en la Nueva Granada, tomó posesión y proclamó la independencia, el 4 de julio de 1818, de las islas de Santa Catalina, Providencia La Vieja y San Andrés, con aproximadamente 800 hombres y 20 embarcaciones que son fondeadas en Santa Catalina (Duarte, 1998).

El archipiélago entra a su vida independiente bajo el pabellón de Buenos Aires, donde tremolará por cerca de tres años. Mientras Aury organiza su gobierno como jefe de Estado, una flotilla reclutada otra vez por el incansable MacGregor, calculada en cerca de 660 hombres, llega a la isla. El escocés le comenta su proyecto de liberar Portobello y después atacar la ciudad de Panamá, un propósito de Madariaga en el desarrollo de los objetivos estratégicos de San Martín. MacGregor captura Portobello el jueves santo de 1819, los bisoños hombres del escocés se dedican al saqueo y juerga y no organizan la debida defensa ante un posible contraataque, como en efecto ocurre, pues el Mariscal Alejandro Hore concurre a Portobello desde Panamá, y el 30 de abril toma nuevamente la plaza expulsando a MacGregor. Cuando Aury se dispone a zarpar para obrar sobre Panamá, se entera del desastre de Portobello y entonces desiste de los planes sobre Panamá (Duarte, 1998).

Ejercicio del Corso en Centroamérica por la libertad de las provincias españolas de Izabal, Trujillo y Omoa, con el pabellón de la confederación de Buenos Aires y Chile

En Providencia y Santa Catalina abre campañas a nombre de las repúblicas confederadas de Buenos Aires y Chile. Aury combino la actividad de corso como sostén logístico y la de empresas insurgentes en los territorios españoles relacionadas con los propósitos de libertad. Una combinación de intereses comerciales y patrióticos (Von Grafenstein, 2000).

Aury, con el pabellón de Buenos Aires, hostiga y perturba el comercio marítimo español en el mar Caribe, se propone entonces desarrollar operaciones navales sobre posesiones españolas en la costa centroamericana. El 13 de mayo de 1819, ataca el fuerte y castillo de San Felipe en el lago Izabal, captura buques y mercancías e impide a los españoles

el libre uso del lago, importante sitio comercial y estratégico en la Capitanía General de Guatemala provocando desconcierto y alarmando a las autoridades (Cacua, 2001).

Al año siguiente, con una flotilla de 2 goletas bergantín, 4 goletas, 4 pailebotes, 1 falucho y 1 balandra, 400 hombres y 15 caballos, ataca en Honduras, los días 21, 22, 23 de abril de 1820; en Trujillo la fortaleza de Santa Bárbara dos días después, el 25 y 26 de abril; en Omoa la fortaleza de San Fernando de Omoa donde sufre un duro revés, debido a la traición del Coronel Garbons, exoficial del Estado Mayor de Aury, quien informó al gobernador español de las intenciones de su superior, perdiendo la sorpresa. Las acciones navales de Aury mantienen una constante alarma entre las autoridades españolas, desde Florida y la costa de la Capitanía General de Guatemala hasta Buenos Aires (Samoya, 1965). Sus acciones navales perturban o dislocan la libre navegación produciendo impactos socioeconómicos que contribuyen a acelerar el germen de independencia, por el alto clima de inconformismo en el corazón de los pueblos de Centroamérica (Samoya, 1965). Las incursiones y proyectos ambiciosos sobre Centroamérica no fueron relevantes en resultados medibles, se redujo a la toma esporádica de barcos mercantes españoles que le significaron algunos beneficios (Vogel, 2001).

El Caribe sería el campo de acción de Louis Aury, que tendría que mantener una guerra con una escuadrilla que llegó a tener 14 naves tripuladas por diferentes nacionalidades, entre ellas cuatro italianas. Su capital en Providencia y sus territorios incluían las tres islas del archipiélago de Santa Catalina, estableció la República de “Estados Unidos de Buenos Aires y Chile”, cuyo senado lo constituían todos los comandantes de los buques que operaban bajo mando de Aury (Gámez, 2006).

Cuadro 1. Buques que conformaron en algún momento la escuadra bajo mando de Aury

Corsarios - Federación Argentino-chilena. Escuadra de Luis Aury.		
Buque	Tipo	Año
América libre	bergantín	1819
Amonon	bergantín	1819
Atrevido	goleta	1819
Belona	bergantín	1817
Cazadora	goleta	1817
Congreso	bergantín	1817
Corregidor	falucho	1817
Creole	goleta	1817
Diana	goleta	1819
Empresa o la Emperatriz	goleta	1820
Diana	falucho	1820
El Turco	goleta	1820
General Aury	bergantín	1820
Isabella	goleta	1819
Indiana	goleta	1819
La Guerrera	goleta	1819
Mars, (mayo o Marzo)	bergantín	1817
Valiant, (Valiente)	bergantín	1819
Victoria	goleta	1821

Fuente: (Gámez, 2006)

El proyecto para la liberación de Panamá con apoyo de San Martín

Como jefe de Estado de Santa Catalina, Providencia La Vieja y San Andrés, con el pabellón de la confederación de Buenos Aires y Chile, Aury, retomando al idea que había compartido con MacGregor en 1919 de obrar sobre Panamá, la esboza de nuevo, pero pretende el apoyo de otro gran libertador, José de San Martín, motivado en parte por el rechazo que el Libertador Simón Bolívar había hecho a su oferta de incluir su flota en los ejércitos de la naciente Gran Colombia. Cuando Aury solicita una audiencia con Bolívar y este se la concede al momento del ingreso a Santafé de Bogotá luego de la Batalla de Boyacá, en ese momento no solo se rechazó su propuesta, sino que incluso le prohíbe a su flota permanecer en los territorios de la naciente república. Conforme al Tratado de Regularización de la Guerra, el armisticio firmado entre Simón Bolívar y Pablo Morillo en noviembre de 1820, en el que se contempla suspender las hostilidades por el término de seis meses, fue el pretexto para rehusar oficialmente el apoyo brindado por Aury, al considerar que su espíritu belicoso perjudicaría el nuevo estatus entre Colombia y España (Duarte, 1998). Así se lo hizo saber Bolívar a Aury en carta del 18 de enero de 1821:

Contra los esfuerzos de Ud. y sin necesidad de sus servicios, se ha elevado la república de Colombia al estado de no necesitar de más corsarios que degraden su pabellón en todos los mares del mundo. En consecuencia, podrá restituirse Ud. a sus buques y llevárselos fuera de las aguas de Colombia, y con esta orden presentada a S.E., el Almirante Brión, tendrá Ud. el puerto abierto (Duarte, 1998).

Dada la circunstancia anterior, Aury orientó sus intereses a la formulación de un frente común hacia el sur, reactivando los planes de Madariaga sobre Panamá alentado por el desembarco del ejército libertador de San Martín en Pisco, el 8 de setiembre de 1820. Con este propósito, comenzó a preparar las condiciones para el desarrollo de la empresa de liberación y conquista de la independencia de la región que Bolívar había vislumbrado en 1815 como el Corinto de América, el istmo de Panamá. Qué mayor oportunidad para alcanzarla y promoverla que recurrir a un soporte firme y reconocido con autoridad para hacer la guerra, es por ello que vio la conveniencia de inclinar su causa hacia el General San Martín, quien “consolidada la revolución americana en el Sur del continente, avanzaba triunfante por el Norte” (Menotti, 2013). Igualmente, tomando como referencia el armisticio entre Bolívar y Morillo, buscando reafirmar una independencia de acción frente a la Gran Colombia, Aury señalaba que:

El armisticio ha sido celebrado entre la República de Colombia y la España, en consecuencia esta República no necesita más de mi cooperación y por consiguiente vuelvo a mi primer objeto y a buscar los medios de ejecutarlo con la mejor exactitud (Menotti, 2013).

En carta del 7 febrero de 1821, delega a su secretario general Luis Perú de Lacroix, un francés a su servicio, entregar a San Martín la carta de propuesta sobre la liberación de Panamá, sin embargo, este lo traiciona y le comunica a Bolívar las intenciones de Aury de obrar sobre Panamá solicitando el concurso de San Martín. Luis Perú de Lacroix se convertiría luego en secretario de Bolívar.

En el texto de la carta del 7 de febrero de 1821, tomado del Archivo Santander, se encuentran los antecedentes de un proyecto que sin la pensada colaboración de San Martín y la garantía del suministro de insumos y aportes bélicos, Aury no lo hubiera podido realizar o llevar a cabo. La lectura del documento impone formular un análisis fundamentado de la situación planteada, puesto que la independencia de Panamá consolidaría la ansiada fraternidad americana (Menotti, 2013).

Simón Bolívar, atento a su empresa de consolidar en el terreno lo dispuesto por el Congreso de Angostura, no dedicó ninguna línea en sus escritos al proyecto de Aury, circunstancia

que estaba alineada con sus propósitos estratégicos a desplegar después de Carabobo. Contempló la búsqueda de unidad de esfuerzos con las fuerzas argentino-chilenas del Perú, “en beneficio de la emancipación de las otras regiones americanas”, entre ellas Panamá, que figuraba en su ideario desde su Carta de Jamaica de 1815 (Menotti, 2013).

No se conoce que Aury recibiera respuesta de José de San Martín a su propuesta de liberar a Panamá y sí fue un motivo más de desavenencia con Bolívar. Luego, desde Providencia elevó una larga petición al Congreso de la Gran Colombia detallando las injusticias que le cometieron Brión y otros, las cuales no prosperaron.

Reflexión final

El General y Comodoro Louis Aury, al mando de su escuadra corsaria y en desarrollo de sus campañas navales, con bravura y heroísmo contribuye en gran medida directa e indirectamente a la causa de la independencia del Gran Caribe, sus acciones navales impiden el libre comercio marítimo español, permitiendo a su vez el apoyo de suministros y vituallas a los ejércitos libertadores en el continente, acciones no reconocidas por la historia en justa medida.

Después del episodio del enfrentamiento político de Los Cayos de San Luis, en varias ocasiones Louis Aury trata de reconciliarse con el Libertador Simón Bolívar, pero su enemistad personal con Luis Brión, al que Bolívar es afecto, no permite un acercamiento. “La república de Colombia y particularmente la Nueva Granada, que era en efecto, el centro de las atenciones de Aury, perdieron la oportunidad de haber integrado entonces una gran fuerza marítima con perspectivas históricas extraordinarias” (Duarte, 1998).

A la muerte de Louis Aury, ocurrida en la isla de Providencia La Vieja, el 21 de agosto de 1821, a causa de las heridas sufridas al caer de un caballo. Severo Curtois, su sucesor en la dirección del Estado de San Andrés, Santa Catalina y Providencia y sus habitantes juran la Constitución de Cúcuta y se integran formalmente el 23 de junio de 1822. Cuando se iza por primera vez el pabellón de la Gran Colombia, otro pudo haber sido el destino del archipiélago, si Aury no hubiera conformado este Estado libre (Duarte, 1998).

Aury no ha sido convenientemente reseñado por la historiografía, su biografía se sometió a interpretaciones políticas y juicios de valor sin una apreciación crítica y objetiva de su verdadero papel y contribución a la gestas de emancipación; un aspecto en contra fue su enemistad con Bolívar que lo alejó de una objetiva valoración histórica.

Sin embargo, para beneficio de la historia, la investigación de Louis Aury (Puigmal, 2015), adelantada en el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de Chile, lo incluye en el diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos como los franceses que contribuyeron a las gestas de emancipación de Hispanoamérica.

Louis Aury, como los grandes almirantes, contribuye a la causa de la independencia aún después de muerto, en razón a que algunos de los buques que habían armado en corso para el desarrollo de sus campañas navales, con sus capitanes y tripulaciones, estuvieron presentes como integrantes de la escuadra patriota, a órdenes del Almirante José Padilla, en la gloriosa Batalla del Lago de Maracaibo del 24 de julio 1823, que consolidó la independencia de la Gran Colombia.

A manera de reflexión final sobre la historia de este corsario de mar y guerra, conviene resaltar lo que el historiador argentino Carlos A. Ferro, señala:

[...] y la magnífica estampa de Louis Aury, sigue en la penumbra de la historia. De él puede decirse que es un francés ignorado en Francia; un Brigadier General de la Revolución Mexicana desconocido en México; un sostenedor de la independencia

de Las Floridas subestimado en la tierra de sus hazañas; un General en Jefe de una escuadrilla argentina del que nunca oyeron hablar los argentinos; un Capitán de Navío de Venezuela del que no se ocupa el Diccionario de los Próceres; uno de los libertadores de la Nueva Granada negado por los colombianos; un Comodoro de la República de Cartagena olvidado por el pueblo que le debe una de sus páginas más heroicas; un Gobernador de Texas del que nada saben los texanos. Proclamó la independencia de Santa Catalina, San Andrés y Providencia... precursor de la independencia de Centroamérica [...] (Ferro, 1976).

Louis Aury, Comodoro y General, gran líder, marino y corsario aguerrido, contribuyó sustantivamente a la causa de la independencia en el Gran Caribe, persevera y batalla en busca del reconocimiento y la gloria. La historia oficial de los países en los que actuó y desarrolló sus campañas navales contra el dominio español, le deben aún un reconocimiento formal a sus valerosas acciones.

Referencias bibliográficas

- Avella, F. (2010). “El Caribe de los “héroes errantes”: “una aproximación desde el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”. *Ponencia presentada al IX Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe* (ADHILAC). Santa Marta.
- Cacua, A. (2001). El Corsario Luis Aury: intimidades de la Independencia. *Tomo I, Primera edición, Colección Bolsilibros, Academia Colombiana de Historia. Bogotá, Editora Guadalupe.*
- Duarte, J. (1998). Los tres luises del Caribe: ¿Corsarios o libertadores? *Bogotá, El Áncora Editores, Primera edición, Bogotá.*
- Ferro, C. (1976). Vida de Luis Aury: Corsario de Buenos Aires en las luchas por la independencia de Venezuela, Colombia y Centroamérica. *Buenos Aires, Editorial Cuarto Poder.*
- Gámez, F. (2006). El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828. Tesis Doctoral Universidad de Cádiz. Universidad de la Rioja. dialnet.unirioja.es/descarga/tesis/396.pdf
- Lagarde, F. (2003). French in Texas: History, Migration, Culture. *[Bases de datos documentales Ebrary]*. Austin, TX, USA: University of Texas Press.
- Menotti, E. (2013). El corsario Luis Aury y su invitación al General San Martín para independizar Panamá. *Revista del Mar* N°167, pp.117-142. Instituto Nacional Browniano. https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&ei=6rSyX5HOJ4bu_QbE75CABw&q=Revista+del+Mar+N%C2%BA+168+Mayo+2013&oq=Revista+del+Mar+N%C2%BA+168+Mayo+2013&gs_lcp=CgZwc3ktYWlQAzoHCC4QQxC TAjoECAAQZoCCABQp-pPWKfqt2DC7E9oAHAeACAAfsBiAHBA5IBBTauMS4xmAEAoAECOAEBqgEHZ3dzLXdpesABAQ&sclient=psy-ab&ved=0ahUKEw-iR68XlyYftAhUGd98KHcQ3BHAQ4dUDCAw&uact=5
- Puigmal, P. (2015). Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos. (Colombia, Venezuela, Panamá, Bolivia, Ecuador). Fuentes para la historia de la república volumen XXXIX. Compilación e investigación Patrick Puigmal, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Ediciones de la Dirección

de Bibliotecas, Archivos y Museos DIBAN. Santiago de Chile. https://www.centrobarrosarana.gob.cl/622/articles-59803_archivo_01.pdf

Ornish, N. y Alpern, S. (2011). *Pioneer Jewish Texans. [Bases de datos documentales Ebrary]*. College Station, TX, USA: Texas A&M University Press.

Román, E. (2005). *Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Tomo I, Cuarta Edición. Bogotá, Armada Nacional de Colombia, Giro Editores.*

Samoya, H. (1965). *La presencia de Luis Aury en Centroamérica. Guatemala, Centroamérica: Centro editorial "José de Pineda Ibarra", Ministerio de Educación.*

Stagg, J. (2009). *Borderlines in Borderlands: James Madison and the Spanish-American Frontier, 1776-1821. [Bases de datos documentales Ebrary]*. New Haven, CT, USA: Yale University Press.

Vogel, R. (2001). *Rebel without cause. The adventures of Luis Aury.* <https://journals.tdl.org/laffitesc/index.php/laffitesc/article/viewFile/177/160>

Von Grafenstein, J. (2000). *Patriotas y piratas en un territorio en disputa, 1810-1819. Theorethikos Revista Electrónica Año III, N° 1. Universidad Francisco Gavidia, San Salvador, El Salvador.* <http://www.ufg.edu.sv/ufg/theorethikos/enero20/monografia2.htm>

Vidales, C. (1989). *Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la emancipación hispanoamericana. Coloquio Internacional L'Amérique Latine face a la Revolution Française, Paris Sorbonne. pp 3-18. Publicado en Iberoamérica, vol. XIX Estocolmo.* https://www.academia.edu/2129862/Corsarios_y_piratas_de_la_Revoluci%C3%B3n_Francesa_en_las_aguas_de_la_emancipaci%C3%B3n_hispanoamericana

Una estrategia para el Río de La Plata: Campaña Naval de Montevideo (marzo-junio de 1814)*

Por: Capitán de Navío (Ret.) Guillermo Andrés Oyarzábal ²

“No se puede disociar la historia naval de la historia argentina: constituyen un único e indisoluble proceso que se nutrió de diferentes fuentes y del cual somos herederos”.

Guillermo Andrés Oyarzábal, 2008

Temario de la ponencia

Introducción

Combate naval de Martín García

Combate naval de Montevideo

Introducción

En 1812, y a dos años de desencadenarse en Buenos Aires el proceso por la independencia del virreinato del Río de la Plata, la plaza de Montevideo se mantenía fuerte frente a las ambiciones de los revolucionarios. En efecto, asediados por tierra, los realistas de Montevideo se fortalecieron en el Río de la Plata, extendieron su influencia hacia los dos grandes ríos del litoral, aumentaron los controles y restringieron, hasta donde les fue posible, el tráfico proveniente de los puertos en poder de Buenos Aires.

En octubre de 1812, la Logia Lautaro, una sociedad de corte liberal sujeta a las premisas revolucionarias, entre cuyos miembros se destacaban José de San Martín, Carlos de Alvear, José Matías Zapiola y la Sociedad Patriótica, formada en los orígenes de la revolución y liderada por Bernardo de Monteagudo, provocaron la caída del gobierno. El golpe del 8 de octubre, respaldado por la fuerza del flamante regimiento de Granaderos a Caballo, impuso un régimen colegiado de tres miembros similar al anterior, pero en este

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Agosto 21 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

2 **Capitán de Navío (Retirado Armada Argentina) Guillermo Andrés Oyarzábal.** Doctor en Historia de la Universidad de El Salvador (USAL), Buenos Aires Argentina. Licenciado en Armas Navales de la Escuela de Guerra Naval (ESGN), Argentina. Profesor y Licenciado en Historia de la Universidad de la Nacional del Sur (UNS), Buenos Aires Argentina. En la actualidad se desempeña como director del Departamento de Investigaciones de la Escuela de Guerra Naval. En la Universidad Católica Argentina es profesor titular de las cátedras de Historia Argentina en las carreras de Historia, Ciencia Política y Relaciones Internacionales y dicta los seminarios de Metodología de la Investigación para el doctorado en Historia, donde además dirige la revista Temas de Historia Argentina y Americana. Correo electrónico gaoyarzal@yahoo.com.ar

caso, con la tutela de una Asamblea General Constituyente, que excluyó por primera vez de su fórmula de juramento la figura del rey.

La Asamblea convocada por el Triunvirato inició sus deliberaciones en enero de 1813 con la presidencia de Carlos de Alvear, que paulatinamente fue alejando la influencia política de San Martín hasta convertirse en jefe de la Logia. En coincidencia, la inminente restauración monárquica en España paralizó la acción de gobierno tras un período de medidas ciertamente transformadoras, sobre todo en relación con los objetivos primarios de declarar la independencia y votar una constitución.

Mientras el general Manuel Belgrano intentaba salvar la revolución en el norte argentino, y ganaba merecida gloria en las batallas de Tucumán (septiembre de 1812) y Salta (febrero de 1813), la situación en el Río de la Plata se hacía cada vez más crítica.

Después de dos años, Montevideo parecía indiferente al asedio de las tropas de Buenos Aires conducidas por general José Rondeau, y el caudillo de la banda Oriental (hoy Uruguay) José Gervasio Artigas, que hasta ese momento lo había acompañado en las operaciones, desencantado por el curso que tomaba la política porteña decidió retirarse dando velado apoyo al gobierno de Gaspar de Vigodet.

Francisco Acuña de Figueroa en el Diario histórico del sitio, que escribe a la par de los sucesos, refleja en perceptivos versos el infausto escenario del momento:

Luchando entre sí tenaces,
van a devorar nuestra patria
Rey, Buenos Aires, Artigas,
fatal trinidad, declaran
que en tres entidades tienen
mil voluntades contrarias.

En efecto, Montevideo se había convertido en el principal bastión realista de la región, condición que mantenía aferradas en el Río de la Plata a las mejores tropas y material. Por eso, los reclamos del Ejército del Norte carente de medios para sostener adecuadamente dos grandes frentes de guerra activos eran frecuentemente desatendidos por la Capital revolucionaria.

En Buenos Aires, la falta de fuerzas navales había sido relativizada después de la derrota sufrida en San Nicolás en marzo de 1811. Allí, un componente de tres buques al mando de Juan Bautista Azopardo había sido derrotado por una mejor provista y adiestrada escuadrilla naval, comandada por el capitán de fragata Jacinto Romarate. Ante las circunstancias, el gobierno se resignó a dejar el dominio del Plata y de sus afluentes en manos enemigas, y desde entonces no hubo ninguna acción tendiente a modificar la situación.

En fin, los escasos resultados del sitio terrestre impusieron la toma de decisiones categóricas. Y en consecuencia, la necesidad de contar con una escuadra que rivalizara con la realista en el control del río y más aún que fuera capaz de cortar las comunicaciones de Montevideo se hacía imprescindible.

Fue el General Carlos de Alvear, quien advirtió que el esfuerzo sobre aquella plaza no tendría resultados si el control del Río de la Plata continuaba en manos realistas. Primero desde su tribuna en la Asamblea General Constituyente y luego desde la Secretaría de Guerra y Marina, Alvear planteó una estrategia de aliento con el único objeto de provocar la capitulación de Montevideo.

Advirtió entonces que el sitio terrestre desgastaba las fuerzas militares criollas en un esfuerzo vano, toda vez que el control del Río de la Plata continuaba en manos realistas, pues se carecía de todos los elementos necesarios para atacar en regla: “Así pues – explicaba– era preciso una escuadra para apoderarse de tan importante punto con cuya ocupación podíamos mirar como asegurada la causa de la libertad”. La idea se difundió con rapidez y en poco tiempo logró el apoyo de figuras influyentes. Juan Larrea, un rico comerciante de origen catalán que había formado parte de la Primera Junta de gobierno y del último Triunvirato, prestó desde la Secretaría de Hacienda su inmediato apoyo, y junto a Alvear encararon las acciones tendientes a la conformación de la escuadra.

Mientras el militar, ahora en el papel de secretario de Guerra, dibujaba el plan definitivo, Larrea actuaba como un verdadero artífice sin librar ningún aspecto a su suerte. Evaluó las posibilidades de alistar un componente de guerra con los barcos de Buenos Aires pasibles de ser armados y envió agentes de inteligencia a Montevideo para obtener una descripción precisa de las capacidades navales del enemigo. Finalmente, presentó en un acabado informe las características, cantidad y costos de los buques que debían adquirirse, la relación de capitanes y marinos a contratar y propuso el financiamiento del empresario naviero norteamericano Guillermo Pío White.

Así sobre la base de los buques existentes y otras adquisiciones comenzaron los alistamientos de la escuadra. Entre los barcos elegidos se destacaba la fragata *Hércules*, un navío mercante de origen ruso que había sido adquirido por el Estado a fines de 1813. El buque, de dos puentes, 38 metros de eslora y 6 de manga, se convertiría en poco tiempo en la nave insignia de la escuadra, junto a otros barcos más pequeños, como la corbeta *Zephyr*, el bergantín *Nancy* y la goleta *Julliet*. Todos estos buques y otros de la misma naturaleza, fueron comprados a armadores privados a precios de los más diversos y se preparaban para la guerra con la premura que imponían las circunstancias.

El problema más sensible radicaba en la elección del hombre destinado a conducir la escuadra. El estado prácticamente no contaba con naturales del país con la formación y experiencia suficiente, por lo que desde el principio se pensó en un extranjero y de estos fueron tres los que se disputaron ese derecho. El norteamericano Benjamín Franklin Seaver, preferido de White, con quien se mantenía estrechamente unido por lazos comerciales, Estanislao Courrande, un conocido corsario francés que desde 1803 hostilizaba el comercio británico y que había colaborado en la preparación de la primera escuadrilla argentina, disuelta tras la derrota de San Nicolás en marzo de 1811, y Guillermo Brown, el irlandés que operaba en el Plata desde 1809 y que actuaba, como pudimos ver, desde diciembre de 1813 sin designación alguna hostilizando al comercio español.

En esencia, la actuación de Brown se miraba con atención y por encima de las otras, sobre todo a raíz de una serie de atrevidas acciones sobre buques españoles desarrolladas en enero de 1814. Desde Colonia del Sacramento, el capitán del puerto Blas José Pico estimulaba estas operaciones, y si bien Brown no era el único corsario, se había ganado el reconocimiento del diligente funcionario, quien, como informaba al gobierno, esperaba mucho de su “valor e inteligencia”. Aunque insuficientes y apenas exitosas, las operaciones corsarias hicieron conocido el nombre del marino, que empezó a ser apreciado por las autoridades revolucionarias, tan necesitadas de contar con hombres de valor y acreditados para enfrentar la contigua amenaza del enemigo.

Alvear con una clara percepción respecto del papel de la escuadra en los sucesos venideros comprendió que no había tiempo para dilaciones, su premisa era cerrar por mar la salida a los realistas, lo que implicaba el dominio del Río de la Plata y como corolario la eliminación del poder español en la región. Pero la situación era en extremo comprometida, y por eso no todos comulgaban con el proyecto. Francisco Xavier de Viana excapitán de fragata de la Real Armada Española, integrante de las expediciones navales de Malaspina en los

mares australes, sin duda, el más experimentado marino del Río de la Plata y a la sazón secretario de Guerra y Marina del Directorio, había resuelto mantenerse fuera del asunto y su decisión alimentaba dudas y prejuicios. El Coronel José de San Martín desconfiaba de las intenciones de Alvear, pues estaba convencido de que era una intriga política que acabaría por ganar la inacción de su ejército, destacado después de las derrotas de Belgrano en el Alto Perú. El Comodoro William Bowles, jefe de la Estación Naval Británica en el Río de la Plata, también mostró una actitud recelosa frente a las providencias tomadas respecto de la escuadra, que financiada por un norteamericano y con tantos elementos franceses, aparecía de pronto como una amenaza para los intereses de su país.

A todas estas especulaciones se agregaron razones concretas. En febrero, mientras se trabajaba en el acondicionamiento de las unidades y se reclutaban las dotaciones, una escuadrilla realista compuesta de diez buques al mando del capitán de fragata Jacinto de Romarate se aproximó inquietando a Buenos Aires. Aunque la modesta incursión siguió su camino rumbo a la isla de Martín García, la intimidación causó conmoción entre los porteños. Con la precipitación que imponían las circunstancias se embarcaron tropas de línea y hasta en algunos casos se previó la zarpada. Si bien nada ocurrió, la experiencia fue una muestra de las dificultades de todo orden que se deberían superar. Abiertamente las tropas mostraron su contrariedad por las tareas que estaban llamadas a desempeñar y las condiciones de la vida a bordo, y en la primera noche algunos se sublevaron “pidiendo a gritos el inmediato desembarco”. En dos de los buques la violencia de la protesta se tornó en contra de los capitanes, que debieron abandonar sin más los buques a su mando.

Mientras tanto la chispa popular sorprendía con atrevidos versos, cantados por sus autores frente a las murallas del sitio. Ángel Justiniano Carranza, en su monumental obra sobre las campañas navales argentinas, señala que entre otros se distinguió una mujer “tan patriota como varonil”, conocida por los sitiados como Victoria, la cantora, que con acompañamiento de guitarra pronosticaba la próxima caída de la plaza.

Godos miserables salgan del corral.

Que aquí los patriotas los van a marcar.

Oliendo a fariña sarnosos están, y godas y godos flacos por demás.

En vano en Artigas ellos confiarán; también a este potro sabremos domar.

Ya verán la escuadra gritarles de atrás, y allí como ratas todos morirán.

Las tripulaciones definitivas se reclutaron mayoritariamente entre extranjeros provenientes de la marina mercante, los escasos criollos fueron destinados a las piezas de artillería y a completar las compañías de infantería, y aunque el idioma predominante era el inglés, las unidades eran un verdadero babel de lenguas.

Los capitanes eran, en general, los mismos de los navíos adquiridos y también componían un heterogéneo grupo de distintas nacionalidades y, para beneplácito del comodoro inglés de estación en la región, fueron excluidos casi todos los franceses. En sí, los británicos favorecieron las actividades de los revolucionarios y facilitaron, dentro de la obligada prudencia, el reclutamiento de marinos de su nacionalidad.

La amenaza de la reciente insurrección, el descontento popular y las dudas que albergaba el propio director supremo, constituían una advertencia imposible de ignorar. Las circunstancias habían confirmado la necesidad de completar las dotaciones, mantener la disciplina, apurar el alistamiento y lanzar sin más retrasos la campaña. Dentro de este esquema, la designación del comandante naval se hizo apremiante y el 1 de marzo de 1814 fue nombrado Brown, con el grado de teniente coronel al mando de la Escuadrilla Nacional.

No extraña que lo eligieran, de los tres candidatos era el que había ganado la consideración de Buenos Aires, según Alvear, “por su carácter bondadoso, conciliador y entusiasta por la revolución”. Además pertenecía al grupo mayoritario de las nacionalidades reclutadas, conocía muy bien las condiciones de navegación y los accidentes del Río de la Plata, había dado muestras de pericia, denunciaba rasgos de intrepidez y de coraje, demostraba inclinación por la causa de la independencia y animadversión hacia los españoles, con una pasión que matizaba ideales, con apetencias y resentimientos personales. De esta manera, y sin saberlo, Alvear y Larrea unían con sólidas amarras, y para siempre, el genio del marino con los destinos del país. Guillermo Brown hasta entonces un distante y esforzado aventurero se convertiría en el hombre destinado a escribir las páginas más gloriosas de la historia naval Argentina.

Si bien la organización de la escuadra argentina estaba cargada de inconvenientes económicos y de orden político, la situación militar de los realistas en Montevideo también era definitivamente calamitosa. Alvear había usado esa circunstancia para convencer a sus compatriotas sobre las posibilidades del éxito, señalando que aquella oficialidad de marina había perdido el lustre de otras épocas y sus instituciones se hallaban relajadas como consecuencia natural del mal gobierno de España. Este escenario fue ratificado en Buenos Aires, sobre todo después de haberse interceptado la fragata realista *Dos Hermanas* con correspondencia oficial. La documentación proveniente de Montevideo, y publicada en sucesivos números de la Gaceta Ministerial, acreditaba las evaluaciones de inteligencia al describir un cuadro desolador. Hacía siete meses que los oficiales de la guarnición española no percibían sus pagas, los de Marina no habían podido darse una sola gratificación desde diciembre del año pasado y a la maestranza se le debían cifras casi escandalosas. Como confirmación la oficialidad recién llegada fue repartida por vía de alojamiento en las casas de los vecinos, para que estos les proporcionaran habitación y sustento. Estas observaciones se hacían a la par de otras que reflejaban la convicción de que llegaban más tropas en una expedición que reforzaría hasta el número total de 4.000 hombres la ciudad puerto oriental.

El conocimiento de la situación en la que se equilibraban las debilidades del enemigo con su poder potencial y las aspiraciones españolas, forzosamente habría de movilizar las acciones tendientes a la conquista definitiva de Montevideo.

Como vimos, después de la sublevación de la escuadra de Buenos Aires la designación del comandante naval se hizo perentoria. Brown hubo de organizarlo todo, con pautas concretas de trabajo y normas estrictas de disciplina. Como resultado, en muy poco tiempo y merced a un enorme esfuerzo, el gobierno pudo reunir y armar un conjunto de buques de distinto porte y condición, conformando con ellos una vigorosa aunque reducida flotilla de trece unidades, donde la única fragata era acompañada por cuatro corbetas, un bergantín, goletas, balandras, cañoneras y sumacas.

Combate naval de Martín García

El Río de la Plata tenía entonces tres puntos estratégicos vitales, en la banda occidental la Ensenada de Barragán, con un pequeño fuerte y dotación; en la banda oriental el imponente puerto de Montevideo, y al norte, en la encrucijada de los ríos Uruguay y Paraná, la isla Martín García, desatendida entonces, a pesar de controlar el acceso desde el litoral al Plata.

En muy pocos días la vanguardia de la escuadra argentina estuvo lista para zarpar. Por su ubicación geográfica la isla de Martín García constituía la llave de los dos grandes ríos del litoral y un punto desde el que se podían proyectar operaciones navales. Brown, era consciente de que el control de las aguas y un eventual ataque naval sobre Montevideo

solo sería posible si antes la conquistaba, y sobre el esquema de ese plan se puso en marcha.

Como comandante de escuadra, Brown izó su insignia de mando en la fragata *Hércules*, un pabellón blanco estampado con una cruz azul dispuesta entre diagonales. Sin saberlo, daba así origen a una curiosa tradición que aún hoy se evoca en la Armada Argentina, pues había adoptado como emblema propio la bandera utilizada en la época por la marina imperial rusa a bordo de sus barcos.

Con la *Hércules*, comandada por el Capitán Elías Smith, la corbeta *Zephyr*, el bergantín *Nancy*, las goletas *Julliet* y *Fortuna*, la balandra *Nuestra Señora del Carmen*, una cañonera, una sumaca y dos faluchos, se había logrado armar una fuerza moderada que, en opinión de Brown, resultaba lo suficientemente poderosa como para sugerir las primeras operaciones ofensivas.

Así y todo la tarea era extremadamente atrevida, la escuadra, improvisada, apurada en medios, oscurecida en su conformación por intereses mezquinos y con dotaciones de distintas nacionalidades y escasa convicción, no podía compararse con la flota española compuesta de catorce buques de guerra y trece mercantes armados, que dominaba sin real oposición el Río de la Plata, aun cuando era conocido el alto grado de desmoralización que se había infiltrado en sus filas. Por otra parte, los aprestos criollos no habían pasado desapercibidos en Montevideo, cuyas autoridades miraban con recelo lo que sucedía. El desplazamiento de buques hacia Martín García que tanto atemorizara a la población de Buenos Aires, había sido consecuencia de esta preocupación, y para entonces la isla estaba reforzada con emplazamientos artilleros y una poderosa guarnición, que controlaba los canales de paso y los principales accesos. Romarate, tras reclamar mayores auxilios sin éxito, se había establecido en Martín García y confiaba en los inconvenientes que tendrían los buques de gran calado de Brown para operar en aguas restringidas.

Al caer la tarde del 9 de marzo, la escuadra argentina fondeó a la vista de los cerros de San Juan y al día siguiente con las primeras luces de la mañana zarpó en busca del enemigo.

Brown sabía que era perentorio obtener una victoria en Martín García, debido a que en Montevideo se preparaba una fuerza naval de apoyo para hacer inconquistable la isla, y escribió a Larrea para comprometerlo en ese sentido: “El ataque como digo... debe hacerse y sin demora”. Según los partes de guerra, Romarate protegía el canal de entrada con más de una decena de buques acoderados en el fondeadero sudoeste de la isla. Esta era una fuerza significativamente superior a la argentina, aún sin contar la amenaza de los emplazamientos terrestres y por eso resulta difícil explicar la decisión de forzar el combate, solo por aquel convencimiento de que los tiempos se agotaban. Pero la orden fue dada, y una hora después del mediodía la *Julliet* que navegaba a la cabeza como buque guía abrió fuego sobre la vanguardia realista, recibiendo a su vez la primera andanada de metralla que acabó inesperadamente con la vida de Seaver, segundo al mando de la escuadra, y un impreciso número de hombres, desarticulando el carril de las acciones.

Mientras tanto, la fragata *Hércules*, que buscaba una posición favorable para abordar el buque de Romarate, encalló con la proa a distancia de tiro enemigo. El buque insignia, inmovilizado en el lugar, soportó “un fuego horroroso”, pues apoyado sobre el costado de babor no podía valerse de sus cañones de borda y salvo por los tres de proa no tuvo otro remedio que mantener el resto de la artillería en silencio mientras era acosado por el fuego permanente de las baterías costeras y de los trece barcos enemigos, que se movían con absoluta libertad de acción. Mientras esto sucedía, Romarate advirtió la aproximación de un conjunto de unidades en auxilio de la fragata *Hércules* y destacó a su encuentro dos balandras, una cañonera y a la lancha corsaria del navío Salvador: “vista

esta determinación –explica en su parte el comandante español– regresaron a los pocos tiros, incorporándose con los demás que me estaban batiendo por el frente”.

Para la *Hércules* la situación era desesperante, había quedado sola y pese a los reclamos de Brown, que se destacó en su bote hasta cada buque “rogándoles” que le prestaran socorro, nada pudo convencer al resto de los capitanes para que acudieran en apoyo del navío encallado: “todo fue sin resultado... se mantuvieron barloventeando hacia y desde San Juan, desde una distancia de una legua y media durante todo el tiempo que duró el encuentro, lo cual fue la causa de que la patria perdiera una oportunidad de deshacerse de la fuerza total del enemigo”.

La pausa impuesta por la noche permitió recomponer las fuerzas, pero Romarate no estaba dispuesto a dar tregua y al amanecer reiniciaron la batalla. Por ventura, a las nueve y media el buque comenzó a flotar desplazándose por la marea canal abajo, hasta que con la ayuda de la única vela en condiciones, pudo alejarse hacia el banco de Las Palmas y de allí hasta Colonia.

El capitán Smith había caído “valientemente en defensa de su barco”, con él se velaban los restos del capitán de tropa Martín de Jaumé, del teniente Roberto Stacy y de cuarenta y cuatro tripulantes, junto a este cruel saldo quedaban además medio centenar de heridos. La nave capitana, acribillada por la metralla, mostraba las heridas de ochenta y dos impactos en el casco. El primer parte español, en cambio, confirmaba cuatro hombres muertos y siete heridos entre sus filas.

Los resultados eran estremecedores, y más todavía para Brown, pues mientras la nave insignia era batida por el incesante fuego enemigo había visto impasibles a los demás buques de la escuadra patriota: “Los comienzos desgraciados de este asunto –escribía a Larrea– pueden atribuirse a los medrosos oficiales que se sucedieron en el comando de la *Zephyr*, *Nancy* y *Julliet*, que en lugar de fondear a sus naves o abordar al enemigo, huyeron en la forma más cobarde posible”. Francisco Seguí, que en sus *Apuntes de familia* hace un prolijo relato de la acción, desmiente parcialmente esta idea. Dice que se sostuvo fuego todo el día y parte de la noche “con bizarria”, y que en realidad los barcos españoles, de poco calado, bien artillados, con piezas de grueso calibre y tripulaciones disciplinadas estaban en situación privilegiada: “la mayor parte de los buques nuestros eran de mucho calado, y por consiguiente, los españoles aprovechando esa ventaja se colocaron entre los bancos haciéndonos un fuego certero y mortífero”.

El irlandés, cerrado a cualquier explicación, sin duda también en el fragor de su propia e íntima lucha, no se daba tiempo para pensar más que en la definitiva caída de Martín García. Mientras en Colonia se reparaba la fragata *Hércules* con tapa rumbos de cuero vacuno y una mano de brea, que le dio el curioso mote de Fragata Negra, visitó personalmente cada buque subordinado “hablando al honor de sus capitanes, reprochándoles su falta de fe en el triunfo, estimulándoles a la acción desesperada y dándoles nuevas instrucciones”. Brown se resistía a aceptar una derrota que echaba por tierra cualquier proyecto futuro y hacía inviable el pretendido dominio fluvial de la región. Por eso multiplicó sus esfuerzos y mientras con toda resolución trataba de estimular el ánimo de sus hombres proyectó sobre la isla una operación de desembarco.

Tres italianos y un marinero portugués le habían informado que 750 hombres provenientes de Martín García habían desembarcado en Montevideo, lo que le hacía presumir que había muy poco personal en la isla, e imponía la urgencia de una acción inmediata. Con esa convicción y previendo que pronto llegarían refuerzos de Montevideo, le escribió a Larrea indicándole que el lugar debía ser atacado esa misma noche.

El nuevo plan era tan arriesgado como la fallida empresa de días pasados, sobre todo al considerar que sostenía sus probabilidades de éxito en dudosas informaciones de

inteligencia, y en la acción conjunta y disciplinada de cada buque de la escuadra, a cuyos comandantes pedía “cooperación amistosa”. Pero Brown estaba apurado por revertir el terrible descalabro de la primera incursión y desmoronar las dudas que empezaban a cernirse sobre su conducción. Sin pérdida de tiempo ni mayores consultas asignó tareas y tomó previsiones.

Según lo planeado, la fuerza de desembarco compuesta por ciento diez hombres de marinería y doscientos treinta de tropa, debía reducir la guarnición mientras la escuadra distraía a los buques españoles con maniobras de ataque y abordaje. Los movimientos de ocupación quedaron a cargo del capitán escocés Ricardo Baxter, quien tras la muerte de Seaver lo había sucedido en el mando. En la *Julliet* embarcó una dotación provista por las autoridades de Colonia y un contingente de marineros del *Hércules*. Con todo así dispuesto, amparados por la oscuridad y en el sigilo de la noche, los buques se desplazaron sobre el lado sudeste de la isla y a las cuatro de la mañana del 15 de marzo comenzó el desembarco dirigido por el capitán de Dragones, y segundo de Baxter, Pedro Orona.

La operación fue tan inesperada como contundente, y es lógico pensar que los defensores no sospechaban un ataque tan próximo al desastre que la escuadra revolucionaria había sufrido apenas cinco días atrás. La sorpresa fue el factor que definió la acción. Orona en su parte de guerra señala que tras responder con metralla y dos tiros de cañón a la resistencia inicial de los realistas ocultos en el monte, ellos huyeron precipitadamente al interior de la isla “y viendo que no podían resistir el valor de las armas de la patria”, después de una hora de fuego abandonaron sus puestos y baterías para embarcarse y huir. Algunos lo consiguieron, pero otros fueron alcanzados en una balandra donde los soldados realistas mantuvieron un cruento combate cuerpo a cuerpo, “hasta que fueron pasados a degüello”; en cambio, se les brindó protección a las familias capturadas y quienes se internaron en la isla sin resistencia “fueron tratados con aquella humanidad –según Orona– con que acostumbra tratar a sus enemigos los vencedores americanos”.

Al amanecer las principales posiciones estaban en poder de las fuerzas argentinas, incluso la batería que tanto daño causara a la *Hércules* durante su encalladura, ahora era conducida por el primer oficial de la *Zephyr*, el teniente Roberto Jones. Avisados del cambio de situación, los buques españoles debieron maniobrar con celeridad para no caer en la misma trampa que días pasados había sorprendido al buque insignia argentino, y se alejaron río arriba por el Uruguay.

Tres hombres muertos y cinco heridos fue el costo en vidas que hubo que pagar, frente a diez muertos, siete heridos y cuarenta prisioneros enemigos. Se tomaron cuatro piezas de artillería, treinta fusiles, cincuenta cartuchos de cañón y cuatro mil proyectiles.

La ocupación de Martín García había cambiado sustancialmente las condiciones del teatro de operaciones. El control del río mostró sus efectos positivos y en poco tiempo fueron interceptados y apresados barcos provenientes de la costa uruguaya, del Brasil, Perú y Patagones, que con su tráfico habían mantenido la plaza en la posibilidad de desprestigiar el sitio terrestre que ahora cobraba sentido.

Combate naval de Montevideo

Es claro que la situación no duraría indefinidamente, acorralados por mar y por tierra, resultaba razonable esperar una acción abierta.

El 19 de abril, la fuerza bloqueadora compuesta por la fragata *Hércules*, las corbetas *Belfast* y *Zephyr*, la goleta *Julliet* y el bergantín *Nancy* ocuparon sus posiciones en la línea frente a Montevideo; mientras que en la ciudad sitiada, y desde la torre de la iglesia Matriz, los movimientos de la escuadra y del ejército argentinos eran celosamente anotados y

evaluados por el capitán del Fijo, Joaquín Terán. Ante la inmovilidad de los realistas, el cerco se fue cerrando, mientras se desmoralizaba el espíritu de la guarnición. El control del río mostró sus efectos positivos y en poco tiempo fueron interceptados y apresados barcos provenientes de la costa uruguaya, del Brasil, Perú y Patagones, que con su tráfico habían mantenido la plaza en la posibilidad de desprestigiar el sitio terrestre que ahora cobraba sentido.

Como consecuencia, la junta de Guerra convocada por el gobernador de Montevideo sostuvo que era imperioso acabar con el bloqueo antes de que se empezaran a sentir mayores privaciones o peor aún, que el enemigo ganara la ayuda extranjera. La plaza realista con más de una decena de navíos armados contaba con un poder que bien podía medirse con los buques de Brown y la heterogénea composición de su marinería. Pero sucede que en realidad la situación no era tan favorable como se pretendía. Los mejores buques y comandantes habían quedado aislados sobre el río Uruguay y el alistamiento de la apurada escuadra realista estaba lleno de dificultades.

En mayo, Buenos Aires, en conocimiento de los esfuerzos del enemigo, decidió precipitar los acontecimientos. Alvear fue designado para reemplazar a Rondeau en el ejército sitiador y fueron enviados un batallón de infantería y dos escuadrones del regimiento de Granaderos a Caballo. Mientras los transportes navegaban hacia el lugar, la escuadra, que actuaba en apoyo de la vasta operación en curso, logró hacer algunas presas, complicando aún más la logística de Montevideo. En la ensenada de Santa Rosa fueron embarcados piquetes del ejército para reforzar las guarniciones. También en Montevideo se incrementaban los movimientos y desde la escuadra argentina fueron percibidas las maniobras realistas para zarpar.

El 14 de mayo, la fuerza naval española tripulada por aproximadamente 1.200 hombres y compuesta por doce buques de distinto porte, zarpó del apostadero oriental. Brown, por las señales cambiadas entre las unidades realistas, supo con suficiente tiempo de la salida de la escuadra y se dispuso a esperarla. Cuando las unidades españolas se acercaban, la escuadra argentina viró alejándose del enemigo que se lanzó en persecución.

Dos horas duró la carrera, al término de la cual los realistas estaban lo suficientemente lejos de su apostadero como para negarse cualquier circunstancial apoyo, y tan cerca de las naves de Brown que el combate se hacía inminente. A la altura del Buceo, los buques de Buenos Aires maniobraron sorpresivamente con aquel propósito: “Desde luego – explicaba Brown– me propuse no empeñar inmediatamente la acción, sino darla a una distancia regular de Montevideo; y lo conseguí...”. El buque insignia quedó en situación de entablar un duelo singular con la corbeta *Mercurio*, mientras lo propio hicieron las demás unidades, que dueñas de la sorpresa lograron desbaratar la línea enemiga. El intercambio de metralla se extendió por alrededor de treinta minutos, y como en otras oportunidades fue la nave de Brown la que debió soportar el mayor peso de la lucha, con la irreparable pérdida de dos de sus hombres. Cuando el fragor de la batalla cedió y mientras se alejaban los navíos realistas en busca del reparo de la costa, la *Podrida*, una pequeña balandra de cuatro cañones apresó mediante un atrevido golpe de mano al falucho argentino *San Luis* y dos pequeñas unidades que lo acompañaban.

En las últimas horas de la tarde, con el repuntar de la marea y viento del sudeste, las escuadras fondearon separadas por apenas tres millas, pero poco después todas las naves realistas levaron desplazándose hacia el Sur. Al promediar la maniobra el queche *Hiena* con la insignia del comandante español, quedó a distancia de fuego de la *Hércules* que desafiante lo fastidió con dos andanadas de metralla. Sin detenerse ni dar oportunidad a una persecución, el *Hiena* aprovechó la ventaja de su mayor velocidad alejándose del teatro de operaciones y de las naves de su propia fuerza.

El encuentro fue apenas una refriega de consecuencias inciertas, aun cuando sirvió para medir la moral de los hombres y ubicó en sus verdaderas posibilidades los buques de las dos escuadras. Brown había logrado parcialmente su objetivo al imponer el combate “a una distancia respetable de Montevideo”, negando así al enemigo los socorros que la propia costa podía brindarle, pero en realidad, nada pudo resolver en aquel empeño.

El temporal que asoló el Río de la Plata el 15 de mayo mantuvo a criollos y españoles demasiado ocupados como para pensar en un nuevo enfrentamiento. Pero al amanecer del lunes 16, con el río menos agitado, Brown trasladó su insignia a la sumaca *Itatí*, más rápida y maniobrable, e inició desde el nuevo puesto de mando maniobras concretas para mantener hostigado al enemigo. A las diez de la mañana su buque abrió fuego sobre un bergantín rezagado, con tanta mala fortuna que el retroceso de un cañón le fracturó la pierna. En la emergencia fue trasladado nuevamente a la *Hércules*, desde la que después de ser entablillado continuó dirigiendo las operaciones.

Pasado el mediodía y hasta las siete de la tarde nada pudo hacerse debido a la calma que mantuvo casi inmovilizados los barcos, pero sobre aquella hora las condiciones permitieron reiniciar la caza. Sin más concesiones ni treguas la acción trenzó a los contendientes en un extraordinario despliegue de fuerza donde el coraje de los criollos abrumó la prudencia española, que “excusaba el combate y maniobraba para la reunión de sus buques dispersos”. Cuando la *Hércules* respaldada por el resto de las unidades alcanzó finalmente a los navíos de la retaguardia realista, dos precisas descargas produjeron tal confusión y desorden que en pocos minutos el bergantín *San José* y las corbetas *Neptuno* y *Paloma* se rindieron, mientras que el resto de las unidades, protegidas por las sombras, pudieron mantenerse lejos de la agresiva disposición de Brown.

La batalla continuó con la aurora del 17, primero en persecución, hasta que la nave almirante alcanzó la contrariada columna de buques enemigos cañoneando por estribor al *Cisne*, al *San Carlos* y a la *Mercurio*. La goleta de los *Catalanes* fue apresada, mientras que en llamas la balandra de *Castro* y el *Cisne* vararon en la falda sudeste del Cerro. Solo pudieron alcanzar Montevideo la corbeta *Mercurio*, el *Lugre* y el falucho *Fama*.

El 2 de junio la Gaceta Ministerial publicó el número de oficiales y tropa capturada. En total cuatrocientos diecisiete hombres de los cuales treinta y tres eran oficiales de mar y tierra, había dos capellanes, dos cirujanos, siete sargentos y veinte cabos, los soldados y marineros sumaban trescientos treinta y uno y los restantes eran contramaestres, calafates, carpinteros y guardianes. En armamento y pertrechos, además de los buques señalados, fueron tomados setenta y tres cañones de distintos calibres, doscientos diez fusiles, gran cantidad de cartuchos, piedras de chispa y barriles de pólvora. Al pie de la relación el diario aclaraba que se había limitado a extractar lo principal, omitiendo inmenso número de artículos de guerra y navales, lo que daba de suyo una clara idea de la dimensión material de la victoria.

El 19 de junio, Alvear se entrevistó con los embajadores de Vigodet ante cuyos titubeos y cansado de tantas dilaciones, mandó un enfático ultimátum:

Si para mañana no se rinde la plaza, o si se derrama una gota de sangre en estas veinticuatro horas, serán pasados a cuchillo toda la guarnición y todos los habitantes de Montevideo. Después haré destruir sus edificios y de sus escombros y sobre las ruinas, levantaré un monumento que atestigüe a las generaciones venideras el castigo que los patriotas han impuesto a esta pérfida ciudad.

Como reconoce Alvear, la advertencia, que fue acompañada con manifestaciones de fuerza por mar y tierra, cerraba definitivamente todos los caminos. La Plaza se rindió al día siguiente y setenta y dos horas después se firmó la capitulación.

La actuación naval y sus consecuencias fueron reconocidas por el propio San Martín, quien a mediados de 1816 le escribía a Guido distinguiendo la magnitud de la empresa en relación con los demás proyectos: “Amigo mío: hasta ahora yo no he visto más que proyectos en pequeño (excepto el de Montevideo)”. Años después sería Bernardo de Monteagudo, el esclarecido miembro de la Sociedad Patriótica, quien al referirse al estado de la revolución, reconociera por encima de otras empresas la destrucción de la escuadra española en Montevideo y la empresa de cruzar los Andes.

El combate naval de Montevideo, como dio en llamarse a la cadena de acciones que comenzaron el 14 de mayo en el Buceo, fue el punto culminante de un plan estratégico operacional trazado cuidadosamente por Alvear y orientado debidamente por Brown. Las fuerzas navales y terrestres habían actuado en un esfuerzo coordinado modificando sustancialmente y para siempre el desarrollo de la guerra. En aquel juego, la contundencia de la victoria, fruto de una campaña extendida y desarrollada por etapas, que tuvo como puntos culminantes la ocupación de Martín García y la neutralización definitiva de la escuadra realista, había arrastrado a Montevideo, que asediado por mar y tierra debió capitular.

Referencias bibliográficas

- Bergallo, J. (2014). 1814-2014. Bicentenario del Combate Naval de Montevideo. Conmemoración y reflexión. <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN838/838-BERGALLO.pdf>
- Di Meglio, G. y Rabinovich, A. (2018). La sombra de la Restauración. Amenazas militares y giros políticos durante la revolución en el Río de la Plata, 1814-1815. *Revista Universitaria de Historia Militar Volumen 7*, número 15 Año 2018, pp. 59-78 ISSN: 2254-6111. [https://www.google.com/search?q=UNA+ESTRATEGIA+PARA+EL+R%C3%8DO+DE+LA+PLATA:+CAMP+A%3%91A+NAVAL+DE+MONTEVIDEO+\(marzo-j843](https://www.google.com/search?q=UNA+ESTRATEGIA+PARA+EL+R%C3%8DO+DE+LA+PLATA:+CAMP+A%3%91A+NAVAL+DE+MONTEVIDEO+(marzo-j843)
- Oyarzábal, G. (2006). Guillermo Brown. Librería Histórica, Buenos Aires. <https://www.marcialpons.es/libros/guillermo-brown/9789871206247/>
- Oyarzábal, G. (2013). La guerra en el mar: el esfuerzo bélico aplicado en la organización y alistamiento naval. En De Marco, M. y otros. *Guerra de la Independencia: una nueva visión*. Academia Nacional de la Historia Argentina. Grupo de Trabajo de Historia Militar. <https://catalog.princeton.edu/catalog/SCSB-8297201>
- Menotti, E. (2017). Guillermo Brown, en el bicentenario de nuestra independencia. *Revista del Notariado*, N° 930, Historia Argentina. <http://www.revista-notariado.org.ar/2018/03/guillermo-brown-en-el-bicentenario-de-nuestra-independencia/>
- Tarapow, M. (2011). La Campaña de Martín García a Montevideo de 1814. Un paso de lo específico a lo conjunto. *Revista Historia. Visión conjunta* N° 1.1 <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/75/1/VC%2011-2014%20TARAPOW.pdf>

Contribución de la Armada de Chile a la consolidación de la independencia hispanoamericana. Vigencia del Poder Naval a la luz de la historia*

Por: *Almirante (Ret.) Edmundo González Robles³, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa⁴, Profesora María José Piñeiro Trejo⁵*

Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos en el mar”.
General Bernardo O’Higgins Riquelme, 1817

Temario de la ponencia

Introducción

Visión oceánica de los padres de la patria: formación de un Poder Naval

Reflexión histórica: presencia del Poder Naval

Vigencia del Poder Naval

Reflexiones finales

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en agosto 22 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

- 3 **Almirante (Ret. Armada de Chile) Edmundo González Robles**, Excomandante en Jefe de la Armada de Chile, Oficial egresado de la Escuela Naval Arturo Prat con vasta experiencia de mando en unidades a flote y en tierra de la Armada de Chile. Especialista en Artillería y Misiles y Estado Mayor. Ingeniero en Armas con mención en Artillería y Misiles. Licenciado en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Artillería y Misiles. Graduado del United States Naval War College de Newport e integró el Programa Internacional del Naval Command College. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas mención Geopolítica. Magíster en Ciencias, mención Administración en la Salve Regina University, Rodhe Island, Estados Unidos. Docente - Investigador en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.
- 4 **Capitán de Navío (Ret. Armada de Chile) Juan Pablo Ternicien Novoa**, Oficial egresado de la Escuela Naval Arturo Prat, vasta experiencia en Estado Profesor de Análisis Internacional y Geopolítica. Especialista en Relaciones Internacionales, con el grado de Magister de la PUCV. Docente - Investigador en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.
- 5 **María José Piñeiro Tejo**, Profesora de Historia, Geografía y Ciencias Sociales. Académica de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Docente - Investigadora en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.

Introducción

Chile es un país que se ha construido desde el mar. Aunque es frecuente escuchar que la sociedad chilena tiene un carácter más bien continental, el mar ha estado presente en todas las grandes empresas que como nación hemos emprendido. De hecho, antes de la llegada de la colonización española, el mar era el sustento y la vía de comunicación de varios de nuestros pueblos originarios.

Si bien los habitantes prehispanos al norte del Canal de Chacao no fueron asiduos navegantes, tal vez con la sola excepción de los Camanchangos en el norte, todos ellos atribuían una gran importancia económica al mar, cuyos productos les permitían alimentarse y comerciar. El extremo sur de Chile fue diferente, con la presencia de aborígenes de gran habilidad en la navegación en canoas, fuente y base de su sustento y núcleo familiar, chonos, kaweskar y yaganes.

Mención aparte merece el pueblo Rapa Nui, que se incorpora a la Nación chilena a finales del siglo XIX: en grandes embarcaciones a remo y vela llegaron a la isla desde Hiva (Aotearoa-Nueva Zelanda o Otaheite -Tahiti), las familias polinesias que desde siempre han visto su vida ligada al gran océano Pacífico.

Así, el nacimiento de Chile como un país independiente y la contribución que el Poder Naval tuvo en esta empresa y la colaboración a la de toda la costa del Pacífico americana, no solo obedeció a la visión oceánica de los padres de la patria, sino también a la capacidad y tradición marinera de su pueblo.

Visión oceánica de los padres de la patria: formación de un Poder Naval

En una línea de tiempo, podremos apreciar secuencialmente los eventos relevantes en la formación y empleo del Poder Naval que Chile puso al servicio de la causa americana.

Conquista: Chile es descubierto desde el mar por la expedición de Hernando de Magallanes; sin embargo, su colonización se inicia por tierra desde el norte. Esta es la época de la Conquista española, cuando comienza a dimensionarse el territorio y se expande la presencia del conquistador por vía marítima. Así, a lo largo de este período, Chile se va construyendo desde el mar. Como contrapunto, ante el acoso de corsarios, la protección de la colonia se materializa con un criterio continental, en base a defensas costeras.

Patria Vieja: la etapa de nuestra historia conocida como “La Patria Vieja” comienza con la instauración de un primer gobierno local, en una Junta de Gobierno que declara lealtad al rey Fernando. Sin embargo, las ideas emancipadoras ya se habían impuesto en las élites criollas. Gran parte de estas ideas se deben a la imposición de un bloqueo comercial que impedía el crecimiento económico de la colonia, especialmente de su comercio ultramarino.

La falta de un Poder Naval, tras el fallido intento de la Perla y el Potrillo, dos bergantines adquiridos por el gobierno criollo, contribuyó a la derrota del naciente ejército patriota, lo que sepultó por un tiempo, los idearios de libertad.

Patria Nueva: después de dos años de exilio, el regreso victorioso del ejército libertador, apoyado por los patriotas argentinos, reinstala un gobierno local. Entre las más importantes decisiones del director supremo, General Bernardo O’Higgins, está la conformación de un poder naval. Para este gran objetivo, creo las instituciones necesarias y generó las condiciones que permitieran contar con las naves, ya sea por compra o captura. Sus primeras acciones como fuerza organizada permitieron conquistar el control del mar en

las aguas de Chile, impidiendo cualquier acción de la Corona tendiente a someter esta naciente república.

“Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos en el mar”, fueron las palabras del padre de la patria Bernardo O’Higgins después del primer triunfo del ejército de los Andes, que inicia la exitosa campaña de la Patria Nueva, para emancipar a Chile.

Para lograr este dominio del mar, Bernardo O’Higgins se preocupó de formar un poder naval, no solo adquiriendo naves, sino también con la formación de una escuela de oficiales, y organizando la comandancia de marina, comisaría e infantería de marina, reclutando para ello a los pocos oficiales patriotas con experiencia náutica, y a cuanto aventurero extranjero que simpatizara con la causa.

Las primeras acciones fueron exitosas, aunque respondieron a operaciones puntuales como la liberación de patriotas presos en la isla de Juan Fernández o el ataque a las naves realistas que bloquearon el puerto de Valparaíso, donde si bien no se obtuvo una victoria táctica, no se volvió a impedir el zarpe y recalada de naves de todas las banderas a este puerto.

Finalmente, se consigue contar con los recursos humanos y materiales suficientes para armar una fuerza organizada, la que zarpa por primera vez el 10 de octubre de 1818, con la misión de interceptar el convoy con refuerzos que España envió para recuperar sus colonias sublevadas.

En esa significativa fecha, O’Higgins observando desde los cerros de Valparaíso pronunció las palabras que serán un acertado pronóstico de lo que está por venir: “De estas cuatro Tablas penden los destinos de América” (otra versión dice que sus palabras fueron “tres barquichuelos dieron a España el dominio de América, estos cuatro se lo arrebatarán”), lo que resalta la visión marítima del Libertador, con una clara comprensión del valor del poder naval para la nación.

El objetivo de esta primera acción de la escuadra fue interceptar las fuerzas realistas enviadas por Fernando VII, lo que se logró al capturar la fragata Reina María Isabel y días más tarde varios de sus transportes, contribuyendo con ello significativamente a la consolidación de nuestra independencia y a lograr el control del mar en las aguas chilenas. Ahora era necesario proyectar el poder de la nación más allá de nuestras fronteras, hasta completar la liberación de todo el continente.

Independencia. Lord Cochrane y la consolidación del dominio del Pacífico Oriental: de Valdivia a México

Consolidado el proceso emancipador en Chile, las autoridades comprenden la necesidad de expulsar definitivamente a la Corona del suelo americano. Para lograr este objetivo, era necesario contar no solo con los recursos y medios materiales, sino principalmente con la capacidad, conocimiento y experiencia humana, lo que era escaso en una colonia que siempre estuvo limitada en su libertad para comerciar por mar.

O’Higgins, con una temprana educación en Inglaterra, era consciente de la importancia de una Armada bien equipada, tripulada y comandada. Tras grandes esfuerzos, se logra que el destacado marino inglés Lord Thomas Alexander Cochrane se hiciera cargo de reorganizar, pertrechar y comandar la flota. Es el primer vicealmirante de Chile y uno de los fundadores de la Marina Nacional; el hombre que le dio más gloria y tradición a la Armada en el período de incipiente independencia, destruyendo el poder naval de España en el Pacífico, logrando con ello la emancipación del Perú y contribuyendo a la de los demás países de la América hispana.

La audacia de este célebre marino se plasmó en una serie de acciones que no solo permitieron consolidar el dominio de Chile en el Pacífico, sino dieron a nuestra naciente escuadra un carácter que la sigue hasta nuestros días.

Entre las acciones más notables está la audaz operación anfibia para la toma de la ciudad de Valdivia en el sur de Chile, uno de los últimos enclaves españoles en nuestro territorio. Entre los días 3 y 4 de febrero de 1820, con un pequeño grupo de soldados y marinos, captura uno a uno los fuertes que cerraban la bahía, hasta alcanzar la ciudad y desbandar a las fuerzas realistas que la protegían.

La obra culminante de la carrera de Lord Cochrane al servicio de la independencia americana es la organización y ejecución de la expedición libertadora del Perú en su fase naval. Esta expedición fue una fuerza militar anfibia creada en el año 1820 con la misión de independizar Perú de la Corona española. Para llevarla a cabo, se firmó el 5 de febrero de 1819 un tratado entre Argentina y Chile. La fuerza fue organizada y financiada por el gobierno de Chile, donde Bernardo O’Higgins, director supremo de la república, nombró al General José de San Martín jefe del ejército y a Lord Thomas Alexander Cochrane comandante en jefe de la flota.

El 20 de agosto de 1820 zarpan desde Valparaíso 8 buques de guerra y 17 transportes, llevando a bordo un ejército de 4.500 hombres, chilenos y argentinos y el equipamiento necesario para reclutar en Perú a 12.000 plazas, 20 días más tarde llega la flota a Paracas, 110 millas al sur de Lima y en tres días desembarca a la totalidad del ejército expedicionario al mando del General San Martín.

La fuerza naval no se limitó al transporte y desembarco seguro del ejército, ahí donde mejor se necesitaba para las operaciones que vendrían, sino que se desplegó para negar el uso del mar al adversario. Aun cuando notablemente debilitada por los triunfos previos de la escuadra chilena, el virrey todavía contaba con poderosos y ágiles buques que podían afectar nuestras líneas de comunicaciones marítimas. Frente a esto, la inquieta y audaz personalidad de Cochrane lo llevó a idear varios cursos de acción.

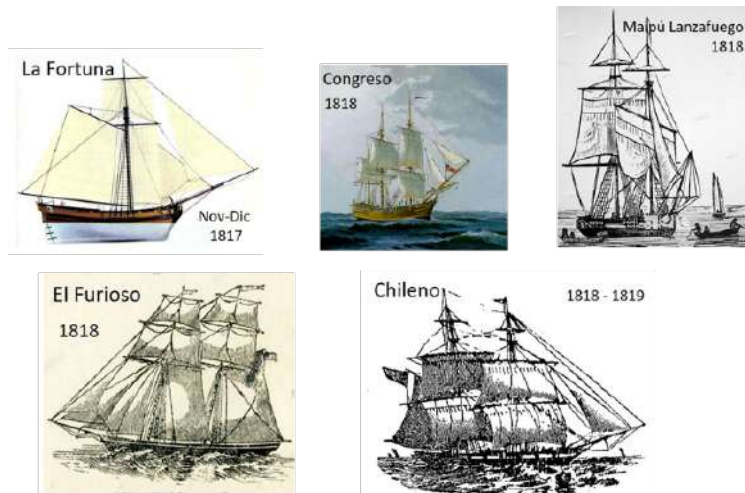
Durante el bloqueo del Callao, fiel a su consigna de destruir el poder naval de la Corona en el Pacífico, Cochrane dirige personalmente el asalto y toma de la fragata *Esmeralda* bajo las fortalezas del Callao, el buque español más poderoso en el Pacífico, sellando toda posibilidad de la Corona de disputar el mar en la región.

Conquistado el Callao por las fuerzas navales y terrestres, los buques al mando de Cochrane se dan a la tarea de eliminar los restos del poder naval español en este lado del océano Pacífico, para lo que se da a la caza de las fragatas *Prueba* y *Venganza*, únicas naves con real valor militar. En la persecución, las fuerzas navales chilenas llegan hasta las mismas costas de California y en este tránsito capturan y destruyen los restos de las fuerzas marítimas de la Corona y hostigan su comercio. Destruído el poder naval español y afianzado la libertad de las naciones de la América del Pacífico, Lord Cochrane renuncia a su puesto de comandante en jefe de la flota chilena, y el 17 de enero de 1823 zarpa rumbo a Río de Janeiro para tomar el mando de la flota del emperador de Brasil.

Contribución de los corsarios

De armadores privados, con patente otorgada por el Gobierno de Chile para atacar el comercio marítimo, los corsarios de este período histórico no siempre actuaron movidos por el lucro. Hostigaron la presencia de España en las costas de América, contribuyendo así a la causa emancipadora, debilitando el poder y movilidad de la Corona. Sus tripulaciones, compuestas de aventureros, fueron siempre valerosas y audaces, y se enfrentaron muchas veces y con éxito a las naves de guerra del virrey. Actuaron a lo largo de toda la costa del virreinato, llegando algunos hasta California e incluso a Las Filipinas.

Imagen 1. Buques Corsarios



Fuente: Google.com

Estos son algunos de los corsarios más exitosos que contribuyeron con su audacia a la libertad de América.

La Fortuna, de Mackay y James, captura a la fragata *Minerva* y otras presas.

El bergantín chileno recorre las costas de Perú hasta Ecuador, y captura y destruye gran cantidad de naves de cabotaje del virreinato. Se enfrenta con éxito a las naves armadas para su captura.

Sin embargo, el más exitoso corsario al servicio de Chile fue el muy destacado y valeroso oficial inglés John Illingworth. Al mando de la corbeta *Rose*, Illingworth trajo a Chile a Cochrane y demás oficiales ingleses contratados por nuestro agente en Londres Álvarez Condarco.

Imagen 2. John Illingworth Hunt Imagen3. Bergantín Rosa de Los Andes (Rose)



Fuente: Google.com Fuente: Google.com

Se le concedieron los despachos de capitán de corbeta de la marina chilena y se le mantuvo al mando de la *Rose* que después de adquirida por el Gobierno de Chile pasó a llamarse *Rosa de los Andes*. Pequeña Fragata de 400 toneladas, con una tripulación de 270 hombres, entre marinos y soldados de mar, y armada con 36 cañones de a 12 y 18 libras.

Atacó el comercio y posiciones costeras españolas en toda la costa del Pacífico colombiana, nombrando autoridades afectas a la causa en cada puerto y caleta de esa región. Cruzó el istmo de Panamá con las embarcaciones al hombro.

Finalmente, pierde su buque y pasa a servir en el ejército de la Gran Colombia, para finalmente radicarse en Ecuador, donde presta importantes servicios hasta su muerte a los 67 años.

Reflexión histórica: presencia del Poder Naval

Reflexionar es un acto consciente en el que tomamos control sobre nuestros pensamientos. Es un proceso mental, que nos lleva a generar preguntas transcendentales para conocernos mejor y comprender nuestro entorno. Inicialmente, toda reflexión se produce sobre la base de nuestro sistema de creencias y es el resultado de las ideas que nos han inculcado. También incluye las creencias de nuestro país y otros grupos de pertenencia.

La historia –sentencia Marc Bloch– “es la ciencia de los hombres en el tiempo”. Y “el valor de la historia” consiste en que nos enseña lo que el hombre ha hecho y, en ese sentido, lo que es el hombre.

Queda en evidencia, a través de los diferentes hechos históricos de esta ponencia, que Chile tiene una profunda vocación marítima desde sus orígenes.

Esta vocación marítima nos lleva a cuestionarnos ¿qué hacemos, para dónde vamos y por qué? El desarrollo de nuestro Poder Naval contribuye a fortalecer dicha vocación y aporta al desarrollo de nuestro país, colaborando en materias de seguridad en nuestra región y en los océanos. Es por ello, que resulta fundamental hacer una reflexión histórica, mirar el pasado como una lección del presente, y que, al comprender el presente, podamos establecer el nexo entre el pasado y el presente que nos permita establecer nuestra proyección a futuro.

Hay sucesos que son de reciente actualidad, como los ejercicios conjuntos y combinados que parecen ser novedosos, pero que muchos de ellos tienen su origen hace doscientos años. Así que fue nuestra primera escuadra nacional, trayendo a la conciencia recuerdos de un origen común o de experiencias integradoras comunes, que nos hacen reflexionar sobre nuestra historia como país y como Armada y el rol que nos hemos marcado en el concierto regional e internacional.

Chile establece como país los principios de su política exterior en base a tres grandes lineamientos que son concordantes con nuestra historia. Estos son:

1. Respeto al derecho internacional.
2. Promoción de la democracia y el respeto de los derechos humanos.
3. Responsabilidad de cooperar. Finalmente, el eje central es la cooperación.

Los actores estatales y no estatales interactúan en la vida internacional con una intensidad hasta ahora desconocida. Este cuadro genera importantes oportunidades de cooperación entre los Estados y de estos con otros sujetos internacionales para encarar mancomunadamente y con herramientas, cada vez más eficaces, los nuevos desafíos y

amenazas internacionales. Así, el cambio climático, las epidemias, la seguridad alimentaria, la degradación del medioambiente, los conflictos étnicos, las crisis humanitarias, el crimen organizado transnacional, la trata de personas, entre otras graves situaciones que se producen en el mundo actual, exigen una acción conjunta.

Una aproximación cooperativa con una mirada amplia resulta fundamental a la hora de abordar los riesgos de alcance global. Ningún miembro de la comunidad internacional deseoso de promover la paz, la seguridad y el bien común puede eludir esa responsabilidad. Por ello, Chile tiene el firme compromiso de cooperar, a través de sus recursos técnicos y humanos, en todos los foros multilaterales, universales, regionales, subregionales y bilaterales, para contribuir a la solución de estos problemas que acechan a las naciones.

Considerando lo anterior, si en las relaciones entre individuos primaran exclusivamente las dinámicas conflictivas, la sociedad como realidad factual, en sí misma, no existiría. Es por ello que las relaciones entre los individuos no son únicamente de hostilidad. En la sociedad coexisten de manera simultánea tanto dinámicas de conflicto como de cooperación, la pregunta que siempre cabe hacerse es por qué y para qué cooperar. Cuando nos encontramos ante este dilema, la respuesta básica del raciocinio del ser humano es finalmente que la búsqueda de seguridad es la que induce a los individuos a cooperar y salir del estado de naturaleza.

Es por todo ello que la Armada de Chile tiene por misión “proveer al Estado de Chile de un Poder Naval y un Servicio Marítimo con el propósito de contribuir a resguardar la soberanía e integridad territorial, a mantener la seguridad de la nación, a impulsar el desarrollo nacional y a respaldar los intereses nacionales donde sea requerido”⁶.

La misión de la Armada de Chile se encuentra ligada a contribuir al resguardo de los intereses nacionales de nuestro país allí donde se le requiera, por lo que la responsabilidad de cooperar es uno de los lineamientos fundamentales de nuestra política exterior. Considerando todos los riesgos de alcance global es que nuestra Armada, con su Poder Naval, participa en diversas instancias de cooperación combinadas y conjuntas, que permiten cumplir con su misión y contribuyen con nuestra política exterior.

Estas instancias de cooperación naval en los últimos años del siglo XX, y lo que llevamos del XXI, han estado enfocadas en la zona de Asia Pacífico y nuestra región. Ejemplos de ello son los ejercicios Rimpac Naval/Panamax conjunto, combinado, patrulla combinada/Kakadu/Unitas, entre otros y la patrulla Antártica Naval Combinada, con la Armada Argentina. Chile participa de estas instancias de cooperación naval en diferentes niveles según sea requerido, como operador, organizador, invitado u observador entre otras funciones que el mando y el Estado ordenen.

Una de las principales funciones de la participación de Chile en las instancias de cooperación naval internacionales y regionales es contribuir a la seguridad marítima frente a los retos y amenazas que se presentan en nuestros océanos, que afectan o pueden afectar el desarrollo de los Estados y, por ende, nuestros intereses nacionales.

Si observamos el pasado y el presente nos daremos cuenta de que nuestro país tiene una vocación histórica marítima, que enfoca el desarrollo de nuestro Poder Naval en la seguridad de los océanos, del continente y de Chile, lo que lleva a que mantengamos una estrecha y activa cooperación internacional con las marinas de la región y el Pacífico.

La historia se nos presenta como un instrumento que facilita proyectar el desarrollo del poder naval en el siglo XXI mediante dinámicas de cooperación naval que permitan

6 Vs. Sitio web Armada de Chile. <https://www.armada.cl/armada/nuestra-armada/mision-y-vision/2018-09-14/152956.html>

la seguridad y el desarrollo de nuestros Estados, la región y los océanos, además la cooperación y la historia que han forjado nuestras marinas a lo largo del tiempo fortalece los lazos, nos ayuda a tener miradas comunes y contribuyen con la paz y la seguridad de todos.

Geoffrey Till, autor del libro *Sea Power: A guide for the XXI Century* y uno de los mayores expertos navales del mundo, señalaba en una entrevista ofrecida el año 2018 al periodista Juan Pablo Toro del periódico *El Mercurio*, que:

Nunca habrá una marina suficientemente grande para lidiar con todas las tareas que le toca cumplir. En estos días, todas las armadas enfrentan no solo los requerimientos geográficos de cubrir grandes áreas marítimas, sino toda clase de amenazas de diferentes fuentes. Quizás la amenaza de otro Estado que requiere ser disuadida.

De ahí el lema de la reactivada Segunda Flota de Estados Unidos “Ready to fight” (listos para pelear), que nos dice que estemos preparados para luchar o para no tener que hacerlo. La justificación de que no hay perspectivas de que nadie ataque a Chile no es razón para no contar con una fuerza disuasiva. Porque alguien podría argumentar eso. Hay que contar con una fuerza disuasiva efectiva, así no exista una amenaza inminente. Porque si se presenta una amenaza inminente, de todos modos, ya será demasiado tarde.

Además, se necesita capacidad para lidiar con amenazas de baja intensidad como el tráfico de drogas y de personas. Y creo que también nos estamos moviendo hacia una era en la que tenemos amenazas mixtas. Como los ataques cibernéticos y cosas así. Así que también se necesitan inversiones en esta área. Todas las marinas se enfrentan en cierta medida a los tres tipos diferentes de amenazas. Y probablemente todos necesitan más fuerzas de las que tienen” (Till, 2018).

Complementando, al ser preguntado por los desafíos del siglo XXI en el mar, Geoffrey Till (2018) señala que:

No creo que ninguna marina esté lista para eso. Los desafíos son tan enormes que ninguna armada puede enfrentarlos por sí sola. Junto con toda esa competencia entre Estados y las tensiones reavivadas, tenemos enormes problemas de seguridad marítima en todo el mundo. Algunas personas lo llaman una situación anárquica en el mar, que amenazaría la paz y seguridad de todos en cualquier lugar. Existe una gran necesidad de que las armadas se encarguen de esto, preferiblemente cooperando para ser más eficientes. Y creo que Chile es naturalmente parte de ese proceso. Así que sí, la Armada va en la dirección correcta, pero no es lo suficientemente grande. Diría lo mismo de cualquier otra marina, incluida la de Estados Unidos.

Es por ello que el desarrollo del Poder Naval de los Estados y las instancias de cooperación entre marinas a nivel regional e internacional son de vital importancia en nuestros días. Si volvemos a la historia, nuestra Armada lo tiene en sus orígenes desde la primera escuadra nacional, la responsabilidad de cooperar para el desarrollo y la seguridad de Chile, la región y los océanos.

Vigencia del Poder Naval⁷

En la actualidad podemos clasificar dos áreas de empleo del Poder Naval, con operaciones navales de tiempo de guerra y de paz. Claro está que el empleo de la fuerza no es probativo de las operaciones en tiempo de guerra, como veremos más adelante.

7 Extracto de Revista de Marina N° 956, pp. 6 – 13 ISSN 0034-8511 Las Operaciones Navales Ayer y Hoy

La historia nos enseña que no todas las acciones durante un conflicto son de combate, y que las desarrolladas en tiempo de paz no necesariamente están exentas de violencia.

Por ejemplo, durante nuestro proceso independentista, en plena guerra con España, el 26 de febrero de 1817 se produjo el primer enfrentamiento naval con la captura en Valparaíso del bergantín *Águila* a su recalada a puerto. Días después, el 17 de marzo, ese mismo buque cumpliría la tarea de rescatar a los patriotas confinados en el archipiélago de Juan Fernández. Ambos hechos fueron acciones de guerra, aunque no necesariamente se pueden considerar como de combate entre naves y constituyeron las primeras operaciones navales de la naciente Armada de Chile.

Operaciones de guerra

En general, se definen como aquellas en las cuales se busca alcanzar un objetivo militar que de término al conflicto. Obviamente que este no siempre se logrará con una sola acción y habrá un sinnúmero de encuentros que irán cumpliendo objetivos parciales en la búsqueda de la victoria final. En estas operaciones el objetivo principal de las fuerzas navales es lograr el control de mar para usarlo a voluntad en beneficio del esfuerzo bélico propio y negarlo al enemigo. La forma más directa de alcanzarlo es por medio de la batalla, que elimine o neutralice la fuerza enemiga.

Actualmente, el enfrentamiento de grandes agrupaciones, como las líneas de acorazados enfrentados en Jutlandia, es poco probable; sin embargo, la batalla naval no debe descartarse como una operación naval vigente para lograr el control del mar. Los grandes encuentros del pasado han sido desplazados por enfrentamientos de unidades aisladas o menores, o por combates aeronavales como los del conflicto del Atlántico sur de 1982. Lo anterior no quita que puedan volver a ocurrir y siempre constituirán una exigencia mayor para cualquier armada.

La protección de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) sigue presente como operación naval. Aun cuando el método de protección de naves y terminales ha mutado desde grandes convoyes a un control estricto de su ruta, origen y destino, gracias a las TIC⁸. No por ello dejará de tener vigencia la tarea naval de velar por la seguridad de las flotas mercantes, las que permiten el sostenimiento de los teatros de operaciones e incluso del país.

La complejidad actual reside en las características del transporte marítimo, que se materializa sobre naves cuya bandera no refleja la sede del armador, la nacionalidad de la tripulación o del dueño de la carga, lo que presenta dificultades e interferencias complejas, que hace muy difícil al comandante en el teatro clasificar a un buque mercante como blanco legítimo.

Aún se reconoce la vigencia del bloqueo naval. Si bien no tendría las mismas características de antaño, dado el cambio de la fisonomía de las LCM, en las últimas décadas se ha impuesto a través de zonas de restricción o prohibición al tráfico marítimo y para que sea creíble y efectivo debieran existir las fuerzas y normas para materializarlo.

Las operaciones de proyección, que permiten llevar el poder militar de la nación más allá de las fronteras por medio del mar tienen plena vigencia, y la capacidad de realizarlas a gran escala son una muestra importante del poder de una nación. Estas operaciones se harían comunes durante la Segunda Guerra y también se verían durante la Guerra de las Malvinas/Falklands o en la Guerra del Golfo Pérsico, por nombrar solo algunas. En este contexto, no solo se tratará de desembarcos anfibios, sino también de bombardeos a

blancos de interés, ya sea con artillería, misiles crucero de gran precisión o con aeronaves embarcadas.

Existen operaciones de guerra que no necesariamente implican el uso de armas, como es el transporte militar y de apoyo logístico, los despliegues a las áreas de operación, patrullajes marítimos, protección y defensa de costa, entre otras, que demandarán medios, planificación y esfuerzos a los mandos navales. Es necesario destacar que, si bien se ha comentado sobre operaciones navales, es innegable que la guerra moderna es conjunta y muchas veces también combinada, por lo que las descripciones anteriores contemplan, en la mayoría de los casos, la interoperación con otras ramas.

Operaciones de tiempo de paz

La paz ideal –aquella en la que no existen tensiones o conflictos– no existe. Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, aun cuando la guerra quedó definitivamente proscrita en la Carta de Naciones Unidas, el mundo ha visto numerosas guerras no declaradas y tensiones que han escalado hasta emplear la violencia de la fuerza militar o la reaparición de antiguas amenazas que se creían desaparecidas, como la piratería. A veces, también en tiempos de paz, se han producido encuentros armados de corta duración y que por voluntad de los contendores o por presiones internacionales se han mantenido confinados a una zona determinada mientras el resto del país continuaba con sus actividades casi normales y los gobiernos despliegan sus medios para resolver la crisis, como lo fue el conflicto del Cénepa entre Ecuador y Perú en 1995.

Operaciones de preparación para un conflicto

Unas de las operaciones de tiempo de paz menos mencionadas, pero de las más importantes, son aquellas tendientes a preparar las fuerzas para las operaciones de guerra. Esta es la tarea primordial de cualquier armada, y en la medida que se logre contará con mejor preparación y alistamiento para enfrentar cualquier otra tarea que se demande, ya que será en la guerra donde se exigirá el mayor esfuerzo. La literatura las reconoce como aquellas que contribuyen a la disuasión, es decir, a inhibir el actuar de potenciales adversarios contra los intereses nacionales. Esta se materializa con despliegues a las áreas de posibles operaciones, ejercicios de entrenamiento de combate y toda aquella actividad que contribuya a lograr la mayor eficiencia de las unidades navales.

Dado el desarrollo político internacional y las orientaciones de objetivos nacionales, la Armada de Chile se ha incorporado paulatinamente a operaciones navales internacionales de mayor complejidad. Si hace unas décadas UNITAS era la operación internacional más trascendente para la región, la realidad actual es distinta. No solo se hacen ejercicios eventuales con unidades navales extranjeras que nos visitan, sino que desde fines del siglo pasado unidades de superficie, submarinas y aeronavales participan periódicamente en operaciones con la 3ª Flota de los EE.UU. y en el ejercicio RIMPAC, el mayor del mundo. Este último esfuerzo operacional no solo implica el despliegue y participación de unidades, también contempla la incorporación de personal naval chileno a los órganos de más alto nivel de planificación y conducción de las operaciones.

Otras operaciones

Se agrupan como Operaciones Militares Distintas a la Guerra (MOOTW)⁹ y contemplan actividades tanto en el entorno nacional como internacional, en las que la característica principal está dada, pese a su diversidad, por la gran interacción con la comunidad y las

distintas entidades tanto militares como civiles, estatales o no gubernamentales. Puede incluir uso de la violencia y fuerza, pero en general existen para recuperar la paz o las condiciones de vida de la población.

En la actualidad muchas de las operaciones de tiempo de paz son combinadas o interagenciales, es decir, contemplan la participación de varios países o la interacción con organizaciones estatales internacionales de diversa índole. En Chile, la estrecha colaboración de la autoridad marítima y unidades navales con los servicios de seguridad del Estado, Aduana, Servicio Nacional de Pesca y otros servicios estatales relacionados con el ambiente marítimo, permiten un accionar más eficiente sobre la actividad ilícita que se realiza en este entorno.

Las operaciones de ayuda humanitaria, especialmente destinadas a apoyar a la población afectada por desastres, han sido de normal ocurrencia en nuestro país, demandando grandes esfuerzos, iniciativa y creatividad para cumplirlas. Para el terremoto de 1960 -el más potente registrado en la historia de la humanidad- se destruyeron muchos puentes y kilómetros de carreteras, por lo que los habitantes de las zonas más afectadas contaron con el fuerte apoyo naval, lo que permitió disminuir los plazos para recuperar la normalidad.

Los atributos de las fuerzas navales permiten emplear sus capacidades en múltiples niveles. De esta manera, mientras una unidad está efectuando una operación humanitaria fuera de las fronteras, no solo actúa directamente sobre la población necesitada, sino que también genera lazos de cooperación entre los Estados. Un buen ejemplo de esta dualidad es la Patrulla Naval Antártica Combinada (PANCA), que desde 1998 desarrollan Chile y Argentina en aguas antárticas contribuyendo a la seguridad marítima, pero también acrecentando la confianza mutua entre las Armadas y los Estados.

Reflexiones finales

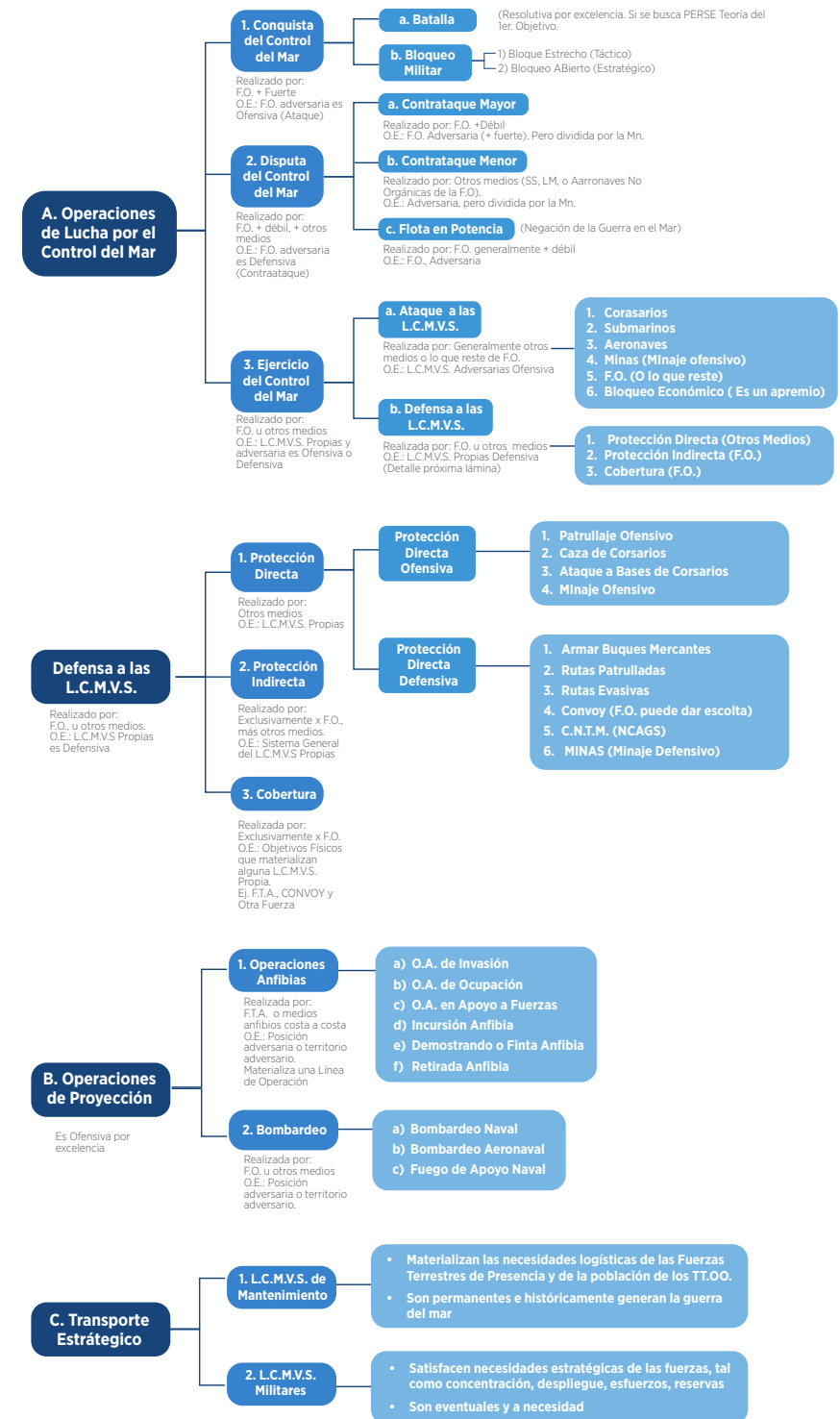
Puede concluirse que las operaciones navales mantienen su esencia inalterada, sin embargo, existen cambios derivados de la evolución de las políticas del sistema internacional, de las adaptaciones orgánicas derivadas de la maduración del pensamiento operacional militar, de los notables desarrollos tecnológicos y de las necesidades de una población crecientemente demandante y conectada.

Las nuevas formas de las operaciones navales, su preparación, planificación y desarrollo, que abarcan todo el ámbito de actividades en las que la Armada de Chile interviene, obligan a mantener una aproximación flexible que permita afrontar nuevos desafíos que no siempre se visualizan con anterioridad. Del mismo modo, imponen la aceptación de los cambios organizacionales y de interoperabilidad que conllevan las operaciones conjuntas, combinadas e interagenciales del presente.

Pese a lo señalado en los párrafos precedentes, nunca debe perderse de vista que las operaciones de combate de tiempo de guerra constituyen el mayor desafío y razón de ser de las fuerzas navales y es durante la paz cuando se deben planificar y preparar, puesto que la exigencia será la máxima y no permite improvisaciones. Una marina bien preparada para la guerra puede cumplir con eficiencia las operaciones y desafíos en tiempos de paz.

ANEXO 1

Operaciones navales típicas según Julián Corbett



ANEXO 2

Atributos de las Fuerzas Navales

Flexibilidad política: provee al conductor político un instrumento que puede ser utilizado como cooperación, presión o coerción. Considera, además:

- Symbolismo
- Gradualidad

Flexibilidad operativa: transitan en condición de alistamiento para el combate sin dificultad y sin que signifique abierta amenaza. Considera además:

- Movilidad
- Versatilidad
- Accesibilidad
- Capacidad de proyección
- Resistencia

Flexibilidad logística: dispositivo logístico integrado de unidades autónomas que transportan la mayor parte de sus requerimientos para la operación. Considera además:

- Persistencia

Condición lista para operar al arribo: Considera además:

- Alcance

Referencias bibliográficas

Armada de Chile. (2014). Bernardo O´Higgins y el Mar de Chile. *Tradición e historia*. Archivos históricos. <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/archivos-historicos/bernardo-o-higgins-y-el-mar-de-chile/2014-05-16/153406.html>

Armada de Chile. (2014). El Almirante Cochrane al mando de la Escuadra chilena. Principales Acciones Navales. *La Guerra de la Independencia (1810-1926)*. <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/principales-acciones-navales/la-guerra-de-la-independencia-1810-1826/el-almirante-cochrane-al-mando-de-la-escuadra-chilena/2015-03-23/124407.html>

Armada de Chile. (2014). La Toma de Corral y Valdivia - 3 y 4 de febrero de 1820. Principales Acciones Navales. *La Guerra de la Independencia (1810-1926)*. <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/principales-acciones-navales/la-guerra-de-la-independencia-1810-1826/la-toma-de-coral-y-valdivia-3-y-4-de-febrero-de-1820/2015-03-23/152008.html>

Armada de Chile. (2018). Misión y Visión. *Nuestra Armada*. <https://www.armada.cl/armada/nuestra-armada/mision-y-vision/2018-09-14/152956.html>

Donoso, C. (2010). La idea de nación en 1810. *Polis Revista Latinoamérica*. <https://journals.openedition.org/polis/4999>

Latorre, A. (1984). Presencia Naval e Intereses Marítimos. *Revisita de Marina*, Chile. <https://revistamarina.cl/revistas/1984/4/paul.pdf>

Soria-Galvarro, R. (2017). Las Operaciones Navales Ayer y Hoy. *Revista de Marina Chile*. Nº 956, pp. 6 – 13. <http://revistamarina.cl/revistas/2017/1/temaportada.pdf>

Stewart, H. y Cabello, C. (1996). Los corsarios en la historia chilena. *Revista de historia* 7(7):35-48. Research Gate. https://www.researchgate.net/publication/235930416_Los_Corsarios_en_la_Historia_Chilena

Las operaciones navales desarrolladas por México durante su independencia y su lucha por consolidar la soberanía nacional*

Por: Capitán de Corbeta, Leticia Rivera Cabrieles¹⁰

“El Indulto es para los criminales, no para los defensores de la patria”.

Miguel Hidalgo y Costilla

Temario de la ponencia

Resumen

Introducción

La guerra de independencia (1810 y 1821)

La continuación de la guerra con España en el México independiente (1821-1836)

Consideraciones finales

Resumen

La pertinencia de este estudio reside en que, durante la insurgencia y los años posteriores a la consumación de la independencia, los litorales mexicanos cobraron fundamental importancia debido a la continuación de la guerra con España. La temporalidad de nuestro estudio inicia con el llamado que hizo el padre de la patria, don Miguel Hidalgo

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Agosto 22 de 2019, versión reducida del publicado en la Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, número julio-septiembre de 2019, volumen 40, Número 3, bajo el título: “Reminiscencias de las acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas. Un ejercicio de reflexión histórica sobre la vigencia del poder naval desde la visión de México”, y como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

10 **Capitán de Corbeta Leticia Rivera Cabrieles, Armada de México.** Doctora, Maestra y Licenciada en Humanidades en línea de Historia por la Universidad Autónoma Metropolitana; Diplomada en Historia Militar por el Instituto Nacional de Antropología e Historia y la Universidad Anáhuac; Diplomada en Administración de Archivos Históricos por el Archivo Nacional de Madrid, España, Ex Becaria de CONACYT y la OEA. Especialista en Historia Política y Social de México Siglo XIX e Historia de la Armada Mexicana. Docente en la facultad de Filosofía y Letras de la UNAM; Universidad Pedro Loredo Ortega y actualmente se desempeña como catedrático-investigador del Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV de la Secretaría de Marina-Armada de México, forma parte del núcleo básico del Doctorado en Administración Marítima y Portuaria. Correo electrónico cabriles67@hotmail.com

al pueblo de Dolores en 1810 y cierra en 1836, cuando España reconoce oficialmente la independencia de México. En esta temporalidad se analizan las operaciones navales que se llevaron a cabo y cómo estas contribuyeron a la obtención de la soberanía nacional.

Introducción

La historiografía de México muy poco ha incursionado en las operaciones navales que contribuyeron a la consumación de la independencia, dado que fue una lucha fundamentalmente terrestre. De ahí la pertinencia de este estudio, ya que analiza varios de los acontecimientos relacionados con los litorales del país que muestran la otra cara de lo que fue la insurgencia mexicana y los años posteriores a la consumación de la independencia en la que el teatro marítimo cobró fundamental importancia debido a la continuación de la guerra con España.

Por razones metodológicas, el análisis se dividió en dos grandes apartados: el primero se centra en la temporalidad 1810-1821, que corresponde a los años de la insurgencia mexicana para obtener la soberanía. Al interior de este corte histórico se analiza la toma de los puertos de San Blas y Acapulco, así como el significado que representó para los insurgentes formar un bastión en la isla de Mezcala en la Nueva Galicia, y los intentos que en el Golfo de México desplegaron para establecer un puerto en las costas de Nautla y Boquilla de Piedras.

El segundo apartado cubre la temporalidad de 1821-1836, que corresponde al conflicto que se desató con España una vez consumada la independencia el 27 de septiembre de 1821. Se analiza la toma del Castillo de San Juan de Ulúa por las fuerzas españolas y las operaciones navales que llevó a cabo la marina mexicana para expulsar al último reducto en 1825. Posteriormente, se examina la ofensiva mexicana realizada en la zona del Caribe que se convirtió en zona de guerra, hasta que acaeció el segundo intento fallido de reconquista española por el Brigadier Isidro Barradas.

La guerra de independencia (1810-1821)

Es bien sabido que Hidalgo no poseía las cualidades de estrategia militar como José María Morelos y Pavón, sin embargo, nadie puede objetar que fue el “Padre de la Patria”, quien visualizó la importancia que representaba para el movimiento insurgente tener bajo su control algunos de los puertos económicamente importantes para el abastecimiento de armas y pertrechos, así como para cortar la línea de comunicaciones de la Nueva España con el exterior (Rivera, 2010).

Estos dos objetivos delineados por Hidalgo se tradujeron en órdenes y operaciones para algunos de los jefes insurgentes; tales como el padre José María Mercado que en 1810 tomó el puerto de San Blas en Nayarit y José María Morelos y Pavón, el puerto de Acapulco en 1813.

Aunque la captura de estos puertos contribuyó –de forma momentánea– a socavar las finanzas españolas y permitió a los insurgentes conseguir armas, municiones y pertrechos, no debe magnificarse el verdadero sentido de estas acciones, dado que solo pudieron retener de manera fugaz su control, ya que un problema central para ellos era las finanzas, el tiempo, la organización, el reclutamiento y el abastecimiento, es decir, el aspecto logístico de la guerra (Rivera, 1995).

El puerto de San Blas y José María Mercado

El llamado del 16 de septiembre de 1810 por el padre de la patria, prendió con gran fuerza en el bajo y centro de México e inclusive llegó a zonas alejadas como Texas. Su extensión dio origen al surgimiento de cabecillas locales quienes organizaron la lucha en diversos

puntos del virreinato. Entre ellos, José María Anacleto Mercado Luna, que era el sacerdote de la parroquia de Aqualulco, nombrado por Hidalgo como comandante de la División del Poniente y cuya misión encomendada fue tomar el puerto de San Blas, que era una de las conexiones marítimas más importantes en el Pacífico (Hernández, 1985); estaba localizado en la Nueva Galicia¹¹, región que aún permanecía bajo control del ejército realista y en la que se habían ido a refugiar las principales autoridades de Guadalajara (Pérez, 1876).

San Blas era importante, pues servía como puerto de resguardo para la nao de China ante las eventuales amenazas que podía tener en su navegación hacia Acapulco (Ibarra, 2017), además de que se había transformado en un puerto en el que llegaban mercancías de contrabando que iban a parar fundamentalmente a Guadalajara¹².

Los resultados sobre la captura de San Blas se han magnificado por la historiografía naval, lo que no invalida la importancia que su captura representaba desde un punto de vista geoestratégico. Como se sabe, el padre José María Mercado se levantó el 13 de noviembre de 1810 y emprendió la marcha con 600 indios armados con fusiles, flechas, hondas y palos (Pérez, 1876). Sin embargo, había corrido la voz que poseía un ejército numeroso y bien artillado.

Tomar el puerto de San Blas no era una tarea sencilla, ya que solo se podía hacer a través de dos vías, lo que comprendió rápidamente Mercado: la primera era marítima, pero los insurgentes carecían de una marina de guerra, por lo que era imposible, además de que arribar por mar significaba enfrentar el poder de fuego del Castillo de San Carlos, por lo tanto, la única opción era entrar por tierra a través de la ciudad de Tepic. Esto se hizo sin grandes dificultades porque no se opuso ninguna resistencia, debido a que se había propagado el rumor de que los insurgentes tenían un ejército numeroso (Cárdenas, 1970).

Hacia el 26 de noviembre de 1810, Mercado había arribado hasta las afueras de San Blas, puerto que estaba al mando del capitán de fragata José Joaquín Labayen y Larriñaga, a quién le envió un ultimátum para que negociara la rendición. El capitán realista ordenó quemar los almacenes para que, de ser tomado el apostadero por los insurgentes, no les fueran de utilidad.

Al no obtener una respuesta inmediata, Mercado declaró a San Blas en estado de sitio (Hernández, 1877), por su parte, mandó a negociar al alférez de fragata Agustín Bocalán (AGN, s. f.) que le hizo creer que las fuerzas de Mercado eran numerosas y bien armadas, por lo que el comandante realista decidió el 1 de diciembre entregar el puerto (Hernández, 1877). El rumor que había corrido de que Mercado tenía un ejército numeroso, surtió un efecto psicológico, pues los peninsulares no podían dejar de evocar el baño de sangre ocurrido en la Alhóndiga de Granaditas. Labayen fue procesado por el gobierno virreinal por no haber defendido a San Blas (AGN, s. f.).

A pesar de la facilidad con que Mercado tomó San Blas, no logró sostener su dominio más allá de un mes. La falta de dinero y hombres fueron los factores decisivos, además de que este triunfo había llegado en un momento en que el movimiento liderado por Miguel Hidalgo comenzaba su declive.

11 Conformada por los actuales estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes, Zacatecas y Colima.

12 El puerto de San Blas fue habilitado como astillero en 1774, en virtud de que se explotaban las maderas de su entorno.

José María Morelos y Pavón y la captura del puerto de Acapulco

El otro fondeadero que tenía importancia estratégica para los insurgentes era el puerto de Acapulco, enlace entre Occidente y Oriente a través del Galeón de Manila, razón por la que José María Morelos y Pavón, desde 1811, se habían fijado como objetivo poder ocupar este puerto de primer orden.

Sin embargo, su captura no era una empresa sencilla, el Siervo de la Nación carecía de naves para tal fin, además Acapulco se encontraba protegido con el fuerte de San Diego, fortaleza naval cuya construcción tipo estrella hacía difícil cualquier intento de ocupación, la única forma de vencerlo era a través del bloqueo naval.

El único punto vulnerable para el fuerte de San Diego era la isla de la Roqueta, ya que a través de ella se podía quedar resguardado o desprotegido. Por ello, Morelos intentó, fallidamente, sitiarse el puerto por la parte terrestre, por esta razón, las autoridades españolas conservaron la plaza durante dos años (AGN, s. f.).

Fue hasta el 6 de abril 1813 que Morelos se atrevió a actuar sobre Acapulco de manera contundente y como primera medida impuso un ultimátum al comandante militar de la plaza, Pedro Antonio Vélez, responsable de la defensa del castillo de San Diego que rechazó la advertencia. La estrategia insurgente era someter a la fortaleza desde dos frentes: el marítimo y el terrestre; así, una de las acciones navales importantes era tomar la isla de la Roqueta, para lo cual se venía preparando desde 1811 a través de la construcción de varias canoas, que fueron armadas con pequeños cañones, integrándose un grupo de asalto anfíbio compuesto por 80 hombres cuyo mando recayó en Pablo Galeana (Rivera, 2010).

El asalto a la isla de la Roqueta se llevó a cabo el 8 de junio de manera exitosa. De esta forma, el bloqueo naval se alargó y se ciñó al puerto desde la parte terrestre, en tanto los realistas comenzaron a sentir la carencia de alimentos y agua. Finalmente, Vélez entregó la fortaleza el 20 de agosto de 1813 (Hernández, 1877).

Con San Diego y la isla de la Roqueta sometidas, los insurgentes tomaron un botín de 407 fusiles, 50 sables, 35 machetes, 146 lanzas, 50 cajones de pólvora, tres halcones surtidos, 80 piezas de artillería de cuatro a 36 libras de calibre, dos morteros de 12 pulgadas, banderas y 20.000 balas de cañón (Hernández, 1877).

No obstante, la toma de Acapulco resultaba un triunfo muy costoso, el mantenimiento de San Diego resultaba imposible, por lo que decidieron abandonarlo en 1814. Aunque el puerto fue recobrado por el Virreinato, no pudo recuperar su estatus de punto de comunicación comercial con Oriente, de tal forma que en 1815 se realizó el último viaje que tendría el Galeón de Manila.

Una vez más, la complejidad y lo costoso que resultaba la manutención del puerto y su castillo, rebasó no solo los conocimientos para la operación de la fortaleza, sino también las capacidades materiales y financieras de los insurgentes.

El bastión insurgente de la isla de Mezcala

Otro de los escenarios en los que se enfrentaron los insurgentes y los realistas fue la isla de Mezcala, ubicada en el lago de Chapala en Jalisco, que se convirtió en un bastión para los insurrectos a partir de 1812, debido a los embates del general realista José de la Cruz que, además de gozar fama de excesiva crueldad, se dio a la tarea de atacar incesantemente al pueblo de Mezcala, así que los insurgentes tomaron la isla para protegerse (Rivera, 2010).

En este contexto, los insurrectos no solo fortificaron la isla con 600 hombres, también construyeron canoas, instalaron una fábrica de pólvora y consiguieron 13 cañones

(Paredes, 2010). Algunas fuentes señalan que se dieron más de 25 enfrentamientos, de los cuales solo perdieron una batalla, de tal forma que mantuvieron una heroica resistencia de 1812 a 1816. La suerte cambió para ellos, cuando el bloqueo naval impuesto por los realistas hizo sus efectos y tuvieron que rendirse el 25 de noviembre por falta de alimentos.

Nautla y Boquilla de Piedras

Si el Pacífico resultó estratégico para los insurgentes, no menos importante lo fue el Golfo de México, por ser una línea marítima de suma importancia, principalmente el puerto de Veracruz. Las dificultades que representaba capturar un puerto de esa naturaleza condujeron a Morelos a tomar la barra de Nautla y Boquilla de Piedras, pues geográficamente desde estos puntos se podía establecer comunicación con Galveston y Nueva Orleans para la adquisición de armas y pertrechos.

La barra de Nautla se convirtió en el centro de operaciones insurgente en las costas del Golfo de México hacia 1814, sin embargo, enterado de ello el gobierno virreinal se avocó a su recuperación entre noviembre y diciembre de ese mismo año, con una fuerza naval de cuatro piraguas y 54 hombres, así el 1 de diciembre la barra Nautla era recuperada por los realistas (Rivera, 2010). Por esta razón, Morelos ordenó a Guadalupe Victoria apoderarse de un lugar de la costa en el que pudiera establecer un puerto para recibir las armas y pertrechos adquiridos en Estados Unidos.

El general Victoria estableció el puerto en Boquilla de Piedras, paraje situado a 50 kilómetros al norte de Veracruz al abrigo de Punta Delgada, mismo que fortificó. Sin embargo, una vez más, las fuerzas realistas iniciaron su recuperación en julio de 1815, lo que lograron culminar en noviembre de 1816 (Rivera, 2010).

La continuación de la guerra con España en el México independiente (1821-1836)

Aunque la historiografía nacional señala que la independencia de México se consumó el 27 de septiembre, lo cierto es que la lucha por preservar la soberanía se prolongó durante quince años más ante la renuencia de España a perder la joya más preciada de su imperio ultramarino; todo ello en medio de la construcción del Estado mexicano y el reacomodo del orden internacional que hizo a México blanco de los intereses y amagos navales de las potencias de la época y que puso en riesgo inminente la soberanía nacional (Rivera, 2019b).

La decisión de la metrópoli por no perder su dominio sobre México, condujo a la madre patria a ofrecer una resistencia que se materializó en dos intentos de reconquista que tuvieron una naturaleza diferente en cuanto a preparación y proyección (Rivera, 2014).

Simultáneamente a estos dos ensayos de reconquista española, hubo un sinnúmero de propuestas que no cristalizaron por diversas razones. Los dos únicos intentos de reconquista española que se materializaron tuvieron lugar entre 1821-1825 y 1829 y forman parte del mismo proceso histórico que puso en peligro la soberanía nacional.

La toma del Castillo de San Juan de Ulúa y la expulsión del reducto español (1821-1825)

El 27 de septiembre de 1821 se consumó la independencia de México, es decir, concluyó la guerra terrestre que habían iniciado los insurgentes en 1810. Sin embargo, a partir de 1821, la guerra con España continuaría con nuevos actores y una nueva geografía, en la que los espacios marítimos cobraron vital importancia.

El primer intento de reconquista española surgió con el general realista José Dávila – gobernador de la plaza de Veracruz –, que se adhirió a la postura de la Corona –desconocer al nuevo gobierno que surgía–. La ayuda para este último reducto que existía en territorio nacional fue limitada, debido a que España se encontraba debilitada financiera y militarmente por factores internos y externos. Así, la tarea de emprender Dávila aquel 26 de octubre de 1821 al tomar el Castillo de San Juan de Ulúa en Veracruz, no fue fácil por lo reducido de su contingente y medios para sostenerse.

La determinación mexicana de que Ulúa debía ser rendida a través del bloqueo naval quedó clara para el emperador Agustín de Iturbide desde 1821, no había otra forma para su capitulación. Un abordaje o un combate naval no la harían capitular, dado el poder de fuego de la fortaleza. Por ello, un asunto de primer orden era contar con barcos y tripulación, lo que se realizó con múltiples dificultades de tipo financiero y logístico.

Al frente de las operaciones, para hacer rendir a Ulúa, se designó al capitán de navío José María de Aldana que pidió la compra de dos fragatas y ocho corbetas para realizar el bloqueo a la fortaleza de una manera permanente. Sin embargo, la flota naval que compró el capitán de navío Eugenio Cortés, se redujo a dos goletas y diez balandras cañoneras, que no poseían las características técnicas especificadas por Aldana (Memoria de Marina, 1823) y, por tanto, carecían de la autonomía, desplazamiento y artillería necesarios para imponer un bloqueo naval de tipo permanente¹³.

En este contexto, España realizó cambios estratégicos en Ulúa a finales de 1822, sustituyendo al General Dávila por el Brigadier Francisco Lemaury, por su parte, Antonio López de Santa Anna comenzó a intervenir sobre Veracruz a la vez que se iba preparando la caída del imperio de Agustín de Iturbide.

Al arribar los dos personajes mencionados, el problema en Ulúa se agudizó. Santa Anna maquinó un plan para capturar la fortaleza a través de un ardid, haciendo creer a Lemaury que entregaría Veracruz. El complot fue un total fracaso, pues Lemaury ideó su propio plan y envió a 300 hombres de los 500 que formaban la guarnición de Ulúa a través de lanchas, con órdenes de apoderarse de la ciudad mediante un asalto. Sendos planes provocaron un intenso enfrentamiento con bajas sobre todo para el comandante español (Zavala, 1969).

Simultáneamente, la situación política interna de México se hacía más tensa y la relación entre Iturbide y el Congreso se tornó más ríspida. Las rebeliones de Casa Mata y Veracruz dieron fin al primer imperio mexicano (Rivera, 2019). Con esta conjura se abrió el camino hacia la república, pero también a la encrucijada entre el modelo centralista y federalista, lo que dividió aún más a la sociedad y prolongó la inestabilidad política a causa de la lucha ideológica que muy pronto se entabló y que se centró alrededor de las logias masónicas del rito york y escocés (Rivera, 2019).

En este contexto, Lemaury solicitó a Cuba el envío de buques, artilleros y víveres frescos (Ortiz, 2008), a la vez que desplegó una política más agresiva contra el puerto. Los veracruzanos se sintieron insultados por las acciones del jefe español y el 21 de septiembre de 1823 solicitaron a las autoridades de la plaza que la puerta del muelle por la que tenían acceso los españoles para proveerse de víveres fuera cerrada, a fin de

13 Para mayor información se puede consultar el Fondo Vicuña Mackenna, vol. 178, f. 78, Archivo Nacional de Chile (ANCH); Archivo de la embajada de México en Estados Unidos, Leg. 13, exp. 2, f.2, Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHSRE); Leticia Rivera Cabrieles (coord. hist.) *Logros y transformaciones de la Secretaría de Marina-Armada de México 1821-2018*, SEMAR, México, 2018, p. 8.

impedir la comunicación con el castillo. El Coronel Eulogio Villaurrutia accedió y comenzó la construcción de una batería a orillas del río Tenoya (Lavalle, 1985).

Lemaury, observando los preparativos, lanzó un ultimátum el 24 de septiembre: exigió que si a las diez de la mañana del día siguiente no se habían desarmado las fortificaciones del puerto, y si a la misma hora no se les permitía tomar víveres frescos, abriría fuego sobre la plaza a la una de la tarde. Como no hubo respuesta, a la hora señalada, Ulúa disparó su artillería de largo alcance sobre la ciudad el 25 de septiembre de 1823 (AHSDN, s. f.). Este bombardeo se extendió hasta el 31 de diciembre y provocó no solo pérdidas económicas, sino decesos y heridos, a la vez que hubo más de 6.000 personas del puerto que se tuvieron que desplazar hacia otras poblaciones como Jalapa, Orizaba, Córdoba, Alvarado, Boca del Río y Mocambo (Zavala, 1969).

Como resultado del bombardeo del 25 de septiembre de 1823, México formalizó la guerra con España y decretó el bloqueo hacia la fortaleza el 8 de octubre. A inicios de 1824 comenzó a circular el rumor de que 30.000 franceses arribarían a México en apoyo de España, razón por la que se buscó con mayor apremio el reconocimiento oficial de Inglaterra y Estados Unidos, así como la compra de los buques necesarios para imponer el bloqueo naval.

Bajo este tenor, se ordenó a la Secretaría de Hacienda que suministrara a la Marina los recursos necesarios para hacer capitular al Castillo de Ulúa. Con tal fin, Mariano Michelena compró en Inglaterra las fragatas Libertad y Victoria, así como los bergantines Bravo y Pailebot General (Carranza, 2014).

Hacia el 18 de marzo de 1824 se produjo una nueva agresión con el pretexto de que la tripulación de dos botes con bandera española no había podido arribar a la isla de Sacrificios por los disparos efectuados desde la batería de Mocambo, lo que le proporcionó a Lemaury el argumento para castigar de nueva cuenta a la ciudad y el puerto con más furia:

En esta ocasión, los primeros tres días de bombardeo produjeron más muertos que los noventa y siete días del año anterior. Fue la desesperada defensa que durante ciento nueve días sostuvo el puerto, que le mereció a Veracruz su primer galardón de ciudad heroica (Carranza, 2014, pp. 91-92).

En ese año de 1824, el General Miguel Barragán fue nombrado gobernador de Veracruz. Así, la última etapa del conflicto comenzó el 28 de enero de 1825, cuando Lemaury fue relevado del mando de San Juan de Ulúa por el Brigadier José Coppinger, a la vez que el 27 de julio, el capitán de fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro recibía el nombramiento de comandante de Marina en Veracruz, con la misión de organizar la escuadrilla que sometería a Ulúa de forma definitiva.

Al contar ya con los buques que se compraron en Inglaterra, Sainz de Baranda pudo instaurar, a partir de julio de 1825, el bloqueo a Ulúa de una manera permanente, por lo que la fortaleza dejó de recibir relevos de tropa, municiones y alimentos.

El bloqueo naval causó severos estragos en la población del Castillo, misma que se enfermó de escorbuto, produciendo varios decesos que redujeron la guarnición, al grado que solo alcanzaba para cubrir los puestos de guardia de las principales baterías que defendían a la fortaleza (Lavalle, 1985). La situación del Castillo llevó a la Corona a tratar de brindar ayuda al reducto español, así el 5 de octubre se acercaron a Veracruz las fragatas de guerra Sabina, Casilda y Aretusa, que venían resguardando varias naves mercantes que traían el apoyo logístico, al mando del Brigadier Ángel Laborde (Lavalle, 1985).

La escuadra naval mexicana zarpó el 6 de octubre de su fondeadero en Sacrificios para enfrentar a las fuerzas navales de España y, aunque ambas escuadras tomaron formación

en línea de batalla, un fuerte temporal y la noche los obligaron a dispersarse. El combate naval jamás se realizó, pues la flota española se retiró hacia Cuba.

Al frustrarse la ayuda logística para el reducto español, hizo que su situación se agravara diezmando a su guarnición y desplomando la moral de los soldados, lo que obligó a algunos a tratar de huir de la fortaleza e ir a nado hacia la ciudad.

Ulúa se rindió el 17 de noviembre de 1825 ante la efectividad del bloqueo naval impuesto por la escuadrilla de la Armada Nacional. El acta de capitulación fue firmada ese día por el General Miguel Barragán y el Brigadier José Coppinger. No figuró en ella el capitán de fragata Pedro Sainz de Baranda, ni ningún marino involucrado con la capitulación de los españoles.

Hacia el 23 de noviembre zarpó el último reducto con rumbo a la Habana, fecha en que Barragán ondeó de nueva cuenta la bandera nacional en San Juan de Ulúa. No obstante, Guadalupe Victoria advirtió a los diputados que este triunfo no significaba que se hubiese acabado la guerra con España. Los acontecimientos que se desarrollarían posteriormente le dieron la razón (AHD, s. f.).

La organización de la segunda escuadrilla naval y la disputa en la zona del Caribe (1826-1828)

La expulsión del último reducto español en 1825 proporcionó una cierta estabilidad para la soberanía nacional, sin embargo, seguía existiendo un peligro latente, ya que España no reconocía la independencia de México. Así, el Caribe y principalmente Cuba, por razones geopolíticas, se constituyeron en una zona de guerra para México y la metrópoli.

La victoria que había obtenido la primera escuadra naval del México independiente generó un ambiente político efervescente y de confianza para la Marina por la expulsión lograda sobre el reducto de Ulúa, cuestión que se vino a reafirmar cuando a todas luces se hizo visible que la guerra con España continuaría.

Cuba era para México un área estratégica, dado que, desde ahí, podía verse vulnerada la soberanía nacional. Es decir, representaba el paso para una reconquista española no solo por su posición geográfica, que la convertía en un punto estratégico comercialmente, sino también porque era la base de operaciones militares de España en el continente americano. La estrategia mexicana se propuso solo hostilizar a los buques mercantes españoles que transitaban en la zona del Caribe; no había un interés aparente en querer liberar a Cuba del yugo español, ya que México carecía de los medios para liberar a Cuba, pues se trataba de una joven nación que emergía a la vida independiente plagada de un sinnúmero de problemas internos que le imposibilitaban llevar a cabo dicha tarea.

No obstante, se encuentran aquí los inicios de la construcción de una política exterior, dirigida a la resolución de conflictos, la cooperación entre países y la no injerencia en los asuntos internos de otras naciones, cuyo telón de fondo no era más que la protección de la soberanía de México frente a la intrusión extranjera de las potencias de la época (Muñoz, 2004).

La victoria obtenida en 1825 había animado al Estado mexicano a continuar la lucha contra España, ante el retiro del capitán Pedro Sainz de Baranda y que no se contaba con comandantes con la experiencia requerida para la misión, el Estado contrató al capitán de navío David Porter –con reconocida trayectoria profesional– para que fungiera como comandante de la escuadra que se acababa de conformar.

Influyó en su contratación el hecho de que el embajador estadounidense Joel R. Poinsett recomendara a Porter con el presidente Guadalupe Victoria, y que en México

no había pasado inadvertido que se trataba de un hombre de grandes cualidades, poseedor de una amplia experiencia en la mar, pero también con características de honestidad, lealtad, honor, combatividad y agresividad cuando era necesario (Carranza, 2014).

Porter llegó a México el primero de noviembre de 1826 y tomó posesión de la escuadra naval conformada por la fragata *Libertad* y los bergantines *Bravo*, *Victoria*, *Hermon* y *Guerrero*. Es de destacar que la flota integrada en 1822 había desaparecido, y aunque no se tienen registros de las causas de su extinción, se presume que por sus características técnicas y las múltiples dificultades que tuvieron para imponer el bloqueo naval no solo se habían desgastado, sino que no fueron reparadas (Carranza, 2014). Así que solo habían sido rescatables las compradas en Inglaterra y las adquiridas posteriormente como el *Hermon* y el *Guerrero*.

Uno de los problemas acuciantes que enfrentó Porter fue la falta de tripulación, debido a la escasa conciencia marítima de la sociedad mexicana, lo que dejó al Estado mexicano sin otra opción que reclutar efectivos a través de la leva y el envío de presos –en lugar de pagar su condena en los presidios– a las fuerzas armadas (Rivera, 1989). De igual forma, se recurriría a la contratación de marinería y comandantes extranjeros, situación que prevaleció en la *longue durée* por las necesidades de personal que se tenía, con todos los beneficios y daños que implicaba una política de este tipo. Así, por ejemplo, para tripular al *Guerrero* se contrataron 70 marineros de nacionalidad estadounidense, inglesa, irlandesa y sueca (Carranza, 2014).

62

El arribo de Porter en la Armada mexicana causó preocupación en España, no sin razón, debido a que el acecho sobre Cuba fue verdaderamente intenso y capturó varios buques mercantes menores, razón por la que España ordenó al Almirante Ángel Laborde que saliera de Cuba con buques de mayor porte a los mexicanos, con el fin de perseguir a la escuadra nacional, que se refugió en distintas ocasiones en el cayo Hueso (Key West), lo que provocó tensión con Estados Unidos, porque España reclamó su falta de neutralidad al brindar refugio a los buques nacionales (Carranza, 2014).

Así, de 1826 a 1828, la escuadra mexicana desplegó una serie de patrullajes en esta zona, y uno de ellos desembocó en lo que se conoce como la batalla de Mariel, que ocurrió el 10 de febrero de 1828, misma que se libró entre el buque bergantín *Guerrero* al mando de su sobrino David Henry Porter y la fragata española *Lealtad*.

El conflicto comenzó cuando el *Guerrero* dispersó a los bergantines *Marte* y *Amelia*, unidades que tomaron rumbo hacia la Habana y el buque mexicano los siguió. Los españoles en Cuba, al advertir esta acción, enviaron su más poderoso barco, la fragata *Lealtad* con 54 cañones, que interceptó al *Guerrero* que estaba fondeado en Mariel (Carranza, 2014). Tras ciento ochenta minutos de duro combate, el *Guerrero* tuvo que rendirse. Cabe destacar que fue un duelo a muerte, ya que en ambos bandos hubo una gran cantidad de bajas. A pesar de la derrota, el buque *Bravo* y *Hermon* continuaron hostilizando a la marina española y lograron apresar 13 buques más, entre ellos el bergantín *Amelia*.

A pesar del éxito de esta escuadra, hacia finales de ese mismo año desapareció debido a la crisis financiera del Estado mexicano que no pudo invertir en el mantenimiento de esta flota (Informe de Marina, 1828).

De tal manera, al año siguiente, cuando la expedición del Brigadier Isidro Barradas llegó a Cabo Rojo, la Marina mexicana no poseía buques para enfrentarse a los españoles, a pesar de ser la primera línea de defensa del país.

El segundo intento de reconquista español y el reconocimiento de la independencia nacional (1829-1836)

Aunque España fracasó en su intento de recuperar a México entre 1821-1825, tuvo que esperar a que la escuadra nacional comandada por Porter dejara de funcionar antes de desplegar su segundo intento, esta vez a cargo del Brigadier Isidro Barradas, que desembarcó en las proximidades de Cabo Rojo, en Tamaulipas, el 27 de julio de 1829, con un contingente de aproximadamente 3.500 efectivos (AHSREX, 1829).

Barradas creía que su expedición sería bien recibida, le habían informado que la nación mexicana deseaba volver al pasado bajo la dominación española (Rivera, 2014). Estaba convencido que podría marchar hasta la ciudad de México sin oposición alguna, razón por la que no llevaba cañones, ya que pensaba tomar los del enemigo. Sin embargo, fue derrotado por Santa Anna el 11 de septiembre en Pueblo Viejo, Tamaulipas (Rivera, 2014).

Lo que continuaría después de 1829 fue “estado de guerra, sin guerra” como bien señala Carranza y Castillo, pues concluido el teatro de operaciones en la mar, la disputa se concentró únicamente en el plano político, debido a que Fernando VII se opuso a reconocer la independencia de México. No obstante, después de su muerte, la reina María Cristina de Borbón, signó el Tratado de Paz en Madrid, el 28 de diciembre de 1836, poniendo fin a una guerra que había durado en su totalidad 26 años, con lo que se cerró un proceso histórico que duró en sus inicios once años para conseguir la independencia y 15 años más para refrendar su soberanía nacional ya como un Estado libre e independiente.

63

Consideraciones finales

Se concluye que la lucha por alcanzar la independencia, contrario a lo que sostiene la historia oficial y tradicional, contempló entre sus objetivos controlar algunos puertos, dada su importancia económica y logística para el abastecimiento de armas, como fue San Blas y Acapulco, al estar ubicados geoestratégicamente. No obstante, las metas trazadas por los insurgentes, tiene que la mayor parte de las operaciones fueron breves y con escasos resultados, aun así, fueron importantes, pues dan cuenta de su percepción sobre el uso de una marina de guerra y las consecuencias que representó para el movimiento carecer de una flota armada, razón por la que usarían las patentes de corso.

A pesar de que se consumó en 1821 la independencia de México, la guerra con España no terminó y ello obligó a ambos países a continuar la confrontación. Pero a diferencia de los años de la insurgencia, la disputa se centró en un escenario marítimo que giró primero en torno al Castillo de San Juan de Ulúa, que representó un gran esfuerzo para el Estado mexicano por establecer una armada e integrar una flota naval que tuviera la capacidad de imponer un bloqueo naval, y luego mantener el control sobre la zona del Caribe por el peligro latente que significaba Cuba para México.

Fuentes de archivo

Indiferente de Guerra, AGN, México.

Criminal, AGN, México.

Operaciones de Guerra, AGN, México.

Operaciones de Guerra, AHSDN, México.

Guerra y Marina, AGAM, México.

Archivo Histórico de la Secretaría de Relaciones Exteriores (AHSREX), México.

Referencias bibliográficas

Admiral Porter, David D. (1875). *Memoir of Commodore David Porter of the United States Navy*. Albany, N.Y. J. Munsell, Publisher.

Also See. (1906). *Eugenio de Aviraneta e Ibarra, Mis memorias intimas, 1825-1829*. México. Librería Religiosa de José I. Vallejo.

Andrews, Catherine, et al. (2009). "Spanish plans for the reconquest of Mexico and the invasion of Tampico 1829" en *People, Places and Conflicts in Northeastern Mexico and Texas*. The University of Texas at Brownsville and Texas Southmost College-Instituto Nacional de Antropología e Historia y la Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Boletín del Archivo General de la Nación. (Leticia 1965). Archivo General de la Nación. México. Secretaría de Gobernación. T. VI. Núm. 3.

Bustamante, Carlos María. (1961). *Cuadro Histórico de la Revolución Mexicana*. T. I. México. Comisión Nacional para la celebración del Sesquicentenario de la proclamación de la Independencia Nacional y el Cincuentenario de la Revolución Mexicana.

Cárdenas de la Peña, Enrique. (1970). *Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario*. Vol. 1. México. Secretaría de Marina.

Carranza y Castillo, Miguel Carlos. (2014). *...Y la Independencia se consolidó en el Mar*. México. Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Segunda edición.

Colección de los decretos y órdenes del Soberano Congreso Mexicano, desde su instalación en 24 de febrero de 1822 hasta el 30 de octubre de 1823 en que cesó. (1825). México. Imp. del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Delgado, Jaime. (1950). *España y México en el siglo XIX*. Apéndice documental, 1820-1845. Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo. Vol. 3.

Del Arenal Fenchio, Jaime. (2006). "La consumación de la independencia y el nacimiento del Imperio Mexicano". *Gran Historia de México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Planeta.

Hernández y Dávalos., J. E. *Historia de la Guerra de Independencia de México* (1877). José M. Sandoval, impresor, disponible en: <http://www.pim.unam.mx/catalogos/juanhdzc.html>

Ibarra, Antonio. (2017). "Mercancías globales y mercados locales en Nueva España: la circulación interior de "efectos de China" en Guadalajara, a fines de la época colonial". *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*. México. Conacyt-Instituto Mora.

Paredes Perales, Vicente. (2010). "Mezcala: la isla indómita", *Desacatos*, núm. 34, septiembre-diciembre. México.

Rivera Cabrieles, Leticia. (1989). *La revolución de independencia mexicana a través de Miguel Hidalgo*. La cuestión agrícola 1810-1811. Universidad Autónoma Metropolitana. Tesis de licenciatura. México.

_____. (1995). "La investigación como lucha. Estrategia militar y financiamiento insurgente". *Revista de la Asociación Latinoamericana de Archivos (ALA)*. Número 17. Bogotá, Colombia. 1995. Disponible en el Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales del Ministerio de Cultura del gobierno de España.

_____. (1997). "La actuación de Miguel Hidalgo e Ignacio Allende durante el proceso de independencia". *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*. Secretaría de Marina. México. Año XVII. Número 103. Marzo-abril.

_____. (1997). "Perfil de un enemigo de la insurgencia mexicana: Félix María Calleja del Rey". *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*. México. Núm. 104. Secretaría de Marina.

_____. (2010). *Las Revoluciones de México en el mar*. Centro de Estudios Superiores Navales. México. Secretaría de Marina.

_____. (2011). "Historia del corso y la Guerra Naval en México". *Revista del Centro de Estudios Superiores Navales*. México, núm. 2011-4, noviembre diciembre, Secretaría de Marina.

_____. (2012). "Un contexto histórico adverso" en capítulo 4, *Historia General de la Secretaría de Marina-Armada de México*. Volumen I. México. Secretaría de Marina-Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

_____. (2014). "El fallido intento de reconquista española" (conferencia). México. Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

_____. (2019 a). "La influencia de la historia en la construcción de la conciencia marítima". Texto inédito (en prensa).

_____. (2019 b). "Veracruz y el último bastión español. Los inicios de la construcción nacional". *Veracruz, 500 años de cara al mundo a través del mar*, México. Instituto Nacional de Antropología e Historia (en prensa).

Ortiz Escamilla, Juan (2000). "La guerra de independencia". *Gran Historia de México*. Vol. 3. México. Planeta.

Zavala, Lorenzo (1969). *Ensayo histórico de las revoluciones de México desde 1808 hasta 1830*. México. Porrúa.

Aspectos navales del Proceso Independentista de Uruguay y la región*

Por: Capitán de Navío José Luis Matteo¹⁴

“Sean los orientales tan ilustrados como valientes”
José Gervasio Artigas.

Temario ponencia

Introducción

Situación política

La situación histórica geográfica de la banda oriental a comienzos del siglo XIX

Estrategia naval artiguista

La guerra del corso

Repercusiones del corso artiguista

Conclusiones

Introducción

Cuando se piensa en un Artigas geopolítico, podría creerse que las cuestiones marítimas y navales no tuvieron peso suficiente en el transcurso de los acontecimientos que rodearon su acción política y militar. La batalla de Las Piedras, el Sitio de Montevideo, el Éxodo, el establecimiento de su cuartel general en Purificación, el Reglamento de Organización de la Campaña, son algunos de los hechos más recordados que resaltan el enfoque de una perspectiva terrestre dentro del análisis histórico.

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Agosto 22 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

14 **Capitán de Navío CG José Luis Matteo, Armada de Uruguay.** Magister en Estrategia Nacional (CALEN. Egresado del Curso de Estado Mayor General, con el 1er lugar en su curso, Licenciado en Sistemas Navales (ESNAL), Título de Profesor de Historia de los Conflictos Armados, Miembro del Tribunal General de Honor de la Armada (2018 - 2021), Miembro activo del Instituto de Historia y Cultura Militar del Uruguay “Cnel. Rolando Laguarda Trias” y Miembro supernumerario de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Actualmente dicta o participa de las siguientes actividades: Modulo Historia Naval Curso de Profesores de Historia, Cátedra de Historia Naval (Escuela de Guerra Naval), Operaciones en y sobre la superficie (Escuela de Guerra Naval), Recursos Humanos (Escuela de Guerra Naval) y es el Jefe de Área Académica Juegos de Guerra (Escuela de Guerra Naval).

Sin embargo, la consideración hacia las realidades marítimas no solo estuvo ausente en la concepción geopolítica artiguista, sino que ocupó un lugar preponderante que atendió a la totalidad del poder marítimo, incluyendo a la marina mercante, los asuntos portuarios, la navegación, el comercio marítimo internacional y también la marina de guerra y sus acciones en distintos teatros de operaciones, tanto en el espacio defensivo local como en su proyección internacional contra los intereses marítimos enemigos en alta mar.

Los aspectos estratégicos y económicos de esta última modalidad de acción, llamada genéricamente “guerra de corso”, serán el motivo central de esta exposición.

La anterior mención de distintos hechos relacionados con los asuntos marítimos resulta significativa para demostrar la existencia, por parte de Artigas, de una verdadera política al respecto, particularmente al ser analizados en su desarrollo y a la luz del estudio de los documentos de la época, en los que, como veremos posteriormente, regulaba su proyección y acción.

No hay posibilidad de ninguna política que no vea la realidad a través de los ojos de la geografía y de la historia, así que para analizar al Artigas geopolítico (en este caso particular podríamos decir océano político) es necesario repasar brevemente cuál era la situación de los parámetros históricos, geográficos y políticos de su tiempo.

Situación histórica geográfica de la Banda Oriental a comienzos del siglo XIX

Un distinguido historiador compatriota ha definido para nuestro territorio la triple y permanente condición de pradera, puerto y frontera. Las dos primeras funciones, pradera y puerto, son la derivación inevitable de la geografía: por una lado la pampa húmeda, fábrica natural de alimentos que rinde a la par de las mejores en el mundo y, por otro lado, la puerta de entrada y cabeza natural del hinterland que definen el Río de la Plata y sus grandes afluentes.

La característica de frontera surge de la acción humana y es consecuencia de los sucesivos traslados que sufrió la línea demarcadora entre los dominios españoles y portugueses, conviniendo al territorio actual de nuestro país en “zona de marca” de aquellos dos grandes imperios.

Si esos tres factores, pradera, puerto y frontera, pautaron el desarrollo histórico de nuestro pueblo, resulta indispensable recurrir entonces al auxilio del estudio de ese proceso para verificar cómo funcionaron dichos datos en la realidad política.

La historia marítima nacional es breve, debido fundamentalmente a la retracción de sus habitantes, más dedicados a su espacio terrestre que al horizonte marino. No es de extrañar, sin embargo, esta falta de vocación hacia el mar, ya que las óptimas condiciones que se ofrecían a los pobladores de la Banda Oriental favorecían esa perspectiva terrestre.

Ante lo fácil de la vida campera, no existía necesidad de la dura opción del mar y el gaucho, “marinero convertido en jinete”, que constituyó, a su tiempo, el arquetipo nacional que dominaba con su cabalgadura los enormes espacios de la llanura desierta y tenía a su disposición todos los recursos de la economía pecuaria. Su relación inicial se produjo con la estancia cimarrona, que conjuntamente con el matadero y el saladero integraban el rudimentario pero suficiente sistema económico de la época.

Por otra parte, el cuero era un material imprescindible para la tecnología de aquel entonces, por lo que la economía de la Banda Oriental estaba en excelentes condiciones de intercambio con los mercados internacionales para conseguir los insumos provenientes de ultramar. La carne, de más está decirlo, era el elemento principal de la dieta de la población, que completaba con el mate su alimentación carnívora. En estas condiciones,

la atención hacia el mar era innecesaria y por mucho tiempo así se mantuvo, marcando el predominio de la función pradera.

Pero la geografía fue imponiendo lentamente el constante rol de las aguas como medio de comunicación y así, el asentamiento en el medio oriental de actividades marítimas, creó una nueva perspectiva.

La Corona española apreció nitidamente el valor del Río de la Plata y en especial de su costa norte, provista de dos puertos: Montevideo y Maldonado. En el primero, abrigo ideal para una escuadra, se dio asiento al apostadero que dominaría todo el Atlántico sur, incluyendo la costa africana y por el Pacífico la parte sur de la costa chilena. En el Puerto Estaño, mientras tanto, se estableció la Real Compañía Marítima, dedicada a la caza de mamíferos acuáticos en islas, aguas y tierra firme austral, complementaba en lo productivo comercial el poderío militar del apostadero.

El perfil de la costa, la función puerto, complementó entonces la función pradera en una singular simbiosis, ya señalada por Hernandarias, que visionariamente en 1608 había precisado las maravillas del territorio y la importancia de los puertos de Montevideo y Maldonado.

Al culminar el siglo XVIII, Montevideo era una ciudad eminentemente marítima, con una flota naviera privada que desarrollaba una actividad importante. El estamento mercantil montevidiano tenía en el mar su objetivo fundamental, porque Montevideo, al igual que hoy, era un puerto de ultramar, pero era también un puerto de cabotaje para el tránsito de mercaderías por el río Uruguay al litoral oeste de la Banda Oriental, y por el Paraná y el Paraguay, la ruta de la Hidrovía, a los puertos argentinos y paraguayos.

En cuanto a la condición militar del puerto de Montevideo, la incipiente organización naval creada a partir del Apostadero, fue evolucionando hasta constituir una escuadra de relativa importancia, que constituyó una fuerza significativa frente a los cambios políticos acaecidos a partir de mayo de 1810. Pero además de su trascendencia en el plano naval, la acción del apostadero tuvo consecuencias en el plano político, ya que sin la fidelidad de Montevideo a Fernando VII, no hubiera habido centro de resistencia militar y política de la Corona española y, por ende, tampoco habría existido razón para solicitar la intervención portuguesa, renovando las seculares apetencias lusitanas. De igual forma, quizás no hubiera plasmado como tal la existencia de la causa artiguista, símbolo de las ideas federales y autónomas, y en última instancia, uno de los elementos diferenciales de la identidad nacional del Estado Oriental.

Situación política

Son conocidos los hechos políticos que determinaron la organización de la guerra de corso contra la navegación portuguesa. Aquel don Juan VI de Portugal, que había sido forzado al abandono de Lisboa para radicarse en Río de Janeiro, enconado por las decisiones del Congreso de Viena que no habían satisfecho sus expectativas de reivindicación como potencia europea principal, influenciado por condicionantes políticas de orden interno que impulsaban al Brasil como potencia americana, comenzó a desarrollar una política internacional tendiente a consolidar su reino en el escenario de América.

Así pues, la situación política y la visión de sus gobernantes llevaron al Brasil a retomar la ruta tradicional de la cancillería portuguesa, iniciada en Tordesillas, que tuvo a la Colonia del Sacramento como mojón de sus ambiciones platenses. Una clara visión geopolítica indicaba la necesidad de dominar el Río de la Plata, como forma de tener la llave de comunicación hidrovial con sus territorios interiores, a los que de otra manera solo podía accederse por vía terrestre con inmensas dificultades.

Los apremios militares de España en 1811, y el extravío de los dirigentes porteños, le dieron nuevamente la oportunidad de intervenir en el Río de la Plata, ocupando el territorio de la Banda Oriental.

El armisticio de Elío con la Junta bonaerense, llevó también al retiro de las fuerzas portuguesas que habían sitiado Montevideo, a través de un tratado por el que el gobierno de Juan VI se comprometía a ayudar a Buenos Aires, si se producía un intento de recuperación por parte de España de los territorios del virreinato. La puerta quedaba abierta.

A partir de 1815, el proceso revolucionario había entrado en una fase crítica, en la que chocaban dos corrientes: la unitaria representada por Buenos Aires, que procuró el logro del protectorado inglés en los territorios del virreinato primero, y luego intentó restituir la monarquía en el Plata, confiándola a un príncipe de la casa de Braganza y la federal, representada por Artigas y su liga de provincias, que pretendía establecer un sistema político autónomo y federativo, de raíz hispánica, revalorizando los viejos principios de los fueros de las Cortes y los Municipios de tradición española e hispanoamericana.

La anarquía política resultante de esta situación de enfrentamiento, sumada a las intrigas de dos personajes que actuaron en Río de Janeiro en representación de intereses inconfesables. Un argentino, Manuel García, y un oriental, Nicolás Herrera, allanaron el camino y estimularon el propósito portugués, ya existente, de invadir nuevamente el territorio de la Banda Oriental.

El 20 de enero de 1817, las tropas de Lecor penetraron en Montevideo, haciendo efectiva una ocupación que duraría más de una década y que tan profundas consecuencias tendría en el destino nacional.

Estrategia naval artiguista

Toda estrategia militar, es decir, el empleo de los medios que se poseen para alcanzar los objetivos que han sido fijados por la política, está condicionada por la dependencia del uso del espacio geográfico en caso de guerra.

Así, en el caso de la estrategia naval, se establece una clara diferencia entre las naciones marítimas y las continentales. Las primeras, necesitan el dominio del mar, lo que implica conseguir su libre utilización en su función de vía de comunicación, lo que se logra a través de la existencia de un poder marítimo asentado sobre una poderosa fuerza militar oceánica, una numerosa flota mercante y bases navales metropolitanas y ultramarinas, para el sostén logístico de ambas.

Los estados continentales, por el contrario, no necesitan del dominio del mar, ya que su enclave territorial, o las características del mismo, les permiten mantener su esfuerzo de guerra con los recursos de su propio territorio, por lo que su acción naval debe dirigirse a negar o impedir el libre uso del mismo por parte del enemigo.

Resulta evidente entonces, que para determinar la composición y organización de una fuerza naval, se debe atender como primer e ineludible paso, determinar si el estado es de condición marítima o continental.

A su vez, para analizar la composición de dicha fuerza, resulta de interés seguir el esquema del almirante español, Luis Carrero Blanco, que reconoce una triple sustentación de toda armada, basada en la resultante de una compleja combinación de fuerzas materiales, fuerzas morales y fuerzas orgánicas.

Las primeras dependen fundamentalmente de la cantidad y calidad del material bélico; las segundas son función exclusiva del personal y se constituyen con el valor para sufrir

el efecto de la acción enemiga, así como de la compenetración con la causa por la que se combate; por su parte las fuerzas orgánicas tienen que ver con la exactitud y perfección con que se relacionan entre sí los componentes orgánicos internos, así como con la consustanciación doctrinal de los subordinados con sus superiores.

Los actos de guerra, en todos sus escalones, desde la concepción estratégica hasta el enfrentamiento táctico, consisten en reforzar e integrar esos tres pilares por parte propia y en intentar golpear inteligente y sostenidamente las fuerzas materiales, morales y orgánicas del enemigo. Los efectos destructores no se dirigen solo contra el material, sino que poseen repercusión desmoralizante y desorganizadora, aparejando el desgaste progresivo y acelerado de la fuerza militar enemiga.

Al analizar el caso de la estrategia naval y de la composición de la marina de Artigas, resulta obvio que las consideraciones sobre la dependencia del mar para la situación de guerra que estaba enfrentando, y las capacidades necesarias para lograr su dominio, lo llevaron a adoptar la estrategia propia de un estado continental: negar el libre uso del mar a su adversario.

La organización de las escuadrillas fluviales que operaron en los ríos Paraná y Uruguay contra las escuadras y las tropas portuguesas y porteñas, en las que se destacó el accionar de Pedro Campbell, primer Comandante General de la Marina, y el establecimiento de la guerra de corso contra el tráfico marítimo portugués, nos dan claramente la pauta de lo expresado.

En lo que respecta a la composición de la fuerza naval, de acuerdo al citado esquema de Carrero Blanco, es también evidente que las fuerzas materiales no podían ser el elemento predominante. La inexistencia de un estado organizado, la escasez de recursos económicos y materiales, y el reducido número de sus ejércitos, impedían siquiera pensar en una armada poderosa.

De allí entonces, las escuadrillas fluviales, sutiles y contundentes, formadas por lanchones que combatían en los ríos y a su vez desembarcaban a la misma tropa de marinería que actuaba en tierra aplicando la táctica de "montoneras", desarrollada por Campbell. Del mismo modo, la guerra de corso, arma de las naciones sin recursos suficientes para la lucha convencional en el mar, fue empleada con un notable concepto de economía de fuerzas, para atacar al comercio marítimo portugués y estrangular las líneas de comunicaciones y aprovisionamiento logístico del ejército invasor de Lecor.

En cuanto a las fuerzas morales, el estudio de los combates tanto de las escuadrillas fluviales como de los corsarios, enfrentando a enemigos materialmente muy superiores, nos enseña al igual que en tantas oportunidades a lo largo de la historia, como el coraje, la decisión y la adhesión espiritual a una causa, son elementos multiplicadores que se prodigan en milagros de realización.

En lo referente a las fuerzas orgánicas, Artigas eligió la dirección descentralizada, permitiendo la más amplia libertad de acción e iniciativa a los comandantes subordinados, lo que evidencia además del acierto de su lógica militar, la coherencia que su pensamiento, que en el plano político impulsaba las ideas de federalismo y de autonomía de las provincias, contra las concepciones unitarias y centralizadoras del gobierno porteño.

Mando flexible, tácticas aguerridas e irregulares, medios escasos pero adecuados a las realidades estratégicas, fueron las grandes líneas de la conducción aplicada por el jefe oriental, principios que no se aprenden solo en las academias militares, sino que responden al genio de las mentes y espíritus brillantes, como el del hombre que esta noche nos reúne.

La guerra de corso

Antecedentes históricos

Recurriendo al diccionario de la Real Academia Española, encontramos que corso, etimológicamente carrera, del latín *cursum*, significa "la campaña que hacen por mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas". Del mismo modo, corsario "dícese del que manda una embarcación armada con patente de su gobierno".

Los antecedentes del corso se remontan a la Edad Media, en la que los particulares, por "derecho de Fuerza", se apoderaban en el mar de los bienes del enemigo. Para evitar que estas situaciones fueran consideradas actos de piratería, los estados exigieron la posesión de las cartas de marca para aprobar su ejecución, y reglamentaron las condiciones de crucero y apresamiento.

Los gobiernos, conjuntamente a una declaración de guerra, publicaban su voluntad de expedir patentes de corso a los ciudadanos del país y a los extranjeros que quisieran ponerse a su servicio y luchar en el mar. Así mismo, se obligaban a pagar fianzas para cubrir las indemnizaciones que por reclamos se formularan contra el Estado, a causa de errores o injusticias en los apresamientos que se hicieran. El buque capturado debía ser trasladado a un puerto del Estado autorizante, allí era examinado para ser declarado "buena presa" por el tribunal competente, y liquidados los beneficios correspondientes.

Muchas naciones a lo largo de la historia recurrieron a esta forma de guerra. En Inglaterra, los grandes corsarios recibieron fama, dinero y honores, porque su acción favoreció la política general de la monarquía británica. Basta mencionar los nombres de Hawkins, Drake, Cavendish, entre tantos otros, para reconocer los más remotos y renombrados antecedentes históricos de la marina inglesa.

En la marina catalana, la flota mercante actuaba como auxiliar de la de guerra y colaboraba en las acciones navales, a través de expediciones de corso con las patentes correspondientes de los reyes de Aragón.

En Castilla, los reyes Católicos, carentes de escuadras con las cuales llevar a cabo sus soñadas expediciones marítimas o para proteger su voluminoso comercio, concedían permisos a particulares para desarrollar esa gestión, con navíos equipados, armados y tripulados a su costo. El Estado aportaba la documentación legal y exigía el cumplimiento de ciertas obligaciones de carácter político y económico. En este sentido, los grandes viajes de los siglos XV y XVI tuvieron características similares a las del corso.

Destacada fue también la acción de corsarios españoles a comienzos del siglo XIX, como respuesta ante la situación de enfrentamiento con Inglaterra, desarrollada a lo largo de toda la centuria anterior, y que tuvo su detonante en el ataque y apresamiento de una flotilla española en proximidades del cabo Santa María, en la costa gaditana.

El hecho, suscitado en pleno período de paz, sin mediar declaración de guerra, y en clara violación a los compromisos internacionales, provocó la dura reacción de la Corona española, que para plantear la guerra en el mar a su poderoso enemigo, impulsó a sus súbditos a emprender operaciones de corso contra toda nave de propiedad inglesa, concediendo amplias facultades y facilidades, y renunciando, respecto a las presas, a los derechos correspondientes al Estado en circunstancias normales.

Los capitanes al servicio de España, Estanislao Couraud, Domingo Ugalde, José Irigoyen, entre muchos otros, tuvieron una brillante actuación en el corso marítimo que desde el Apostadero Naval de Montevideo se llevó a cabo contra la navegación inglesa, con un

campo de acción que alcanzó el litoral atlántico americano y africano, el océano Pacífico y el mar Caribe.

En Francia, desde fines del siglo XVII, los corsarios se caracterizaron por su valentía e intrepidez ante las escuadras inglesa y holandesa. Jean Bart, Grammont, Surcouf, son los nombres más destacados del corso francés de aquellos tiempos.

Los Estados Unidos también recurrieron al corso durante las guerras de emancipación contra Inglaterra. Los cruceros de la *Diomede*, del *Visper* y el *Sancy Jack*, entre otros, pasaron a la historia por los estragos que ocasionaron al comercio marítimo inglés, que sin posibilidades de ser protegido, pagó un caro tributo frente a la pericia y valor de los capitanes estadounidenses.

Fue recién a fines del siglo XVIII y principios del XIX, que el corso empezó a perder prestigio como acción naval, porque las grandes potencias se comprometieron, a través de tratados internacionales, a no autorizarlo, actitud a la que se oponían las naciones de menor poderío marítimo, ya que dicha situación favorecía a aquellas.

Finalmente, el corso fue abolido oficialmente en 1856 en el Congreso de París, desde cuando prácticamente desapareció. Sin embargo, con el correr del tiempo fue evolucionando, manifestándose bajo nuevas formas subsidiarias de las marinas de guerra, cuyo objeto entonces pasó a ser la destrucción del enemigo, más que el obtener un provecho económico directo.

Desde entonces, el término corsario se aplica a las formas irregulares de ataque al tráfico marítimo enemigo, habiendo tenido los torpederos, los cruceros auxiliares y los submarinos, un papel destacado en acciones de corso durante las dos guerras mundiales de este siglo.

El corso artiguista

Planteada en el Río de la Plata la situación de beligerancia entre Portugal y Artigas, este, como ya dijimos, recurrió a la guerra de corso para diezmar al comercio adversario e interrumpir sus líneas de abastecimiento.

El caudillo oriental procedió gradualmente: primero corso en el Plata, luego en el Atlántico.

A mediados de 1816 salieron de Purificación los primeros buques corsarios artiguistas: el *Sabeyroy* y el *Valiente*. Artigas comunicaba al Cabildo de Montevideo la medida dispuesta en estos términos:

Marcharon a penetrar los Saltos del Uruguay los dos corsarios bien pertrechados para auxiliar en el río nuestros movimientos por tierra. Conviene autorizar el corso, expidiéndose la correspondiente patente para hostilizar por ese medio a los portugueses por mar. La medida puesta en práctica empieza a dar buenos resultados.

Los permisos de corso correspondientes eran expedidos desde el cuartel general del Hervidero con las firmas de Artigas y Monterroso, este como Secretario de Marina. Posteriormente, comenzaron también a habilitarse patentes de corso autorizadas por Lavalleja como comandante militar de la Colonia, y por Santiago Sierra, comandante de marina de Montevideo.

Pese a estas acciones, los medios eran exiguos, por lo que Artigas buscó ampliar la flota corsaria, celebrando acuerdos internacionales, principalmente con los Estados Unidos, a través de su agente consular en estas provincias, Thomas Halsey. Este, entusiasmado con la política artiguista, envió a su patria patentes de corso firmadas por el jefe oriental,

que fueron entregadas a marinos de aquel país, que, enarbolando el pabellón federal, partieron desde distintos puertos norteamericanos para operar en el Atlántico.

A mediados de 1817, casi 70 buques con pabellón oriental hostigaban en distintas latitudes al tráfico marítimo portugués; naves de desplazamiento ligero y poco calado que incursionaban sobre las costas brasileñas y se retiraban rápidamente, poniéndose fuera del alcance de la artillería de los buques lusitanos, de mayor porte y más lentos.

La Ordenanza General de Corso

Para que estas acciones no fueran calificadas de arbitrarias y tuviesen su justo valor legal, el corso estuvo regido por una cuidadosa reglamentación que revela en su autor amplitud de miras políticas, clara información y conceptos jurídicos e inspiración de neto sentido americanista.

La Ordenanza General de Corso, firmada por Artigas en Purificación, constaba de 18 artículos, en los que estaba determinada con toda exactitud la conducta que debían observar los corsarios desde el punto de vista del derecho internacional. Aspectos de carácter contractual, contributivo, de liquidación de presas, fiscales, jurisdiccionales y disciplinarios, entre varios tópicos, están contenidos en esa cuidadosa y prolija reglamentación.

Hay sin embargo allí dos conceptos que merecen una mención especial porque ponen de manifiesto la solidez del pensamiento de Artigas, revelado, así mismo, en otros documentos de su autoría.

Se trata del artículo 1º que consagra la ciudadanía americana y del artículo 10 que expresa el criterio de solidaridad continental, al ordenar que se procediera contra los buques que pretendieran “la subyugación y nueva conquista de esta provincia o cualquier otra del continente americano”.

Sentido americanista que se adelantó a la propia concepción bolivariana, tan frecuentemente referida como antecedente de la integración continental.

Las Letras Patente

El interesado en obtener patentes de corso, debía firmar un compromiso ante la autoridad marítima provincial y ofrecer garantías por su buen uso, así como por las presas hechas. Luego de asumida esta responsabilidad y sus obligaciones, la nave corsaria, para hacerse a la mar, necesitaba de la imprescindible identificación como tal, que consistía en un triple conjunto de documentos.

El primero de ellos era la patente o carta de navegación que individualizaba al buque y su nacionalidad, sus principales características, el nombre de su capitán, y establecía el tiempo de duración del permiso, autorizándolo a usar el pabellón artiguista y a navegar en todos los mares del mundo.

El segundo documento habilitante, era la carta de marca o patente de corso, certificado por el cual se le autorizaba, dentro de los límites del Reglamento General del Corso, a ejercer el derecho de captura y confiscación de los bienes sobre las naves enemigas. El único documento de este tipo que se posee, es la copia autenticada por el cónsul de los Estados Unidos en La Guayra, John Adams, de la patente de corso otorgada por Artigas al capitán John Clark, comandante del buque *La Fortuna*, expedida en Purificación el 19 de noviembre de 1817, y que lleva el número 6 del Departamento General de Marina con las firmas de Artigas y Monterroso.

El tercer documento con que debía contar el buque corsario, era la carta de presa o patente de oficial de presa, que atendía a la seguridad de los buques apresados y su conducción a puerto. En virtud de que los capitanes no podían por sí mismos conducir las presas, ni los buques corsarios acompañar muchas veces su captura a cada puerto, se extendían dichas cartas de presa en favor de otros oficiales de la tripulación del corsario.

Desde hace ya varios años se conoce la existencia de uno de esos documentos, que está impreso en un formulario, por lo que es de suponer que su número fue seguramente cuantioso. Está suscrito por Artigas y refrendado por Monterroso, y otorgado en favor de Juan Murphy, oficial del corsario *La Fortuna*, el 15 de noviembre de 1817, 4 días antes de la fecha de la referida patente de corso entregada al capitán Clark. Además de su valor histórico, este documento reviste una importancia mayor, ya que por ser el más antiguo concerniente a la marina artiguista de que se tiene constancia, su fecha ha sido adoptada como conmemorativa de la creación de la Armada Nacional.

Este triple conjunto de documentos, conocido con la expresión genérica de Letras Patente, fue otorgado durante el período 1817-1820, y su principal agente fue, como ya se dijo, el propio cónsul norteamericano en Buenos Aires.

Caídos los puertos de Montevideo y Colonia en poder de los portugueses, comenzaron a remitirse las patentes a los Estados Unidos, y los corsarios a operar desde puertos norteamericanos, principalmente desde Baltimore.

La política de Buenos Aires con respecto a Artigas, hizo que muchos corsarios empezaran a usar doble patente: la otorgada por Buenos Aires contra el comercio español, y la de Artigas, contra Portugal. La originalidad de este hecho radica en probar que el corso artiguista no estaba guiado exclusivamente por fines de lucro, sino que seguía atentamente los sucesos políticos del Río de la Plata.

Por los artículos 15 y 16 del Reglamento de Corso, Artigas instituyó el derecho de detención y visita, que tenía por objeto llevar a cabo las comprobaciones necesarias sobre la nacionalidad del barco detenido y su tripulación, la naturaleza de la carga, el objeto del viaje y el puerto de destino.

En aquella época, la inexistencia de un derecho marítimo internacionalmente reconocido, determinó situaciones de violencia, al pretender los corsarios llevar a cabo sus visitas, que muchas veces degeneraron en combates y resultaron en quejas, determinando algún juicio histórico negativo sobre el corso artiguista. Sin embargo, las crónicas procedentes de navegantes no portugueses, no afectados directamente por las acciones de apresamiento, y la ubicación en el contexto histórico y práctico de aquellas tripulaciones acostumbradas a la lucha y al asalto de otras naves, sirven para regular el enfoque crítico, situándolo en sus justos términos.

Es cierto que la reglamentación pudo haber sido violada en algunas oportunidades a lo largo de 4 años en los que intervinieron decenas de buques dirigidos y tripulados por hombres de diversas nacionalidades y distintos intereses, pero ello no resta mérito a quien concibió la medida y formuló su ordenanza.

Tribunales de Presa

Para que las naves tomadas al enemigo pudieran ser declaradas “buena presa”, era necesario que la posesión fuese otorgada luego de un juicio sustanciado ante el tribunal oficial destinado a ese efecto.

Quien capturaba una nave al enemigo no podía determinar por sí, sobre la propiedad de los actos de incautación, de la legitimidad y el buen uso de las instrucciones que habían presidido la toma de posesión. No podía librarse adjudicación a quien realizara

la captura, por una razón del derecho elemental: nadie puede ser juez de sus propios actos. Y porque desde el comandante hasta el último hombre de la tripulación estaban directamente interesados, ya que los compromisos del corso determinaban qué parte de la presa correspondía a cada uno.

La atribución definitiva se llevaba a cabo por el Estado autorizante, que poseía el instituto capacitado para ello, que recibió el nombre de Tribunal de Presas.

En América del Sur fueron particularmente importantes el de Buenos Aires, en el Río de la Plata, y el de Juan Griego, en la Isla Margarita, bajo la jurisdicción del gobierno revolucionario de Venezuela, que luego se transformó en dos cortes de almirantazgo: la de Angostura y la de Margarita. Existieron tribunales de presa en las pequeñas Antillas, en San Bartolomé, Santo Tomás y Granada y en el golfo de México.

En los Estados Unidos, por el contrario, no existieron ni tribunales de presas ni cortes de almirantazgo. Allí, la acción se sustanciaba ante los tribunales judiciales de cada Estado. El juicio tenía un carácter de controversia de derechos y los tribunales juzgaban, en materia de presas, como en cualquier otra de derecho marítimo, con las instancias de apelación naturales.

Los puntos de destino de las naves apresadas y de las mercaderías que ellas transportaban, sufrieron las alternativas de la política del momento, siendo, por épocas, preferidas unas plazas sobre otras.

Los corsarios de Artigas dirigieron sus presas, por el Río de la Plata, a Montevideo y la Colonia. Caída la primera, la Colonia del Sacramento continuó siendo puerto de acceso. Al caer a su vez Colonia, los corsarios se vieron precisados a llevarlas a Buenos Aires, pero, como ya fue dicho, la política antiartiguista del Directorio hizo que no se pudiera continuar entregando allí las naves portuguesas, porque no se las declaraba “buena presa” y eran devueltas a Montevideo.

Por consecuencia, la afluencia de buques capturados a los puertos de Estados Unidos se hizo continua, siendo los principales accesos Norfolk, Charleston y Baltimore, debido a la seguridad de las denuncias, la fácil colocación de los artículos requisados y también al hecho que las tripulaciones y capitanes eran nativos de allí.

Sujeto a las presiones diplomáticas de España y Portugal, el gobierno de Estados Unidos también impidió la colocación de presas en sus puertos, por lo que las Antillas y Venezuela fueron transformándose en los lugares de arribada de los corsarios.

Muchas veces también, impedidos de llevar sus presas a puerto, los corsarios adoptaron un procedimiento más expeditivo: trasbordar los cargamentos capturados a sus propios buques, incendiar los cascos portugueses y colocar luego las mercaderías en algún puerto que las recibiera bajo esas condiciones.

La mayor importancia de estos tribunales de presa, radica en el hecho de que en varios juicios sustanciados, en especial el caso del bergantín español *Nereida* contra el corsario *Irresistible*, se reconoce el estado de beligerancia entre la Provincia Oriental y Portugal, los derechos de Artigas como representante del Estado, y la legitimidad de las acciones de corso emprendidas contra su enemigo en una situación de conflicto.

Zonas de acción, barcos, tripulaciones

Los primeros corsarios actuaron en una zona de operaciones relativamente reducida: el Plata superior y medio. Paulatinamente fueron extendiendo su actuación hacia el litoral atlántico de la Provincia Oriental y del Brasil hasta Natal, y desde allí hasta Cabo Verde y las Antillas. En el hemisferio norte desde Baltimore y Boston, hacia las Azores, el litoral

atlántico portugués, Gibraltar, las Canarias, cerrando el circuito también en Cabo Verde. También lo hicieron desde Charleston y Galveston hacia las Antillas y Venezuela.

Estas zonas coincidían, lógicamente, con las grandes rutas comerciales portuguesas y fueron adquiriendo distinta preponderancia, según se fueron desarrollando los sucesos políticos, al influjo de las presiones diplomáticas portuguesas, que impedía el uso de ciertos lugares como puertos de arribada de los corsarios con sus presas.

Ya se ha dicho que los buques del corso artiguista eran en su gran mayoría de procedencia norteamericana. Los astilleros de Baltimore, principalmente, se habían especializado en la construcción de un tipo de barcos, que en el primer tercio del siglo XIX, no tenía rival en el mar: la goleta de gavias.

Estas goletas eran livianas, con aparejo sencillo, pero de gran rendimiento bélico, lo cual, con carga normal, les otorgaba velocidades de hasta 12 y 13 nudos, muy superiores a las ordinarias.

Fueron bautizados con el nombre de “clippers”, y estaban destinados a viajes rápidos de comercio o al tráfico de esclavos. Su desplazamiento variaba entre 100 y 500 toneladas, y en su empleo como naves de corso, su armamento estuvo constituido por cañones de bronce y de hierro, que disparaban proyectiles de 6, 9, 12 y 18 libras. Como se trataba de barcos de una sola cubierta, las carronadas se disponían a lo largo de esta y a ambas bandas, estando el número de piezas en función del tonelaje, entre 20 y 40 cañones. El armamento se completaba con cañones de proa y popa, giratorios, que arrojaban metralla a larga distancia.

Su construcción especial les permitió combatir de igual a igual con buques mayores, desarrollando nuevas tácticas que les confirieron neta superioridad en el combate naval, al punto que en el período de 4 años de acción, solo se tiene noticias de 4 corsarios caídos en poder del enemigo. Dichos procedimientos tácticos tuvieron características especiales. Se aproximaban a tiro de cañón, pero contrariamente a lo que podría pensarse, la artillería no era el elemento principal del combate, sino lo que servía para iniciar la lucha, que culminaba con el abordaje de la nave enemiga.

Las tripulaciones se enganchaban por todos los métodos usados y conocidos en la época, lo cual no impidió que el enrolamiento fuese muchas veces voluntario, acicateado por la esperanza de un botín, la desocupación en tierra, o el gusto por la aventura.

La mayor parte de la marinería estuvo configurada por elementos anglosajones, aunque también la integraron contingentes de procedencias tan diversas como irlandeses, franceses, suecos, portugueses, españoles, italianos, holandeses y también nativos del Río de la Plata. El número de estas dotaciones fue muy variado, alcanzando hasta 180 hombres en la goleta Invencible, aun cuando en casi todos los otros corsarios, embarcaron alrededor de 100 tripulantes.

Hombres de gran pericia marinera, en su mayoría estadounidenses, que habían adquirido su experiencia en la guerra contra Inglaterra en 1812, actuaron como corsarios de Artigas, destacándose los nombres de John Danels, John Clark, David Jewet, Richard Leech, Richard Moor, Alfred Gattiery y William Nutter, el último capitán que enarboló en el mar, el pabellón corsario artiguista.

Repercusiones del corso artiguista

La prensa de la época y los historiadores portugueses y brasileños, señalan claramente el papel que los corsarios desempeñaron, y los prejuicios tremendos que padeció el tráfico marítimo portugués, sufriendo pérdidas multimillonarias.

El gobierno de Río de Janeiro no poseía embarcaciones de guerra en cantidad y calidad suficiente para asegurar el dominio del mar, por lo que fue obligado a establecer el sistema de convoyes, lo que afectó también al comercio marítimo y le demandó gastos ingentes en dinero, tiempo, buques y esfuerzos para organizar esta modalidad de tráfico.

Así mismo, debió emprender una intensa actividad de presiones diplomáticas, que alcanzaron todos los centros políticos de interés. Las gestiones ante la Secretaría de Estado de Estados Unidos para lograr la exclusión de los corsarios de Artigas de sus puertos, obligaron al gobierno norteamericano a estudiar un doble problema: el de reconocimiento del estado que disponía el corso, y la legitimidad de este. Sin embargo, embretado entre la simpatía que le despertaba la causa americana, y la posición de neutralidad que había sido declarada, dispuso la aplicación de las leyes respectivas sancionadas por el Parlamento.

Si bien Portugal sabía que dicha neutralidad no iba a ser controlada con demasiada rigurosidad, fue el primer paso hacia el logro de sus objetivos diplomáticos. De igual forma, al reunirse en Europa en 1818 el Congreso de Aix la Chapelle, reclamó la intervención de las potencias europeas en contra del corso. Aquí tampoco obtuvo un éxito total en sus gestiones, pero logró el reconocimiento internacional sobre la preocupación planteada, y le dio la oportunidad de continuar presionando a los Estados Unidos, donde se seguía, ahora en forma encubierta, armando y tripulando corsarios.

El efecto de las presiones portuguesas también se sintió en Buenos Aires, a través de la gestiones de la Cancillería y de las permanentes protestas y amenazas veladas de Lecor. En ese sentido, el Directorio desarrolló una política anticorsarista, y por elevación antiartiguista, que ejerció influencias ante el único tribunal de presas del Río de la Plata, sitio en la capital porteña para que los buques apresados por los corsarios con patente de Artigas no fueran declarados buena presa. Esto obligó, como ya fue dicho, a llevar las capturas a puertos estadounidenses primero y venezolanos y antillanos después.

También consiguió, a través de un escándalo internacional, la sustitución del cónsul norteamericano Halsey, acusándolo de vender patentes en blanco y de obtener un beneficio personal sobre la transacción, cosa que por otra parte era norma común de la época. Logró con ello alejar un elemento peligroso para la política absorbente del Directorio e indirectamente arrojar dudas sobre la conducta de Artigas.

La amplitud de las acciones diplomáticas y el tono de las expresiones empleadas por los representantes del gobierno, muestran el verdadero significado de las consecuencias que el corso tuvo para el comercio marítimo portugués.

Otro índice de la eficacia de las operaciones de los corsarios, fue el aumento en las pólizas de los seguros que se otorgaban a la bandera portuguesa, que tuvo un incremento de más del 100%, lo cual dice a las claras, cuan altos eran los riesgos que los aseguradores consideraban para la navegación de los barcos lusitanos en la zona de acción de los corsarios.

Tan amplia fue la actividad corsaria en el espacio y en el tiempo, que todavía en 1846, más de 25 años después de desaparecido el caudillo oriental del escenario rioplatense, la cancillería uruguaya negociaba con la de los Estados Unidos la liquidación de problemas suscitados por los apresamientos efectuados.

Conclusiones

El estudio histórico de las acciones de los corsarios de Artigas nos ofrece estas enseñanzas geopolíticas y geoestratégicas, de validez universal para los estados y las armadas de todos los tiempos:

Que la consideración hacia las realidades marítimas, por su importancia, no puede estar ajena a ninguna concepción geopolítica o geoestratégica.

Que las fuerzas militares de un Estado están siempre a la altura de sus dirigentes políticos. El heroísmo, la pericia naval, y la dedicación a la causa que mostraron Pedro Campbell y John Danels, para nombrar solo a los dos más destacados marinos artiguistas, nos dan la pauta de la estatura de su conductor político, el General José Artigas.

Que la absoluta correspondencia, armonía e interdependencia de la política militar, la estrategia trazada, los medios seleccionados y su empleo táctico, es una constante que no admite caminos intermedios ni improvisaciones. Hay una premisa básica: en la guerra no hay segundo puesto y todo lo que se gaste en defensa y sea inadecuado a sus objetivos, es tiempo, dinero y esfuerzo perdido.

Que las potencias pequeñas no pueden basar sus formas de acción militar en el predominio de las fuerzas materiales o los aspectos técnicos, debiendo poner en juego en su más alto nivel, a las fuerzas morales, las fuerzas orgánicas y todos aquellos aspectos que dependen del personal y de su ingenio, su inventiva y su capacidad para desarrollar tácticas y técnicas sorpresivas, contundentes y basadas en el empleo de armas y medios de bajo costo y gran efectividad.

Que en la conducción militar, del mismo modo que en todos los planos de la vida política y social, hay principios naturales que deben ser respetados. La subsidiariedad, es decir, el que un organismo de orden superior no absorba las funciones que un grupo más pequeño puede cumplir por sí mismo, implica en el plano militar, la dirección orgánica descentralizada, permitiendo y fomentando la independencia de decisión, la iniciativa y la libertad de acción de los subordinados. Las directivas generales expresadas en breves pero claros documentos, la confianza depositada en el juicio acertado y buen criterio de sus capitanes, la obtención de un alto grado de consustanciación espiritual con su causa, nos dan en Artigas una referencia ejemplar, no solo a la hora de reverenciar el bronce o recordar frases célebres en los discursos, sino en el momento de concebir los modelos políticos y militares de nuestro tiempo.

Por último, no faltan siempre quienes, desde una visión materialista y supuestamente pragmática, señalan que la derrota final sufrida por Artigas, invalida el modelo de acciones geopolíticas y geoestratégicas emprendidas por el prócer. Es cierto, sí que hubo fracaso, pero fracaso material por agotamiento de los recursos y posibilidades. Sin embargo, su derrota se convirtió en victoria porque a aquella sobrevivió la permanencia de sus ideas federales y autónomas, que esperan latentes el momento de su concreción, y porque en definitiva, el triunfo pertenece al espíritu.

Referencias bibliográficas

- Bauza, F. (1965). 100. Historia de la dominación española en el Uruguay, Tomo VI. Ministerio de Educación y Cultura. Montevideo.
- Beraza, A. (1978). Los Corsarios de Artigas, Montevideo. Centro de Estudios Históricos. Montevideo.
- Beraza, A. (1978). Los Corsarios de Montevideo. Imprenta Poligraf. Montevideo.
- Carrero L. (1950). Arte Naval Militar. Madrid.
- Crawford, L. (1988). El gaucho de España vino. ¿De dónde Gaucho? Ediciones de la Plaza, Montevideo.

Patiño, E., Beraza, A. Roma, L. (1983) Don Pedro Campbell, Comandante General de la Marina Artiguista. Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Montevideo.

Martínez, H. (1977). Armada Nacional Estudio Histórico Biográfico. Club Naval. Montevideo.

Paternain, A. (1994). La Cacería. Fin de Siglo. Montevideo.

Real Academia Española. (1947). Diccionario Lengua Castellana. Madrid.

Reyes, W. (1990). El Uruguay y el Mar. Montevideo.

Presentación

Memorias del V Seminario Internacional Virtual “La Seguridad Marítima en los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”.



El V Seminario Internacional Virtual “La Seguridad Marítima en los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, se llevó a cabo el jueves 9 y viernes 10 de julio de 2020, en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, en Bogotá D. C.

Academias Navales Superiores participantes:

- Academia de Guerra Naval, Viña del Mar, República de Chile.
- Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D. C., República de Colombia.
- Centro de Estudios Superiores Navales, Ciudad de México, Estados Unidos Mexicanos.
- Escuela Superior de Guerra Naval, Callao, República del Perú.
- Escuela de Guerra Naval, Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Auditorio virtual: oficiales superiores navales y cuerpo de docentes investigadores del Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla en Cartagena de Indias y plataforma de Educación Virtual de las Fuerzas Militares de Colombia.

Moderador-Organizador: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, Docente-Investigador Departamento Armada, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

El Seminario Internacional Virtual representa un ejercicio académico para promover reflexiones y análisis comparado con respecto al desarrollo de las operaciones navales, el fomento de la conciencia marítima y el fomento de los intereses marítimos nacionales.

El material académico no refleja necesariamente el pensamiento del Ministerio de Defensa o de los gobiernos a los que pertenecen las academias de los países invitados.

Objetivo general

Consolidar y profundizar los conocimientos relacionados con “La Seguridad Marítima en los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, mediante el desarrollo de un Seminario Internacional Virtual con el apoyo de los institutos y academias extranjeras de educación superior naval invitadas por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, mediante la presentación de una ponencia virtual con la visión particular del contexto naval de sus respectivos países, que permita contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculada con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular sobre los estudios del desarrollo marítimo nacional.

Objetivos específicos

Motivar el intercambio de experiencias académicas en educación superior, relacionadas con la docencia, la investigación y la extensión, entre las escuelas y academias navales participantes en el desarrollo del Seminario Internacional Virtual.

Vincular el programa académico del Seminario Internacional Virtual con otros programas de investigación multidisciplinaria, nacionales e internacionales.

Analizar otras formas de presentación y metodologías académicas para el desarrollo de actividades de difusión del conocimiento en procura del fortalecimiento de acciones de cooperación institucional sobre las operaciones navales en el contexto regional.

Difundir y publicar las memorias virtuales y escritas sobre el resultado y avance del Seminario Internacional Virtual como producto de investigación, divulgación del conocimiento y cooperación académica regional.

Ponencias

Durante el V Seminario Internacional Virtual, el tema para el análisis, debate y estudio comparado corresponde a “La Seguridad Marítima en los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, dadas las circunstancias evidenciables relacionadas con las condiciones de seguridad en el mar y, así mismo, destacar el ejercicio del poder naval como factor importante, para la seguridad de los espacios oceánicos, particularmente en la última década en que la libertad de la navegación se ha visto comprometida por factores como: la piratería, la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y armas y otras actividades delictivas propiciadas por grupos transnacionales, lo que las hace más complejas y recurrentes con tendencia a la expansión como una amenaza creciente del crimen marítimo. La Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” invita al desarrollo y presentación de ponencias con la visión particular y académica del contexto marítimo de los países y de las academias superiores navales convocadas, sobre la seguridad marítima frente al crimen transnacional, que permita desarrollar un análisis comparado sobre la temática planteada, vinculado con las tareas y ejercicio de investigación, docencia y extensión académica, relacionadas con estudios de desarrollo del poder marítimo.

En su ponencia titulada *Seguridad marítima y seguridad integral marítima, una visión académica*, presenta la evolución reciente del concepto de seguridad marítima y los aportes de los organismos multilaterales a la seguridad de los mares. En relación con Estados Unidos, menciona cómo implementa un proceso de aplicación de la seguridad marítima de modo integral a escala nacional con la *National Strategy for Maritime Security* (2005), para la prevención de ataques terroristas y actos criminales u hostiles, la protección de la población en los eventos relacionados con el mar, la protección de las infraestructuras críticas minimizando los daños y la recuperación acelerada de los ataques dentro del dominio marítimo salvaguardando el océano y sus recursos. Igualmente, destaca como la Unión Europea ha abordado en el contexto supranacional el tema de la seguridad marítima, hasta llegar a la *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea* (2014), en la que se identifican riesgos y amenazas. También explica cómo la estrategia viene precedida de estrategias sectoriales en el mismo ámbito, identifica las amenazas y establece los objetivos para afrontar los riesgos emergentes sobre el espacio marítimo, además de concretar planes de implementación de seguridad sobre el amplio espectro de actividades que se desarrollan en el entorno marino. Reseña la evolución en el ámbito nacional de la seguridad integral marítima como concepto amplio y complejo, y su consolidación a través de la promulgación de sucesivos documentos estratégicos hasta el 2020, cuando se establece el documento Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030.

Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres. Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

En su ponencia titulada *Tendencias, amenazas, discursos y prácticas*, presenta y examina los efectos de la globalización que imponen una serie de retos y desafíos a la comunidad internacional para ilustrar cómo contrarrestar las principales amenazas que se presentan en el contexto marítimo. Señala cómo, en una convergencia de intereses criminales, organizaciones de todo tipo y calaña colaboran entre sí para multiplicar su capacidad delincinencial. Los grupos terroristas cooperan con los carteles de la droga y las organizaciones de tráfico ilícito en connivencia con las narcoguerrillas. Destaca la interdependencia y capacidad de adaptación de las organizaciones del crimen transnacional que afectan a todos y cada uno de los países en un mundo marítimo globalizado, obligando a que la respuesta deba ser más articulada y enfocada en la búsqueda de propósitos e intereses comunes.

Profesor Juan Pablo Toro Vargas. Profesor Academia de Guerra Naval Armada de Chile

En su ponencia *Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores*, efectúa reflexiones sobre seguridad marítima y el crimen organizado transnacional a la luz de experiencias en misiones contra la piratería, el tráfico de personas y el narcotráfico. Expone las fuentes de inestabilidad en el mar que permiten describirlo como una escena de grandes dimensiones para el crimen en el mundo, y relaciona actividades ilegales, irregulares y no reportadas derivadas de las fallas de la seguridad y estabilidad en tierra. Destaca en forma breve lo que sucede hoy con la piratería, el tráfico de personas en el mar, el tráfico de drogas por el mar y la pesca ilegal, actividades que deben ser enfrentadas con la misma voluntad con la que se defiende la soberanía. Afirma que se deben cuidar los "intereses marítimos nacionales" que surgen cuando la seguridad marítima y la seguridad nacional se encuentran. Las armadas o los servicios marítimos tendrán que hacer esfuerzos para enfrentar las amenazas que allí se presenten, pero no podrán resolverlas definitivamente si hay problemas estructurales de gobernabilidad y desarrollo.

En su ponencia titulada *La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional*, presenta cómo, para llevar a cabo esta estrategia marítima, la Armada de México ha evolucionado en sus funciones para ejercer la protección marítima. Describe cómo se implementa el Código PBIP, la creación de los Centros Unificados de Protección Marítima y Portuaria (CUMARES), y cómo en 2015 se cambió la designación de los citados Centros por la Unidad Naval de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROMP), reforzando su actuación en los puertos, como línea de acción institucional en la lucha contra el tráfico de mercancías ilícitas, principalmente drogas, precursores químicos y contrabando de mineral de hierro. Así mismo, destaca el último gran logro que realizó la Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR) en el 2017, cuando se reformó la ley para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le transfiriera la autoridad marítima nacional, tomando el control de las 104 capitánías de puerto que existen en el país. Describe actividades en contra del crimen organizado transnacional para el cumplimiento de la misión y el ejercicio de las atribuciones de la Armada de México, en desarrollo de operaciones en cada mando naval, ejerciendo la autoridad marítima nacional y funciones de guardia costera. Relaciona el escenario del crimen organizado transnacional en las zonas marinas mexicanas con la lucha emprendida en contra el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas, el terrorismo, el tráfico ilícito de armas, el tráfico ilícito de personas, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la piratería y el robo a mano armada, la delincuencia organizada y la pandemia de la COVID-19.

Capitán de Navío Roberto Muniz. Escuela de Guerra Naval Armada Nacional del Uruguay

En su ensayo ponencia titulada *La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. Visión académica*, como director de Tráfico Marítimo dependiente de la Prefectura Nacional Naval, destaca la organización y disponibilidad operativa para el control del tráfico marítimo de la Armada Nacional del Uruguay, a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad, en las áreas de responsabilidad y las medidas básicas para un control efectivo. Explica las funciones del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), así como las de los Comandantes Locales Operativos (COLCO), con sede en los países componentes, cuyas funciones, entre otras, son las de ejercer el control operativo del tráfico marítimo en su área de responsabilidad en situaciones de paz, crisis y conflicto armado, coordinar los movimientos de buques con los demás COLCO del área e intercambiar informaciones marítimas para facilitar al coordinador el cumplimiento de sus actividades. Presenta un referente de caso práctico de CTM, con la captura del B/P Perbes.

El Editor

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ

Capitán de Navío, en la honrosa situación de retiro

Seguridad marítima y seguridad integral marítima, una visión académica*

Por: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz¹⁵

“Hoy tenemos una Armada que es eficaz y más eficaz que nunca en la lucha contra el narcotráfico [...], también destacó esa Armada que lucha con su inteligencia y su capacidad operacional contra los grupos armados organizados”.

Iván Duque Márquez, presidente de la República de Colombia

Temario de la ponencia

Introducción

Seguridad de la navegación

Seguridad del medio marítimo

La seguridad marítima como concepto

Una mirada a los organismos multilaterales y la seguridad marítima

Los Estados Unidos y la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (The National Strategy for Maritime Security)

La seguridad marítima en el escenario de la Unión Europea

La seguridad marítima - Seguridad integral marítima en contexto nacional

Introducción

Como reto de un mundo interconectado e interdependiente, en el contexto de la globalización, donde lo local y regional frente a lo global alcanzan igual importancia, los espacios marítimos que comprenden el 70% del planeta son actualmente el cordón umbilical del intercambio comercial mundial, la gran reserva de riqueza viva y no viva

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

15 **Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.** Ingeniero Naval Especialidad Electrónica de la Universidad Escuela Naval Almirante Padilla y Profesional en Ciencias Navales de la misma Universidad, Especialista en Administración Financiera de la Universidad EAN, Magister en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Docente de Cátedra, en Geopolítica, Oceanopolítica, Historia Militar, Ética Militar, Liderazgo Militar, Estrategia Marítima, Intereses Marítimos, Poder Marítimo. Docente - Investigador en el Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico mauricio.rodriguez@esdegue.edu.co

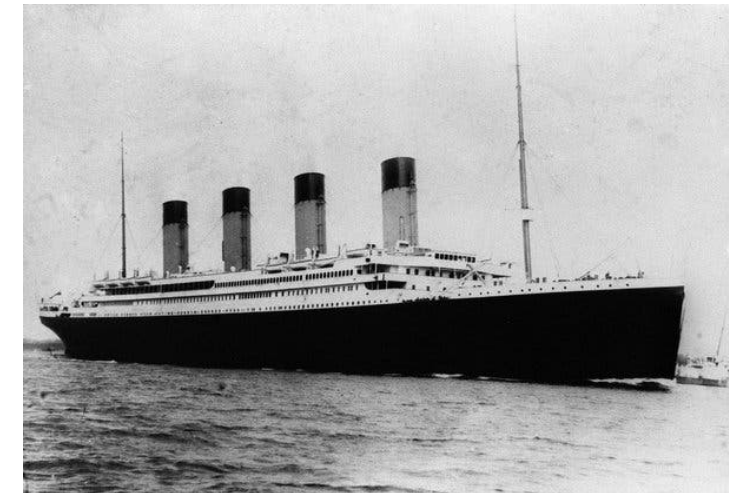
destinada a asegurar la supervivencia de la humanidad y particularmente el espacio de crecimiento y desarrollo de la humanidad en el siglo XXI. Diversos intereses en juego, así como el ejercicio de las actividades y disputas en el uso y aprovechamiento del océano, generan situaciones de tensión, amenazas y riesgos, que se traducen en impactos a la seguridad marítima, que como concepto y práctica debe ser abordada como un interés local e internacional, y en un espíritu de colaboración por los Estados.

En este sentido, en el propio uso del océano para las actividades del hombre, no existe una seguridad total o de nivel cero, libre de riesgos o amenazas, lo que hace necesario establecer responsabilidades para mantener el buen orden o la seguridad en el mar, desde el compromiso local hasta el internacional, con el concurso de todos los actores intervinientes, autoridades competentes, usuarios del transporte e industria marítima, la academia, los organismos internacionales y la ciudadanía en su contexto, para demandar unos niveles mínimos de seguridad marítima ante situaciones de crisis, como los ataques de piratería a los buques frente a las costas de Somalia o del golfo de Guinea, así como los grandes derrames de combustible o las mareas negras causadas por accidentes, colisiones o abordajes (Zamora, 2010).

Seguridad de la navegación

El hundimiento del RMS Titanic, una catástrofe marítima ocurrida en la noche del 14 al 15 de abril de 1912, en la que un total de 1.514 de las 2.223 personas que viajaban en el buque fallecieron a causa del hundimiento del que hasta entonces era el mayor transatlántico jamás construido, solo unas 700 personas lograron salvar la vida al conseguir escapar en botes salvavidas, teniendo en cuenta, entre otras circunstancias, que solo había botes salvavidas para la mitad de los pasajeros y la tripulación, los que saltaron al agua, por no tener disponibilidad de botes, aunque se contaba con chalecos salvavidas murieron por hipotermia (Nat Geo, 2019).

Imagen 1. RMS Titanic, 15 abril 1912



Fuente: (Tsang, 2018)

Aunque las regulaciones se establecieron con anterioridad al siniestro para garantizar la vida humana en el mar, en 1855 se había introducido el Código Internacional de Señales

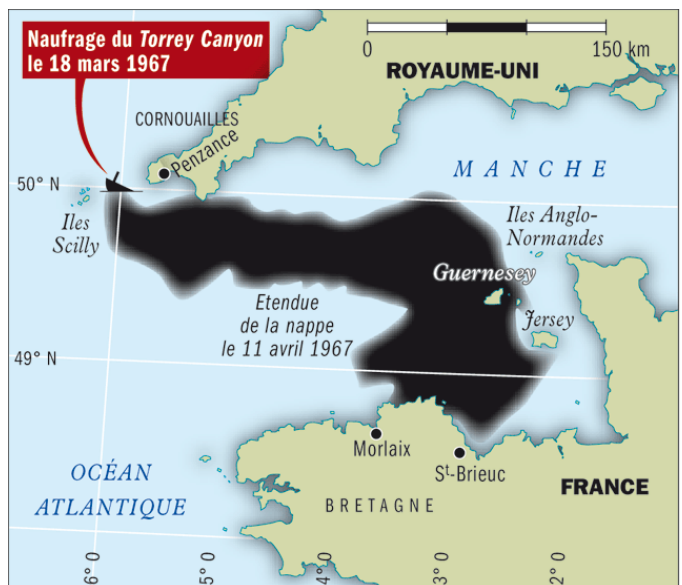
por el British Board of Trade, y en 1863 se acordó el *Rule of the Road at Sea* (reglas sobre el tráfico en el mar), un convenio destinado a establecer normas en el ámbito internacional para prevenir los abordajes entre buques, estos convenios exigían a una mayor seguridad en las operaciones en el mar, pero al parecer no fueron suficientes (Patrón, 2020).

La catástrofe del Titanic causó un sensible y gran impacto en la opinión pública mundial, y como respuesta se convocó en 1914 a una conferencia internacional para discutir y establecer normas para la seguridad de los buques y la vida humana en el mar, que al adoptarse en ese mismo año, paso a llamarse Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar –Convenio SOLAS–, con versiones sucesivas de actualización, la segunda en 1929, la tercera en 1948 y la cuarta en 1960. La última versión vigente se estableció en 1974, conocida como *Convenio SOLAS, 1974, enmendado*, en el que se disponen las normas mínimas relativas a la construcción, equipamiento y utilización de los buques, compatibles con la seguridad, prevención de incendios, dispositivos y medidas de salvamento, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación, transporte de carga y mercancías peligrosas, etcétera, medidas tendientes a incrementar la seguridad marítima. Es considerado el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques, y entró en vigor en 1980 (OMI, 2020).

Seguridad del medio marítimo

El accidente del superpetrolero *Torrey Caynon* ocurrido el 18 de marzo de 1967, vertiendo al mar 120.000 barriles de crudo y ocasionando el primer ecocidio en la historia de la humanidad. Se esparcieron 86.000 barriles de crudo en una superficie de 70 km de largo por 40 km de ancho, en el archipiélago de las islas Scilly al suroeste de Comwal en Inglaterra, una gran marea negra se extendió a la isla Guernsey, al litoral francés de Bretaña y a la comarca de Treguie. Causó la muerte de 200.000 aves y la industria pesquera de la región se arruinó, no obstante, el esfuerzo de cientos de civiles de las comunidades y el apoyo de las fuerzas armadas que trababan de salvar las playas (Díaz, 2017).

Imagen 2. Área Desastre Torrey Canyon



Fuente: (Díaz, 2017)

Cuando el remedio es peor que la enfermedad. En el desconcierto e incertidumbre por controlar la emergencia, la solución que se implementó fue la idea de verter 15.000 toneladas de detergente sobre la marea de petróleo, pero no funcionó, el detergente lejos de dispersar el petróleo se unió a él provocando mayores daños a la flora y fauna de la zona. Con desespero y ante la falta de experiencia en este tipo de eventos, se decidió hacer desaparecer al superpetrolero y a la enorme mancha prendiendo fuego. Durante tres días consecutivos los aviones de la fuerza aérea británica bombardearon la zona en cantidades exageradas, 1.000 bombas, 44.000 litros de queroseno, 12.000 litros de napalm y 16 misiles, la columna de humo negro era enorme, se podía observar desde cualquier parte. Al desastre de contaminación marítima se agregó la contaminación del aire. El 21 de abril de 1967 se hundió el petrolero, pero sus secuelas continuarían afectando por mucho más tiempo. La emergencia puso en jaque a la comunidad internacional. Demostró la incapacidad política y técnica para solucionar un desastre de esta magnitud, y también reveló la incultura que por entonces había de la contaminación y sus riesgos (Díaz, 2017).

Imagen 3. Hundimiento Torrey Canyon, 1967



Fuente: (Díaz, 2017)

En la época de la catástrofe del *Torrey Canyon*, existía el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las aguas de mar por Hidrocarburos (OILPOL) de 1954. Este accidente motivó a la comunidad internacional a tomar acciones más severas y vinculantes y, tras las deliberaciones que tuvieron lugar, el 2 de noviembre de 1973 se adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI). El protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977, y se actualizó en 1997 con el protocolo Anexo VI. El convenio entro en vigor en 1983, Anexos I y III, y en 1997 se adoptó un protocolo para introducir enmiendas en el Convenio y se añadió el nuevo Anexo VI, que entró en vigor el 19 de mayo de 2005. A lo largo de los años, el convenio MARPOL ha sido objeto de diversas actualizaciones mediante la incorporación de enmiendas (OMI, 2020).

El 16 de marzo de 1978, el *Amoco Cádiz*, un superpetrolero construido por Astilleros Españoles y con pabellón liberiano, con destino a Rotterdam, se quedó sin gobierno con mal tiempo y acabó encallando en las costas de la Bretaña francesa. Se derramaron 220.000 toneladas de crudo, y el buque se perdió. En los días que se siguieron, se formó en el mar una capa de petróleo de unas 18 millas de ancho por 80 de largo, que llegaron a contaminar más de 130 millas de la costa francesa. Este desastre constituyó otro punto de inflexión del movimiento unificador en materia de responsabilidad por contaminación marina (Calabuig, 2018).

A pesar de las disposiciones del MARPOL que obliga a una mayor responsabilidad en la operación de los buques, se han sucedido otras mareas negras catastróficas, que siguen contaminando el medio marino y causando daños ecológicos. Se pueden mencionar las originadas por los siguientes buques: *Urquiola*, 1976, en la Coruña, España, 108.000 toneladas de crudo vertidas; *Hawaiian Patriot*, 1977, a 300 millas de Honolulu, 99.000 toneladas vertidas; *Jakob Maersk*, 1975, *Oporto*, Portugal, 88.000 toneladas vertidas; *Independenta*, 1979, *Bosphorus*, Turquía, 93.000 toneladas vertidas; *Exxon Valdez*, 1989, *Prince William Sound*, Alaska, 37.000 toneladas vertidas; *Odysee*, 1988, a 700 millas de Nueva Escocia, 132.000 toneladas vertidas; *Haven*, 1991, Génova, Italia, 140.000 toneladas vertidas; *Prestige*, 2002, Coruña, España, 64.000 toneladas vertidas (CETMAR, 2018).

Figura 1. Convenios SOLAS y MARPOL pilares seguridad marítima OMIFuente: (Omi, 2020)



El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar –Convenio de formación–, con fecha de aprobación del 7 de julio de 1978, y entrada en vigor en 1984 con revisiones sustanciales en 1995 y 2010, establece las normas mínimas sobre formación y titulación y guardia para la gente de mar que los países están obligados a cumplir o mejorar (OMI, 2020). Este convenio, junto con los Convenios SOLAS y MARPOL, son los pilares del Organización Marítima Internacional (OMI), en el propósito esencial de mantener los mares limpios y seguros, en términos generales la seguridad marítima.

La seguridad marítima como concepto

La seguridad marítima ha sido marcada por situaciones de crisis, y la respuesta a esas situaciones ha sido más reactiva que preventiva, como es el caso de los Convenios SOLAS y MARPOL. Sin embargo, el concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva, que va más allá de la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza, incluyendo también el plano ambiental para la conservación del medio marino, así como la protección frente a actuaciones ilícitas y delitos que atenten contra la integridad de los buques, su tripulación y pasajeros; ahora se contemplan los efectos del cambio climático como otro factor más a tener en cuenta (Zamora, 2010).

Al abordar el estudio y el análisis de la seguridad marítima es necesario esclarecer, en primer lugar, algunas posiciones semánticas y conceptuales, que destaca Fernando Del Pozo, así:

El primer problema que presenta a los hispanohablantes (y de otras muchas lenguas europeas, con las notables excepciones del francés y el inglés) es que el campo semántico de la palabra *seguridad* es de tal amplitud que engloba tanto la protección frente a daños producidos por accidentes o fenómenos de la naturaleza (en inglés *safety* y en francés *sécurité*) como a los debidos a la acción humana deliberada (*security* y *sûreté*, respectivamente). [...], accidentes, temporales y otras intervenciones de la naturaleza no son objeto de acción legal, [...] acciones maliciosas del hombre caen bajo jurisdicción de agentes de la ley (Del Pozo, 2014, pp. 4-5).

De igual manera, Del Pozo (2014) señala que es preciso no perder de vista la diferencia que ha destacado entre *security* y *safety*; los hechos o acciones que se reducen en ambas opciones conceptuales que se pueden llamar respectivamente amenazas y riesgos. La combinación de estas dos clases de concepciones de seguridad marítima y su relación con los intereses afectados, puede proporcionar una detallada clasificación de los tipos de peligros que permiten una mejor comprensión del problema y asegura que ninguna modalidad queda olvidada.

En este sentido, con relación a las amenazas como un peligro para el medio marino, Del Pozo (2014) señala las siguientes:

AMENAZAS A LA INTEGRIDAD DE TERRITORIOS Y PERSONAS: • Terrorismo en la mar o que usa la mar como medio. • Uso de buques con explosivos o armas de destrucción masiva contra instalaciones portuarias. • Inmigración ilegal, tráfico de seres humanos. • Tráfico de armas. • Tráfico de drogas. AMENAZAS A LOS INTERESES MARÍTIMOS: • Piratería. • Contrabando. • Guerras locales en puntos críticos para el tráfico, como estrechos internacionales. • Disputas ajenas sobre extensión de aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afectan al tráfico. AMENAZAS A LOS RECURSOS MARÍTIMOS: • Degradación medioambiental, incluida la descarga de residuos de combustible. • Pesca ilegal, no regulada o no informada (IUU). • Búsqueda y extracción no autorizada de pecios. • Disputas sobre extensión de aguas territoriales o zonas económicas exclusivas que afectan las aguas propias (p.9).

Igualmente, con relación a los riesgos como un peligro para el medio marino, Del Pozo (2014) señala los siguientes:

RIESGOS PARA LA INTEGRIDAD DE TERRITORIOS Y PERSONAS: • Tsunamis (maremotos). • Ciclones, tifones, huracanes, grandes temporales. RIESGOS PARA LOS INTERESES MARÍTIMOS: • Colisiones, varadas, naufragios, fuegos y explosiones de carga • Daños no intencionados a cables de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos submarinos. RIESGOS PARA LOS RECURSOS MARÍTIMOS: • Reducción

de la biodiversidad, especies invasoras. • Accidentes en explotaciones marinas de energía: extracción de petróleo, generadores eólicos, de corrientes o de oleaje. • Impacto del cambio climático en los recursos pesqueros y piscifactorías (p.10).

Con relación a los vocablos anteriores *safety* y *security*, Zamora (1993) señala que: el objetivo por las disposiciones internacionales adoptadas para la seguridad de la navegación se centran en la protección del buque frente a las deficiencias detectadas en su propia estructura, o en la adopción de decisiones de su tripulación, o bien ante inclemencias del tiempo o por abordajes con otros buques (*safety*). Sin embargo, desde fines del siglo pasado, y como respuesta a las actuaciones de carácter criminal protagonizadas contra buques, se produjo el nacimiento de una nueva faceta en el ámbito de la seguridad marítima, la protección (*security*).

En el mismo sentido, Zamora (1993) afirma que: de estas dos opciones, y teniendo en cuenta lo señalado respecto al *continuum* de seguridad, parece lo más conveniente adoptar la noción policial y empezar a concebir la seguridad marítima, incluso en el seno de la defensa, como una actividad permanente dirigida a un fin. Una definición que cumpliría estas condiciones podría ser: *seguridad marítima es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados*.

A la que, en aras de la claridad, habría que contraponer otra definición de la inexistente traducción al español de *safety*: “*la combinación de medidas preventivas y de respuesta dirigidas a proteger el ámbito marítimo y limitar los efectos de peligros naturales o accidentales, daños personales, daños al medioambiente, riesgos y pérdidas económicas*” (Del Pozo, 2014. p. 6).

La seguridad marítima, refiere José Luis Gabaldón García (2012), es “*entendida en un sentido más comprensivo como la seguridad del buque (aspecto endógeno) y de la seguridad de la navegación (peligros exógenos al buque)*” (p. 115), la normatividad instaurada en tratados específicos, como los desarrollados por la Organización Marítima Internacional (OMI), admite un empleo más útil, acorde con las demandas de diversos requisitos y actuaciones de los Estados parte.

Además, el Wise Pen Team, una organización independiente de consultoría en política europea especializada y asesoramiento de seguridad marítima con amplia experiencia en estrategia nacional y multilateral, en su informe final sobre la vigilancia marítima en apoyo de la *Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD)* de la Unión Europea, fechado el 26 abril de 2010, contiene algunas ideas sobre el significado del término de “seguridad marítima”. En su informe, redactado por un comité conformado por los vicealmirantes en retiro, Fernando del Pozo, de España, Sir Anthony Knox Dimock, de Inglaterra, Lutz Feld, de Alemania, Patrick Hebrard, de Francia y Fernando Sanfelice di Monteforte, de Italia, se propone como definición de *maritime security* la combinación de medidas preventivas y de respuesta para proteger el dominio marítimo contra las amenazas y los actos ilegales intencionados. Esta propuesta de definición, al incluir tanto las medidas preventivas como de respuesta, tiene el objetivo de incluir tanto el cumplimiento de la ley como las operaciones de defensa. Además, el término “dominio marítimo” es más inclusivo que solo “transporte marítimo e instalaciones portuarias” (que parece que excluye tripulaciones y otro personal). Según el Wise Pen Team, la definición reforzada, al concentrarse en los usos ilegales del dominio marítimo, hace que la seguridad marítima sea una actividad constante de tipo internacional e interagencial, civil y militar, para mitigar los riesgos y responder a las amenazas de actividades ilegales o amenazantes en el dominio marítimo, de manera que se pueda actuar sobre las mismas para aplicar la ley y proteger a los ciudadanos y salvaguardar los intereses nacionales e internacionales (Molina, 2013).

Según el Wise Pen Team, *maritime safety* es la combinación de medidas preventivas y de respuestas necesarias para proteger el dominio marítimo y limitar los daños. Así, incluye el peligro para los buques, tripulaciones, pasajeros y carga, así como la contaminación y los daños al medioambiente (Molina, 2013).

Una mirada a los organismos multilaterales y la seguridad marítima

En el desarrollo de la ponencia se mencionan brevemente los organismos multilaterales comprometidos con la seguridad de los mares y océanos del planeta, cada uno de los mencionados por su importancia relevante merece ser objeto de una ponencia o conferencia particular. Existe un interés mundial y hemisférico por la salud, la seguridad y el aprovechamiento sostenible de los océanos, a tener en cuenta: ¿cómo se cumplen los compromisos adquiridos y pactados?

Se establece como premisa de que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) está a la vanguardia y adelante de los esfuerzos internacionales para asegurar el uso *pacífico, cooperativo y jurídicamente* definido de los mares y océanos para el beneficio individual y común de la humanidad.

El concepto de seguridad marítima frente a las amenazas y riesgos, o respectivamente *security* y *safety*, para algunos autores que se han reseñado anteriormente, representa un tema recurrente y de reflexión en el presente para la gran mayoría de los Estados que conforman las Naciones Unidas. La falta de compromiso por unos y los intereses estratégicos y geopolíticos en juego de otros, así como la falta de conciencia de algunos, colocan en una situación de amenaza y riesgo el uso sostenible de los océanos para el bien común de la humanidad.

Convemar

Un primer referente y contestatario entorno a la seguridad de los mares lo constituye la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), que es considerada como la *Constitución de los Océanos*. La buena aplicación de lo acordado por los Estados parte representa el primer paso para el aprovechamiento y el uso sostenible de los espacios oceánicos, en otras palabras, océanos seguros y limpios, ya que la CONVEMAR le dedica en varios de sus capítulos, las obligaciones y los deberes relacionados con la conservación y administración de los recursos vivos, la protección y preservación del medio marino, la vigilancia y evaluación ambiental, así como los riesgos de contaminación y las medidas para prevenir, reducir y controlar esta contaminación del medio marino, que correspondería al concepto de *riesgos*. De igual manera, contempla también los deberes y obligaciones aplicables a todos los buques y su conducción jurídica por incidentes de navegación y abordajes, la prohibición sobre el tráfico de esclavos, represión de la piratería, transmisiones de no autorizadas, etcétera, que correspondería a las amenazas al buen orden en el mar (Naciones Unidas, 2020a).

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Para el caso de la protección del medio marino y la biodiversidad, el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) se encarga de proteger los mares y océanos y promover el uso ambientalmente sostenible de los recursos marinos, sobre todo a través de su *Programa Regional de los Mares*. Las convenciones y planes de acción de los mares regionales constituyen el único marco legal en el mundo para la protección de los mares y océanos a nivel regional. PNUMA también ha creado el *Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra*, con el

propósito de implementar acciones sostenidas para prevenir, reducir y controlar o eliminar la degradación marina a causa de las actividades que se realizan en tierra, promoviendo y facilitando ver a los Estados la importancia de preservar el medio marino. Es el único mecanismo intergubernamental en el mundo que trata directamente las relaciones entre los ecosistemas de agua dulce, terrestres, costeros y marinos (Naciones Unidas, 2020b).

Unesco

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), coordina a través de la *Comisión Intergubernamental Oceanográfica (COI)* varios programas de investigación marina, sistemas de observación, mitigación de las amenazas y mejor gestión de las zonas marino costeras. La COI permite que más de 150 Estados participen juntos en la protección de la salud del océano, compartiendo mediante la coordinación de programas en áreas como las observaciones oceánicas, alertas de tsunamis y planificación espacial marina. En el presente, la COI apoya e impulsa a los Estados miembros en el desarrollo de capacidad científica e institucional para alcanzar el objetivo del desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, de conservar y gestionar de forma sostenible los recursos marinos y oceánicos para el 2030 (COI-Unesco, 2020).

La Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyo objetivo es fomentar el transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques (OMI, 2020d).

También considera los asuntos jurídicos conexos y alienta la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme. Como organismo especializado de las Naciones Unidas, promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte para mejorar *la seguridad marítima* y para prevenir *la contaminación marina*, creado en la Conferencia Marítima de las ONU en Ginebra, en 1948, pero que realmente entró en vigor el 17 de marzo de 1958 (OMI, 2020d).

Desde su entrada en funcionamiento en 1958 se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación para:

- Formular reglamentos y prácticas relativas a cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional.
- Facilitar la adopción de las normas más altas posibles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.
- Proteger al medioambiente marino a través de la prevención y el control de la contaminación causada por los buques.

La *codificación del derecho del mar* es parte importante de la labor de la organización. Hasta la fecha se han elaborado y aplicado en todo el mundo alrededor de 40 convenciones, convenios y protocolos, y alrededor de 800 códigos y recomendaciones (OMI, 2020d).

La OEA

En el ámbito hemisférico, la Organización de los Estados Americanos (OEA) contempla dentro de sus diferentes planes, el *Programa de Protección Marítima y Portuaria* que se enfoca en el fortalecimiento de las capacidades de protección y seguridad

de los Estados miembros de la OEA del dominio marítimo y portuario. Conforme a las vulnerabilidades y marcos normativos y legislativos, y en concertación con otras organizaciones, autoridades y actores claves del sector marítimo, promueve el desarrollo de capacidades de protección marítima y portuaria. Comprende temas importantes para la seguridad del mar y los océanos como: coordinaciones institucionales, implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), conocimiento del dominio marítimo, análisis y gestión del riesgo, gestión de crisis y ciberseguridad del dominio marítimo y portuario (OEA, 2020).

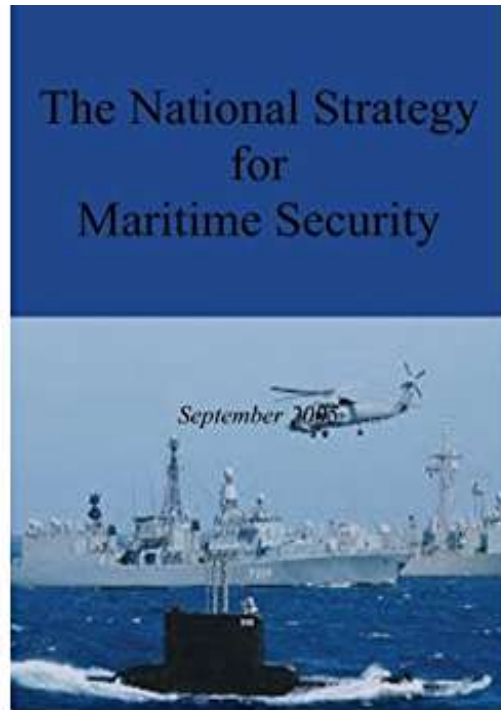
Los Estados Unidos y la estrategia nacional de seguridad marítima (The National Strategy for Maritime Security)

Luego de los sucesos de los ataques del 11 septiembre de 2001, al analizar las vulnerabilidades de la seguridad de los Estados Unidos, se evidenció que el tema la seguridad marítima no estaba convenientemente articulado entre los diferentes actores del sector público y privado. La seguridad y la seguridad económica de los Estados Unidos dependen del uso seguro de los océanos del mundo, el gobierno federal se impuso la tarea de revisar y fortalecer todas sus estrategias para combatir la amenaza en evolución, en la guerra contra el terrorismo en todas sus formas. Las diferentes instancias del sector público a nivel federal y estatal, como entidades privadas, han mantenido una acción y cobertura eficaz en torno a la seguridad marítima desde los acontecimientos del 2001. Sin embargo, en el 2004 el presidente George W. Bush ordenó a los secretarios del Departamento de Defensa y Seguridad Nacional liderar el esfuerzo federal para desarrollar una estrategia nacional integral para el sector marítimo (The White House, 2004).

Al promulgar en el 2005 el documento de Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (National Strategy for Maritime Security), el presidente Bush recabó que para lograr una implementación efectiva y eficiente de la seguridad marítima, la integración y la colaboración, son importantes combinar actividades de seguridad marítima públicas y privadas a escala global en un esfuerzo integrado que aborde todas las amenazas marítimas. La nueva Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima alinea todos los programas e iniciativas de seguridad marítima del gobierno federal en un esfuerzo nacional integral y cohesivo, involucrando a las entidades correspondientes del sector federal, estatal, local, privado e interagencial. Un esfuerzo que en conjunto entregue resultados sobre la seguridad marítima, que sean más que la suma de todas sus partes (HDSL, 2005).

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (National Strategy for Maritime Security) es actualizada en cada administración presidencial de los Estados Unidos, esta iniciativa, precedida por estrategias sectoriales en el mismo ámbito, identifica las amenazas y establece los objetivos para afrontar los riesgos emergentes sobre el espacio marítimo, además de concretar planes de implementación de seguridad sobre el amplio espectro de actividades que se desarrollan en el ámbito marino. Además, esta estrategia incluye la participación de todos los sectores y grupos de interesados locales, federales o privados.

Imagen 4. Estrategia Nacional de Seguridad Marítima



Fuente: Google.com

Las principales novedades que introduce esta estrategia son:

En primer lugar, el énfasis en la necesidad de cooperación y coordinación entre las agencias y actividades involucradas en la seguridad, en segundo lugar, la introducción de aspectos tradicionales de la defensa en el ámbito de la seguridad marítima.

De relevante importancia es el concepto de Conocimiento del Dominio Marítimo (Maritime Domain Awareness -MDA-), introducido por los Estados Unidos en el concierto internacional, y se define como:

El dominio marítimo se define como todas las áreas y cosas de, en, debajo, relacionadas con, adyacentes o que bordean un mar, océano u otra vía navegable, incluidas todas las actividades relacionadas con el mar, infraestructura, personas, carga y buques y otros medios de transporte. Nota: El dominio marítimo de los Estados Unidos incluye los Grandes Lagos y todas las vías navegables interiores como el río Mississippi y la vía fluvial intracostera.

Se establecen como objetivos estratégicos de la estrategia:

- Prevención de ataques terroristas y actos criminales u hostiles.
- Proteger a la población relacionada con el uso del mar y las principales infraestructuras críticas.
- Minimizar los daños y acelerar la recuperación de los ataques dentro del dominio marítimo.

- Salvaguardar el océano y sus recursos.

Contempla las acciones estratégicas siguientes:

- Mejorar la cooperación internacional.
- Maximizar el conocimiento del dominio marítimo.
- Integrar la seguridad en las prácticas comerciales.
- Implementar la seguridad por capas diferenciables.
- Garantizar la continuidad del sistema de transporte marítimo.

Además, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima se acompaña de la implementación y desarrollo de ocho planes de apoyo para abordar las amenazas y los desafíos específicos del entorno marítimo (HSDL, 2005). Mientras los planes abordan diferentes aspectos de la seguridad marítima, están mutuamente vinculados y refuerzan el uno al otro. Los planes de apoyo incluyen:

- *Plan nacional para lograr el conocimiento del dominio marítimo* (National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness): el cual sienta las bases para una comprensión efectiva de todo lo relacionado con el dominio marítimo que podría impactar la seguridad, la protección, la economía o el medioambiente marítimo de los Estados Unidos, e identifica las amenazas lo antes posible y lo más lejos posible de las costas de los Estados Unidos (HSDL, 2005).
- *Plan de Integración de Inteligencia Marítima Global* (Global Maritime Intelligence Integration Plan): el plan utiliza las capacidades existentes para integrar toda la inteligencia disponible con respecto a las amenazas potenciales a los intereses de Estados Unidos (HSDL, 2005).
- *Plan de respuesta a amenazas operacionales marítimas* (Maritime Operational Threat Response Plan): el plan tiene como objetivo la respuesta del gobierno a las amenazas contra los Estados Unidos y sus intereses en el dominio marítimo mediante el establecimiento de los roles y responsabilidades que permitan al gobierno responder rápida y decisivamente (HSDL, 2005).
- *Estrategia de coordinación y alcance internacional* (International Outreach and Coordination Strategy): proporciona un marco para coordinar todas las iniciativas de seguridad marítima emprendidas con gobiernos extranjeros y organizaciones internacionales y solicita el apoyo internacional para mejorar seguridad de los mares (HSDL, 2005).
- *Plan de recuperación de la infraestructura marítima* (Maritime Infrastructure Recovery Plan): recomienda los procedimientos y normas para la recuperación de la infraestructura marítima después de un ataque o trastorno similar (HSDL, 2005).
- *Plan de seguridad del sistema de transporte marítimo* (Maritime Transportation System Security Plan): responde a las recomendaciones y llamado de la Presidencia para mejorar el marco regulatorio nacional e internacional relacionado con el dominio marítimo (HSDL, 2005).
- *Plan de seguridad del comercio marítimo* (Maritime Commerce Security Plan): establece un plan integral para asegurar la cadena de suministros marítimos (HSDL, 2005).
- *Plan de alcance nacional* (Domestic Outreach Plan): involucra aportes no federales para ayudar con el desarrollo e implementación de políticas de seguridad marítima

resultantes de las National Security Presidential Directive (NSPD-41) y Homeland Security Presidential Directive (HSPD-13) (HSDL, 2005).

La seguridad marítima en el escenario de la Unión Europea

Como importante referente global para la seguridad en los mares y océanos, corresponde a la evolución normativa de la seguridad marítima en el entorno de la Unión Europea (UE), que viene precedida por la constitución de importantes iniciativas legislativas y normativas en torno a la seguridad de los mares bajo la soberanía y jurisdicción supranacional de la UE, de los que se citan, entre otros, los siguientes documentos:

Estrategia europea de seguridad

La seguridad marítima, como concepto de aplicación, ha tenido un proceso evolutivo en el contexto supranacional de la Unión Europea. En una reunión informal celebrada en Castelorizo (Rodas), el 3 de mayo de 2003, los ministros de asuntos exteriores de la Unión Europea encomendaron al secretario general y al alto representante para la Política Exterior y Seguridad Común, en su momento, el español Javier Solana, la elaboración de una estrategia global en el ámbito de la política exterior y de seguridad. Dando cumplimiento al mandato establecido, el alto representante entregó al Consejo Europeo, reunido en Salónica el 20 de junio de ese mismo año, un documento denominado *Una Europa segura en un mundo mejor*, luego de un período de análisis y debate público, en el que todos los intereses, prioridades e inquietudes puestas de manifiesto fueron tenidas en cuenta. El Consejo Europeo reunido en Bruselas el 12 de diciembre de 2003, adoptó el documento Solana revisado, que manteniendo el mismo título *Una Europa segura en un mundo mejor, pasó a denominarse Estrategia Europea de Seguridad* (Enseñat y Berea, 2004).

Política Marítima Integrada (PMI)

Siguiendo el proceso evolutivo con relación a la seguridad marítima, la Comisión europea en 2007 genera y publica el documento conocido como *Libro Azul* de la Política Marítima Integrada (PMI).

En cuya definición y alcance, la Política Marítima Integrada quiere ofrecer un planteamiento más coherente de los asuntos marítimos con una mayor coordinación entre los distintos ámbitos y se centra en asuntos no englobados en políticas sectoriales, como “crecimiento azul” que representa:

Una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo; reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento (Gobierno de España, 2020).

La PMI contempla asuntos que requieren coordinación de distintos sectores y agentes, como el conocimiento del medio y ámbito marino. En concreto abarca las siguientes políticas transversales: *crecimiento azul, conocimientos y datos del mar, ordenación del espacio marítimo, vigilancia integrada, estrategias de cuenca marítima*. El propósito sustancial es coordinar y no sustituir las políticas de los diferentes sectores marítimos (Comisión Europea, 2020a). Los Estados miembros y la Comisión Europea luego del establecimiento de la PMI, sostienen que el planteamiento dinámico y coordinado de los asuntos marítimos mejora el desarrollo de la “economía azul” de la UE y, consecuentemente, propicia el buen estado de los mares y océanos.

Estrategia de Seguridad Interior (ESI)

Como paso importante en los propósitos de seguridad y en procura de dar respuesta al interrogante de los ciudadanos de la Unión Europea, para mejorar o tener una mayor seguridad, se plantean en 2010 los contenidos para una *Estrategia de Seguridad Interior (ESI)*, dando respuesta a las inquietudes de la ciudadanía del UE en torno a las amenazas y riesgos de la seguridad interior, como su correlación con el ámbito marítimo.

Las estrategias comienzan exponiendo la visión del problema al que pretenden dar respuesta y la forma de hacerlo. La ESI presenta los esfuerzos realizados hasta el presente para mejorar la seguridad de los ciudadanos y de la UE, así identifica los riesgos persistentes que causan peligro. La ESI se presenta como una propuesta integradora de las estrategias actuales y de políticas y procedimientos imperantes, para que siga progresando el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (ELSJ), ofreciendo principios y directrices para la acción futura. En ese propósito, identifica y considera las amenazas y desafíos actuales, para dar respuesta a los desafíos planteados y establecer los fundamentos para una propuesta de líneas estratégicas que guíen un modelo de seguridad europeo (Arteaga, 2010).

Entre las amenazas comunes incluye el terrorismo, en cualquiera de sus formas, la delincuencia organizada y grave, la ciberdelincuencia, la delincuencia transfronteriza, la violencia y los desastres naturales o causados por el hombre y otros fenómenos. Entre los instrumentos desarrollados para facilitar la cooperación de Justicia y Asuntos del Interior (JAI) se mencionan: los análisis de situación y de escenarios de riesgo, los mecanismos de respuesta, la creación de órganos como la Oficina Europea de Policía (Europol), la Cooperación policial y judicial en materia penal (Eurojust), la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y el coordinador de la lucha contra el terrorismo; normas como la orden europea de detención; bases de datos como los del sistema de información del Schengen y mecanismos de evaluación (Arteaga, 2010).

Estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea (ESMAUE)

En junio de 2014, el Consejo de Europa adoptó la *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMAUE)*, para el ámbito mundial (Comisión Europea, 2020b), destacando que la seguridad marítima es vital y representa una necesidad compartida para el bienestar y prosperidad del Unión Europea y del mundo. La paz y prosperidad dependen de unos mares y océanos seguros, limpios y protegidos, se resalta que con una seguridad marítima adecuada se puede mantener el Estado de derecho en las zonas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional y proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE, que son:

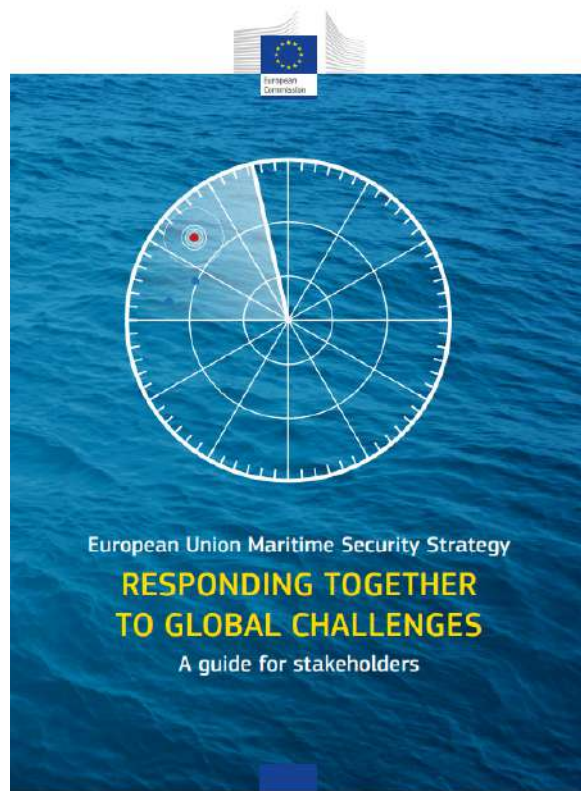
- Paz y seguridad.
- Estado de derecho y libertad de navegación.
- Control en las fronteras exteriores.
- Infraestructuras marítimas: puertos, protección del litoral, instalaciones comerciales, tuberías y cables submarinos, plataformas marinas y equipos científicos.
- Recursos naturales comunes y salud medioambiental.
- Preparación al cambio climático.

La estrategia de seguridad marítima con visión de futuro, implica una mayor cooperación que vincula tanto los asuntos de seguridad interna como externa, la conexión entre fronteras de todos los sectores para la estabilidad, el derecho y gobernanza marítima

mundial, y tener una estrecha relación con todos los ámbitos político-estratégicos en un enfoque sistémico e integrado (Comisión Europea, 2020b).

Como un objetivo de gran relevancia es proteger los intereses marítimos de la UE en todo el mundo. La ESMAUE refuerza y potencia el vínculo entre la seguridad interior y la exterior, y asocia la estrategia europea de seguridad a la política marítima integrada (Comisión Europea, 2020b).

Imagen 5. Estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea



Fuente: (Comisión Europea, 2020b)

La seguridad marítima - Seguridad integral marítima en contexto nacional

Convenios OMI aprobados por Colombia

La seguridad marítima en el contexto nacional inicia formalmente con la aprobación de los convenios o tratados que Colombia ha firmado con la Organización Marítima Internacional (OMI), y que a través de la Dirección General Marítima (DIMAR) se aplican y supervisan, como autoridad marítima colombiana encargada de ejecutar la política del gobierno en esta materia.

Estos convenios son:

- Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), adoptado en Suiza en 1948, y aprobado por la Ley 6 de 1974 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, Anexos I y II y recomendaciones, firmado en Londres el 23 de junio de 1968, y aprobado por la Ley 5 de 1974 del Congreso de Colombia.
- Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), firmado en Londres 16 de febrero de 1978, y aprobado por la Ley 8 de 1980 del Congreso de Colombia.
- Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (MARPOL) firmada en Londres el 2 de noviembre de 1973 y el Protocolo relativo a la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques, firmado en Londres el 17 de febrero de 1978, y aprobados por la Ley 12 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes, firmado en Londres el 20 de octubre de 1972, y aprobado por la Ley 13 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia del Mar, firmado en Londres el 7 de julio de 1978, y aprobado por la Ley 35 de 1981 del Congreso de Colombia.
- Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), y el Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), fechados en Londres el 3 de septiembre de 1976, y aprobados por la Ley 08 de 1986 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, fechado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y aprobado por la Ley 10 de 1986 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, firmado en Londres el 5 de abril de 1966, y aprobado por la Ley 03 de 1987 del Congreso de Colombia.
- Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, firmado en Londres en 1965 en su forma enmendada en 1969, 1973, 1977, 1986 y 1987, y aprobado por la Ley 17 de 1991 del Congreso de Colombia.
- Convenios FUND/71 y CLC/92. "Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969", y "el Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971", hechos en Londres, el 27 de noviembre de 1992, y aprobados por la Ley 523 de 1999 del Congreso de Colombia.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, o -Convenio OPRC-, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990 y el "Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por "Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 2000" o -Protocolo HNS- hecho en Londres el 15 de marzo del 2000, y aprobados por la Ley 885 de 2004 del Congreso de Colombia.

La Dirección General Marítima

La Dirección General Marítima (DIMAR), en la segunda década del presente siglo, ha desarrollado una importante labor en la socialización, sensibilización e implementación del concepto de Seguridad Integral Marítima.

A los tradicionales conceptos de seguridad física y náutica (*Safety*) para evitar encallamientos, colisiones, incendios, abordajes, naufragios e incertidumbre y *seguridad marítima y portuaria* (*Security*) para evitar piratería, robo armado, migración ilegal, polizones, narcotráfico, terrorismo y delincuencia organizada.

Se han agregado en la gestión de la DIMAR los conceptos de *seguridad jurídica* (*estabilidad*), para tener reglas de juego claras, normas estandarizadas, buenas prácticas y facilitar el tráfico marítimo y el de *protección del medio marino* (*seguridad ambiental*), para evitar derrames, accidentes y contaminación del mar por actividades marítimas.

Estos cuatro conceptos relacionados con el ejercicio y control de las actividades marítimas se complementan con las actividades fluviales de Colombia como país potencia oceánica y plurifluvial, que convierte a la seguridad integral marítima, fluvial y portuaria en un robusto ejercicio de seguridad marítima de gran envergadura e importancia, de aplicación y ejemplo a nivel regional.

En este sentido, sobre el Plan Estratégico de Desarrollo de la DIMAR (2015-2030) promulgado en diciembre de 2014, Duran (2014) afirmaba con relación a la seguridad integral marítima:

Seguridad Integral Marítima – SIM es la gestión conjunta, entre autoridad y usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre y el medio, derivado del desarrollo de las actividades marítimas, con un enfoque transversal que recoge aspectos como infraestructura, normas, conocimiento, idoneidad, procesos y procedimientos, seguridad náutica, seguridad de la vida humana en el mar, protección del medio marino, seguridad de la gente de mar, protección marítima, y seguridad jurídica en términos marítimos. La Seguridad Integral Marítima – SIM es el eje de acción para la planeación, desarrollo, evaluación y determinación de instrucciones, planes, programas y proyectos de la institución (pp. 71-72).

En el mismo sentido del análisis con respecto a la seguridad integral marítima en diciembre de 2015, Romero (2015) señalaba que:

Nuestra posición de Autoridad Marítima Nacional y con la responsabilidad de dinamizar el eslabón azul del desarrollo global, que es el mar, nos afirmamos de cara a los retos con criterio de seguridad integral marítima, que debemos materializar con proyectos, gestiones, planes y actuaciones que generen efectos positivos contundentes en el sector marítimo en particular en nuestro país y la región en general. Todos y cada uno de nosotros trabajamos para asimilar el concepto de seguridad integral marítima, que reúne de manera sistemática diferentes elementos, y que constituye la columna vertebral de nuestra misión, núcleo fundacional de las acciones, productos y servicios que esperan de nosotros las comunidades marítimas nacional e internacional, habida cuenta que sin seguridad es más difícil, riesgoso y costoso concretar avances en el desarrollo y la competitividad del Estado (p. 6).

Sobre el mismo punto de la seguridad integral marítima, Rodríguez (2018) sostiene que:

Seguridad Integral Marítima es la gestión conjunta entre Autoridad Marítima Colombiana y los usuarios, dirigida a minimizar el riesgo para el hombre, el medio y los bienes, derivado de las actividades marítimas. Lo anterior, garantizando el cumplimiento de normas de carácter internacional y local, con el fin de salvaguardar

la vida humana en el mar, prevenir la contaminación del medio marino y la protección de los buques e instalaciones portuarias (p. 65)

Afirmaciones, entre otras, que destacan un proceso continuo, dinámico y estructurado en el ejercicio y posicionamiento de la seguridad integral marítima, con una visión prospectiva y coherente.

Imagen 6. Espectro seguridad integral marítima



Fuente. Catedra Poder Marítimo, Escuela Superior de Guerra, 2014

La Comisión Colombiana del Océano

La Comisión Colombiana del Océano es el órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno nacional en materia de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos.

En la PNOEC se establece como característica de una potencia media oceánica contar con la definición y formulación de los intereses marítimos nacionales, para el fortalecimiento del poder marítimo de la nación -intereses marítimos y poder naval-, aprovechando la excelente posición geoestratégica de Colombia como país bioceánico y plurifluvial. Entre los 14 intereses marítimos que se formulan al presente, el número siete corresponde a la *seguridad integral marítima*, que mediante el desarrollo e implementación de una estrategia de seguridad integral marítima, contribuirá a la construcción de un país marítimo (PONEC, 2018).

Armada de Colombia, Plan de Desarrollo Naval 2042

Imagen 7. Pentano Naval



Fuente: (Ramírez, 2020)

En el Plan de Desarrollo Naval 2042, promulgado por el Almirante Evelio Enrique Ramírez Gáfaró, Comandante de la Armada de Colombia, documento que responde en las exigencias actuales con base y a través de una directiva transitoria del 23 de mayo de 2019, se establece el 2042 como horizonte de un nuevo estudio prospectivo para definir las estrategias de la Armada de Colombia. Este Plan es el resultado del trabajo constructivo del GRAPEN V, en el que se presenta un diagnóstico holístico de la marina, las tendencias mundiales de la cuarta revolución industrial, un análisis de los grupos de valor que conforman el sistema de la Armada y que llevó a estructurar el escenario de la apuesta al 2042 (Ramírez, 2020). Además, se establece que la Armada de Colombia, en cumplimiento de sus actividades acorde a una estrategia, se representa en un sistema llamado pentágono estratégico naval, que es la carta de navegación sobre la que la institución navega en cumplimiento de su misión, y tiene de base el lado de “defensa y seguridad”, como fundamento de la existencia de la Armada que da sentido a los lados restantes, que se representan así:

Lado de defensa y seguridad nacional: tiene como objetivo la disuasión estratégica, la gestión de la defensa de la soberanía, la independencia y la integridad territorial, así como del orden constitucional.

Lado de seguridad integral marítima y fluvial: tiene como propósito la protección de la vida humana y la seguridad de las embarcaciones en las aguas jurisdiccionales colombianas, así como la protección y preservación de los espacios y los intereses marítimos y fluviales de la nación.

Lado de seguridad ambiental: tiene que ver con la protección de los mares y ríos, la prevención de la contaminación, así como el combate del tráfico ilícito de especies, el control estricto de la explotación irracional de recursos que afecta el medioambiente y la protección de las especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas.

Lado de contribución al desarrollo integral del país: se establece para promover los beneficios del aprovechamiento del mar y los ríos para el progreso del país. Así mismo, busca contribuir en la generación de escenarios que favorezcan la inserción de la cultura marítima y fluvial en el quehacer nacional, impulsando la sostenibilidad, el desarrollo integral, la competitividad de los mares y ríos, y el desarrollo de los intereses marítimos y fluviales nacionales.

Lado de proyección internacional: tiene como finalidad proteger y proyectar los intereses nacionales en apoyo a la diplomacia del Estado, fortaleciendo los vínculos con países de la región o aliados estratégicos, contribuyendo en la acción exterior del Estado para proteger, mantener, establecer o imponer la paz, la seguridad y la estabilidad marítima y fluvial del país y la región (Ramírez, 2020).

El Plan de Desarrollo Naval 2042 establece la hoja de ruta de la Armada de Colombia para los próximos cinco cuatrienios, con objetivos a largo plazo, alineados a la defensa y seguridad nacional, los intereses marítimos y fluviales, las alianzas estratégicas, la estructura de fuerza, el desarrollo tecnológico y los recursos del sector Defensa que, en conjunto, con sus líneas de acción, representan la estrategia de la Armada Nacional para alcanzar el escenario apuesta. Entre estos propósitos se contempla proyectar el desarrollo y fortalecimiento para la seguridad integral marítima y fluvial (Ramírez, 2020).

El pentágono naval permite representar esquemáticamente la importancia de la marina de guerra para el país, siendo necesario recalcar que los roles mencionados anteriormente se articulan con el pentágono naval, que ilustra el aporte de cada uno de ellos al desarrollo del país. Entre los roles de la Armada de Colombia en el Plan de Desarrollo Naval 2042, se describe la implementación del rol de seguridad integral marítima y el rol de seguridad integral fluvial.

El Plan de Desarrollo Naval 2042 plantea que en el *rol de seguridad integral marítima* la Armada Nacional protege la vida humana en el mar y el medioambiente marítimo en casi un millón de kilómetros cuadrados del territorio marítimo colombiano, brinda seguridad a las actividades marítimas, hace cumplir leyes, reglas y normas nacionales e internacionales que rigen el quehacer en el mar, con el fin de proteger los intereses marítimos nacionales. En el rol de seguridad integral marítima, la Armada Nacional despliega sus acciones en contra de una amplia gama de delitos, amenazas y riesgos que se presentan en el dominio marítimo que afectan directa o indirectamente, total o parcialmente, las condiciones de seguridad de las personas, los bienes, los activos y el medioambiente marítimo. Para la Armada Nacional, la seguridad integral marítima se erige sobre dos cimientos: el primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el conocimiento del *dominio marítimo* (Maritime Domain Awareness) y las operaciones navales de seguridad integral marítima que comprenden las operaciones de seguridad marítima (Maritime Security Operations), y las operaciones tendientes a la protección de agua, la biodiversidad y el medioambiente, como interés nacional principal y prevalente (Ramírez, 2020).

Imagen 8. Roles de la Armada de Colombia



Fuente: (Ramírez, 2020)

Así mismo, en el Plan de Desarrollo Naval 2042, si bien es cierto que a la fecha no se han determinado de forma específica los intereses fluviales nacionales, esto no significa que los ríos no estén colmados de recursos y oportunidades que favorecen el desarrollo del país, se señala que el rol de seguridad integral fluvial de la Armada Nacional despliega su accionar en contra de una amplia gama de delitos, amenazas y riesgos que se presentan en los ríos navegables (principales o fronterizos), que afectan directa o indirecta, total o parcialmente, las condiciones de seguridad de las personas, el medioambiente y los bienes, que afectan el desarrollo del país y el cumplimiento de las normas de carácter internacional adoptadas por Colombia. Para la Armada Nacional, la seguridad integral fluvial se erige sobre dos cimientos. El primero la posibilita y el segundo la materializa. Estos cimientos son el *conocimiento del dominio fluvial* y *las operaciones de seguridad integral fluvial* (Ramírez, 2020).

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

XXV. Pacto región océanos: Colombia, potencia bioceánica.

Por primera vez en un Plan Nacional de Desarrollo (DNP, 2018) se incluye a 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 del país, como lo señala la estrategia de una política integral de fronteras para la estabilización y el desarrollo de los territorios, dentro del pacto por la legalidad:

La condición bioceánica pone a Colombia en una posición privilegiada en términos geopolíticos, geoeconómicos y geoambientales, por lo que resulta fundamental ampliar el reconocimiento de los océanos como un activo estratégico, promoviendo el desarrollo del transporte y el comercio, aprovechando la biodiversidad y los recursos naturales mari aprovechando la biodiversidad y los recursos naturales marinos, y estimulando el desarrollo el desarrollo de ambos litorales (p. 1257).

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo se establece, en este contexto, un pacto por la legalidad que plantea la necesidad de garantizar la seguridad integral marítima y desarrollar un marco estratégico marítimo y fluvial del Estado, para mejorar la gobernanza marino-costera y fluvial. El PND 2018-2022 y en especial el pacto regional por una Colombia como potencia bioceánica, pretenden dar solución a los retos que se presentan para un desarrollo coherente de los espacios oceánicos nacionales, mediante apuestas estratégicas y articulación nación-territorio-mar con los siguientes 3 objetivos:

1) Gobernanza, seguridad, ordenamiento y planificación integral de los océanos; 2) conocimiento y apropiación social de los océanos; y 3) conectividad y productividad marítima. Se resalta el primer objetivo en el que se contempla aumentar los niveles de seguridad integral marítima y fluvial, así:

Gobernanza, seguridad, ordenamiento y planificación integral de los océanos: aprovechar de manera integral y sostenible los océanos implica, fortalecer la gobernanza y la institucionalidad para la administración integral de los océanos, armonizando los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial y marino. Para ello se debe: (1) fortalecer el rol de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), como instancia de coordinación interinstitucional moderna y eficaz, con capacidad técnica y financiera que le permita articular la implementación de las políticas relacionadas con el desarrollo de los territorios costeros, marinos y oceánicos; (2) **aumentar los niveles de seguridad integral marítima y fluvial**; (3) implementar estrategias para la conservación y restauración de los ecosistemas (DNP, 2018, p. 258).

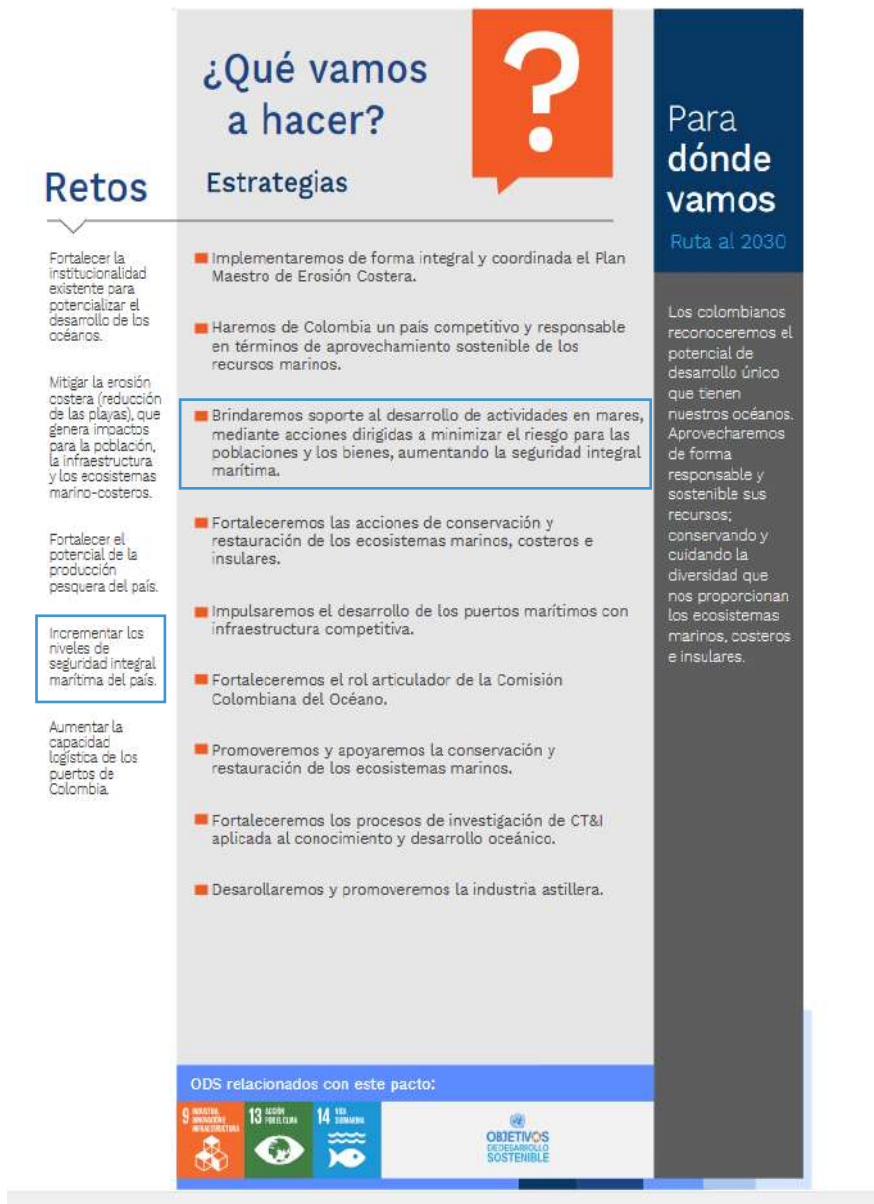
Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 plantea estrategias para el desarrollo de los objetivos y contempla aumentar la seguridad integral marítima, así:

Estrategias.

- Implementaremos de forma integral y coordinada el Plan Maestro de Erosión Costera.
- Haremos de Colombia un país competitivo y responsable en términos de aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.
- **Brindaremos soporte al desarrollo de actividades en mares, mediante acciones dirigidas a minimizar el riesgo para las poblaciones y los bienes, aumentando la seguridad integral marítima.**
- Fortaleceremos las acciones de conservación y restauración de los ecosistemas marinos, costeros e insulares.
- Impulsaremos el desarrollo de los puertos marítimos con infraestructura competitiva. (DNP, 2019, s/p).

Se puede evidenciar que no solo es la primera vez que se incluye la región oceánica de Colombia como potencia bioceánica y un elemento sustancial en el Plan Nacional de Desarrollo, sino es el fomento de la conciencia marítima en el Estado colombiano y en su población, en el que el concepto de seguridad integral marítima adquiere un nivel estratégico de planeación estratégica a nivel nacional.

Imagen 9. XXV. Pacto región océanos: Colombia, potencia bioceánica



Fuente: (DNP, 2018)

CONPES 3990. Colombia potencia bioceánica sostenible 2030

Consejo Nacional de política económica y social de la República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación, 19/03/2020.

El documento de la política nacional **Colombia potencia bioceánica sostenible 2030**, tiene un carácter prospectivo y estratégico que busca posicionar en la agenda pública nacional los océanos como factor de desarrollo sostenible en los próximos 11 años. Esta política está basada 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 los intereses oceánicos (CONPES, 2020).

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.

Para el logro de este objetivo, la política establece cinco ejes estratégicos:

- Gobernanza interinstitucional bioceánica.
- Soberanía, defensa y seguridad integral marítima.
- Conocimiento, investigación y cultura marítima.
- Ordenamiento y gestión de los espacios marinos, costeros e insulares.
- Desarrollo de las actividades marítimas y los municipios costeros (CONPES, 2020).

Para efectos de este documento CONPES, el término potencia bioceánica sostenible se entenderá como la cualidad de un Estado que:

- Ejerce soberanía y aprovecha su posición geoceánica y geopolítica, sus ecosistemas marinos y su biodiversidad.
- Emplea los accesos a los océanos y a las líneas marítimas.
- Realiza actividades marítimas sostenibles y competitivas.
- Tiene capacidad naval y conciencia nacional oceánica.
- Defiende los intereses marítimos nacionales.
- Gestiona integralmente el territorio continental y oceánico.
- Lidera y participa internacionalmente en la conservación y utiliza en forma sostenible los océanos y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
- Reconoce la investigación básica y aplicada como eje y medio para conocer y entender la dinámica y los recursos oceánicos del Estado (CONPES, 2020).

El objetivo general es 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 crecimiento y desarrollo sostenible del país.

Se derivan los objetivos específicos (CONPES, 2020).

OE 1. Ejercer la gobernanza bioceánica para gestionar de manera integral el potencial oceánico del país.

OE 2. **Incrementar la capacidad del Estado para velar por la soberanía, defensa y seguridad integral marítima.**

OE 3. Fomentar el conocimiento, cultura, investigación e innovación de los asuntos oceánicos para contribuir a la apropiación social del país bioceánico.

OE 4. Armonizar los instrumentos de ordenamiento para articular el desarrollo territorial y los espacios marinos.

OE 5. Impulsar las actividades económicas marítimas y el desarrollo local costero para contribuir al desarrollo productivo y social del país.

El documento CONPES 3990 contempla como insumos los contenidos de la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia (PNAOCI) y la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PONEC), toma las evoluciones de contenido del Plan Nacional de Desarrollo y con aportes de diferentes actores del sector marítimo, de los cuales se pueden enunciar las entidades que se han citado en esta ponencia. La Comisión Colombiana del Océano, la Dirección General Marítima, la Armada de Colombia, y otras entidades comprometidas, conforman esta iniciativa de la política de *Colombia potencia bioceánica sostenible 2030*, en la que la seguridad integral marítima se convierte en uno de los ejes estratégicos de interacción multisectorial y e interdisciplinar.

Conclusiones

Como continuación de esta ponencia y conforme a los documentos brevemente enunciados, de la evolución reciente de los conceptos de seguridad marítima y de seguridad integral marítima, como impulsores y con visión prospectiva de la seguridad de los mares y océanos, se pueden derivar las siguientes conclusiones:

La seguridad marítima ha sido marcada por situaciones de crisis y a esas situaciones han sido reactivas antes que preventivas. El concepto de seguridad marítima ha evolucionado hacia una perspectiva extensiva, que comprende no solo la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza, sino que en su evolución incluye la seguridad y conservación ambiental. Los términos *security* y *safety*, dadas las referencias conceptuales, se pueden llamar respectivamente *amenazas* y *riesgos* que ayudan a una mejor comprensión y significado de la seguridad marítima como concepto de aplicación.

Particularmente, en las dos últimas décadas los organismos multilaterales desarrollan y fortalecen programas, iniciativas y tratados de gran importancia que redundan en una mayor aplicación de la seguridad marítima y responden a las demandas de los países signatarios en la búsqueda de mares y océanos, seguros, limpios y resilientes.

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (The National Strategy for Maritime Security) formulada por los Estados Unidos en el 2005 y actualizada en cada administración presidencial, y la implementación y desarrollo de ocho planes de apoyo que abordan las amenazas y los desafíos específicos del entorno marítimo, transversalmente vinculados junto con el concepto de conocimiento del dominio marítimo (maritime domain awareness MDA), introducido por Estados Unidos para reforzar una aplicación integral, eficaz y coherente de la seguridad marítima en defensa de sus intereses marítimos globales y locales, constituyen un robusto y significativo ejemplo de una estrategia integral y colaborativa para la seguridad de los mares y los océanos.

La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMAUE), como evolución de normas y convenios sobre la seguridad de los espacios marítimos, y adoptada por el Consejo de Europa en 2014, le garantiza una seguridad marítima adecuada y de vital importancia para el bienestar y prosperidad de la Unión Europea y del mundo, que recalca a la vez que la paz y prosperidad dependen de unos mares y océanos seguros, limpios y protegidos, e influye consecuentemente en que se pueda mantener el Estado de derecho

en las zonas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional, además de proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE.

En el ámbito nacional, también se ha surtido una evolución conceptual de la seguridad marítima a una seguridad integral marítima, que además de los tradicionales conceptos de *Security*, seguridad física y náutica y de *Safety*, seguridad marítima y portuaria, se adiciona o se complementa con la *seguridad jurídica* o estabilidad en las reglas de juego y la protección del medio marino, seguridad ambiental. Se desprende que al considerar actividades íntimamente correlacionadas como la seguridad portuaria e incorporar la dimensión plurifluvial de Colombia como tercer océano de agua dulce, se convierte en *seguridad integral marítima, fluvial y portuaria* que posiciona un concepto integral de seguridad de mayor amplitud y complejidad.

Igualmente, en el ámbito nacional la evolución de la seguridad integral marítima, de la mano de la aplicación de tratados multilaterales, de la promulgación de documentos estratégicos como la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), que involucra posicionar el concepto de potencia media oceánica; de la inclusión por primera vez de la Región océanos: Colombia, potencia bioceánica en el Plan Nacional de Desarrollo; y de la consoliación y evolución del documento CONPES 3990 – Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030, junto a la motivación y gestión de diferentes entidades del sector marítimo, en particular, el diamante de sinergia institucional conformado por la Comisión Colombiana del Océano (CCO), la Dirección General Marítima (DIMAR), la Armada de Colombia, y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (COTECMAR), se convierten en impulsores del poder marítimo nacional y que potencian conceptualmente la seguridad integral marítima.

No obstante, las iniciativas en el propósito de posicionar el concepto de Seguridad Integral Marítima en el quehacer nacional, se adolece o no se cuenta con una *Estrategia Nacional de Seguridad Integral Marítima*, a ejemplo y semejanza de las Estrategias Nacionales de Seguridad Marítima de los EE.UU. y la Unión Europea EU, para una eficaz gobernanza marítima sostenible.

Referencias bibliográficas

- Arteaga, F. (2010). La Estrategia de Seguridad Interior de la Unión Europea (ARI). *Real Instituto Elcano. Estudios internacionales y estratégicos*. Félix Arteaga. ARI 75/2010 - 21/04/2010
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ARI75-2010
- Calabuig, M. (2018). La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos consideraciones a propósito del Prestige. *Trabajo de Final de Grado Derecho de la Navegación Marítima. Universidad de Barcelona – Facultad de Derecho*. http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/125535/1/TFG_Marina_Calabuig_Alc%C3%A0ntara.pdf
- CETMAR. (2018). Catástrofes y accidentes. Historia del transporte de crudo por mar. *Cetmar Organización*. https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm
- COI-UNESCO. (2020). Un Planeta un Océano. Comisión Oceanográfica Internacional de la UNESCO. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura abreviado internacionalmente -UNESCO-. <https://ioc.unesco.org/>

- Comisión Europea. (2020). Política Marítima Integrada. *Comisión Europea. Asuntos Marítimos*. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_es
- Comisión Europea. (2020). Estrategia de Seguridad Marítima. *Comisión Europea, Asuntos Marítimos*. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_es
- CONPES. (2020). Documento CONPES 3990, Colombia Potencia Bioceánica Sostenible 2030. Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. *Publicaciones Comisión Colombiana del Océano*. <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/794-conpes-colombia-potencia-bioceanica-sostenible.html>
- Del Pozo, F. (2014). La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma. *Documento de Trabajo Real Instituto Elcano*. DT 3/2014. <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/36817280433d954789b5ef77e9c5b47a/DT3-2014-DeIPozo-Seguridad-maritima-hoy-Espana.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=36817280433d954789b5ef77e9c5b47a>
- DNP. (2019) Plan Nacional de Desarrollo. Pacto Región Océanos: Colombia, Potencia Bioceánica. *Departamento Nacional de Planeación DNP*. <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pactos-Regionales/Region-Oceanos/Colombia-potencia-bioceanica.aspx>
- DNP. (2018). Bases Plan Nacional de Desarrollo. Pacto Región Océanos: Colombia, Potencia Bioceánica. *Departamento Nacional de Planeación DNP*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/BasesPND2018-2022n.pdf>
- Duran, E. (2014). Estrategia Dirección General Marítima al 20130. Bogotá: DIMAR,
- Enseñat y Berea, A. (2004) La estrategia europea de seguridad. *Dialnet.unirioja.es*. [https://www.google.com/search?q=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea\(ESE\).+2003&rlz=1C1CHBD_esCO872CO872&oq=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea\(ESE\).+2003&aqs=chrome..69i57.285j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea(ESE).+2003&rlz=1C1CHBD_esCO872CO872&oq=La+Estrategia+de+Seguridad+Europea(ESE).+2003&aqs=chrome..69i57.285j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8)
- Díaz, P. (2017). El desastre ecológico que propicio la protección de los mares. *España Fascinante*. <https://espanafascinante.com/nautica-fascinante/hundimiento-del-torrey-canyon/>
- Gabaldón G., J. L. (2012). Curso de Derecho Marítimo Internacional. *Derecho internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Madrid: Editorial Marcial Pons.
- Gobierno de España. (2020). Crecimiento azul. *Gobierno de España, Ministerios de Agricultura, pesca y alimentación*. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/crecimiento_azul/
- HSDL. (2005) The National Strategy for Maritime Security. September 2005. *HSDL Homeland Security Digital Library*. <https://www.hsdl.org/?view&did=456414>

- Naciones Unidas. (2020a). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Organización de las Naciones Unidas. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Naciones Unidas. (2020b). Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activity (GPA). Organización de las Naciones Unidas. <https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7432>
- OEA. (2020). Programa de Protección Marítima y Portuaria. *Organización de Estados Americanos -OEA-*. <https://www.oas.org/es/sms/cicte/prog-proteccion-maritima.asp>
- OMI. (2020a). Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). *Organización Marítima Internacional -IMO-*. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)
- OMI. (2020b). Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques -MARPOL-. Organización Marítima Internacional -OMI-. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- OMI. (2020c). Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar - Convenio de Formación-. Organización Marítima Internacional -OMI-. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- OMI. (2020d) Introducción a la OMI. Organización Marítima Internacional -OMI-. <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>
- Patrón. (2020). Historia del convenio SOLAS (Safety Of Life At Sea). *Boletín Patrón*. <http://boletinpatron.com/convenio-solas/>
- Molina, T. (2013) Los asuntos marítimos en el marco de la Unión Europea. Una estrategia de seguridad marítima de la UE. *En Monografías 135. Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español. Escuela de Altos Estudios de la Defensa*. <https://www.ucm.es/data/cont/docs/835-2018-03-01-Monograf%C3%ADas%20135.%20Enfoque%20integral%20seguridad%20en%20espacio%20mar%C3%ADtimo%20espa%C3%B1ol.pdf>
- Nat Geo. (2019). Cómo se hundió y cómo se encontró el Titanic. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographicla.com/historia/2019/08/como-se-hundio-y-como-se-encontro-el-titanic>
- Ramírez, E. (2020). Plan de Desarrollo Naval 2042. Almirante Evelio Enrique Ramírez Gáfaró, Comandante Armada de Colombia. Plan de Desarrollo Naval 2042.
- Rodríguez, M. (2018). Plan Estratégico de Desarrollo 2030. Dirección General Martina DIMAR - Autoridad Marítima Colombiana. <https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/informes/Plan%20Estrategico%20de%20Desarrollo%202030%20-%20ImpresionV2.pdf>

Romero, P. (2015). 63 años de la Autoridad Marítima. Brindando seguridad integral marítima, proyección y valor a nuestros mares y puertos con el apoyo de un sólida investigación científica. Revista "País de Mares." Edición N° 1. Bogotá: DIMAR.

The White House. (2004). The National Strategy for Maritime Security. *The White House*.

<https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>

Tsang, A. (2018). Los objetos que quedaron del Titanic cambiarán de dueño. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/es/2018/10/19/espanol/titanic-museos-artefactos.html>

Zamora, M. (2010). *Desafíos actuales de la seguridad marítima*. Revista *Actualidad Jurídica Ambiental*, N° 1, pp 1-10. <https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2010/01/REMEDIOSZAMORA150120103.pdf>

Zamora, M. (1993). La seguridad marítima: problemática y alternativas institucionales. *Tesis Doctoral, Facultad de Derecho, Universidad de Málaga, España*. <http://www.biblioteca.uma.es/bbldoc/tesisuma/17678262.pdf>

Tendencias, amenazas, discursos y prácticas*

Por: Sergio Uribe Cáceres, Ph. D.¹⁶

"La evolución de la agenda estratégica en un mundo globalizado ha colocado a nuestra región como uno de los potenciales escenarios del conflicto global".

**Teniente General (Ret.) Frederick Rudesheim.
Director del CHDS 'William J. Perry'.**

Temario de la Ponencia

Resumen

Introducción

Seguridad y defensa en un contexto globalizado

Seguridad hemisférica

Principales amenazas en el contexto marítimo: terrorismo, piratería, tráfico de armas, contrabando y migración irregular

Nuevos retos y desafíos

El mar: escenario geopolítico del siglo XXI

Resumen

En el desarrollo de la siguiente ponencia, presentada durante el V Seminario Internacional Virtual "La Seguridad Marítima de los Espacios Oceánicos, frente a la Amenaza del Crimen Organizado Transnacional", se examinaron los efectos de la globalización que imponen una serie de retos y desafíos a la comunidad internacional, en el propósito de ilustrar sobre la forma de contrarrestar las principales amenazas que se presentan en el contexto marítimo.

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual "La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional", realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en "B".

16 **Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres**. Doctor en Derecho Internacional (*Cum Laude*) de la Univesidad Alfonso X El Sabio, de Madrid, España. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales de la Universidad Escuela Naval Almirante Padilla. Correo electrónico: sergio.uribe@usa.net

En una convergencia de intereses criminales, organizaciones de todo tipo y calaña colaboran entre sí para multiplicar su capacidad delincuencial. Grupos terroristas cooperan con carteles de la droga y organizaciones de tráfico ilícito se confabulan con narcoguerrillas. La interdependencia y capacidad de adaptación de las organizaciones de crimen transnacional afectan a todos y cada uno de los países en un mundo marítimo globalizado, obligando a que la respuesta deba ser más articulada y enfocada en la búsqueda de propósitos e intereses comunes.

Introducción

A modo de introducción de esta primera parte de la ponencia, es importante recalcar que el resurgimiento de la Geopolítica¹⁷ a partir de los años setenta del siglo pasado trajo nuevamente al tablero mundial los métodos y las hipótesis de esa disciplina. Teorías como el 'espacio vital', o Lebensraum de la Geopolitik alemana del geógrafo Friedrich Ratzel, habían proscrito de la esfera internacional los conceptos geopolíticos tradicionales. Una nueva 'geopolítica crítica' avanzaba vigorosamente para aportar al entendimiento de las relaciones entre los países y la consecución de sus objetivos y ambiciones en el plano internacional (Agnew, 2005).

Nuevos autores de interesantes y actualizados textos como Brzezinski, Buzan o Agnew, así como altos representantes de la clase política mundial al estilo de Henry Kissinger, le imprimieron un nuevo empuje al análisis geopolítico internacional. Sin embargo, al igual que en sus orígenes en el siglo XIX, la geopolítica actual continúa en su rol principal de contribuir a la determinación de los objetivos políticos del Estado, fundamentándose en las circunstancias de carácter geográfico de cada nación en particular. Al final, ayer y hoy, su propósito en el ámbito de la política es ayudar a establecer las bases para el trazado de las políticas y estrategias necesarias para el logro de los objetivos de proyección internacional.

La interacción entre la geopolítica y las relaciones internacionales cada día se hace más dinámica, ocasionando que el indispensable vínculo entre las naciones esté definido por los intereses geopolíticos de cada una de estas. Los recursos básicos, cada día más escasos, y la disputa permanente por poder e influencia hacen que las relaciones entre los países se vean afectadas y, consecuentemente, se deba recurrir a la diplomacia o a la fuerza para solucionar las continuas discrepancias que se presentan.

No obstante, debemos tener en cuenta que la geopolítica por sí sola no nos dice qué hacer y que las decisiones deben ser tomadas por el conductor político que se apoya en las recomendaciones de un liderazgo militar preparado. Estas deben basarse en los análisis e indicaciones que esa disciplina provee, con el propósito de vislumbrar escenarios futuros que permitan tomar las mejores decisiones en la búsqueda de alcanzar los intereses nacionales.

Teniendo como prioridad su soberanía y seguridad, los Estados contemporáneos cuentan con los recursos de cooperación y formación de alianzas como los mejores caminos de solución a problemas que cada día se vuelven más compartidos y de innegable responsabilidad mutua. El equilibrio de poder entre los Estados sería el mecanismo clave para mantener un sistema internacional seguro y próspero para las naciones

17 Definición de Geopolítica formulada por la Universidad Militar Nueva Granada: "Es la ciencia que estudia la realidad geográfica desde el punto de vista político para establecer las influencias mutuas y deducir la mejor forma de armonizarlas en beneficio del poder nacional. Su objetivo científico es la interacción Tierra-Poder. Su materia de aplicación, las relaciones entre el espacio geográfico y el poder político".

que lo integran. Sin embargo, nuevos fenómenos como la globalización se imponen y desnaturalizan la práctica y la supervivencia del antiguo concepto de Estado-Nación.

Seguridad y defensa en un contexto globalizado

Aunque los grandes tratadistas modernos de la Geopolítica han intentado reinterpretar el mundo a partir de las nuevas interrelaciones entre los países en un sistema internacional cambiante y dinámico como nunca antes, los acontecimientos recientes –que han generado un gran impacto en el tablero mundial de Brzezinski– hacen que los análisis actuales se vean obligados a ir más allá de únicamente las circunstancias de carácter geopolítico originales. Así, la ubicación espacial, el tamaño y la cantidad de la población, el conjunto de vías de comunicación, así como la fortaleza o debilidad de las fronteras, son condiciones que prácticamente se supeditan a los vaivenes del carácter y la personalidad inestable de los líderes políticos de las naciones más poderosas del mundo. Donald Trump, Vladimir Putin, Xi Jinping o Boris Johnson, representan el mejor ejemplo de lo aquí expresado.

No obstante, los EE. UU. se mantienen como la única superpotencia global. Actualmente ninguna otra nación cuenta con una capacidad militar y económica semejante, ni con posibilidades reales de proteger sus intereses con un alcance planetario. Pero cada vez es más difícil mantener esa supremacía. Rusia como posible contendiente nuclear¹⁸ y China como rival en lo económico, le plantean a los Estados Unidos, en particular, y al sistema internacional, en general, retos nunca antes vistos.

Cualquier estrategia que formule el mando político y militar estadounidense debe pasar por el examen del ejercicio del poder en la masa continental euroasiática, en la que se concentra la mayor cantidad de población, recursos naturales y actividad económica del planeta. Y los acercamientos recientes de Putin y Xi Jinping para forjar una posible alianza entre los dos gigantes asiáticos, más la inestabilidad de las relaciones con Corea del Norte y su excéntrico líder Kim Jong-un, hacen cada vez más difícil encontrarla.

Seguridad hemisférica

Siendo etimológicamente estrictos, la expresión hemisferio occidental se refiere a la mitad de la esfera terrestre que se encuentra ubicada –por una antigua convención internacional– al occidente del meridiano de Greenwich. El continente americano es su principal masa terrestre, por lo que para efectos de esta ponencia y atendiendo una perspectiva geopolítica no se tomarán en cuenta las pequeñas porciones de África, Europa y Oceanía que hacen también parte de este hemisferio.

El hemisferio occidental está conformado por 35 países de diferentes tamaños y poblaciones, que en su conjunto alcanzan la significativa cifra de 800 millones de habitantes. En un continente en el que solo se hablan tres idiomas (español, inglés y portugués), su origen religioso es común y el tamaño de su economía conjunta equivale a 1/3 de la economía mundial, las guerras entre Estados han sido siempre la excepción.

No obstante, el hemisferio enfrenta nuevos y complejos retos en seguridad que tienen la potencialidad de afectar la estabilidad y la paz regionales. El desafío que representaban los grupos guerrilleros de izquierda y las organizaciones paramilitares de derecha

18 Los EE. UU. formalizaron su retiro del 'Tratado para la eliminación de Misiles Nucleares de Corto y Medio Alcance' a comienzos de agosto de 2019; había sido firmado por Washington y Moscú en 1987. Esto deja al mundo al borde de una nueva carrera armamentística global.

fue superado casi en su totalidad, dando paso a otros emergentes de igual o mayor peligrosidad. Una de las mayores problemáticas que trae consigo la lucha contra estos nuevos desafíos es su capacidad de actuar de forma interdependiente. Están conectados, se confunden y en muchas ocasiones actúan juntos de forma coordinada. El Centro de Estudios para la Defensa Hemisférica (CHDS) los cataloga por prioridad como se lista a continuación:

1. Propagación del narcotráfico.
2. Crecimiento de las pandillas, especialmente en Centroamérica.
3. Resurgimiento del ELN en Colombia.
4. Crisis de Venezuela.
5. Presencia de actores extra regionales como Rusia, China e Irán.
6. Tráfico de personas.
7. Aumento de las amenazas en el ciberespacio.
8. Incremento de desastres naturales ocasionados por el cambio climático.
9. Desigualdad social y oportunidades económicas inequitativas.

En relación con el numeral 9 –Desigualdad social y oportunidades económicas inequitativas–, la pobreza en el hemisferio juega un papel fundamental como factor de exacerbación de los desafíos previamente listados. Los índices de pobreza por naciones muestran la gravedad del problema que alcanzan altísimos porcentajes, como se demuestra en Honduras en donde equivalen al 52,6 % de su población.

Las políticas de defensa de Estados Unidos a menudo subrayan la obligación de enfrentar estos retos mediante esfuerzos basados en la seguridad cooperativa. Recalcan que la forma de derrotarlos es trabajando unidos y, que siendo la colaboración un imperativo, ningún país podrá derrotarlos por sí solo. Sin embargo, la potencia norteamericana continúa perdiendo a sus amigos más cercanos en Latinoamérica y observa cómo algunos países “están revaluando sus opciones y realineando sus intereses fuera de los Estados Unidos” (Schechter, 2019, p. 14). El avance de Rusia y China en América Latina forzarán a un replanteamiento de la estrategia estadounidense, orientada a priorizarla en los objetivos de su política exterior.

Cerramos el tema sobre seguridad hemisférica examinando la situación de Colombia que “enfrenta una de las más complejas situaciones de seguridad en su historia reciente” (Spencer, 2019, p. 83). El país gobernado por el presidente Iván Duque debe confrontar de forma simultánea cuatro desafíos de seguridad, que se entrelazan y se fortalecen en su enorme capacidad de desestabilizar el rumbo de la nación colombiana. Estos son:

- Aumento desmesurado de los cultivos, la producción y el tráfico de cocaína.
- Incremento acelerado de grupos armados ilegales y resurgimiento de organizaciones guerrilleras como el ELN.
- Dificultades en la implementación del proceso de paz.
- Frontera volátil con Venezuela.

Esta compleja mezcla de desafíos internos y externos a su seguridad debe confrontarse por la administración Duque priorizando la lucha contra el narcotráfico. Que, como lo demuestra diariamente la cruda realidad, es el factor común que nutre todos los demás y hace que cualquier solución a esta peligrosa conjunción de amenazas sea más difícil de encontrar.

Principales amenazas en el contexto marítimo: terrorismo, piratería, tráfico de armas, contrabando y migración irregular

Los avances de la globalización han impactado a los diferentes sectores económicos, políticos y sociales de los países de la región centro y suramericana facilitando el accionar de las organizaciones de crimen transnacional, que se aprovechan de vacíos jurídicos o de falta de jurisdicción y de la falta de medios para realizar sus actividades ilegales en un contexto marítimo.

Sobre la evolución de las amenazas en el espectro de las actividades marítimas, el señor Almirante Ernesto Durán la explicaba de la forma en que se aprecia en la siguiente figura.

Figura 1. Evolución de las amenazas



Fuente: Almirante Ernesto Durán G. - Excomandante Armada (2018)

Enfatizaba en su efecto acumulativo y en el nuevo escenario global y nacional que demandaba un trabajo cooperativo e innovación para enfrentarlas. A su vez, las diferentes formas del crimen transnacional organizado por vía marítima impactan considerablemente la actividad y desarrollo económico de estos países, aprovechando las condiciones sociales, culturales, políticas y económicas de algunas regiones en particular.

En una convergencia de intereses, las organizaciones terroristas colaboran con los carteles de la droga y las organizaciones de tráfico ilícito se confabulan con las narcoguerrillas. Grandes redes de interconexión ilícita afectan a todos y cada uno de los países de la región en un mundo moderno globalizado. La interconexión, interdependencia y capacidad de adaptación de las organizaciones de crimen transnacional, obliga a que el trabajo y compromiso de las instituciones privadas y estatales deba ser mucho más articulado y dedicado en la búsqueda de propósitos e intereses comunes.

Los efectos de la globalización, aunados al inmenso espacio geográfico y a los aspectos sociales, políticos y económicos citados, imponen una serie de retos y desafíos a la comunidad regional en el propósito de prevenir, evitar y contrarrestar las principales amenazas en el contexto marítimo. La respuesta debe basarse, entonces, en la cooperación internacional e interinstitucional en todos los niveles de la política y la estrategia.

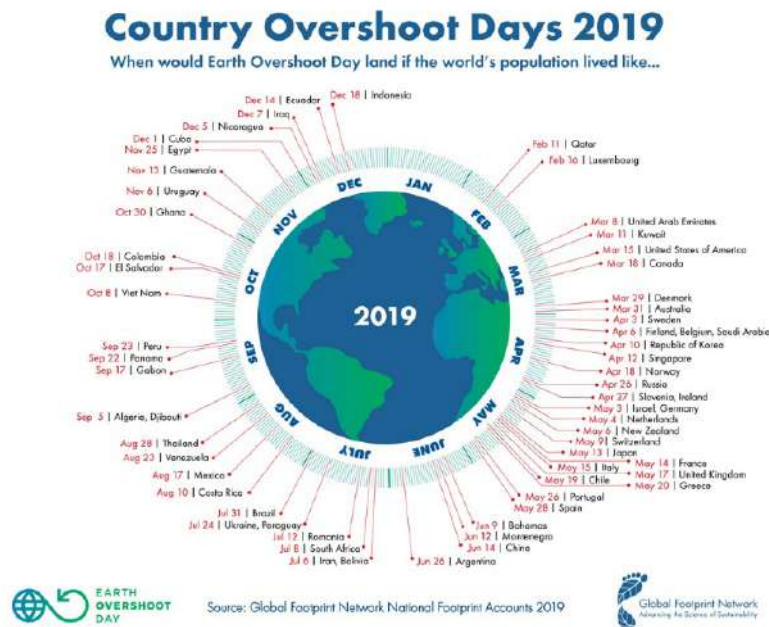
Nuevos retos y desafíos

La superpoblación, el uso indiscriminado de combustibles fósiles, el cambio climático, la devastación incontrolada de los recursos naturales y el calentamiento global, entre otros, son fenómenos de naturaleza reciente que amenazan a mediano plazo la supervivencia de la especie humana. De esta forma, en el espectro global actual, la comunidad internacional enfrenta numerosos retos y desafíos de gran calibre y de consecuencias potencialmente catastróficas. La sociedad mundial parece no entender la gravedad y el tamaño del problema y no hace lo suficiente para contrarrestarlo.

Como principal consecuencia en términos de seguridad, la escasez de activos estratégicos básicos tales como el agua –o las grandes restricciones de acceso a la alimentación– serán la causa de múltiples conflictos entre los países que por extrema necesidad se disputen su uso y control.

El mejor de los ejemplos de lo que podría acaecerle al mundo en términos de guerras por recursos básicos es el denominado Earth Overshoot Day (Día del Rebasamiento de la Tierra), que señala la fecha en que la demanda de la humanidad por recursos ecológicos y servicios en un año dado excede lo que la Tierra puede regenerar en ese mismo año. En el 2019 la fecha fue el 29 de julio y cada año este día será más temprano, tomando en consideración que el consumo sigue aumentando este déficit liquidando el capital natural de la Tierra y acumulando desechos, principalmente dióxido de carbono en la atmósfera (ver figura 2).

Figura 2. Día del Rebasamiento de la Tierra



Fuente: Global Footprint Network (2019)

Otro de los nuevos desafíos para la seguridad mundial es el llamado cambio climático causado por el calentamiento global de la Tierra. La humanidad afronta una de las

mayores amenazas a su existencia como especie y cuatro puntos de quiebre resumen esa realidad actual (World Economic Forum, 2019):

1. El *permafrost*¹⁹ ártico (capa de suelo de las regiones árticas que permanece siempre congelada) se está derritiendo, 70 años antes de lo previsto. Esto ocasionará la liberación de ingentes cantidades de dióxido de carbono, óxido nítrico y metano (gases de efecto invernadero) que acelerarán aún más el calentamiento global. En otras palabras, la superficie de hielo del casquete polar ártico está colapsando o convirtiéndose en zonas pantanosas, afectando los recursos y la infraestructura de distintas zonas de Alaska, Canadá y Rusia.

Afirma al respecto el investigador de la NASA Charles Miller (2013):

El permafrost se está calentando más rápidamente que la temperatura del aire del Ártico. Cuando el calor de la superficie de la Tierra penetra en el permafrost, amenaza con movilizar estas reservas de carbono orgánico y liberarlo a la atmósfera en forma de dióxido de carbono y metano, alterando de este modo el equilibrio del carbono del Ártico y agravando enormemente el calentamiento global.

2. La deforestación amazónica está llegando al punto de no retorno. La cuenca del Amazonas ha perdido cerca de 800.000 km² de los 4'000.000 km² originales que tenía a principios de 1970, es decir, una quinta parte de su extensión original en menos de 50 años.

Los niveles de deforestación causados por la tala de árboles, la ganadería, la minería y la construcción de carreteras y presas están llegando a un punto irreversible de daño que de pasarlo haría imposible su supervivencia. En contraste, los dos países más populosos del mundo –India y China– han implementado campañas muy ambiciosas de sembrado de árboles que han modificado sus otrora altísimas cotas de deforestación²⁰.

3. El calentamiento de las aguas está destruyendo los ecosistemas oceánicos. Los océanos absorben una gran cantidad del exceso de calor generado por la emisión de gases de efecto invernadero. Como inmediata consecuencia la temperatura del agua sube rápidamente, reduciendo los niveles de oxígeno y aumentando la acidificación.

La grave afectación de los ecosistemas marinos es el principal efecto de este acelerado cambio de condiciones, amenazando el hábitat de peces y otras especies de vida marina. Igualmente, aumenta la ocurrencia de eventos extremos como huracanes y la pérdida de biodiversidad marina ocasionada por la destrucción de los arrecifes de coral.

4. El derretimiento de los glaciares está causando el aumento del nivel del mar. Los glaciares del Himalaya se están derritiendo al doble de la velocidad con la que lo hacían en el siglo XX. Un glaciar en Islandia desapareció completamente debido al cambio climático y muchos otros en el mundo enfrentan un destino similar.

Colombia ha perdido el 63% de sus glaciares en los últimos 50 años y hoy solo quedan 37 km² de los 105 con que contaba. El más afectado es el glaciar de la Sierra Nevada de Santa Marta que perdió el 92% de su extensión, pasando de 87 km² de glaciar a solo 6,7 km². A este ritmo de deshielo, se calcula que en el año

19 Es la capa de suelo de las regiones árticas que permanece siempre congelada.

20 A principios de 2019 la India plantó 50 millones de árboles en solo 24 horas, con la participación de 800.000 ciudadanos indios.

2040 la Sierra Nevada dejará de serlo y que todos los casquetes glaciares del país desaparecerán en el año 2050.

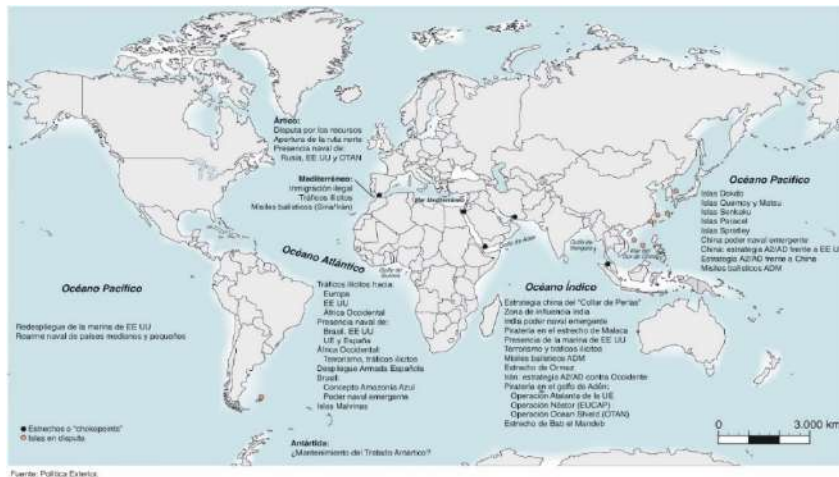
A nivel global esta desoladora realidad produce un aumento en el nivel del mar y una acelerada erosión de las zonas costeras, así como cambios en el clima que generan eventos climáticos cada vez más extremos y destructivos.

El mar: escenario geopolítico del siglo XXI

El mar, desde tiempos inmemoriales, ha actuado como un elemento integrador, un factor de unión y no de separación entre las naciones que han sabido aprovechar las ventajas inherentes a su condición geográfica. Nuevos mundos se han descubierto a través de este, generándose un intercambio cultural y de conocimientos de una manera nunca antes vista. Sin embargo, hoy es aún más patente y definitoria su influencia en todos los aspectos de la sociedad globalizada contemporánea, ya sean económicos, políticos o militares como se observa en la figura 3.

El poder marítimo exhibido por la mayor parte de los países a nivel mundial se ve reflejado en el poder naval que estos han decidido proyectar: 160 naciones cuentan actualmente con fuerzas de Armada o Guardacostas y 30 países tienen Marinas con alcance global. Los riesgos y amenazas actuales que se presentan en el escenario marítimo internacional, producto justamente del auge de su utilización y aprovechamiento, ameritan el esfuerzo estratégico que representa conformar y sostener una Marina de Guerra.

Figura 3. El mar como escenario geopolítico



Fuente: Política Exterior (2013)²¹

En términos de transporte, el 95% del comercio mundial se realiza por mar a bordo de 50.000 buques que transportan, aproximadamente, el 80% de la carga que se mueve en el planeta. Así mismo, 1.900 millones de toneladas de petróleo (el 60% de la producción mundial) se mueve por vía marítima, aprovechando la excelente relación costo-beneficio que ofrece el comercio marítimo; aunado el hecho de que el uso del mar no tiene costo y su acceso es de carácter universal, sin ningún tipo de restricción.

La importancia relativa del mar continuará incrementándose durante el siglo XXI con motivo de la demanda de combustibles y de otros recursos minerales ante el incremento de la población y la industrialización. De esta forma, los espacios oceánicos se han convertido –más que en cualquier otra época de la historia– en una herramienta imprescindible para garantizar la seguridad y el bienestar de las naciones que saben sacar provecho de estos.

“El dominio de los espacios marítimos ha garantizado la supremacía geopolítica de Occidente desde finales del siglo XV” (Fernández, 2013). El gran océano, dice Geoffrey Till (2007), debe ser visto como un sistema multilateral y no como una telaraña de negocios bilaterales de intercambio. O sea, lo que existe es un sistema marítimo global y en ese sistema las implicaciones de seguridad para todos los países son enormes, así como el interés de defender el comercio global y un sistema de valores que beneficie a todos.

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas, los Estados ribereños están llamados inexorablemente al uso responsable de sus recursos marítimos, aprovechando sus potencialidades para hacer prósperas sus poblaciones sin comprometer o afectar el aprovechamiento que también deben hacer las generaciones futuras. Este organismo internacional resalta el rol de los océanos como los responsables de mover los sistemas que hacen que la Tierra sea habitable para la humanidad.

A manera de conclusión podemos afirmar, casi sin riesgo de equivocarnos, que la influencia de los océanos para el progreso de una nación en pleno siglo XXI será cada vez más significativa.

Referencias bibliográficas

- Agnew, J. (2005). *Geopolítica: una re-visión de la política mundial*. Madrid: Trama Editorial.
- Fernández, F. (2013). *El mar: tablero geopolítico del siglo XXI*. <http://www.politicaexterior.com/?product=el-mar-tablero-geopolitico-del-siglo-xxi>
- Miller, C. (2013). *¿Es el permafrost del Ártico el «gigante dormido» del cambio climático?* https://ciencia.nasa.gov/ciencias-especiales/24jun_permafrost/
- Schechter, P. (2019) *The Strategic Price of Neglect*. Revista Prism, 8(1).
- Spencer, E. (2019). *Security Challenges of the New Colombian Administration*. Revista Prism, 8(1).
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo; una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Till, G. (2009). *A guide for the Twenty First Century*; Routledge.
- World Economic Forum. (2019). *Four climate tipping points the planet is facing*. Center for Strategic and International Studies (CSIS). <https://www.weforum.org/agenda/2019/08/4-climate-tipping-points-the-planet-is-facing/>

21 Disponible en: <http://www.politicaexterior.com/?product=el-mar-tablero-geopolitico-del-siglo-xxi>

Desorden en el mar: Estados frágiles, dinero sucio y embarcaciones menores*

Por: Juan Pablo Toro Vargas²²

“La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para contribuir al desarrollo marítimo de la nación: Protege la Vida Humana en el Mar. Protege el Medio ambiente acuático y los Recursos Naturales Marinos. Regula las actividades y cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales”. Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. República de Chile.

Temario de la ponencia

- Introducción
- La piratería hoy
- Tráfico de personas en el mar
- Tráfico de drogas por el mar
- Apéndice: pesca ilegal
- Conclusiones

Introducción

Reflexiones sobre seguridad marítima y crimen organizado transnacional a la luz de experiencias en misiones contra la piratería, el tráfico de personas y el narcotráfico.

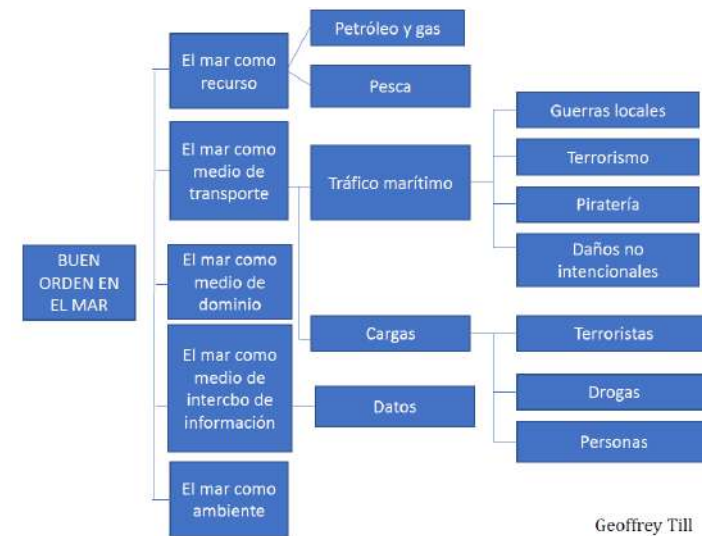
* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 09 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

22 **Profesor Juan Pablo Toro Vargas.** Magíster en Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Licenciado en Información Social de la Pontificia Universidad Católica de Chile, con título de periodista. - Diplomado en Seguridad Nacional, Fronteras y Migración por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Egresado del curso Estrategia y Política de Defensa del Center for Defense Hemispheric Studies (CHDS). Durante más de 20 años, ha realizado coberturas en América, Asia-Pacífico y otras regiones, que incluyen elecciones, zonas de conflictos, cumbres y entrevistas con importantes líderes. Además, ha estado embarcado en ejercicios navales como Rimpac y Unitas y en las operaciones Atalanta y Sophia de la Unión Europea. Director ejecutivo de AthenaLab; miembro del Consejo Asesor de Política Exterior; profesor de la Facultad de Comunicaciones de la Pontificia Universidad Católica de Chile; associated fellow de RUSI; oficial de la Reserva Naval de la Armada de Chile; columnista del diario El Mercurio. Correo electrónico jtoro@athenalab

A lo largo de la historia, el mar ha sido descrito de muchas maneras. De forma positiva, en la poesía, como “espejo del alma del hombre libre”. De forma realista, en la geopolítica, como una unidad. Pero también de forma negativa, como una provincia anárquica, o la mayor escena del crimen del mundo (Stavridis, 2017).

En este último sentido, las fuentes de inestabilidad en el mar, que permiten describirlo como la mayor escena del crimen del mundo, se relacionan con actividades ilegales, irregulares y no reportadas, las que vienen ganando prominencia y desafían lo que se conoce como el “buen orden en el mar” (Till, 2004), y que provienen, por supuesto, de las fallas de la seguridad y estabilidad en tierra. Este tipo de fuentes de inestabilidad contrastan con las estatales que, en cambio, se relacionan con disputas territoriales y reclamaciones soberanas, que crean tensiones geopolíticas, cuyo impacto también se sentirá en los litorales.

Desde el fin de la Guerra Fría y con la aceleración que experimentó la globalización, la seguridad marítima y el buen orden en el mar se han vuelto conceptos cada vez más centrales para países que dependen del mar, porque ahí se juega parte de su seguridad nacional. Sin embargo, no podemos obviar que la actual competencia entre potencias o “restauración estratégica” (Haass, 2017), está reviviendo el énfasis de la disuasión y el combate para las fuerzas navales, que es prioritario para las armadas.



En este contexto, agencias o servicios encargados de imponer la ley en el mar, cumpliendo un rol policial identificado por (Booth, 1977), han ido ganando peso estratégico, porque son claves para: velar por la soberanía marítima haciendo presencia efectiva; proteger los derechos económicos; preservar el buen orden en el mar; realizar rescates; y contener o evitar la contaminación.

Dada la complejidad de los entornos marítimos actuales, las agencias de control marítimo y las unidades dedicadas a la guerra en el mar han terminado cumpliendo roles parecidos, a pesar de distintos aproximaciones operacionales y funciones bien definidas en el papel. Esto es producto de que en la realidad las líneas entre amenazas se desdibujan y los recursos escasean, como sostienen Bowers y Koh (2019). Así podemos ver fragatas en tareas de fiscalización pesquera o patrulleros oceánicos defendiendo la soberanía ante incursiones foráneas. Por lo tanto, crece cada vez más la interacción entre “cascos grises” y “cascos blancos”, como se suele identificar a las unidades de guardacostas.

Si quisiéramos identificar aquellas zonas en las que el buen orden del mar se encuentra amenazado o en riesgo, una buena orientación nos entrega Martin N. Murphy en *Small boats, weak states, dirty money*, que se dedicó a investigar los nexos entre piratería y terrorismo. El autor descubrió que los problemas se presentarán ahí donde existe la siguiente tríada: un Estado débil, incapaz de ejercer control sobre todo territorio; la posibilidad de ejercer actividades ilegales que permitan acceder a dinero sucio; y la disponibilidad de embarcaciones menores con personas capaces de navegarlas.



Martin N. Murphy

Quizás hoy más que nunca tenemos la oportunidad de identificar tempranamente los países o regiones donde esa tríada está presente, incluso gracias a fuentes abiertas. Por ejemplo, con la información obtenida de internet podemos realizar un sencillo cruce de datos ocupando el índice de Estados frágiles (Fragile State Index, 2020) que realiza The Fund for Peace, los indicadores de percepción de corrupción de (Transparency International, 2020), y los movimientos de naves registrados por (Maritime Traffic, 2020).

A continuación, se describirán tres actividades ilegales que se realizan en los océanos para ilustrar cómo se cumple de forma cabal el patrón sugerido por Murphy, aprovechando experiencias en el mar.

La piratería hoy

La piratería actual amenaza la seguridad de algunas de las rutas marítimas comerciales más importantes del mundo, restringe el paso libre y ordenado de los bienes, eleva los costos de los seguros, aumenta las tensiones locales y pone en riesgo la vida de las personas.

Para los países signatarios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el combate a la piratería es un deber, pero “en la medida de lo posible”, en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado (Convemar, 1982), constituye piratería todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos.

La definición, por supuesto, suena muy adecuada y producto de una actividad que tiene siglos. Pero en su aplicación siempre presenta dilemas. No todos los Estados tienen

los medios o los recursos para combatir la piratería, por lo que siempre puede ser el problema de alguien más. Y eso tiene que ver con cuánta importancia le asignamos a la protección de los bienes públicos globales. También se presenta el problema de la jurisdicción efectiva; quienes apresan a los piratas no siempre sabrán qué hacer con ellos.

Según Murphy (2009), entre los factores que inciden en la piratería en el mar se encuentran: oportunidades legales y jurisdiccionales (actos fuera de la jurisdicción de un Estado); una geografía favorable; presencia de un conflicto y desorden en tierra; la falta de respeto o vigencia del Estado de derecho; aceptación cultural de la actividad misma; un entorno político permisivo, y por supuesto, la posibilidad de obtener y disfrutar del botín. A simple vista, muchas de estas condiciones justamente tienen que ver con la existencia de un “Estado débil”, el acceso al “dinero sucio” y embarcaciones como skiffs (antes en manos de pescadores), en otras palabras: Somalia.

En medio de una ola de ataques de piratas somalíes contra barcos que cruzaban el golfo de Adén, por el que pasan las rutas comerciales que conectan Europa y Asia, se constituyó una misión que sirve para ilustrar cómo se puede enfrentar esta actividad de forma consistente.

En 2008, por decisión del Consejo Europeo, y en el marco de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea y de acuerdo con resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, más la legislación internacional vigente, se lanzó la misión EU NAVFOR Somalia u Operación Atalanta, que sigue funcionando hasta hoy. Sus objetivos serían proteger la carga del Programa Mundial de Alimentos, apoyo a la misión de estabilización de la Unión Africana en Somalia (AMISOM) y cuidar a embarcaciones vulnerables.

Para tal efecto, se estableció un cuartel general de Atalanta en la UE, hoy en Rota (España), y un cuartel de la fuerza, tarea a bordo de un buque insignia, que va rotando entre las marinas de los países que envían naves a la zona. Además, se dispuso el patrullaje combinado y coordinado sobre un corredor internacional delimitado, de modo de facilitar la vigilancia y asistencia a cualquier barco que transitara por esa ruta. Una misión que pudo observar de cerca el autor en diciembre de 2014, a bordo del patrullero oceánico Rayo de la Armada española (Toro, 2014).

Tras 12 años, la Operación Atalanta prosigue, aunque los ataques han decaído a niveles mínimos, lo que se atribuye a la vigilancia permanente de armadas en coalición (como las de la UE) o en forma individual, a los guardias armados a bordo de mercantes, a la destrucción de medios de piratas y a las medidas de seguridad implementadas por el sector privado.

Pero la sola presencia de la tríada de Murphy hace que el problema esté lejos de quedar resuelto. Más bien, puede afirmarse que solo está puesto a raya. A lo que debe agregarse que, justo al frente de Somalia, Yemen es escenario de un conflicto armado interno con intervención de actores regionales.

Tráfico de personas en el mar

A diferencia de la Operación Atalanta, que obligó a las armadas europeas a desplazarse hasta el Índico para proteger sus intereses marítimos, la ola de inmigración irregular procedente del Medio Oriente y África irrumpió la década pasada en un teatro tradicional de operaciones de la UE, como es el Mediterráneo, que durante siglos ha servido como un puente de comunicación entre sus orillas y no como una barrera.

No en vano, el historiador Fernand Braudel dijo que el Mediterráneo no es un mar, sino una sucesión de “llanuras líquidas” (Braudel, 1992), comunicadas entre sí. Lamentablemente,

quienes inmediatamente se dieron cuenta de esto fueron los traficantes de seres humanos, que empezaron a ofrecer viajes a personas desesperadas que huían para salvar sus vidas o buscar una mejor calidad de vida (Bauer, 2014).

La magnitud de la ola migratoria que llevó a decenas de miles a lanzarse al mar en precarias embarcaciones —y a muchos a morir en el intento—, se explica por varios factores; entre ellos, el arco de inestabilidad que se extiende desde el norte de África hasta Afganistán (con Libia como punto crítico), la explosión demográfica en África subsahariana, el diferencial de desarrollo de las zonas expulsoras de migrantes frente a la rica Europa, la cercanía geográfica (la distancia entre Trípoli a La Valeta es de 193 millas náuticas) y a la existencia de negocios ilegales altamente rentables y sencillos.

Según el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire (Naciones Unidas, 2004), que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, el tráfico ilícito de migrantes es la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado del que dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener un beneficio financiero u otro beneficio de orden material. Por lo tanto, los países signatarios de la convención tienen el deber de enfrentar esta actividad ilegal.

En esa dirección, la respuesta de la UE fue lanzar entre 2015 y 2019 una misión naval, que se conoció como Sophia, en recuerdo de una niña que nació a bordo de una fragata alemana, que rescató a su madre.

El objetivo central de la EUNAVFOR Med o Sophia fue interrumpir el modelo empresarial de las redes de tráfico y trata de personas en el sur del Mediterráneo central y, por consiguiente, evitar la mayor pérdida de vidas en el mar. En Libia, por ejemplo, se identificó al Clan Dabbashi y a los Asma Boys como organizaciones criminales dedicadas al negocio. Además, se decidió contribuir al entrenamiento y equipamiento de los guardacostas, y cooperar en la aplicación del embargo de armas de Naciones Unidas en alta mar frente a las costas de ese país (el 31 de marzo de 2020, la UE lanzó la Operación Irini, que apunta a reforzar el embargo de armas en torno a Libia).

Para poner en marcha a Sophia, se estableció un cuartel general en Roma (Italia) y un cuartel de la fuerza de tarea a bordo de un buque insignia. Las fases de la misión fueron: 1) vigilancia y valoración de redes de contrabando en el Mediterráneo; 2) búsqueda y desvío de naves sospechosas; y 3) disposición de naves y valores, más captura de contrabandistas. En el plano táctico, se crearon dos corredores de patrullaje para buques alrededor de Libia, respetando el límite de las 12 millas.

En noviembre de 2017, el autor pudo observar esta misión cuando estaba en las fases 2 y 3, a bordo del buque auxiliar Cantabria, de la Armada española, que ejerció como sede del cuartel de la fuerza de tareas (Toro, 2017). Este petrolero de flota, por ejemplo, rescató a más de 200 personas a punto de ahogarse y recuperó del Mediterráneo los cadáveres de 26 mujeres, el 3 de noviembre.

La misión Sophia llegó a su fin por los distintos enfoques al interior de la UE sobre cómo lidiar con el problema de la inmigración irregular por mar (Italia cerró sus puertos, por ejemplo). Además, esta se vio enfrentada a paradojas. Quedó en evidencia que los traficantes de personas vieron como un estímulo para su negocio la presencia de buques, ya que ellos mismos solían pedirles auxilio en alta mar para que rescataran a los migrantes, poco antes de abandonarlos a su suerte y regresar a la costa libia. También, la incautación de embarcaciones mayores de los traficantes los llevó a ocupar balsas precarias, que aumentaron el riesgo para sus pasajeros. Por último, estaba el hecho de que un mayor control en ciertos puntos específicos terminaba desplazando las rutas, en un largo eje que iba de Grecia a España.

Lo cierto es que hoy siguen existiendo Estados débiles en las costas del Mediterráneo, gente con capacidades de navegarlo en embarcaciones menores y grupos especializados en distintos tipos de contrabando. Por eso, la baja en la migración a través del mar, más que estar solucionada, se puede entender como contenida. Sobre todo, habrá que ver lo que pase una vez que retroceda la pandemia de la COVID-19.

Tráfico de drogas por el mar

Si bien se trata de una actividad criminal global, América Latina presenta ventajas comparativas en cuanto a narcotráfico se refiere, si se revisan los factores que permiten la proliferación de este negocio: demanda de consumidores; capacidad de cultivo; procesamiento y distribución de drogas; capacidad de obtención de insumos para fabricación; fronteras permeables; sistemas financieros con pocos controles; Estados débiles que permiten el dominio selectivo de rutas y territorios; y altos niveles de corrupción (Thoumi, 2002).

En su informe de 2019, la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) estableció que en el caso de la cocaína, esta droga “sigue transportándose desde Colombia principalmente por mar” con “lanchas rápidas, embarcaciones sumergibles y semisumergibles, vehículos submarinos no tripulados y boyas equipadas con dispositivos de localización por satélite” (Naciones Unidas, 2019).

Respecto de la situación de Chile, la JIFE precisó que el tráfico de drogas, en particular de clorhidrato de cocaína, por vía marítima desde los puertos de Chile hacia Europa ha seguido aumentando.

Aunque existe un debate válido sobre la efectividad de la guerra contra las drogas, la Convención de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas (Naciones Unidas, 1998), compromete a los países signatarios a cooperar en todo lo posible para eliminar el tráfico ilícito por mar, de conformidad con el derecho internacional del mar, acuerdos regionales y bilaterales.

Los decomisos en el mar de forma individual o combinada que efectúan las armadas y servicios marítimos de la región, siguen siendo una de las formas más empleadas y eficientes para enfrentar este ilícito, ya sea que la droga esté oculta en lanchas rápidas, semisumergibles o cargueros de gran tonelaje. Finalmente, si se trata de volumen, las mayores incautaciones de estupefacientes suelen ocurrir casi siempre en el mar o puertos. Pero esto requiere de capacidades para monitorear el entorno marítimo en tiempo real, trabajo de inteligencia y medios para hacer presencia efectiva.

En este caso, y una vez más, vemos que la presencia de un Estado débil, dinero sucio y embarcaciones menores son factores que conjugados permiten el desorden en el mar. Por ejemplo, con Venezuela, país que vive una severa crisis política, económica y humanitaria. El volumen de droga traficada desde ahí ha aumentado cerca de un 50% en los últimos años por mar y aire, según afirmó el jefe del Comando Sur de Estados Unidos, Almirante Craig Faller (Infobae, 2020), al anunciar el lanzamiento de una vasta operación en abril en aguas del Caribe y el Pacífico.

Apéndice: pesca ilegal

No quisiéramos dejar de mencionar la pesca ilegal, como una actividad criminal en el mar que debiera llamar nuestra atención. Efectivamente, en ella no se emplean embarcaciones menores, sino más bien mayores y diseñadas para actividades extractivas a gran escala. Esta actividad ocupa el sexto lugar entre delitos transnacionales globales más lucrativos,

con ingresos estimados entre US\$ 15.000 millones y US\$ 36.000 millones en 2018, según Global Financial Integrity (2017).

En el caso de Chile, según el Servicio Nacional de Pesca, la cifra rodea los US\$ 300 millones. Como el Pacífico sur es especialmente rico en recursos pesqueros, la Armada de Chile dispone su vigilancia constante por distintos medios. En junio, por ejemplo, el submarino Simpson U-209 cubrió en junio 117.000 millas cuadradas en el Pacífico para identificar embarcaciones pesqueras (Infodefensa, 2020).

Conclusiones

En primer lugar, la revisión de las actividades ilegales anteriores nos debiera llevar a concluir que cuando los líderes nacionales diseñan la política marítima del país, deben decidir si van a aportar al buen funcionamiento del sistema global de comercio y comunicaciones o solo beneficiarse del mismo sin contribuir.

En segundo lugar, no podemos seguir viendo la piratería, el tráfico de drogas y de personas y la pesca ilegal como amenazas no tradicionales, sino que deben ser enfrentadas con la misma voluntad con la que se defiende la soberanía. Se deben cuidar los “intereses marítimos nacionales” que surgen ahí donde se encuentran la seguridad marítima y la seguridad nacional.

Para países que tienen recursos limitados, siempre habrá un dilema sobre cómo aumentar la capacidad para atender amenazas de baja intensidad y, al mismo tiempo, no perder la capacidad de combate. Lo cierto es que existen varios modelos para procurar el buen orden en el mar (un servicio, dos servicios separados o varios), entonces lo fundamental es el enfoque interagencial y entender la economía de las actividades ilegales para provocar su disrupción.

En tercer lugar, es clave identificar zonas en las que se encuentre la tríada sugerida por Murphy: Estado frágil, dinero sucio y embarcaciones. Las armadas o servicios marítimos tendrán que hacer esfuerzos para enfrentar las amenazas que ahí se presenten, pero no podrán resolverlas definitivamente si hay problemas estructurales de gobernabilidad y desarrollo. Por ejemplo, existe un triángulo de inestabilidad que se genera entre Haití, Nicaragua y Venezuela, que puede impactar en una región donde hay pocas marinas con capacidades para atender amenazas de baja intensidad.

Por último, es conveniente empezar a pensar en el mundo marítimo pos-COVID-19. ¿Cuál será el impacto de la regionalización del comercio marítimo si se acortan las cadenas de suministros globales? ¿Se requerirán más medios? ¿Pueden los grupos criminales organizados orientar sus negocios al mar al haber mayor vigilancia fronteriza en tierra?

En una de sus obras, Eurípides dijo que “el mar lava los crímenes de los hombres”. De nuestros esfuerzos depende que eso no sea cierto.

Referencias bibliográficas

- Bauer, W. (2014). Cruzando el mar: el éxodo a Europa. *Casa del Libro. Madrid*.
- Booth, K. (1977). *Navies and Foreign Policy. New York: Routledge Revivals*.
- Bower, I. and Koh, C. (2019). Grey and White Hulls: An International Analysis of the Navy-Coastguard Nexus. *Palgrave Macmillan*.

Braudel, F. (1992). El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II, Tomo I. *Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica*. P. 133.

Convemar (1982). Definición de la piratería. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*.
https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Fragile State Index. (2020). Measuring Fragility. *Fragile State Index*. <https://fragilestatesindex.org/>

Global Financial Integrity. (2017). Transnational Crime and the Developing World. *Global Financial Integrity*. https://secureservercdn.net/45.40.149.159/34n.8bd.myftpupload.com/wp-content/uploads/2017/03/Transnational_Crime-final.pdf?time=1594224061

Haass, R. (2017). *A World in Disarray. New York: Penguin Press*.

Infobae. (2020). Craig Faller, jefe del Comando Sur de los EE.UU.: La droga traficada desde Venezuela ha aumentado significativamente en los últimos años y sabemos que Maduro se beneficia de ello. *Infobae*.
<https://www.infobae.com/america/america-latina/2020/04/17/craig-faller-jefe-del-comando-sur-de-los-eeuu-la-droga-trafficada-desde-venezuela-ha-aumentado-significativamente-en-los-ultimos-anos-y-sabemos-que-maduro-se-beneficia-de-eso/>

Infodefensa. (2020). El submarino Simpson de la Armada de Chile vigila el paso de la flota pesquera china. *Infodefensa.com*.
<https://www.infodefensa.com/latam/2020/06/29/noticia-submarino-simpson-armada-chile-vigila-flota-pesquera-china.html>

Marine Traffic. (2020). Marine Gallery. *Marine Traffic Blog*. <https://www.marinetraffic.com/blog/>

Murphy, M. (2009). Small boats, weak states, dirty money. Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World. *London: Hurst & Company*.

Naciones Unidas. (1998). Convención de Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas. *Naciones Unidas*. https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_es.pdf

Naciones Unidas. (2004). 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. *Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional y sus protocolos*. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Naciones Unidas (2019). Informe 2019. *Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes. Naciones Unidas*. https://www.incb.org/documents/Publications/AnnualReports/AR2019/Annual_Report/Spanish_ebook_AR2019.pdf

Stavridis, J. (2017). *Sea Power. New York: Penguin Random House*.

Thoumi, F. (2002). El imperio de las drogas: Narcotráfico, economía y sociedad en los Andes. Bogotá: Planeta-IEPRI.

Till, G. (2007). Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires:

Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

Toro, J. (2014). Cómo es la misión naval de la UE que ayudó a detener la piratería en el golfo de Adén. *Periódico El Mercurio*.

Toro, J. (2017). La incansable lucha de la UE por detener a los traficantes de personas en el Mediterráneo. *Periódico El Mercurio*.

Transparency International. (2020). We have on vision, a world free of corruption. Transparency International. The global coalition against corruption. <https://www.transparency.org/en/>

La protección marítima de los espacios oceánicos de México frente a la amenaza del crimen organizado transnacional*

Por. Contralmirante C.G DEM Ernesto Bañares Rosete²³

“Aquel que no espera vencer, ya está vencido”.

Benito Juárez, presidente de México 1858-1872

Temario de la ponencia

Situación de la protección marítima y portuaria en México

Evolución de la Armada de México en la protección marítima

La Armada de México en contra del crimen organizado transnacional

Escenario del crimen organizado transnacional en las zonas marinas mexicanas

Desafíos

Conclusiones

Situación de la protección marítima y portuaria en México

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) cataloga al crimen organizado transnacional como una amenaza mundial, porque sus acciones ilícitas dificultan a las naciones poder aplicar el Estado de derecho, así como mantener la eficacia en su gobernanza y desarrollo sostenible.

Los Estados parte reconocen la importancia de mantener una cooperación internacional fortalecida para abatir estas organizaciones ilícitas y enfrentar todas sus formas de actuación criminal.

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

23 **Contralmirante C.G DEM Ernesto Bañares Rosete. Armada de México.** Actualmente ocupa el cargo de Director de Áreas Tecnológicas, Humanidades, Investigación e Idiomas del Centro de Estudios Superiores Navales –CESNAV–, titulado académicamente, por el Centro de Estudios Superiores Navales, como: Especialista de Mando Naval, Magister en Administración Naval, Magister en Seguridad Nacional, Diplomado en Formación del Tutor a Distancia, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como: Diplomado en Comunicación Social Estratégica, Diplomado en Desarrollo de Competencias del Servidor Público, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Universidad Multitécnica Profesional, Diplomado en Operaciones Portuarias, Diplomado en Habilidades Gerenciales.

Las actos criminales de la delincuencia organizada transnacional en el ámbito mundial generan dinero sucio entre 1.6 a 2.2 trillones de dólares al año y su presencia en el hemisferio Occidental representa un gran desafío, por la magnitud de sus movimientos, la gran extensión de las áreas de aguas profundas y la longitud de las costas aisladas, características que demandan una mayor interacción entre los Estados y las autoridades nacionales que aplican la ley.

México como parte integral de tratados internacionales de seguridad y protección marítima prioriza la gran importancia que tiene esta amenaza en el poder marítimo y el comercio marítimo nacional, reconociendo su injerencia en la dinámica económica nacional y en el posicionamiento del país en el ámbito internacional.

Como parte del equilibrio que debe tener la protección y el desarrollo, el Estado mexicano hace un gran esfuerzo para fortalecer su capacidad en el mar y la política nacional marítima, ejerciendo la autoridad marítima nacional a través de la Secretaría de Marina en el ejercicio de la protección y la seguridad marítima, así como, el mantenimiento del Estado de derecho en las zonas marítimas mexicanas.

Para ejercer ese control, la Secretaría de Marina tiene las siguientes atribuciones:

- Mantener un poder naval suficiente y preparado para respaldar el ejercicio de la soberanía y la defensa de los intereses nacionales.
- Contar con medios de vigilancia que coadyuven al cumplimiento del Estado de derecho en cuanto a la legislación nacional u ordenamientos que devienen de los tratados de los que México es parte.
- Ejercer funciones como autoridad marítima nacional, en los tres roles: Estado rector de puerto, Estado ribereño y Estado pabellón.

La Secretaría de Marina mantiene la presencia del Estado mexicano en 3.1 millones de kilómetros cuadrados de superficie marítima que incluye su mar territorial y su zona económica exclusiva con el fin de garantizar el cumplimiento del Estado de derecho.

El desarrollo de la estrategia marítima de México está basado en la teoría y la práctica del poder marítimo nacional, protegiendo a los intereses marítimos nacionales por medio del poder naval, empleando los instrumentos jurídicos constitucionales, el derecho marítimo internacional y los tratados internacionales, que tienen una gran injerencia en la aplicación de la ley, mostrando la visión de acometer a la delincuencia de forma multidimensional y multilateralmente, enfocándose substancialmente sobre el derecho del mar.

Evolución de la Armada de México en la protección marítima

Para llevar a cabo esta estrategia marítima, la Armada de México ha evolucionado en sus funciones para ejercer la protección marítima. Como es conocido, el atentado terrorista del 2001 fue el parteaguas que obligó al mundo a replantear el concepto de seguridad nacional y a priorizar el análisis constante de sus situaciones de vulnerabilidad y el nivel del riesgo de su seguridad.

Era de esperarse que la situación geográfica y geopolítica de nuestro país hacía preocupante y observable la alta vulnerabilidad que representa la vecindad con los Estados Unidos y reconocer como su principal foco de atención al sistema portuario, que impulso que la Secretaría de Marina (SEMAR) en el 2003 reforzara su presencia en los recintos portuarios para robustecer la seguridad física en ellos.

En ese mismo año para implementar el Código PBIP, la SEMAR creó los Centros Unificados de Protección Marítima y Portuaria (CUMARES), empleando las funciones de guardia costera para ejecutar operaciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control

dentro de los recintos portuarios, en ese entonces, en apoyo a la autoridad en materia de protección marítima y portuaria.

En 2013 debido a la gran actividad criminal y a las redes de corrupción que la delincuencia organizada tenía en los principales puertos del país y que representaban una vulnerabilidad a la seguridad nacional, el Gobierno federal estableció una estrategia donde la SEMAR sería el eje principal para combatir esos actos en los puertos nacionales.

Como resultado a esa estrategia, en 2014 se reconocen por ley a los Centros Unificados para la Protección Marítima y Portuaria como el principal ente de mayor presencia en los puertos, con el fin de garantizar un nivel de riesgo aceptable en la administración, operación y servicios portuarios, basándose en la supervisión de la elaboración de los planes de protección y su aplicación tanto en la seguridad física como en la inspección de mercancías.

En 2015 se cambió la designación de los CUMARES por la Unidad Naval de Protección Marítima y Portuaria (UNAPROMP), fortaleciéndose su actuación en los puertos, como una línea de acción institucional en el combate al tráfico de mercancías ilícitas, principalmente de drogas, precursores químicos y contrabando de mineral de hierro. El último gran logro que realizó la SEMAR, fue que en 2017 se reformó la ley para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le transfiriera la Autoridad Marítima Nacional, tomando el control de las 104 capitanías de puerto que existen en nuestro país.

La consolidación de la Autoridad Marítima Nacional en la SEMAR beneficia al Estado mexicano y a la actividad comercial marítima internacional, por permitir el control único de la protección y seguridad en los puertos, con certeza jurídica, garantizando un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente.

Esta actividad se realiza en una cercana coordinación con la comunidad marítima y las autoridades que intervienen en las operaciones de los puertos, con el fin de crear una situación de equilibrio entre las actividades de protección marítima y el comercio marítimo que permita un desarrollo económico sustentable en las actividades comerciales.

La Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional y parte de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), actúa íntegramente en planos de cooperación con los países latinoamericanos que la conforman, entre ellos Colombia, teniendo como objetivo fundamental la aplicación de los convenios internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de seguridad marítima.

En la reunión del ROCRAM en 2018, como actividad relevante respecto al Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, México presentó una propuesta de "Estrategia regional para inhibir el tráfico de drogas y artefactos peligrosos por buques de otra bandera".

La Armada de México en contra del crimen organizado transnacional

Para el cumplimiento de la misión y el ejercicio de las atribuciones de la Armada de México, se desarrollan operaciones en cada mando naval, ejerciendo la Autoridad Marítima Nacional funciones de guardia costera.

Las amenazas de carácter transnacional, y el formar parte de organizaciones internacionales, hacen necesaria la ejecución de operaciones más allá de las aguas jurisdiccionales en las que la delincuencia organizada ha expandido sus rutas del tráfico ilícito, implicando interactuar con otras Armadas o guardias costeras.

México ha formalizado diversos acuerdos internacionales de cooperación con Colombia, Chile, Perú, Guatemala, Nicaragua y Panamá, así como con los Estados Unidos, para el intercambio de información en el combate a ilícitos marítimos.

En 2008, el secretario general de la ONU plasmó en su informe sobre los océanos y el derecho del mar, las siguientes amenazas transnacionales más significativas :

- Tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas.
- Terrorismo.
- Tráfico ilícito de armas.
- Tráfico ilícito de personas por mar.
- Piratería y robo a mano armada.
- Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La protección marítima ejerce acciones para prevenir y atender estas amenazas en las aguas internas u oceánicas de nuestra nación.

El hecho de que más del 80% del comercio mundial es transportado por vía marítima, representa una gran oportunidad para el crimen transnacional, debido a que los buques comerciales, cada vez son más grandes, son utilizados como medios para el transporte de tráfico ilegal de todo tipo.

Los delitos marítimos tienen una gran relevancia y son complejos de lidiar, de perseguir e investigar, debido a la forma, las circunstancias y los lugares en los que se cometen, también a que cada vez la delincuencia organizada adquiere más destreza para efectuarlos, lo que exige comprometer cada vez más medios y vigilancia especializada para coartarlos.

Cada país tiene una situación particular de las actividades delincuenciales que se desarrollan en el mar, así como la forma de tipificar estos actos en su normatividad, en el caso particular de México están tipificados como conductas ilícitas graves en el Código Penal Federal (CPF), pero también reconoce como están normalizados en los instrumentos o tratados internacionales obligados.

El combate de estas actividades ilícitas es llevado a cabo por la Secretaría de Marina en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional representada por las capitanías de puerto y por la Armada de México en funciones de guardia costera, utilizando sus buques, aviones, infantería de marina e información de inteligencia; manteniendo coordinación con otras organizaciones intergubernamentales del país.

La naturaleza jurídica de la Armada, en su parte legal para actuar contra la delincuencia organizada internacional, es un reto para la determinación de la jurisdicción aplicable cuando el delito se materializa en diversos entornos y condiciones, debido a que estos factores son fundamentales para sustentar las pruebas que se entregaran durante su proceso legal.

México para legislar a efectos de sancionar penalmente el delito en su modalidad de introducción de narcóticos, ejerce la jurisdicción penal, en razón de los elementos del derecho interno y los tratados internacionales. El principal tratado internacional utilizado por excelencia en materia marítima, es la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptado en 1982, debido a que en sus artículos 99, 101 y 108 se especifica el deber jurídico, que tienen los Estados parte, de combatir en alta mar y la zona económica exclusiva, las conductas ilícitas especialmente graves, mediante el uso de sus buques de guerra, estableciendo las bases del derecho de visita y de persecución, los cuales dan el fundamento internacional para el funcionamiento de la guardia costera

Después de haber hablado del panorama general de la protección marítima en México, desde el enfoque de interacción y organización internacional, así como el trato legal y de intervención que las naciones dan a la intrusión del crimen organizado transnacional en las zonas marítimas del continente americano, ahora enfocaremos la conversación al contexto de los principales delitos del ámbito marítimo que combate la Secretaría de Marina en su mar patrimonial.

Escenario del crimen organizado transnacional en las zonas marinas mexicanas

Tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas

De acuerdo al informe mundial 2019 sobre las drogas, de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), se conoce que en la actualidad el número de consumidores de drogas en el mundo es de unos 35 millones de personas y que la producción mundial de cocaína alcanzó un máximo histórico de 1.976 toneladas en el 2017, es decir, un 25% más que en el 2016, y que el 70% de la cocaína producida en el ámbito mundial fue producida en Colombia.

Que la cocaína producida en los países andinos de América del Sur se destina al consumo de América del Norte, donde las incautaciones efectuadas en su tránsito a ese destino se han duplicado con creces, en el 2013 fue de 94 toneladas y en el 2017 de 238 toneladas.

Entre el 80% y el 90% de la cocaína que se consume actualmente en los Estados Unidos ingresa a través de México, mayormente por vía marítima, pero debido a las operaciones de combate que está implementando México en sus aguas oceánicas contra estas acciones criminales, el transporte de la cocaína está derivando cada vez más a través de Centroamérica: Guatemala y Honduras.

Los ingresos anuales provenientes de las drogas en los países solamente de América, está próximo a los 150.000 millones de dólares, que representa un poco menos del 50% de los ingresos mundiales por este rubro, simplemente en los Estados Unidos se calcula que las ventas al menudeo representan unos 34.000 millones de dólares.

México, con sus más de 11.000 km de costa y más de 3 millones de km² de zona económica exclusiva, representa una gran extensión de aguas oceánicas que las organizaciones criminales han convertido en un trampolín y el control de las rutas de tráfico ilícito de drogas proveniente de Sudamérica hacia los Estados Unidos. Gran parte del tráfico de droga, por vía marítima, se lleva a cabo por los siguientes modos de operación:

- El uso de buques nodriza que lanza paquetes balizados en la mar para ser rescatados por embarcaciones menores que las llevan a la costa para continuar el transporte por tierra en territorio mexicano.
- Por medio de embarcaciones rápidas reabastecidas en el camino de combustible y víveres hasta llegar a costas mexicanas.
- Embarcaciones semisumergibles, así como aeronaves pequeñas.
- Mediante contenedores del comercio internacional marítimo.

En el 2016, en México, la ruta del Pacífico fue la más utilizada por los grupos delictivos. Fueron 26 las incautaciones de droga que hizo la Marina, el triple que en 2015, de las que 24 fueron en el océano Pacífico y dos en el golfo de México. El total decomisado se calcula con un valor de 3 mil millones de pesos en el mercado ilegal mexicano. Los puertos se han convertido en el escenario de la lucha contra el narcotráfico, pues es ahí donde la Guardia Nacional y la Marina han decomisado el 97% de los enervantes asegurados.

Con base en los datos del Instituto Nacional de Acceso a la Información (INAI), en los últimos 15 meses del actual gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador, en 22 de los puertos más importantes del país han sido incautadas 144 toneladas de diferentes tipos de drogas: 3.550 kilos de cocaína; 7.474 kilos de cristal; 13 kilos de heroína; 99 toneladas de Cannabis y 742 kg de metanfetamina. Para obtener esos logros la Armada de México realizó:

- 7.992 operaciones de mantenimiento del Estado de derecho, con la participación en promedio mensual de 4.482 elementos navales.
- Los buques navegaron 164.282 millas náuticas, las unidades aeronavales volaron 336.360 millas náuticas y los batallones de infantería de marina recorrieron 859.070 km.
- Se inspeccionó un total de 102.537 personas, 43.322 contenedores y 33.160 embarcaciones.

Se destaca dentro de esas acciones, en agosto del 2019, una operación internacional conjunta de trabajos de inteligencia entre México y Colombia que aseguró en aguas del Pacífico mexicano, frente al estado de Chiapas, 1,2 toneladas de cocaína. Nuevamente en mayo de este año con la interacción de estas dos naciones, en tres decomisos distintos, un total de 453 kg de esa misma droga.

Terrorismo

En el caso del terrorismo en México, actualmente no es considerado como un alto riesgo marítimo, debido a que en sus espacios oceánicos no han existido víctimas de ataques, ni presencia de grupos de este tipo. Sin embargo, México puede ser víctima de tácticas terroristas utilizadas por el crimen organizado.

En 2019 el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, en su Resolución 2482, reveló que existe la posibilidad de que en algún momento pudiera hallarse algún tipo de relación entre la delincuencia organizada internacional y el terrorismo, debido a que el terrorismo podría beneficiarse con financiamiento y el uso de los medios donde ejecuta sus actos criminales, tales como sus mercados ilegales y rutas para el tráfico de drogas.

Los puertos mexicanos cumplen de forma permanente las disposiciones del Código PBIP para establecer las medidas y procedimientos internacionales que previenen los actos de terrorismo.

Tráfico ilícito de armas

En 2019 la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), publicó que la tasa media de homicidios anual en el continente americano es de 17.2 por cada 100.000 habitantes, convirtiéndolo en el continente con más homicidios en el mundo.

América es la única región en la que esa tasa ha crecido desde 1990. El estudio afirma que la gravedad de esta situación en América Latina se da por la confluencia de problemas sociales como la desigualdad, debilidad del sistema judicial y la fortaleza del crimen organizado.

Autoridades mexicanas estiman que en la última década han ingresado ilícitamente al país más de 2.5 millones de armas de fuego que terminaron en manos de la delincuencia organizada; de las cuales 332.689 fueron recuperadas durante operativos en contra de los cárteles. El 70% de ese armamento procede de los Estados Unidos y el otro 30% de Europa.

En México, el tráfico de armas es un tipo de sistema de trueque con el tráfico de drogas, las armas llegan principalmente por vía marítima en una ruta común hasta Guatemala, para después distribuirse a México, Centro y Sudamérica, así mismo, por el SW del Pacífico mexicano los cárteles del narcotráfico reciben armamento más sofisticado.

Durante el período 2010-2016 se aseguraron 142.634 armas de fuego y, en el último período, al 2019, la Armada de México durante sus operaciones aseguró 627 armas largas, 372 armas cortas, 56 granadas, 2.619 cargadores y 73.228 cartuchos útiles.

Tráfico ilícito de personas

El tráfico de personas por el mar en México se efectúa solamente en el transporte marítimo irregular de migrantes. La migración de masas se convierte en la base del tráfico ilegal de personas en busca de un mejor nivel de vida y seguridad. En América los desplazamientos son hacia la frontera sur de los Estados Unidos, en esta ruta pasan al año 12.7 millones de personas, dándole a la delincuencia organizada grandes ganancias; solamente en 2016 de 3.7 a 4.2 billones de dólares, además de utilizar a los migrantes como recurso humano para abastecer las filas de sus organizaciones criminales.

El modo de operación de los grupos delictivos es diverso y el tráfico ilícito de migrantes puede abarcar complejas operaciones logísticas con una amplia gama de servicios y combinación de diversos tipos de transportes.

En el Protocolo de Palermo como parte complementaria de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, está incluido un capítulo concreto al tráfico ilícito de migrantes por mar, en el que posibilita a sus Estados parte, a solicitar asistencia mutua con el fin de poner fin a la utilización de buques para cometer dicho ilícito, posibilitando el derecho a que la autoridad visite y registre buques sospechosos, así como adoptar las medidas apropiadas si se confirma.

Aunque las zonas oceánicas del mar Caribe, así como las costas mexicanas y centroamericanas, ofrecen enormes áreas para el tráfico ilícito de migrantes por mar, en México para llevar a cabo este acto criminal son más utilizadas las rutas terrestres debido a que las rutas de tráfico por vía marítima requieren más recursos y organización. Es por eso que de acuerdo a la Oficina contra las Drogas y el Crimen de la ONU, solo el 1% del tráfico ilegal de personas se da por mar.

En 2014 la Armada de México atendió 152 incidentes marítimos registrados en el Caribe mexicano, en los que estuvieron involucrados un total de 5.215 inmigrantes, en su mayoría de origen africano, haitiano y cubano, con 25 muertes registradas y 48 personas desaparecidas.

Piratería y robo a mano armada

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS) proporciona el marco para la represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar basada en el derecho internacional del mar.

Los piratas pueden ser detenidos aplicando las disposiciones del derecho de visita previstas en la CONVEMAR y según el derecho internacional consuetudinario solo puede materializarse en altamar, sin embargo, se le puede aplicar el principio de jurisdicción universal y ejercer su jurisdicción penal, independientemente del lugar en que se cometa o la nacionalidad del presunto responsable. En México, estos actos de piratería se conceptúan como robo a mano armada, porque son cometidos en aguas nacionales.

El área del golfo de México donde se encuentra la principal zona de extracción de petróleo de la República mexicana y existe un gran tráfico marítimo, es el área más vulnerable para este tipo de crimen y en estos últimos cuatro años Petróleos Mexicanos (Pemex) fue víctima de al menos 534 robos a plataformas en la sonda de Campeche y en el litoral de Tabasco, representando grandes pérdidas. Tan solo en 2017 fueron de 14.5 millones de dólares y en 2018 de 20 millones de dólares.

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

En el mundo, 36 millones de personas se dedican a la pesca y esta actividad produce 170 millones de puestos de trabajo e ingresos de 35.000 millones de dólares anuales. Por lo que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada amenaza la sostenibilidad de los recursos marinos, poniendo en riesgo la vida de los ecosistemas y el sustento de los pescadores. Esta práctica representa aproximadamente el 20% de la pesca mundial anual, y causa pérdidas de hasta 23.000 millones de dólares al año.

En México, el combate de la pesca ilegal en las aguas nacionales la lleva la Armada de México en coordinación con otras instancias federales, por medio de acciones de inspección y vigilancia, así como el monitoreo satelital de embarcaciones pesqueras. Como podría intuirse, la delincuencia organizada internacional tiene gran actividad en este rubro, capturando especies en veda que son muy cotizadas en los países de Oriente, principalmente en el mercado Chino.

En 2019, la SEMAR con el fin de evitar estas actividades criminales y proteger a la Totoaba y la Vaquita Marina, especies endémicas en peligro de extinción que habitan en el golfo de California, realizó 281 inspecciones a buques y 4.467 a embarcaciones, navegando un total 9.375 millas náuticas.

La delincuencia organizada y la pandemia de la COVID-19

La crisis holística derivada de la pandemia de la COVID-19 también sacude las finanzas de los cárteles de la droga y el crimen organizado en México, al contraerse la oportunidad para realizar sus actos ilícitos comunes, por lo que se ven obligados a adecuar sus actividades delictivas e incursionar en suministros y servicios emergentes, fundamentalmente por el menoscabo del abastecimiento de los precursores químicos que proceden de oriente por vía marítima y son utilizados para producir drogas sintéticas.

También, a través de los puertos, ha sido sensiblemente disminuido el contrabando y la piratería de productos procedentes de China.

Desafíos

- Restringir la flexibilidad que permite la globalización a la delincuencia organizada transnacional poder vincular las actividades ilícitas que realizan en cada una de las naciones americanas que conforman el mercado, el transporte y las fuentes de producción de drogas, en el caso particular de México esta vulnerabilidad está representada en la conexión comercial que tienen sus puertos con más de 145 países y 490 destinos en los 5 continentes.
- Mantener un equilibrio puntual entre la protección y la actividad comercial marítima, estableciendo procedimientos flexibles pero contundentes para controlar la importación, exportación y tránsito de las mercancías por los puertos marítimos y aduanas.
- Contar con un presupuesto suficiente para la protección y la seguridad marítima, y que este sea administrado eficientemente.

- Generar inteligencia de las actividades ilícitas, manteniendo un flujo e intercambio de información entre los gobiernos, con el fin de dar seguimiento a las rutas, productos de tráfico, medios de transporte, destinos, etc., que finalmente permitan lograr su aseguramiento.

Conclusiones

México tiene un serio compromiso en el combate a la delincuencia organizada transnacional en sus aguas oceánicas, por lo que orienta todos sus esfuerzos en coartar las actividades del tráfico ilegal.

El narcotráfico marítimo tiene increíbles recursos y flexibilidad para realizar sus actos criminales, lo que nos insta a contar con estrategias ofensivas plenamente convenientes, factibles y aceptables, respaldadas con recursos económicos suficientes aplicados a la innovación en la tecnología, en sus procedimientos y en la forma de judicializar sus procesos.

Reconocer el gran impacto criminal de la delincuencia organizada transnacional como un fenómeno presente en el continente americano, nos convoca a constituir un gremio que integre no solamente a los gobiernos y las organizaciones internacionales, sino también se sumen con convicción y sensibilidad a la sociedad, los mercados y los servicios de cada nación, para que coordinadamente de acuerdo a sus funciones sumen acciones en la ofensiva contra este flagelo.

La delincuencia organizada transnacional aprovecha la diversidad presente en los sistemas jurídicos y jurisdiccionales de los Estados de América, demandando el desarrollo de capacidades y estrategias legales conjuntas que permitan aplicar mecanismos punitivos transparentes, dispuestos a una cooperación de cumplimiento normativo internacional integral.

Con esto se concluye la conferencia, en la que se explica el panorama y lo que México está haciendo en su lucha marítima contra el efecto de las actividades ilegales de la delincuencia organizada transnacional.

Muchas gracias.

Referencias bibliográficas

- Cámara de Diputados. (2020). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_080520.pdf
- Cámara de Diputados. (2019). Ley de Seguridad Nacional. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac_081119.pdf
- Cámara Diputados. (2017). Ley orgánica de la Armada de México. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249_190517.pdf
- Gobierno de México. Secretaria de Marina. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/semar>

La seguridad marítima de los espacios oceánicos frente a la amenaza del crimen organizado transnacional. Visión académica*

Por: Capitán de Navío Roberto Muniz²⁴

“Ejercer la soberanía y jurisdicción en las aguas de interés para el país, asegurando el cumplimiento de las leyes nacionales y los convenios internacionales aprobados por la República. Colaborar en la protección y el desarrollo de los intereses marítimos nacionales, mediante el empleo del Poder Naval en situaciones de crisis y conflicto y de sus recursos humanos y materiales en tiempo de paz, en coordinación con la Política Exterior de la República”.

Armada Nacional República Oriental del Uruguay.

Temario de la ponencia

Introducción

Definición básica de CNTM:

¿Qué es el CNTM? ¿Por qué es vital para una nación el CNTM?

Escenario de CNTM

¿Cuáles son sus antecedentes?

Evolución y desafíos

Consideraciones finales

Introducción

La historia del mundo muestra al “comercio marítimo” como factor clave de las economías de los países, fuente de poder y símbolo de prestigio. Además, enseña que cuando el tráfico marítimo existió su interrupción ha sido siempre un objetivo durante la guerra,

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del V Seminario Internacional Virtual “La seguridad marítima de los espacios oceánicos, frente a la amenaza del crimen organizado transnacional”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Julio 10 de 2020, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

24 **Capitán de Navío Roberto Muniz, Armada Nacional del Uruguay.** Actualmente ocupa también el cargo de Director de Tráfico Marítimo dependiente de la Prefectura Nacional Naval. Asumió como Comandante Local de Control Operativo el 21 de febrero de 2020. Prestó servicios en diferentes Unidades Flotantes Velero Escuela ROU 20 Capitán Miranda, Fragata ROU 03 Montevideo, Barreminas ROU 32 Valiente, ROU 33 Fortuna y en el Buque Antártico ROU 26 Vanguardia. Se ha desempeñado como Jefe de Operaciones del Comando Local Operativo. Fue designado como Docente de Comunicaciones y Operaciones de los Cursos de Formación de Oficiales de la Escuela Naval.

como consecuencia, la necesidad de su seguridad constituye el antecedente básico y más importante incentivo de la creación de las marinas de guerra.

La historia revela que el Control Naval de Tráfico Marítimo (CNTM) fue una exigencia operacional frente al surgimiento de amenazas y ataques al Tráfico Marítimo (TM) en el inicio de la gran guerra, circunstancia en la que se creó una estructura pionera de acompañamiento de esa situación por intermedio de una red de agencias en los puertos aliados, garantizando, de esa forma, una cobertura a escala mundial. Fue fundamental el establecimiento, en julio de 1917, de un sistema de convoyes, frente al resultado del hundimiento estimado de 6.927 buques mercantes, representando 13 millones de toneladas.

Décadas más tarde, en ocasión de la Segunda Guerra Mundial, nuevamente se constató la importancia vital del mantenimiento y la mejora de los sistemas de convoyes para que los países adquieran conocimientos y prácticas, y ejercer con efectividad las actividades del CNTM. Como ejemplo, se observó que durante la Batalla del Atlántico, el Brasil escoltó 3.164 buques mercantes en 575 convoyes.

El control del mar se define como: “asegurar su uso por el bando propio y negárselo a un eventual oponente”. Esto requiere ejecutar diferentes tipos de operaciones navales, una de ellas es el Control Naval del Tráfico Marítimo (CNTM).

Figura 1. Organización global de dirección y defensa



Fuente: coamas.org

Definición básica de CNTM

Es la actividad que contribuye al normal desenvolvimiento del tráfico marítimo a través del control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros, como medida básica pasiva para proveer su seguridad. El CNTM exige un conocimiento del estado de los buques en puerto y del ploteo continuo de los que se encuentran en el mar, en situación de normalidad. Comprende las operaciones navales clásicas ejecutadas por

buques y aeronaves de guerra, en su rol de activos protagonistas de la seguridad del Tráfico Mercante (TM).

Implica medidas como:

- Protección directa.
- Asignación de fuerzas de escolta para cortejar convoyes.
- Exploración de la aérea cercana en el sentido de avance del TM.

¿Qué es el CNTM? ¿Por qué es vital para una nación el CNTM?

Es el control de los movimientos de los buques mercantes y pesqueros.

“Para asegurar la continuidad del comercio marítimo y de las operaciones pesqueras, nacionales, aliadas y neutrales de interés ante las amenazas originadas en situaciones de crisis o guerras”. Fue en ese contexto que la Junta Interamericana de Defensa, organismo creado después del referido conflicto global, asumió la tarea de estudiar la organización y la defensa del TM a nivel interamericano.

En el marco de la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y Seguridad del Continente, celebrada el 15 de setiembre de 1947 en Río de Janeiro, los gobiernos de los países americanos firmaron el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

En 1959, el TIAR fue un foro desde el que la Junta Interamericana de Defensa desarrolló el Plan de Defensa del TM Interamericano (Plan DEFTRAMI), que hacía frente a los escenarios, tendencias y prospectiva vigente a la época en términos de defensa y seguridad hemisférica. El Plan DEFTRAMI fue una de las iniciativas para distribuir actividades para la defensa continental y esa idea fue esencial para lo que iría a seguir, que fue una división de áreas de coordinación del TM.

Las áreas fueron planificadas de la siguiente forma: Área Marítima del Atlántico Norte (AMAN), estructurada comprendiendo a Colombia, Estados Unidos, México y Venezuela, el Área Marítima del Pacífico Norte (AMPAN), integrada por los Estados Unidos, El Salvador, Honduras y México y Área Marítima del Pacífico Sur (AMPAS), cuyos países son Chile, Ecuador y Perú.

En 1964, en Brasil (ciudad de Río de Janeiro), en el transcurso de la IV Conferencia Naval Interamericana (CNI), con el propósito de profundizar los estudios sobre la defensa del TM y de materializar la organización de esas áreas marítimas en el cono sur, cabe destacar que fue creado un Comité interamericano para la defensa del TM. Al año siguiente, en Argentina, aquel Comité encomendó instalar un Subcomité regional del Atlántico sur, la Junta de comandantes en jefe de las Marinas del Área Marítima del Atlántico Sur, en aquella área, en tiempo de paz, solicitó un Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS) que, en función de argumentos político-estratégicos de cada país y de situaciones de crisis y conflicto, pudiese asumir el cargo de autoridad de comando de la referida área.

Así, el 19 de julio de 1966, en la ciudad de Río de Janeiro, tuvo lugar la primera reunión de comandantes en jefe, en la que se formalizó la actual estructura del CAMAS, circunstancia en que se establecieron sus atribuciones, miembros componentes, nacionalidades y los países sedes de los coordinadores. El 18 de agosto de 1967, en Argentina (ciudad autónoma de Buenos Aires), asumió el primer coordinador del CAMAS.

La estructura del coordinador fue proyectada para un sistema de rotación entre almirantes seleccionados por las Marinas de los países componentes del AMAS y ratificados por la Junta de comandantes en jefe. Inicialmente participaron de la rotación Brasil y Argentina,

siendo que en 1993 la Armada de Uruguay inauguró la sede del CAMAS en aquel país, y en el año siguiente fue nominado el primer coordinador de Uruguay pasando a componer el sistema de rotación.

Además de la distribución y atribuciones de los coordinadores, el Plan DEFTRAMI también estableció una estructura del CAMAS de los Comandantes Locales de Control Operativo (COLCO), con sede en los países componentes, cuyas funciones, entre otras, es la de ejercer el control operativo del TM en su área de responsabilidad en situaciones de paz, crisis y conflicto armado, coordinar los movimientos de buques con los demás COLCO del área e intercambiar informaciones marítimas de modo de facilitar al coordinador el cumplimiento de sus actividades.

Siguieron relevantes resultados logísticos y de adiestramiento. En 1959, la Armada Argentina (ARA) inauguró el Comando Naval de Tránsito Marítimo y en 1969, el Comando Local de Control Operativo de ARA fue incorporado a la estructura del CAMAS. En 1968, en Brasil se creó el Comando de Control Naval de Tráfico Marítimo y su COLCO. En 1969, Uruguay instaló su COLCO, incorporándose a la estructura del CAMAS y en 2013, Paraguay siguió la misma dirección creando su Comando Local.

En esa coyuntura, en 1996, en ocasión de la II Conferencia Naval Interamericana Especializada en CNTM, se aprobó el Plan para Coordinación de la Defensa del TM Interamericano (Plan CODEFTRAMI), que sustituyó al Plan DEFTRAMI, observándose la naturaleza de la protección del TM y sus características de orden regional, que destacaba la singularidad de la actividad de coordinación como esencial en ese Plan.

Escenario de CNTM

En el continente americano han disminuido las amenazas tradicionales que podrían ocasionar un conflicto generalizado, pero han aumentado, considerablemente, los factores de riesgo no convencionales derivados de un nuevo orden mundial.

Las nuevas amenazas constituyen un conjunto de riesgos de situaciones de conflictos no tradicionales, muchas veces generados por cuestiones interestatales y tienen como actor central el terrorismo internacional, además de otros como el tráfico de personas, de armas y de drogas, el crimen organizado, la piratería, la inmigración ilegal, el contrabando y los crímenes ambientales.

Se considera fundamental en los días actuales la cooperación global y regional para obtención de una conciencia situacional marítima y fluvial que envuelve en comprensión el conocimiento y extensión de esos riesgos, teniendo en vista que esas amenazas, muchas de ellas transnacionales y relacionadas a grupos de poder, desafían a los Estados por medio de estructuras que son articuladas y complejas, y que poseen la capacidad de desestabilizar una región.

Además de los conflictos militares tradicionales, una nueva situación mundial y las amenazas que afectan la estabilidad de los países necesitan ser incluidas en problemática que afecta al CNTM regional y, al mismo tiempo, incidiendo en la planificación de los ejercicios futuros del AMAS, para que las Armadas que componen esa organización internacional puedan realizar su preparación y empleo en ese escenario más que probable.

En ese esfuerzo combinado está incidiendo el CAMAS, buscando siempre alcanzar un criterio común para mejorar el sistema de control del TM, consagrando un esfuerzo que posibilite la cooperación, el entendimiento y la confianza mutua regional.

El Plan CODEFTRAMI, que es la base legal del CAMAS, tiene como misión “coordinar las acciones inherentes a la dirección, acompañamiento y defensa del comercio marítimo, pesca y otras actividades económicas desarrolladas en aguas de interés de los países

americanos, a fin de contribuir a la seguridad del Tráfico Marítimo Interamericano”. Ese documento es periódicamente sometido a procesos de actualización doctrinaria y de procedimientos, cuya aprobación depende de la CNI, conforme a las propuestas de la CNIE CNTM, y ratificadas por las experiencias obtenidas en los ejercicios interamericanos.

¿Cuáles son sus antecedentes?

- Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR, 1947). Es un pacto de defensa mutua interamericana, el área geográfica de acción del tratado comprende a América y 300 millas a partir de la costa. SLIDE 04
- La Junta Interamericana de Defensa crea el Plan para la Coordinación de la Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano (DEFTRAMI 1959 actualmente CODEFTRAMI, 1996) por resolución de II CNIE-CNTM.
- IV Conferencia Naval Interamericana (1964).
- Comité Interamericano para Defensa del Tráfico Marítimo (1965).
- Subcomité del Área del Atlántico Sur.

Se recomendó la creación de 4 Zonas, de las cuales efectivamente se concretó el Área Marítima Atlántico Sur (AMAS).

Atlántico Norte	Atlántico Sur	Pacífico Norte	Pacífico Sur
Colombia	Argentina	USA	Chile
USA	Brasil	El Salvador	Ecuador
México	Paraguay	Honduras	Perú
Venezuela	Uruguay	México	

- **Subcomité del Atlántico Sur recomienda también:**
- Crear la Junta de comandantes en jefe de las Marinas del Atlántico Sur.
- Instituir en el Área Marítima del Atlántico Sur, en tiempo de paz, un coordinador (CAMAS) que se transforme en Comandante de Área en Tiempo de Guerra (CAM).
- En base a estas recomendaciones, la primera reunión de comandantes en jefe de Armadas del Atlántico Sur se lleva a cabo en julio de 1966.
- El CAMAS se crea el 18 de Agosto de 1967, se subdivide en 5 zonas: OCA Banorte (Brasil), OCA Brasil (Brasil), OCA Uruguay (Uruguay), OCA Argentina Norte (Argentina) y OCA Argentina Austral (Argentina). Estas zonas coinciden con las Áreas de Responsabilidad SAR de cada uno de los miembros.

Figura 2. Área Marítima del Atlántico Sur



Fuente: coamas.org

Figura 3. Organización CAMAS



Fuente: coamas.org

Evolución y desafíos

El CAMAS paso por una evolución que en 2017, son cincuenta años y de ese modo, representa una de las organizaciones de referencia mundial en términos de desarrollo de doctrina y procedimientos operativos de CNTM.

Hoy, el alcance de un área estimada en 32 millones de km² engloba las áreas de actuación SAR de las Armadas de cuatro países y absorbe el esfuerzo de control naval no solamente marítimo, sino fluvial en importantes ríos e hidrovías como el Uruguay, Paraná y del Río de la Plata.

Además de eso enlaza centenas de estaciones de los sistemas Automatic Identification System (AIS) y Long Range Identification and Tracking (LRIT) y de esa forma conecta importantes estructuras de organizaciones de CNTM globales y regionales.

Las actividades del CAMAS son diversas y conformadas por las situaciones que van desde la paz hasta la previsión de crisis y conflictos armados, además de incluir las cuestiones de nuevas amenazas.

En tiempo de paz, se destacan la coordinación con los Órganos de Dirección Civil, y de Acompañamiento del TM, con la evolución doctrinaria y la realización de cursos de ejercicios internacionales. En situaciones de crisis y conflicto armado, el CAMAS podrá ser designado "Autoridad de Comando del AMAS" y adoptar de acuerdo con evolución los hechos, medidas más severas que además de la cooperación, que contemplan las medidas de orientación y supervisión del CNTM, tales con el establecimiento de áreas de riesgo los buques, corredores de navegación segura, sistema de rutas y de convoyes.

Desde el tiempo de paz, el monitoreo del TM es realizado continuamente, lo que significa obtener y compartir datos e informaciones. Eso envuelve la detección, la localización, la identificación y el acompañamiento de buques mercantes en áreas de interés, así como efectuar un análisis de anomalías de sus patrones de comportamiento. Sobre ese enfoque hay una relevante evolución de los sistemas de CNTM de los países del AMAS. En 1982, una de esos perfeccionamientos busco integrar y compartir informaciones marítimas derivadas de esos sistemas, que fue materializado con el desarrollo de los mensajes RAINFORM.

En 2010, fue presentado, para el uso en CAMAS, el Centro Regional de Tráfico Marítimo del AMAS (CRT-AMAS) que, de modo simplificado, se destinaba a posibilitar la presentación gráfica de informaciones marítimas de los cuatro países componentes. Fue un considerable esfuerzo en sentido de integrar informaciones marítimas y fluviales en el área.

En 2014, otro importante avance fue obtenido con la integración de los sistemas AIS de los cuatro países, proporcionando un considerable progreso con capacidad de elaboración de un panorama de superficie marítima y fluvial regional común.

Recientemente, fueron desarrollados un nuevo sistema de criptografía denominado ATRIA que, actualmente, se encuentra en fase de test e implementación; y el CRT-AMAS fue perfeccionando e incorporado al sistema de informaciones sobre el TM (SISTRAM IV) que, dentro de otras posibilidades, dispondrá un módulo gráfico para la conducción de ejercicios de CNTM internacionales.

Esas y otras informaciones estarán disponibles en una página web del CAMAS, en la dirección www.coamas.org, que tomó como objetivo divulgar informaciones, publicaciones, históricos y otros datos sobre la organización, constituyéndose en un archivo de noticias sobre aspectos contemporáneos de CNTM.

Sobre el aspecto de la seguridad marítima, el CAMAS visualiza la importancia de ampliar la cooperación para la integración de redes globales y regionales para compartir informaciones marítimas, en complemento a las redes nacionales. Así, como esfuerzo concreto para el incremento de la consciencia situacional marítima, otros sistemas podrán ser integrados a partir de acuerdos internacionales y regionales propios, permitiendo obtener avances en interoperabilidad, por ejemplo, con el *Maritime Safety and Security Information System (MSSIS)* y el *Sea Vision*, de los EUA, o el *Virtual - Regional Maritime Traffic Centre*, coordinado por Italia, en el ámbito de *Trans-Regional Maritime Network (T-RMN)*.

Alcanzar un sistema de control de TM realmente integrado y eficiente, en tanto, importa en superar muchos desafíos. Hay relevantes progresos que fueron y están siendo obtenidos para la integración de sistemas y la ampliación del intercambio de información. Además de la detección, identificación y localización, obtener la clasificación de los buques de acompañamiento especial en los sistemas de información marítima de los COLCOS es uno de esos desafíos. Eso implicará, en primer lugar, establecer criterios y doctrina en seguridad marítima para los compartimientos de informaciones públicas y reservadas, colaborativas y no colaborativas, o que requiere, también, buscar obtener y la adhesión de distintos actores de la actividad marítima, observando el destino propio de cada actor, sus peculiaridades y los aspectos legales correspondientes.

En el ámbito de la iniciativa de integración de sistemas y ampliación de cantidad y calidad de intercambio de informaciones marítimas, que contribuyen para la obtención de una precisa consciencia situacional marítima, constituyendo otro objetivo lograr la adquisición de una imagen común de superficie que permite la interacción en oportunidad.

Así mismo, en la fase de las informaciones disponibles, cada vez en mayor cantidad, es esencial elaborar un método combinado de investigación, análisis, clasificación y coordinación para eliminar o reducir las incompatibilidades o superposiciones de datos.

También resulta importante la adecuación permanente al derecho internacional vigente, debiendo resaltar la trascendencia que asumió la revisión del marco jurídico de la Organización Marítima Internacional (IMO), de la "Convención Internacional para la Represión de Actos Ilícitos que atentan contra la Seguridad a la Navegación" (SUA), de particular relevancia en la contención de las referidas nuevas amenazas.

Es un camino importante incrementar la aproximación con organizaciones internacionales y nacionales, públicas y privadas, entre otras con la Unión de las Naciones Sudamericanas, sobre la esfera de su Consejo de Defensa, y con los países de la ZOPACAS, con énfasis en los países del golfo de Guinea.

Por otra parte, si bien se aprecia que las Armadas de la región tenían establecido una tradición de cooperación y entendimiento, que han generado un adecuado nivel de interoperabilidad, es fundamental elevar y homogeneizar los patrones de coordinación y control, que sustentarán la toma de decisiones en tiempo real ante la materialización de amenazas concretas, cada día más sensibles y complejas, en razón de su alta velocidad de evolución al constituirse y las implicaciones de la vida diaria de las comunidades marítimas, circunstancias estas analizadas en el transcurso de las últimas CNI.

La evolución doctrinaria, es actualmente, una referencia mundial y uno de los mayores emprendimientos del CAMAS. En tanto, permanece un esfuerzo para aquilatar los instrumentos y la doctrina dedicada a la seguridad marítima en adición a la de defensa. Esto ha llevado a la Organización a participar en los principales foros de debate de doctrinas de CNTM, y de la *Naval and Cooperation Guidance Shipping (NCAGS)*, incluyendo *Pacific and Indic Ocean Shipping Working Group (PACIOSWG)* o *NATO Shipping Working Group (NSWG)*. Tales actividades propiciaran la elaboración de publicaciones doctrinarias y

tácticas del AMAS y la ratificación de procedimientos y perfeccionamientos considerables que, a su vez, son evaluados y testados en ejercicios operativos de CNTM. Dentro de los recientes perfeccionamientos doctrinarios, se destaca la consolidación de diferentes órdenes de operaciones de ejercicios en una única denominada Orden de Operaciones Permanente de Ejercicios de CNTM de los Países del Plan CODEFTRAMI, aprobada en 2016, en la XII CNIE-CNTM realizada en Jacksonville (EUA).

De esa forma, los ejercicios de CNTM internacionales, han sedimentado la cohesión necesaria entre las Armadas, evidenciando la relevancia de una adecuada coordinación del control de tráfico marítimo y fluvial, manteniéndose la imperiosa necesidad de seguir perfeccionando su conformación a nivel hemisférico.

Además de los ejercicios de CNTM denominados "COAMAS" (con la participación de Paraguay, Argentina, Brasil y Uruguay), el CAMAS participa de los ejercicios combinados bianuales TRANSOCEANIC Y TRANSAMERICA, donde integran también a los demás países del Plan CODEFTRAMI. En una de esas series más complejas, hasta cinco mil personas, entre civiles y militares, pueden participar en las diversas organizaciones de CNTM de sus países, evidenciando el movimiento, el desdoblamiento y la articulación que exige un ejercicio de esa naturaleza. Tal actividad resulta, además, en la amplia capacitación de países, como fue el caso de Paraguay que, después de la creación e incorporación de su COLCO a la estructura del CAMAS, recientemente asumió la dirección del TRANSOCEANIC-XXIX, realizado en 2016, donde participaron las Armadas de Paraguay, Argentina, Brasil, Chile, México, Perú y Uruguay, constituyéndose en un importante destaque y hecho para su Armada.

Con base en la aproximación de la doctrina de CNTM con las demás doctrinas existentes, entre los días 8 y 12 de mayo, tuvo lugar en la Ciudad de Rio de Janeiro el Ejercicio Multinacional de Seguridad Marítima BELL BUOY 2017. Tal ejercicio fue ejecutado en tiempo real sobre la doctrina NCAGS y acompañado por PACIOSWG. Por primera vez fue realizado por COLCO-Brasil. Ese ejercicio presenta respuestas a situaciones de crisis en cuestiones de seguridad marítima y de nuevas amenazas, tales como el terrorismo, la piratería y la inmigración ilegal, y que pueden afectar el TM. Contó con la participación de observadores de varias Marinas amigas, dentro de ellas la Argentina, la de Australia, de Chile, de Colombia, de Corea del Sur, de Ecuador, de los Estados Unidos, de Francia, de México y del Perú, así como instituciones civiles y militares: Agencia Nacional de Petróleo, TRANSPETRO, Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios, PETROBRAS, Policía Federal, Fuerza Aérea Brasileira y del Instituto Brasileiro de Medio Ambiente y de Recursos Naturales Renovables (IBAMA).

Así, los desafíos son muchos y, dentro de ellos, mejorar el intercambio de informaciones en términos de calidad y cantidad es uno de los más importantes. Tal desafío, una vez superado, conducirá a los países del AMAS a la obtención de un buen conocimiento anticipado del ambiente marítimo y fluvial y a la compilación de un panorama de superficie regional común.

En ese contexto, en 2016, por ocasión de la XII CNIE-CNTM, se realizó el debate sobre ese desafío, que resultó en la recomendación para la elaboración de un documento preliminar que conduzca, posteriormente, a la elaboración de una política de intercambio de informaciones marítimas y fluviales. Esos debates establecieron el cimiento para que, en la misma conferencia, otra recomendación abordara la necesidad de actualizar el Plan CODEFTRAMI, asuntos que hoy en día se están desarrollando en conjunto con la elaboración de un procedimiento operativo de intercambio de información y la actualización de los conceptos doctrinales referentes a los buques de interés.

Consideraciones finales

En el proceso de globalización que envuelve a todos los Estados, el control del TM tenderá a ser cada vez más un instrumento vital para la seguridad y defensa de los países y de sus líneas de comunicaciones marítimas.

El Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur está inmerso en la tarea de implantar y desenvolver los nuevos conceptos de CNTM como parte substancial de las políticas institucionales, respetando la normativa jurídica vigente en cada uno de los países integrantes en su área.

La existencia del CAMAS contribuye al fortalecimiento de políticas y estrategias regionales orientadas desde la seguridad del TM internacional, y puede ser presentada como una propuesta de una red hemisférica útil a la comunidad continental. Esa organización deja registrada la importancia de maximizar la participación de todos los países en la determinación y delimitación de los problemas y en la búsqueda de las soluciones aptas, en la necesidad de explorar y encontrar convergencias que abran los caminos para un mundo más seguro y el valor de contar con un enfoque pluralista y multidisciplinario que posibilite la acción coordinada de todos los participantes.

En sus 53 años de funcionamiento, el CAMAS es también un ejemplo en términos de integración regional y de cooperación internacional, y una referencia mundial en CNTM, con el fin de la seguridad y la defensa del TM de interés. Es una de las más relevantes materializaciones de la confianza mutua regional, constituyéndose en una organización potencial para la aproximación con las demás organizaciones en el Atlántico sur y de otras regiones.

Figura 4. Caso práctico de captura del B/P Perbes



Fuente. Elaboración propia

Mensaje naval de COLCO Chile alertando de una situación anómala:

P 291500Z NOV 13

FM COLCO CHILE VALPARAISO CI

TO COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UR

BT

UNCLAS

MSGID/GENADMIN/COLCO CHILE VALPARAÍSO CI/NOV//

SUBJ: PANORAMA DE SUPERFICIE- PESQUERO PERBES//

I.- INFORMACIÓN:

1/EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA EFECTUADA 18 PREMES, DETECTO EN LAT: 40°15,4'S LONG: 077°01'W A PESQUERO "PERBES", SEÑAL DE LLAMADA HO4167, BANDERA PANAMÁ EFECTUANDO TRANSITO Z.E.E. RUMBO SUR. AL MOMENTO DE AVISTAMIENTO NO ESTABA MONITOREADO EN SISTEMA PROPIO DE PANORAMA DE SUPERFICIE POR NO REPORTE DE DICHO PESQUERO AL CHILREP/

2/PESQUERO DE 304 TON. - 38 MTS DE ESLORA - 7,6 MTS DE MANGA Y 3,4 MTS DE CALADO, PERTENECE A EMPRESA "PESQUERÍAS INTERNACIONALES S.A." CON SEDE EN CIUDAD DE PANAMÁ, AÑO CONSTRUCCIÓN 1973, EN ASTILLERO DE MURUETA-GUERNICA, ESPAÑA.

ENTRE AÑOS 1999 Y 2003 MANTUVO BANDERA DE BELIZE.

ENTRE 2003 Y 2005 MANTUVO BANDERA DE BOLIVIA.

DE 2005 A LA FECHA NAVEGA CON BANDERA DE PANAMÁ/

3/CITADA EMBARCACIÓN DE PESCA NO REPORTA POSICIÓN NI RESPONDE LLAMADOS O CORREOS VÍA INMARSAT. SITUACIÓN GENERÓ QUE MRCC CHILE ESTABLECIERA COMUNICACIÓN CON BANDERA REGISTRO PARA PUNTO DE CONTACTO CON ARMADORES Y/O COMPAÑÍA, SIN RESULTADOS POSITIVOS A LA FECHA/

4/CONSIDERANDO QUE VUELO DE EXPLORACIÓN AEROMARÍTIMA DÍA 19 NO DETECTO A PESQUERO, SE SOLICITO A TRAVÉS MANDOS OPERATIVOS, QUE RADIO ESTACIONES MARÍTIMAS ESTABLECIERAN ENLACE VIA RADIAL, OBJETO VERIFICAR POSICIÓN E INTENCIÓN DE MOVIMIENTO DE LA NAVE EN CUESTIÓN/

5/EN ANÁLISIS PREVIO POR PARTE COLCO CHILE SE DETERMINO QUE:

CONFORME A CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE, ESTA PODRÍA HACER INGRESO A ESTRECHO MAGALLANES, REQUIRIENDO POR INTERMEDIO DE ALGUNA AGENCIA SOLICITUD DE PILOTAJE. POR LO ANTERIOR, SE SOLICITO INSTRUIR A PRÁCTICOS QUE SE DESIGNAREN, PARA OBTENER DETALLES Y QUE INFORMAREN DEFICIENCIAS O DISCREPANCIAS EN:

- CONDICIONES DE EQUIPOS DE COMUNICACIONES (AIS, EPIRB, INMARSAT, ETC.)
- CANTIDAD Y NACIONALIDAD DE TRIPULACIÓN
- INDAGAR ÚLTIMOS PUERTOS Y DESTINO
- TIPO Y CANTIDAD DE CARGA
- INDAGAR MOVIMIENTOS REGISTRADOS EN BITACORA/

6/AGENCIA MARÍTIMA BROOM, SE CONTACTO CON CAPITANÍA DE PUERTO PUNTA ARENAS E INFORMO QUE FUE NOTIFICADA PARA AGENCIAR PESQUERO PERBES,

SOLICITANDO SERVICIO DE PILOTAJE Y PRACTICAJE TRAMO PUNTA ARENAS - BAHÍA POSESIÓN/

7/NAVE SALIÓ DE AGUAS JURISDICCIONALES 240350 Y SE ENCUENTRA NAVEGANDO HACIA ZONA PESCA MONTEVIDEO (URUGUAY)/

8/INFORMACIÓN ENVIADA POR PRÁCTICO DESIGNADO:

FECHA PILOTAJE: 231545 / 240045

TRAMO: PARENAS - BAHÍA POSESIÓN

DATOS DE LA NAVE:

BANDERA: PANAMÁ

TIPO DE PESCA: ESPINEL

TIPO DE ESPECIES: DORADO-ALBACORA-TIBURÓN-OTROS

ARTES DE PESCA: LÍNEA-BOYARINES-TRANSPONDER

CARGA: 16 TON CARNADA - 4 TON PESCADOS VARIOS

PUERTO DE ZARPE: PAITA-PERÚ 30-OCT-2013

INGRESO ESTRECHO DE MAGALLANES: 22-NOV-2013

RECALADA A LA GIRA BAHÍA PUNTA ARENAS: 23-NOV-2013 0900

ZARPE BAHÍA PUNTA ARENAS: 23-NOV-2013 1545

DESTINO INMEDIATO: ZONA DE PESCA NO DEFINIDA - MONTEVIDEO

TRIPULACIÓN: 9 PERSONAS

NACIONALIDAD CAPITÁN DE LA NAVE COLOMBIA

CAPITÁN DE PESCA COLOMBIA

4 TRIPULANTES COLOMBIA

3 TRIPULANTES NICARAGUA

ENLACE RADIAL CON AERONAVE NAVAL: 17-NOV-2013 1100 (REGISTRO BITÁCORA)

OPERATIVIDAD EQUIPOS

Equipos y Elementos OPERATIVIDAD Detalle observaciones

Op No Op Op/Obs

Gyrocompass X

Radar N° 1 X

Radar N° 2 X

GPS X

AIS y Piloto plugo NO TIENE

Compás Magnético X SIN LUZ

EPIRB X SE DESCONOCE ESTADO OPERATIVIDAD

Facsímil Meteorológico NO TIENE

INMARSAT NO TIENE

Sisa. Gobierno y piloto automático X

Ecosonda X

Nártex NO TIENE

EQUIPO VHF 1 X ENLACE A MUY CORTA DISTANCIA

EQUIPO VHF 2 X PTT INOPERATIVO. SOLO EN ESCUCHA

TELEFONO SATELITAL X SOLO USO CAPITÁN DE PESCA

ANCLA X SISTEMA DE FONDEO CON ESPÍA

OTRAS OBSERVACIONES:

- 1.- EQUIPOS Y SISTEMAS EN CONDICIONES BASTANTE PRECARIAS.
- 2.- CONOCIMIENTO PARCIAL DEL CAPITÁN, EN LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS OPERATIVOS.
- 3.- DESDE EL ZARPE DE PAITA, UNA VEZ FUERA DE LA ZEE, FUERON EFECTUANDO LANCES, SEGÚN LO RELATADO POR EL CAPITÁN.
- 4.- ÁREA DE PESCA EN EL ATLÁNTICO NO DEFINIDA. SEGÚN LO INDICADO POR EL CAPITÁN, "SEGUIRÍAN RUTA POR TEMPERATURAS DEL AGUA DE MAR"
- 5.- TRIPULACIÓN ESTABA ESPERANZADA DE DESEMBARCARSE EN MONTEVIDEO Y REGRESAR A RESPECTIVOS PAÍSES PARA NAVIDAD, PERO POR BAJA CAPTURA HASTA LA FECHA QUE PERMITIERA UN BONO ADICIONAL ACEPTABLE PARA CADA TRIPULANTE, SE ESTIMA CONTINUARAN ABORDO.
- 6.- EL BITÁCORA ERA DIFÍCIL DE SEGUIR, PORQUE NO REGISTRABA FRECUENCIA EN EL INGRESO DE DATOS. A MODO DE EJEMPLO, DESDE EL ZARPE DE PAITA HASTA ARRIBO A PUNTA ARENAS, HABÍA DOS Y MEDIA PAGINA DE INFORMACIÓN REGISTRADA. EN TODO CASO SI SE VERIFICO EL REGISTRO DEL ENLACE QUE TUVIERON CON LA AERONAVE EL DÍA 17 DE NOVIEMBRE A LAS 1100 HORAS.
- 7.- COMENTARIO FINAL. GENTE MUY AMABLE, CON UNA ATENCIÓN MUY CORDIAL. FRANCO EN LA CONVERSACIÓN, PERO EVIDENCIABAN FALTA DE CLARIDAD EN LA ACTIVIDAD DE PESCA QUE DECLARABAN REALIZAR, PARTICULARMENTE EN LO RELATIVO AL TIPO DE ESPECIES QUE DICEN CAPTURAR, SEÑALANDO EL CAPITÁN DE PESCA "QUE SACABAN DE TODO". LO HABITUAL ES QUE SE DEDIQUEN A UN TIPO DE ESPECIE, EN PARTICULAR/

II.- APRECIACIÓN

DE ACUERDO A ANTECEDENTES OBTENIDOS RELACIONADOS A SITUACIÓN DE NAVEGACIÓN, ESTADO OPERATIVO DE SUS EQUIPOS Y PRINCIPALMENTE POR LA POCA CLARIDAD DE LA TRIPULACIÓN RESPECTO DE ACTIVIDADES DE PESCA, SE ESTIMA QUE NAVE NO EFECTUÓ PESCA DENTRO DE ZEE, PERO SÍ EFECTUÓ NAVEGACIÓN EN CONDICIONES POCO SEGURAS.

III.- SUGERENCIAS

1. MANTENER MONITOREO COMO SOSPECHOSO (SUS).
2. LO ANTERIOR PARA FINES QUE ESTIME CONVENIENTE CONFORME LEGISLACIÓN NACIONAL, EN ATENCIÓN A QUE CITADA NAVE NO HIZO INGRESO A PUERTO NACIONAL QUE PERMITIERA HABERLA ABORDADO.
3. SOLICITO ACUSAR RECIBO Y ALGUNA INFORMACIÓN NUEVA QUE PUDIESE RESULTAR. BT

Mensaje Naval de COLCO Uruguay informando desenlace de la situación:

P 271325Z DEC 13

FM COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UY

TO COLCO CHILE VALPARAISO CI

BT

UNCLAS

MSGID/GENADMIN/COLCO URUGUAY MONTEVIDEO UY/DIC//

SUBJ/PESQUERO PERBES//

REF/P 291500Z DIC 13 COLCO CHILE VALPARAISO CI//

RMKS/ 1. DE ACUERDO A MENSAJE DE REFERENCIA INFORMO A UD. QUE EL DÍA 21 DEL CORRIENTE FUERON INCAUTADOS 1.441 KILOGRAMOS DE CLORHIDRATO DE COCAÍNA EN EL PESQUERO PERBES.

2. SE HIZO INGRESAR AL PUERTO DE MONTEVIDEO AL B/P PERBES DONDE SE ORDENÓ ALLANAR LA EMBARCACIÓN. SE DETECTÓ LA DROGA TRAS ROMPER UN PISO DE MADERA EN LA PARTE BAJA DEL PESQUERO. LOS ESTUPEFACIENTES ESTABAN EN UN COMPARTIMENTO OCULTO, CONFECCIONADO CONTIGUO A LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE, DEBAJO DE LA CÁMARA.

3. RESULTARON NUEVE PERSONAS DETENIDAS: SEIS COLOMBIANAS Y TRES NICARAGÜENSES. FUERON PROCESADOS EL PATRÓN Y EL ARMADOR DEL BARCO, AMBOS TIENEN ANTECEDENTES POR DELITO DE NARCOTRÁFICO.

4. HAGO PROPICIA LA OPORTUNIDAD PARA FELICITAR A COLCO CHILE- NCAGS POR EL ALTO GRADO DE PROFESIONALISMO DEMOSTRADO, AGRADECIENDO LA INFORMACIÓN REMITIDA A FIN DE ENFRENTAR ESTA AMENAZA COMÚN A TODOS LOS PAÍSES.

3.- SOLICITO ACUSE RECIBO//

BT

FUENTES: EL PRESENTE ARTÍCULO SE BASA ESPECÍFICAMENTE EN LOS MANUALES DEL AMAS, SU DOCTRINA, SU RESEÑA HISTÓRICA, SU EVOLUCIÓN Y SUS PERSPECTIVAS DE FUTURO, SE ADJUNTAN TAMBIÉN MENSAJES NAVALES REALES DE COLCO CHILE Y COLCO URUGUAY.

Referencias bibliográficas

AMAS. (2020). Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur. AMAS Área Marítima del Atlántico Sur. <http://www.coamas.org/>

Armada Nacional. (2020). Armada Nacional República Oriental del Uruguay. <http://www.armada.mil.uy/index.php/en/>

PRENA. (2020). PRENA - Prefectura Nacional Naval. Armada Nacional República Oriental del Uruguay. <http://www.armada.mil.uy/index.php/institucion/organizacion/grandes-mandos/prefectura-nacional-naval>. PRENA - Prefectura Nacional Naval

PTI-CNTM. (2018). Publicación Interamericana de Control Naval del Tráfico Marítimo. Publicación de Control Naval de Tráfico Marítimo de la Organización Interamericana del Plan CODEFRAMI. PTI-CNTM Vol. I. [http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20VOL%20I%20\(B\)%20ESPA%C3%91OL.pdf](http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20VOL%20I%20(B)%20ESPA%C3%91OL.pdf)

Instrucciones para autores

La revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima* de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 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 creada por el Ministerio 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 organizan, analizan, 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:

- Estrategia y Poder Marítimo.
- Poder Naval y Organización Militar
- Intereses Marítimos y Fluviales.
- Derecho del Mar, marítimo, fluvial y portuario.
- Seguridad Integral Marítima.
- Logística Naval.
- Historia Naval
- 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 incluyen 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 4.000 y 6.000 palabras (entre 10 y 15 páginas aproximadamente, incluyendo las referencias), tamaño carta (21,5 x 25 cm) en letra Times New Roman, tamaño 12, espacio doble y márgenes de 2.54 cm.
- Los lineamientos deben corresponder a las normas APA 6ta 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 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, estas 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 la sigla entre paréntesis. Posteriormente, solo 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 solo 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 del problema de investigación). **Método. Resultados. Discusión y/o análisis. Conclusiones, recomendaciones y/o agradecimientos** (opcional). **Referencias** en orden alfabético – siguiendo las normas APA 6ta edición. Fichero aparte: **incluir datos de autor(es)**, nombres, apellidos, breve currículo, 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 cumpla 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 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.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

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: deptoarmada@esdegue.edu.co PBX: 6204066, exts. 20717 y 20718, Bogotá, D.C.

Departamento Armada Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”