

16

ISSN: 2500-4735
eISSN: 2981-3026



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"
Colombia

Revista

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Volumen 6 - Número 16

2022 (julio-diciembre)
Bogotá., Colombia

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Volumen 6, número 16, julio-diciembre 2022

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Bogotá, D.C., Colombia

Directivos

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Brigadier General **Edgar Alexander Salamanca Rodríguez**

Director

Contralmirante **Omar Yesid Moreno Oliveros**

Subdirector

Coronel **Oscar Otoniel Torres Conde**

Vicedirector Académico

Coronel **Verónica Pedraza Martínez**

Vicedirectora Administrativa

Capitan de Navío **Samir Andrés Castellanos Abdalá**

Jefe Departamento Armada

Coronel **Andres Eduardo Fernández Osorio**

Vicedirector de Investigación

Capitán de Navío **Edwin Andrés Alonso Toloza**

Vicedirector de Proyección Institucional

Indexada en:

Google Scholar



**ESCUELA SUPERIOR
DE GUERRA**

"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia



EDITORIAL ESDEG

Esta página queda intencionalmente en blanco

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Volumen 6, número 16, julio-diciembre 2022

ISSN: 2500-4735 • eISSN: 2981-3026

Bogotá, D.C, Colombia

La **REMA** es una publicación académica de acceso abierto, revisada por pares y editada semestralmente por la **Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" (ESDEG)**, principal centro de pensamiento conjunto del **Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia**, a través de su **Sello Editorial ESDEG**.

Comité Editorial

Luis Suarez-Castillo, PhD

Universidad Externado de Colombia

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5581-7956>

Luis Javier Serrano-Tamayo, PhD

University of Manchester, Reino Unido

<https://orcid.org/0000-0001-6449-4781>

Rafael Ricardo Torres-Parra, PhD

University of Southampton, Reino Unido

<https://orcid.org/0000-0001-9988-7964>

Stella Patricia Betancur-Turizo, PhD

Universidad Autónoma de Baja California, Estados Unidos de América

<https://orcid.org/0000-0002-3440-9184>

Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, MSc

Universidad Militar Nueva Granada, Colombia

<https://orcid.org/0000-0001-9558-9732>

Equipo Editorial

CR. **Andrés Eduardo Fernández Osorio**

Jefe del Sello Editorial ESDEG

TC (R) **Carlos Alberto Ardila Castro**

Coordinador del Sello Editorial ESDEG

CN. (R) **Luis Hernando Osorio Dussan**

Editor en Jefe

Henry Mauricio Acosta Guzmán

Editor de Publicaciones Seriadadas SEESG

Anderson Nicolas Rojas Sierra

Corrector de Estilo

Rubén A. Urriago Gutiérrez

Diseñador Gráfico

2022, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Vicedirección de Investigación - Sello Editorial ESDEG

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

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

Correo electrónico: revistaesd@esdeg.edu.co



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

Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima

1. ENFOQUE Y ALCANCE

La **Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima** (REMA). La REMA es una publicación académica de acceso abierto, revisada por pares y editada semestralmente por la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#) (ESDEG), principal centro de pensamiento conjunto de las [Fuerzas Militares de Colombia](#), a través de su [Sello Editorial ESDEG](#).

La **REMA** es una revista interdisciplinaria, con un enfoque en las Ciencias Sociales (Clase 5I01, OCDE / UNESCO), abierta a la discusión y difusión de trabajos teóricos e investigaciones sobre los debates relacionados con la oceanopolítica, los intereses marítimos, el poder y la logística navales, entre otros temas relacionados con los intereses nacionales.

2. ORGANIZACIÓN TEMÁTICA Y PÚBLICO OBJETIVO

Cada número de la **Ensayos sobre Estrategia Marítima** cuenta con cuatro secciones:

- a) **Debates:** artículos de investigación científica y tecnológica.
- b) **Coyuntura:** artículos de reflexión o revisión.
- c) **Perspectivas:** entrevistas a académicos o tomadores de decisión.
- d) **Enfoques:** reseñas de libros.

La **REMA** está dirigida a un amplio público que incluye decisores políticos, miembros de las Fuerzas Armadas, servidores públicos, profesionales, docentes, investigadores y estudiantes de ciencias sociales y de otras áreas del conocimiento, interesados en la seguridad y la defensa.

3. TIPOLOGÍA E IDIOMA DE LOS ARTÍCULOS

La **REMA** publica artículos en español e inglés en tres categorías:

- a) **Investigación científica y tecnológica:** documento que presenta de manera detallada los resultados originales derivados de proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico finalizados.
- b) **Reflexión:** documento que ofrece resultados de investigación desde una perspectiva analítica, interpretativa y crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales.
- c) **Revisión:** documento que organiza, analiza y se integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas sobre un campo en ciencia o tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo.

4. PERIODICIDAD

La **REMA** es editada semestralmente (enero-junio y julio-diciembre) en formato digital (e-ISSN: 2981-3026) e impreso (ISSN: 2500-4735). La versión en línea y la versión impresa aparecen publicadas el penúltimo día del último mes del periodo de cada número, esto es, 30º de junio para el número enero-junio y 30º de diciembre para el número julio-diciembre.

Cada uno de los artículos de la **REMA** tiene un DOI (Digital Object Identifier) asignado para su identificación y referenciación.

5. FINANCIAMIENTO

La Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima es una publicación académica de la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#) (ESDEG), perteneciente, a su vez, al [Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia](#) que, como entidad pública, se financia con los recursos asignados por el gobierno nacional. Con el fin de mantener su carácter crítico e independiente, la **REMA** no acepta financiamiento ajeno a la ESDEG para su funcionamiento. Así las cosas, todo el proceso de publicación de la revista está completamente libre de costo para los autores; tampoco se realizan cobros por el envío, procesamiento y publicación de artículos (*no article submission or processing charge*).

6. ACCESO ABIERTO, DERECHOS DE AUTOR Y LICENCIA PARA PUBLICACIÓN

El Sello Editorial ESDEG es signatario de la [Declaración de Budapest](#) y todos sus contenidos publicados son de acceso abierto (open access), con pleno reconocimiento de los derechos morales de los autores sobre su obra. Para su publicación, los autores aceptan ceder los derechos de publicación en favor de la [ESDEG](#) y el [Sello Editorial ESDEG](#) de acuerdo con los términos de la licencia Creative Commons: [Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas](#).



De esta forma, los autores y los lectores pueden copiar y difundir el artículo en la versión final publicada en línea por la **REMA**, siempre que se reconozca e identifique al autor (o autores) del artículo, no se haga uso comercial del artículo final publicado, ni se trate de obras derivadas o versiones modificadas.

7. POLÍTICA CROSSMARK

La **REMA** utiliza [Crossmark](#) para mantener informados a sus lectores sobre cualquier cambio que tengan los artículos publicados. [CrossMark](#) es una iniciativa de [CrossRef](#) para proporcionar una forma normalizada de localizar la versión oficial de un documento. La **REMA** reconoce la importancia de mantener la integridad de los registros académicos para investigadores y bibliotecas, razón por la cual garantiza que su archivo electrónico siempre cuenta con un contenido confiable.



Al hacer clic en el icono [CrossMark](#) se informa al lector sobre el estado actual del documento así como información adicional sobre el historial de publicación de este. Los contenidos que muestran el icono de [CrossMark](#) son aquellos contenidos publicados en la página web de la **REMA**, actuales o futuros.

8. ARCHIVO DE LOS CONTENIDOS

La **REMA** utiliza la plataforma [Portico](#) para el archivo digital de los contenidos publicados. Así mismo, la **REMA** permite que los autores puedan autoarchivar en repositorios institucionales, temáticos o páginas webs personales su artículo en la versión final publicada en línea.

9. RESPONSABILIDAD DE CONTENIDOS

La responsabilidad por el contenido de los artículos publicados por la **REMA** corresponde exclusivamente a los autores. Las posturas y aseveraciones presentadas son resultado de un ejercicio académico e investigativo que no representa la posición oficial ni institucional de la [Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"](#), el [Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia](#) o el [Ministerio de Defensa Nacional](#).

10. INDEXACIÓN

La revista Ensayos sobre Estrategia Marítima se encuentra incluida en los siguientes Sistemas de Indexación y Resumen (SIR):

Google Scholar

Tabla de Contenido

Editorial

- La Seguridad y Defensa nacionales en el escenario marítimo nacional** 75-76
National security and defense in the national maritime scenario
CN. (R) Luís Hernando Osorio Dussan

Sección Debates

- 1. El ciberespacio: una variable determinante dentro del Poder Marítimo del país en la era digital** 79-95
Cyberspace: a determining variable within the country's Maritime Power in the digital age
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez
- 2. Intercambios entre la Marina de Brasil y Armada de Colombia: Mayor integración de intereses comunes** 97-114
Exchanges between the Brazilian Navy and the Colombian Navy: Greater integration of common interests
Marcio Rossini Batista Barreira y Alexandre Luiz Alves da Silva
- 3. El papel del Istmo de Panamá durante el descubrimiento de América y la colonia** 115-124
The role of the Isthmus of Panama during the discovery of America and the colony
Luis Renato Amórtegui Rodríguez

Sección Coyuntura

- 4. Economía de defensa: Un factor para reestructurar los canales de seguridad y defensa postpandemia COVID-19 en Colombia** 127-138
Defense economy: A factor to restructure the post-COVID-19 pandemic security and defense channels in Colombia
Jorge Alfonso García Torres

Sección Perspectivas

- 5. Entrevista al CN (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz. Evolución de la academia en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto": una mirada en la experiencia docente** 141-151
Interview with CN (R) Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz. Evolution of the academy at the Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto": a look at the teaching experience
Samir Andrés Castellanos Abdala

Sección Enfoques

- 6. Reseña del Libro: Colombia Potencia Fluvial: Una mirada a la riqueza del Tercer Mar** 155-157
Book review. Colombia Fluvial Power: A look at the wealth of the Third Sea
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez

Esta página queda intencionalmente en blanco

Editorial

Editorial

Esta página queda intencionalmente en blanco

Editorial: La Seguridad y Defensa nacionales en el escenario marítimo nacional

Editorial: National security and defense in the national maritime scenario

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.4235>

Luís Hernando Osorio Dussan 

Editor en Jefe Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima

Se hace entrega, de modo gratificante, la décima sexta Edición de la revista de Ensayos sobre Estrategia Marítima elaborada por la Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto" (ESDEG) y el Departamento de la Armada, dando así se da continuidad a las publicaciones cuyo propósito académico invita a crear y fortalecer la conciencia marítima en torno a una Colombia bioceánica y plurifluvial. Es satisfactorio, debido a que se tiene como base el Documento Conpes 3990 del 31 de marzo de 2020, *Colombia potencia bioceánica sostenible 2030* relacionado con el diagnóstico presentado sobre la "Limitada generación de conocimiento, cultura y formación científica, tecnológica e innovación para los temas oceánicos" (Página 33). De esta manera, la ESDEG acompaña a las otras instancias académicas en aportar a su solución de problemas de los entornos estratégicos marítimos, al promover y divulgar la cultura científica para fortalecer la conciencia marítima nacional.

Los artículos fueron desarrollados por la comunidad académica de los diferentes cursos, diplomados y Seminarios que se llevan a cabo por esta Alma Mater del pensamiento estratégico en Seguridad y Defensa Nacionales. Conforme con lo anterior, se presenta un resumen de su contenido que brindarán al lector y a los analistas una visión crítica sobre diversos temas.

El primer artículo *El ciberespacio: una variable determinante dentro del Poder Marítimo del país en la era digital*, presenta una interesante descripción para hacer claridad sobre el concepto de Poder Marítimo, el Ciberespacio y su relación mutua, para mostrar cómo mediante la superioridad de la información se puede encontrar una ventaja competitiva en el dominio marítimo.

El segundo artículo *Intercambios entre la Marina de Brasil y Armada de Colombia: Mayor integración de intereses comunes*, los autores brasileños hacen una referencia importante sobre la cooperación interinstitucional de las Armadas de Brasil y Colombia

como respuesta a lineamientos políticos y estratégicos de alto nivel de sus propios, siendo una gran oportunidad de compartir sus experiencias, traduciéndolas no solo en operaciones combinadas que benefician la seguridad de la región, sino como sinergia a las competencias mutuas en materia operacional, logística en áreas estratégicas y geopolíticamente importantes como la Amazonia.

El tercer artículo *El papel del Istmo de Panamá durante el descubrimiento de América y la colonia*, en una interesante investigación histórica, el autor corrobora la importancia geoestratégica y geopolítica del istmo desde las épocas del descubrimiento y la colonia; sin embargo, pierde importancia por motivos de seguridad en el transporte marítimo siendo de descuidados en su posesión a través del tiempo y circunstancias. Solamente recupera su valía con el desarrollo marítimo de las potencias del siglo XIX, con la construcción del ferrocarril y, más adelante, con el canal que representa un choke point del comercio marítimo mundial.

El cuarto artículo *Economía de defensa: Un factor para reestructurar los canales de seguridad y defensa postpandemia COVID-19 en Colombia*, el autor trae a colación la influencia que causó en todos los campos del poder la pandemia del Covid 19, pero además la presencia de la criminalidad e inseguridad, por tanto en un enfoque económico y de los recursos el fortalecimiento de las fuerzas son determinantes en el direccionamiento en cuanto a la Seguridad y Defensa Nacional y, puntualmente, el desarrollo del Plan San Roque cuya presencia por parte de la Armada no fue ajena a su resultados.

El quinto manuscrito *Evolución de la academia en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Una mirada en la experiencia docente*, es una entrevista al Señor Capitán de Navío Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, quien por dos décadas ha ejercido la vocación docente en la ESDEG y presenciado la evolución académica para los estudiantes y la institución.

El sexto manuscrito presenta la refrendación e importancia del libro *Colombia Potencia Fluvial: Una mirada a la riqueza del Tercer Mar*, mediante una reseña. Este producto es resultado del proyecto de Investigación del Departamento de la Armada ESDEG. La citada obra la constituyen escritos elaborados por investigadores que presentan en torno a la vigencia de los *intereses fluviales colombianos*, emitidos recientemente por la CCO; es un diagnóstico del llamado *tercer mar* dada la riqueza hídrica colombiana, así como trascender en otros escenarios que comparten las cuencas fluviales; políticos y económicos, geopolíticos, operacionales y de las relaciones internacionales.

Finalmente, mediante esta nueva edición de la revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, la Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto" y el Departamento de la Armada y todas las instituciones, organizaciones, entidades vinculadas al país marítimo y fluvial, esperan que cada día crezca el interés por el conocimiento, valoración y protección de sus espacios marítimos y fluviales, así como el fortalecimiento de sus intereses marítimos ad portas de celebrar el bicentenario de la batalla de Maracaibo liderada por el héroe granadino el Almirante José Padilla.

Debates

Debates

Esta página queda intencionalmente en blanco

El ciberespacio: una variable determinante dentro del Poder Marítimo del país en la era digital

Cyberspace: a determining variable within the country's Maritime Power in the digital age

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3125>

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez 

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

Resumen

El presente escrito pretende acercarse hacia cómo el Poder Marítimo de un país, en una era digital, requiere del uso del ciberespacio de una manera efectiva. De modo, que a través de éste pueda alcanzar una ventaja sobre otros Estados. Para lo cual, mediante la revisión bibliográfica se buscó entender el concepto de Poder Marítimo, el de Ciberespacio, cuál es la relación entre estos dos conceptos, para mostrar cómo a través de la superioridad de la información se puede encontrar una ventaja competitiva. Por lo tanto, se pudo concluir que a través del uso sistemas centrados en redes se alcanza una conciencia situacional de todo el dominio marítimo, el cual permite mejorar sus operaciones, y ser más efectivos en este mundo globalizado. De igual manera, se concluye que el uso efectivo del ciberespacio por parte del Poder Marítimo trae consigo beneficios en el bienestar y desarrollo de la nación.

Palabras Clave: Ciberespacio; Poder Marítimo; Superioridad de la Información; Sistema de Transporte Marítimo; Tecnologías de la Información y la Comunicación.

This paper aims to approach how the Maritime Power of a country, in a digital age, requires the use of cyberspace in an effective way. So, that through it you can achieve an advantage over other states. For which, through the bibliographic review, we sought to understand the concept of Maritime Power, that of Cyberspace, what is the relationship between these two concepts, to show how through the superiority of information a competitive advantage can be found. Therefore, it was possible to conclude that through the use of network-focused systems, a situational awareness of the entire maritime domain is achieved, which allows improving its operations, and being more effective in this globalized world. In the same way, it is concluded that the effective use of cyberspace by the Maritime Power brings benefits in the well-being and development of the nation.

Key words: Cyberspace; Maritime Power; Information Superiority; Maritime Transportation System; Technology of the information and communication.

Abstract

Artículo de reflexión

Recibido: 1 de agosto de 2022 • Aceptado: 7 de noviembre de 2022

Contacto: Jorge Ricardo Espinel Bermúdez  jorge.bermudez@esdeg.edu.co



Introducción

La globalización es un fenómeno que ha fomentado la aceleración de la interdependencia entre los Estados, al ser un mundo más compacto. El desarrollo tecnológico y de las comunicaciones son dos aspectos claves para la globalización, los cuales han traído como consecuencia la compresión de los factores tiempo y espacio. Además, existen otros conceptos que se han visto afectados por la globalización, entre los cuales están; la integración global, el reordenamiento de las relaciones de poder, la conciencia de la condición global, el aumento de la conectividad interregional (Kenna, 2008). Asimismo, el Almirante Mike G. Mullen (Comandante de la Armada de los Estados Unidos para el 2015) y el Vicealmirante John G. Morgan de la Marina de los Estados Unidos, manifestaron que la globalización ha cambiado los cálculos de seguridad, porque ésta hace un mayor énfasis en lo económico, siendo éste el elemento central según el cual se debe organizar la estrategia marítima de cualquier país. De igual manera, la globalización ha estado dirigida por la revolución de las tecnologías de computación y de las telecomunicaciones; para la expansión del pensamiento occidental, sus normas, cultura en un movimiento de carácter mundial hacia una economía de libre comercio (Haynes, 2015).

De igual manera, hay que notar que mucho de ese libre comercio se hace a través del medio marítimo. Como se expone en el informe sobre el transporte marítimo emitido por la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés), en el mundo se transportaron un total de 11 mil millones de toneladas en el 2019 (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2019), en contraste con lo transportado por vía aérea de acuerdo con datos del Banco Mundial y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 215 millones de toneladas (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, 2021). En Colombia, el 97.8% de la carga que llega al país es por vía marítima (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2018), y para los Estados Unidos de América, los puertos marítimos manejan el 99.4% de la carga (Twist et al., 2017). Lo cual indica que la vía marítima es el principal medio para el transporte a nivel mundial. Y el que está asociado directamente al poder marítimo de cada nación.

Asimismo, el sector marítimo ha sido impactado por la revolución de las tecnologías de la información de las telecomunicaciones. De manera tal, que el medio marítimo ha tenido una creciente dependencia de esas tecnologías como se puede observar en la electrónica a bordo de las unidades, la informatización de sus sistemas o la puesta de redes en las naves, armadores y los puertos (Centre d'études stratégiques de la Marine, 2015).

Prácticamente casi todos los sistemas de los buques, aviones, submarinos y vehículos no tripulados cuentan con algún grado de interconexión (Secretary of Defense, 2012). El transporte marítimo se apoya cada vez más de soluciones digitales para el

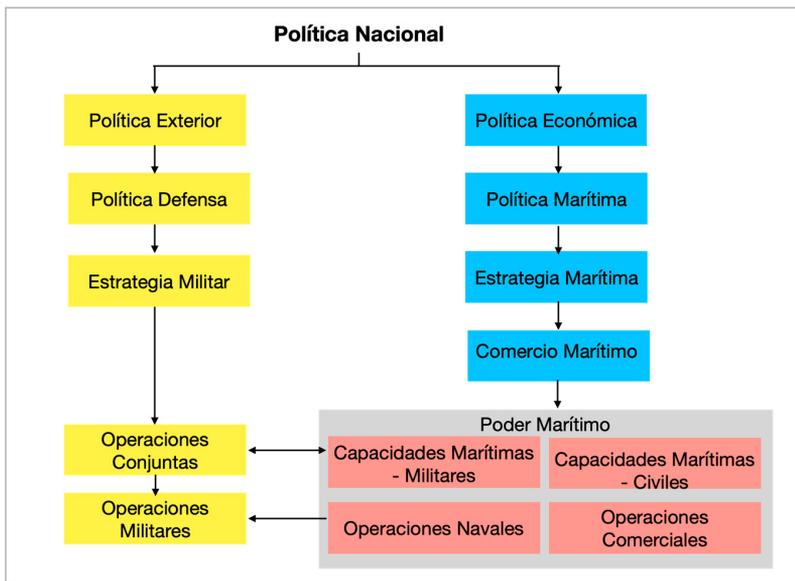
cumplimiento de sus tareas, optimización operacional, ahorro en costos, y seguridad, lo cual lleva a la industria marítima a ser un negocio más sustentable (BIMCO et al., 2020). También la manera en que se controla y gerencia el comercio marítimo ha evolucionado, es por eso que cada vez más los puertos dependen de redes de computadores, en las cuales a través de sistemas de monitoreo de carga se puede seguir el estado de un contenedor, el cual puede estar en tránsito en un buque mercante o guardado en una bodega del puerto (Kramek, 2013). Por lo tanto, se puede afirmar que las tecnologías de la información y de la comunicación se encuentran inmersas dentro de todo el sector marítimo.

Si bien el aumento y la implementación de los desarrollos en tecnologías de la información y de la operación traen consigo una amplia gama de beneficios al sector marítimo, también traen unas potenciales vulnerabilidades y riesgos (BIMCO et al., 2020). Ese crecimiento masivo en la interconexión y conexión de dispositivos en el ambiente marítimo aumenta la superficie de ataques, la cual permite unos efectos físicos, e impacta sobre todo los costos en seguridad (Ablon, 2017). Como ejemplo, están los casos de los puertos de Barcelona y San Diego que durante septiembre de 2020, fueron objeto de ataques cibernéticos, los cuales no fueron ampliamente difundidos y cuya naturaleza tampoco es clara (Cimpanu, 2020). De manera que este tipo de ataques no sólo pueden afectar a la industria marítima en lo operacional, sino en campos como el económico, en su imagen y confiabilidad. Lo que hace necesario de un uso adecuado y eficaz del ciberespacio.

En relación con lo anteriormente expuesto, se puede observar que los componentes del Poder Marítimo tienen una alta dependencia de las tecnologías de la información, la operación y la comunicación, y que, a través del uso adecuado de éstas, los Estados obtienen una ventaja competitiva. De manera que, este artículo pretende acercarse a responder a la pregunta: ¿Cómo un país puede potencializar su Poder Marítimo a través de desarrollar la capacidad de operar efectivamente en el ciberespacio? Para lo cual, se ha desarrollado el presente escrito a través de una metodología cualitativa. Mediante la revisión bibliográfica de fuentes primarias y secundarias, se busca tener una perspectiva interpretativa de las acciones que se van captando durante el desarrollo de la investigación. Por ello, se ha dividido el presente escrito varias partes. Primera, entender el concepto de Poder Marítimo, cuáles son sus componentes y cómo las tecnologías influyen en este hoy en día. Segunda, comprender qué es el ciberespacio, cuál es su alcance y componentes. Tercera, ver la relación que existe entre el ciberespacio y el sector marítimo, cómo ese sector se ve influenciado y qué amenazas le trae ese ciberespacio. Por último, presentar un concepto que está relacionado con el uso efectivo del ciberespacio y cómo se aplica no sólo a al sector a la competitividad desde lo militar sino desde el sector marítimo, el concepto de superioridad de la información

¿Qué se entiende por poder marítimo?

Geofrey Till (2013) define al Poder Marítimo desde dos perspectivas. Una primera, que él llama aportes, entre los cuales están las marinas militares y civiles, los guardacostas, la industria del sector marítimo, y que está asociado a las actividades del mar (Till, 2013). Asimismo, Till (2013) afirma que además de los anteriores aportes, están la contribución que hacen las fuerzas terrestres y aéreas. Estos constituyentes del Poder Marítimo se encuentran dentro del Poder Nacional, la manera en la que estos interactúan es cómo se alcanza ese Poder Marítimo (Till, 2013). La siguiente figura da una ilustración de esa perspectiva propuesta por Till (2013) en la que muestra los constituyentes del Poder Marítimo y su puesto dentro de Poder Nacional.



Gráfica 1. El Poder Marítimo y su entorno

Fuente: Elaboración propia, basado en el libro *Seapower* (Till, 2013)

La segunda perspectiva sobre el Poder Marítimo que plantea Till (2013) es desde el resultado. El poder marítimo no es simplemente quién usa el mar, sino también quién tiene la capacidad para influenciar a otras personas o cosas, sobre lo que se hace en o desde el mar. Esta parte del Poder Marítimo está definido por sus consecuencias y los fines, no por los medios (Till, 2013).

Además, Andrew Lambert (2018), considera que el Poder Marítimo (*Seapower*) está relacionado al concepto de la antigua Grecia - Talasocracia, que son Estados marítimos cuya relación con el mar va desde lo político, el desarrollo económico, el arte y la identidad, y que va más allá de la simple adquisición de una marina (Lambert, 2018). Es por

eso que el Poder Marítimo *Seapower* está constituido a través de una identidad nacional (Lambert, 2018). De igual manera Lambert (2018) diferencia el *Seapower* del concepto de *Sea Power*, la cual se una estrategia del Poder Naval. En tal sentido se puede decir que el *Seapower* es cuando un Estado dirige su atención hacia el mar, para asegurar la economía y las ventajas estratégicas de tener el control de mar para actuar como una gran potencia, a través de la construcción de manera deliberada de una cultura e identidad marítima.

De tal manera que es necesario tener el control de las líneas de comunicación marítimas para la cohesión entre el Estado y el mar, mantener el comercio con otros s y el control de esa área para proteger esos intereses en el mar.

Por otra parte, Mahan (1890) define los elementos del poder marítimo *Sea Power* entendiendo este concepto como una estrategia para que una nación alcance ese Poder Marítimo *Seapower* y llegue a ser una nación marítima. No hay que olvidar ese contexto histórico en el que se encontraba Mahan, quien pretendía cambiar la mentalidad de los Estados Unidos en el momento en el que el escribió su libro, quien ha logrado que su pensamiento perdure hasta nuestros días. De tal modo, Mahan (1890) plantea que toda nación que desee alcanzar ese Poder Marítimo debe tener los siguientes elementos: Posición geográfica, Conformación física, Extensión del territorio, Cantidad de población, Carácter nacional y Carácter del Gobierno (Mahan, 1890)

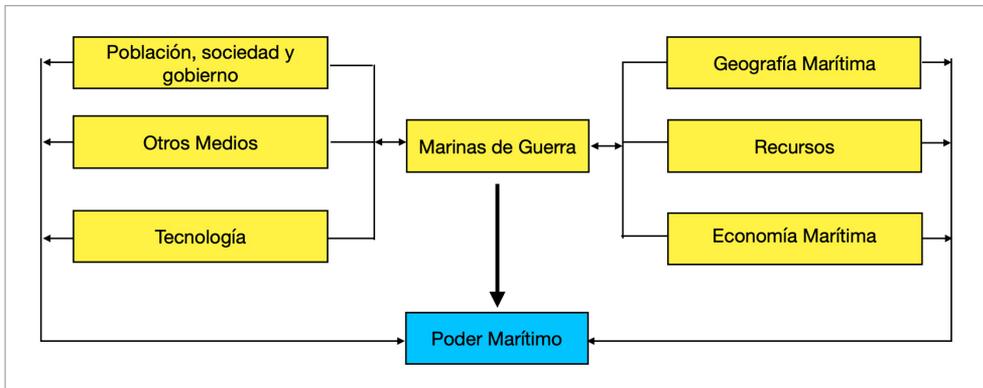
Estos elementos, permiten que la nación vislumbre hacia dónde debe enfocar sus esfuerzos si quiere llegar a tener o alcanzar ese Poder Marítimo. Lo cual lleva a preguntarse si esos elementos se encuentran vinculados hoy en día a las tecnologías de la información y la cuarta revolución industrial.

De acuerdo con el Almirante James Stavridis en su libro *Sea Power*, la visión de Mahan sigue siendo vigente y se adapta a los cambios que ha traído el siglo XXI como son los avances tecnológicos, las nuevas normas internacionales, entre otros. Asimismo, Stavridis (2018) planteó que, para el caso de los Estados Unidos, esta continua el planteamiento de Mahan al seguirse representándose como una nación marítima, a través de una amplia flota mercante, una poderosa y capaz marina, una robusta industria de astilleros, una flota pesquera competitiva, puertos e infraestructura marítima eficientes, la capacidad de rompehielos en el Ártico y la amplia capacidad de vigilar el océano en las aproximaciones de la nación. Todo lo anterior con el apoyo de la tecnología (Stavridis, 2018).

De la misma manera, Till (2013) menciona que el Poder Marítimo (*Seapower*) es el producto de una combinación e interconexión de componentes que son difíciles de identificar. Estos componentes son atributos de los países que hacen que alcanzar esa fortaleza en el mar sea más fácil o difícil (Till, 2013). Si se toma al Poder Marítimo

(Seapower) como esa capacidad para influenciar el comportamiento de otras personas con respecto a lo que hacen en o desde el mar, entonces esos atributos pueden ser aceptados como parte de esa mezcla de elementos como la que planteó Mahan.

De hecho, esos componentes están en constante cambio de acuerdo con una variedad de desarrollos sociales, económicos, tecnológicos y políticos. De manera que esos componentes contribuyen de una manera particular al Poder Marítimo, unos de manera directa, como mantener una amplia flota comercial. Y otros, de una forma indirecta, que influyen en ese Poder Marítimo al contribuir a la efectividad de uno o más componentes del poder marítimo, como son sus marinas de guerra y en cierta medida también las tecnologías. Entre los principales componentes expuestos por Till (2013), están: Población, sociedad y gobierno asociado a lo marítimo, Tecnología, Geografía Marítima, Recursos, Economía Marítima, Marinas de Guerra (Till, 2013), los cuales se pueden ver representados en la gráfica 2.



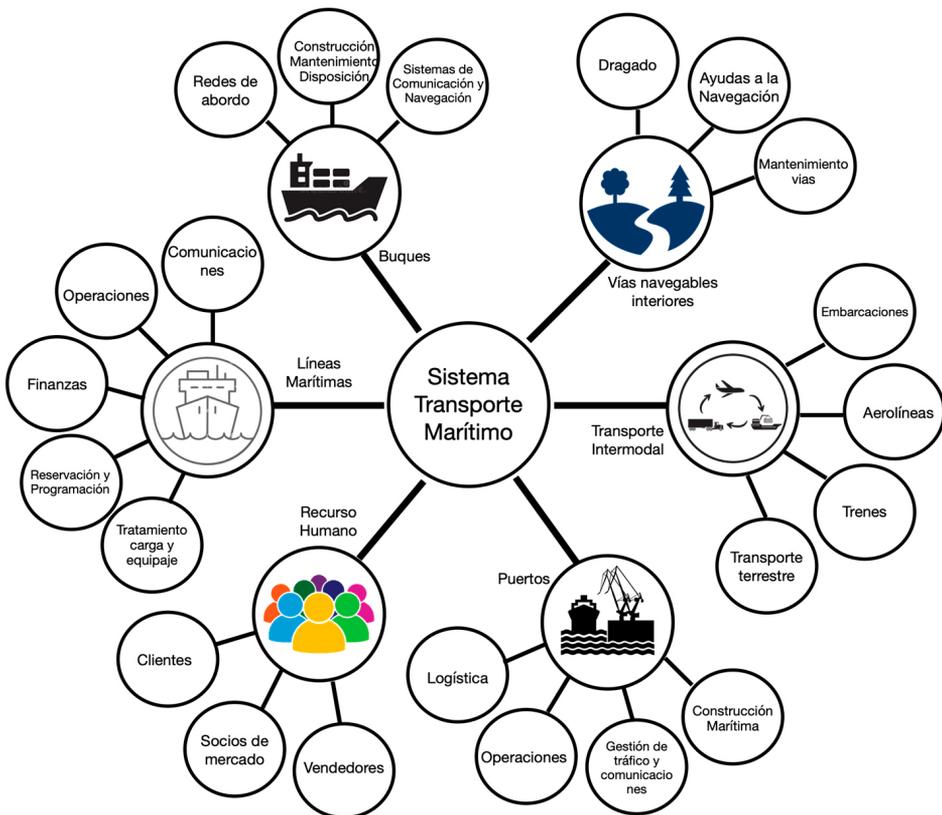
Gráfica 2. Componentes del Poder Marítimo

Fuente: elaboración propia. Basado en el Libro Seapower. (Till, 2013)

Dentro de los componentes del poder marítimo descritos en la gráfica 2, la tecnología sería el componente en el cual se centra el presente artículo. Ya que es el componente en el cual se ven influenciados tanto el Poder Marítimo como la Marina de Guerra, se podría decir que ese componente en la actual era de la información es transversal a muchos de los otros componentes. Sin embargo, para el caso de una marina de guerra latinoamericana, que está asociada a las limitaciones de su presupuesto, el cual determina no solo la obtención de sus unidades de guerra, si no de la capacidad tecnológica. De manera que, estas marinas pretender tener un Poder Naval representativo, el cual se ve reflejado en su flota, y está asociado a la Jeune École, en la cual se contempla que los buques deben tenerse de una manera desagregada e individual, los cuales deben ser de menor tamaño a los antiguos destructores de la Segunda Guerra Mundial. Pero, hoy en día, además se

habla que estas unidades deben estar interconectadas para que puedan actuar de una manera cohesionada (Till, 2013). En ese mismo sentido, los buques de guerra son cada vez más dependientes de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), y de las Tecnologías de la Operación (TO), lo cual incluye los sistemas de combate, comunicaciones, ingeniería, posición, navegación y sincronización.

Por otra parte, se encuentra el Sistema de Transporte Marítimo (STM), que es un sistema de sistemas. El STM está compuesto por seis sistemas interconectados; buques, líneas marítimas, puertos, recurso humano, vías navegables interiores y transporte intermodal (Kessler y Shepard, 2020). Estos subsistemas del STM logran su interconexión gracias a las Tecnologías de la Información y la Operación. La gráfica 3 muestra la configuración del STM. Muchos de esos componentes están directamente ligados a las TI, por lo tanto, se puede decir que el desarrollo del Poder Marítimo de una nación está vinculado con el grado de tecnología que ésta aplique en todo el ecosistema del sector marítimo, tanto para la defensa en la marina de guerra como en el resto del sector, el cual incluye el sistema de transporte marítimo.



Gráfica 3. El Sistema de Transporte Marítimo

Fuente: elaboración propia. Basado en el Capítulo de (Kessler & Shepard, 2020).

¿Qué se entiende por ciberespacio?

Es necesario entender qué es el ciberespacio, un término acuñado por William Gibson en una historia publicada en 1982, y que posteriormente fué tomado por la literatura de ciencia ficción como la película "*The Matrix*". El ciberespacio entra en el mundo real en los años 1990 con nacimiento de la Red Mundial (Word Wide Web) (Reveron, 2012). El Departamento de Estado de los Estados Unidos ha definido al ciberespacio como un dominio global dentro del ambiente de la información que consiste de la interdependencia de redes de infraestructura de tecnologías de la información, el Internet, las redes de telecomunicaciones, sistemas de computación, e incluye procesadores y controladores (Congressional Research Services, 2021).

De tal manera, el ciberespacio es algo que suena como de otra dimensión, pero es algo mucho más mundano. Éste se encuentra en el computador personal, o en ese portátil que lleva un niño a la escuela, en el computador del trabajo, está en un edificio monótono sin ventanas del centro, en una tubería que pasa por debajo de la calle, se puede decir que está en todas partes, en cualquier parte hay un computador, un procesador, y un cable que nos está conectando. (Clarke & Knake, 2011)

De modo que, el Ciberespacio son todas esas redes de computadores en el mundo, es todo lo que está conectado y controlado (Clarke & Knake, 2011). No es sólo Internet, éste hace parte del ciberespacio, porque es una red de redes, y desde cualquier red de Internet es posible comunicarse con cualquier computador que esté conectado a la red (SIPA, 2017). De igual manera, no sólo existen esas interconexiones entre computadores, sino que además hay unas relaciones entre los usuarios de este dominio, las cuales se asemejan a las que se realizan en el mundo físico, aunque estas por su volumen, cobertura y velocidad se consideran como instantáneas, colectivas y mundiales (Gómez A, 2013).

El ciberespacio incluye además del Internet otras redes que no están conectadas directamente a éste. Son redes privadas que teóricamente están separadas (Clarke & Knake, 2011). También hacen parte del ciberespacio las redes transaccionales desde las cuales se pueden hacer cosas como el flujo de dinero, mercado de valores, y transacciones de tarjetas de crédito. Adicionalmente, están las redes que son controladores de sistemas, las cuales permiten la comunicación entre máquinas, como los paneles de control que manejan bombas, elevadores y generadoras, como los sistemas de control industrial (ICS).

De igual manera, Eissa et al (2012), hace referencia a que el ciberespacio tiene un carácter global, en el cual existe una transferencia y producción de información. Este nuevo entorno de tráfico de información, el cual no se constituye como un espacio en sí mismo, sino como una superficie superpuesta, traspasa a las otras dimensiones físicas

conocidas (Eissa et al., 2012). Asimismo, Gómez (2012) considera al ciberespacio como un Global Common, entendiéndose como una figura del derecho británico que trata de aquellos espacios que, sin ser de propiedad de ningún vecino, son explotados por la comunidad para su beneficio. De manera que esos Commons globales son aquellos dominios que no cuentan con alguna soberanía, pero son utilizados por las naciones para transportar bienes o servicios o transmitir datos.

Entre estos Commons están las aguas internacionales, el espacio aéreo, y el espacio exterior. Y, actualmente, se habla del Ciberespacio como otro de los Commons, por donde transitan datos e información (Feliu Ortega, 2012).

En ese mismo sentido, Feliu (2012) afirma que ese Common Global del ciberespacio cuenta con unas características que lo diferencian de los otros dominios (Terrestre, Marítimo, Aéreo, y Espacial):

1. El ciberespacio no tiene fronteras geográficas, los que desarrollan ataques pueden hacerlo desde cualquier lugar del planeta y son difícilmente localizados.
2. La defensa de este espacio se hace muy compleja debido a la variedad de factores que en éste intervienen, ya que no solo existen elementos de carácter estatal sino privados, lo que conlleva a una cercana coordinación entre ellos.
3. El enfrentamiento que se sucede en el ciberespacio tiene la particularidad de un conflicto irregular, debido a que muchas veces alguno de los bandos puede ser inferior en medios tecnológicos. Con muy pocos medios y baratos se pueden obtener resultados catastróficos. Además, normalmente son anónimos y clandestinos, lo cual atrae no sólo al gobierno sino también a organizaciones al margen de la ley.
4. El ciberespacio debe considerarse en una estrecha relación a los otros dominios.
5. El uso del ciberespacio permite que se obtenga información sobre un objetivo sin que éste sea destruido o neutralizado un sistema, inclusive sin llegar a ser detectado.
6. Puede ser utilizado para ejercer presión y disuasión.
7. Es un dominio que evoluciona de una manera rápida y sigue la misma velocidad con que están evolucionando las tecnologías de la información y la comunicación. (Feliu, 2012, p 45)

Así mismo, Clark (2012) afirma que el ciberespacio no es sólo un computador, que éste lo hacen las interconexiones, las cuales hoy se asocian al Internet, pero existen muchas otras alternativas de interconexión. Por lo tanto, Clark (2012) plantea un modelo para poder caracterizar el ciberespacio y lo llama modelo de capas. Las cuales las ha definido de la siguiente manera:

1. La capa compuesta por las personas, que son los que participan de esa experiencia cibernética, las que comunican, trabajan con la información, toman decisiones y llevan a cabo planes, y son ellas mismas las que transforman la naturaleza del ciberespacio mediante el trabajo con los servicios de los componentes cibernéticos y sus capacidades.
2. La capa en donde la información es guardada, transmitida, y transformada en el ciberespacio.
3. La capa compuesta por los componentes básicos lógicos que conforman los servicios y soporte a la plataforma de la naturaleza del ciberespacio.
4. La capa de las fundamentaciones físicas que suministran los elementos lógicos (Clark, 2010)

En conclusión, se puede decir que ese espacio en el cual se producen una cantidad de interacciones de carácter físico y lógico, a través del intercambio de datos e información, en el cual participan personas, computadores, redes como Internet y las redes de telecomunicaciones, las infraestructuras de la tecnología de la información y la operación, entre muchos otros actores, se denomina ciberespacio. Además, que éste tiene una relación estrecha y directa con otros los dominios ya existentes, entre los que se destaca el Marítimo como objeto de este artículo.

Relación entre el sector marítimo y el ciberespacio

El dominio marítimo no ha sido ajeno a ese mundo digital, a través de la interconexión, cada día más dispositivos están conectados a redes y al Internet (Ablon Lily, 2017). Prácticamente casi todos los sistemas en los buques, aeronaves, submarinos y vehículos no tripulados están conectados en algún grado. Lo que incluye no sólo a los sistemas de combate, sino a las comunicaciones, ingeniería, y sistemas de navegación, posicionamiento y sincronización (Secretary of Defence, 2012). Asimismo, dentro de ese ambiente marítimo se encuentran otros dispositivos conectados al ciberespacio como son: los sistemas computarizados de gestión de cargas y terminales marítimas, los puentes grúas intercomunicados, capacidades de seguimiento de buques y cargas, cámaras de seguridad, almacenamiento de combustible, sistemas de gestión logística, sistemas de conciencia situacional, y muchos otros sistemas y dispositivos (Ablon, 2017). De manera que, el Sistema de Transporte Marítimo, la Industria Marítima y sus fuerzas navales como componentes del Poder Marítimo del país se encuentran estrechamente ligadas y dependientes de Ciberespacio para su operación.

De igual manera, el desarrollo de las Tecnologías de la Información (IT) y la operación (OT), traen consigo una mayor disponibilidad de datos, mayor velocidad de procesamiento y de transferencia de éstos entre los involucrados de toda la industria marítima,

lo cual hace que se incrementen las posibilidades para una óptima operación, ahorro de costos, incremento de la seguridad, y un negocio más sustentable y rentable (BIMCO, 2020). Asimismo, el uso de las capacidades que brindan esas tecnologías tanto IT como OT a través del ciberespacio, le proporcionan una ventaja continua en el ambiente operacional al Poder Naval, lo cual contribuye de manera relevante a la seguridad física y económica de la nación (Joint Chiefs of Staff, 2018). Por lo tanto, esa interacción con el ciberespacio entre el sector marítimo y su Poder Naval le permite al Poder Marítimo del país tener una ventaja competitiva con respecto a los países que no cuentan con esas capacidades tecnológicas.

Sin embargo, estos desarrollos traen consigo un riesgo crítico a los sistemas y procesadores vinculados a los sistemas de operación del ambiente marítimo. Existen diferentes tipos de actores cibernéticos maliciosos que desean tomar ventaja tanto de las vulnerabilidades del software como de las humanas (Robinson et al., 2013). Estos actores, los cuales provienen de múltiples fuentes desde los patrocinados por un Estado, criminales cibernéticos, hacktivistas, hasta terroristas cibernéticos, los cuales tienen diferentes motivaciones, pero que pueden causar estragos sobre la tecnología conectada en el ambiente marítimo (Ablon, 2017). De manera que pueden llevar a cabo ataques sobre sistemas como los de posicionamiento (GPS) de los buques para producir interferencia o bloqueos de sus señales, o producir una suplantación de señal conocida como Spoofing (Goward, 2017). Lo que trae consecuencias graves para la seguridad de la navegación, la vida de los tripulantes y la economía del sector marítimo.

Casos de ataques cibernéticos, como el sucedido a la empresa Maersk en el 2017, uno de los gigantes del transporte marítimo que sufrió un ataque mediante el uso de un software malicioso de nombre NoPetya, de tipo Ramsonware que imitaba al software Wannacry, tuvo como consecuencia que el sistema de reservas quedó paralizado, y el sistema de seguimiento de contenedores se puso más lento, haciendo que las operaciones en los 80 puertos alrededor del mundo donde tiene operaciones estuvieran suspendidas alrededor de tres días, lo cual llevó a que tuvieran una pérdida cercana a los 26 millones de dólares (Marta, 2020).

De igual manera, la naviera CMA CGM, la tercera del mundo por volumen de negocio, sufrió un ataque cibernético en el año 2020, el cual afectó al sistema de comunicaciones internas de la compañía, teniendo que interrumpir todos los accesos a su red para poder aislar al software malicioso (EuropaSur, 2020). Este tipo de ataque afecta las navieras al detener no solo su operación sino su proceso administrativo, con consecuencias económicas y sobre todo reputacionales.

De igual forma, está la alerta lanzada por el cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos a todos los buques comerciales sobre las vulnerabilidades a ataques cibernéticos, la cual fue lanzada debido a un incidente ocurrido en febrero de 2019 en un buque de transporte de pasajeros que iba de Nueva York a Nueva Jersey, y que fue impactado por

un ataque cibernético mediante un software malicioso, el cual perturbó gravemente los sistemas de control del buque. Afortunadamente la acción de la tripulación logró mitigar el riesgo a tiempo y que éste no se convirtiera en el mayor accidente por pérdida de control de un buque (Goud, 2019). Esto lleva a pensar en la importancia de la ciberseguridad, y el impacto que pueden tener estos ataques en toda la industria marítima y la forma de manejar de una manera adecuada y efectiva el ciberespacio.

Superioridad de la Información un medio para un uso efectivo del ciberespacio

Una vez entendidos los conceptos de Poder Marítimo y Ciberespacio, surge la pregunta ¿Cómo podemos usar el Ciberespacio de una manera adecuada y eficaz, para propender por el Poder Marítimo? Para poder utilizar el Ciberespacio de una forma adecuada y eficaz, es necesario tener la libertad de acción en él, de modo que la información que transite, esté disponible, sea íntegra, auténtica y mantenga su confidencialidad (Joint Chiefs of Staff, 2018). Para alcanzar esa libertad de acción en el Ciberespacio se requiere de la habilidad de recolectar, procesar y diseminar de una manera ininterrumpida el flujo de la información, mientras se explota o se niega al adversario ésta habilidad (Joint Chiefs of Staff, 2014). Esto se entiende por superioridad de la Información.

La superioridad de la información es un estado de desequilibrio en el cual alguien cuenta con una ventaja sobre otro en el dominio de la información (Alberts et al., 2004). De igual manera, Alberts (2004) afirma que para alcanzar ésta superioridad es necesario tener la información correcta, para las personas correctas, en el tiempo indicado, de la manera correcta negándole a un adversario la capacidad de hacer lo mismo (Alberts et al., 2004). Esto con una mirada militar, en la cual se cuenta con un Estado antagonico que busca hacer lo mismo en las propias tropas y las de los aliados. Sin embargo, éste mismo enfoque puede ser aplicado no sólo al militar sino a cualquier otro campo, como al sistema de transporte marítimo, al Poder Naval, la industria marítima, en definitiva, a cualquier componente del Poder Marítimo del país.

De igual manera, se puede llegar a decir que la superioridad de la información es un concepto comparativo y relativo, cuyo valor está en los resultados que de ésta se obtengan (Espinel-Bermúdez, 2020). En tal sentido, este concepto puede ser análogo a los conceptos de control de mar y superioridad aérea. Vego (2016) considera el control del mar desde una perspectiva sencilla, como la habilidad para usar una parte determinada del océano o el mar, en la cual se debe incluir el espacio aéreo, para propósitos militares y no militares y negarle esa habilidad al enemigo en momentos de hostilidades (Vego, 2016). De modo que, para obtener éste concepto de superioridad de la información según Alberts (2003), es necesario que se adopte la idea de centrado en redes (network-centric), la cual surgió en la empresa privada, como una forma de obtener una conciencia compartida y auto sincronizada (Alberts et al., 2003).

En ese mismo sentido, Alberts (2003) afirma adquirir esa superioridad de la información incrementa la velocidad del comandante para anteponerse a las opciones del enemigo, crea nuevas opciones e incrementa la efectividad de las opciones seleccionadas, lo cual lleva a que las operaciones culminen de manera satisfactoria, más rápida y a un menor costo (Alberts et al., 2003). Y siguiendo la idea presentada por Alberts (2003) sobre centrado en redes, desde el punto de vista de la Fuerzas Militares, Cebrowski y Gartska (1998) exponen que las operaciones centradas en redes suministran una poderosa dinámica a las operaciones militares. En el nivel estratégico, como un elemento esencial tanto para entender de una manera apropiada el espacio competitivo como todos los elementos de espacio de la batalla y el tiempo de ésta. En el nivel operacional, permite cerrar los vínculos e interacciones que suceden entre las unidades y el ambiente operacional, y en el nivel táctico, en donde la velocidad es fundamental (Cebrowski & Garstka, 1998).

De lo anteriormente expuesto, se puede ver la importancia que tiene contar con un sistema centrado en redes, el cual le proporciona al tomador de decisión un poder combate, que se da a través de un efectivo vínculo e interconexión con toda la organización de combate. Además, cuenta con la característica de tener unas fuerzas geográficamente dispersas con un alto nivel de conciencia situacional compartida del espacio de la batalla, que puede ser explotada para alcanzar la intención del comandante. En consecuencia, tener ese sistema centrado en redes, le da la ventaja operacional sobre el enemigo, que está traducida en la superioridad de la información, todo esto se produce a través del ciberespacio. De manera que la superioridad de la información debe ser aplicada al Poder Naval que protege el Poder Marítimo de la Nación, pero también es posible aplicarla sobre todos los componentes del Poder Marítimo. Porque no es posible desarrollar y protegerlo desde una sola visión, esta debe ser integral a todos sus componentes.

Reflexiones Finales

Para Colombia es primordial entender el Poder Marítimo, desde la perspectiva de Lambert (2018) como nación marítima, que ha puesto sus ojos en el mar. De manera que el desarrollo, prosperidad y bienestar de la nación dependen en gran medida de la capacidad de usar el mar de una manera efectiva. En su comercio, el cual está vinculado con el Sistema de Transporte Marítimo, y que requiere de una infraestructura adecuada, para enfrentar un mundo globalizado y dependiente de las tecnologías de información y comunicación. Como, en la capacidad de defenderlo y protegerlo para garantizar la libertad de acción de todos los contribuyentes de ese Poder Marítimo.

El ciberespacio es un dominio, que juega un papel predominante en el desarrollo del Poder Marítimo de la nación. De manera que, en un mundo globalizado y competitivo se requiere del uso de las tecnologías de la información y la comunicación por parte de los constituyentes del Poder Marítimo para su óptimo desempeño. Asimismo, está

la necesidad de los tomadores de decisiones, de poder tomar acciones de una manera adecuada, efectiva y a un menor costo, para lo cual necesitan tener un panorama situacional amplio y compartido, mediante el uso del centrado de redes. Por otra parte, los diferentes componentes del Poder Marítimo buscan optimizar sus operaciones, ahorrar costos y mejorar la seguridad, esto lo pueden alcanzar mediante el uso de soluciones digitales que brinda el ciberespacio como son la Inteligencia Artificial, Machine Learning, entre muchas más. Por lo tanto, se puede decir que el uso del ciberespacio, así como la dependencia del Poder Marítimo de éste, hace que éste sea una variable fundamental en la era de la información.

De igual manera, el ciberespacio debe ser usado de una manera efectiva para que éste represente una ventaja sobre el enemigo, competidores de poder y amenazas al Poder Marítimo de la Nación. En ese mismo sentido, la superioridad de la información permite tener libertad de acción en el ciberespacio, para actuar en favor de los intereses del país. Para alcanzar esa superioridad, es necesario tener una infraestructura informacional, la cual debe orientarse al centrado en redes, que permita la creación de una conciencia compartida y conocimiento del ambiente operacional o del espacio de la batalla, que va a traer como consecuencia un aumento en la velocidad de las operaciones, la capacidad de reacción, disminuir los riesgos y costos, e incremento de la efectividad en el combate y de las operaciones. Sin embargo, esta superioridad debe ir acompañada con un componente más que pueda garantizar el flujo constante de la información, su integridad, y su confidencialidad, para evitar que sea explotada por diferentes amenazas, y esto se logra a través de un sistema de ciberseguridad.

El Sistema de Transporte Marítimo es uno de los componentes que aglutina gran parte del Poder Marítimo del País, y que está directamente involucrado con el ciberespacio, debido al incremento del uso de las tecnologías de la información, operación y de las comunicaciones. Está la relación de los buques con el ciberespacio, la cual se evidencia mediante la conexión de los sistemas de navegación, comunicación, ingeniería, posicionamiento y sistemas de combate de un buque a diferentes redes.

De igual manera, se encuentra la relación de otros componentes del Sistema de Transporte Marítimo con el ciberespacio mediante la conexión a Internet y otras redes de sistemas computarizados de gestión de cargas, las terminales marítimas, los puentes grúas, el seguimiento de buques y cargas, y la gestión logística, entre otros muchos más sistemas y dispositivos. Esta interconexión entre todo el Sistema Marítimo, ha traído una mayor disponibilidad de datos, un mayor procesamiento y transferencia de estos, lo que trae como resultado una operación más efectiva, ahorro en costos, un negocio más sustentable y rentable. Además, de un Poder Naval con mayores capacidades operativas y disuasivas. Todo esto trae consigo un mejor desarrollo del Poder Marítimo, que se traduce en un desarrollo económico para la nación.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Sobre el autor

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez. Capitán de Navío (Retirado) de la Armada Nacional de Colombia. Magister en Ciberseguridad y Ciberdefensa de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Especialista en Docencia Universitaria y Especialista en Seguridad Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6073-0513>

Contacto: jorge.espinel@esdeg.edu.co

Referencias

- Ablon, L. (2017). *Cyber security considerations for the maritime environment*. En Issues in Maritime Cyber Security (Joseph Drenzo III, Nicole K. Drumhiller and Fred S. Roberts).
- Alberts, D. S., Garstka, J. J., & Stein, F. P. (2003). *Network Centric Warfare: Developing and Leveraging Information Superiority*. (5th ed.). Assistant Secretary of Defense (C3I/Command Control Research Program).
- Alberts, D. S., Garstka, J. J., Hayes, R. E., & Signori, D. A. (2004). *Understanding information age warfare (3th ed.)*. Assistant Secretary of Defense (c3i/command control research program).
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. (2021). Transporte aéreo, carga (millones de toneladas-kilómetros). Banco Mundial - Datos. <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.AIR.GOOD.MT.K1>
- BIMCO, Columbia Shipmanagement Cyprus, Chamber of shipping America, Digital containership Association, & Interferry. (2020). The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships. <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/publications/the-guidelines-on-cyber-security-onboard-ships>
- Cebrowski, A. K., & Garstka, J. J. (1998). Network-centric warfare: Its origin and future. *Proceedings*, 124(1).
- Centre d'études stratégiques de la Marine -CESM-. (2015). La Marine Nationale, Acteur De La Cyberdéfense Maritime. *BRÉVES MARINES*, No 182. https://cesm.marine.defense.gouv.fr/index.php/component/cck/?task=download&file=fichier_pdf&id=169
- Cimpanu, C. (2020). *Port of San Diego suffers cyber-attack, second port in a week after Barcelona*. ZDNet. <https://www.zdnet.com/article/port-of-san-diego-suffers-cyber-attack-second-port-in-a-week-after-barcelona/>
- Clark, D. (2010). Characterizing cyberspace: Past, present and future. *MIT CSAIL*, Version, 1, 2016–2028. <https://ecir.mit.edu/sites/default/files/documents/%5BCClark%5D%20Characterizing%20Cyberspace-%20Past%2C%20Present%20and%20Future.pdf>
- Clarke, R. A., & Knake, R. (2011). *Cyber War: The Next Threat to National Security and What to Do About It*.

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2019). *Informe sobre el transporte marítimo-2019*. United Nations Publications. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- Congressional Research Services. (2021). *Defense Primer: Cyberspace Operations*. <https://sgp.fas.org/crs/natsec/IF10537.pdf>
- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (2018). *Estadísticas de Carga de las Importaciones y Exportaciones en Colombia*. DIAN. <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/CargalmpExp/Estad%C3%ADsticas%20de%20Carga%20de%20las%20Importaciones%20y%20Exportaciones%20en%20Colombia%20Enero%20-Jun%202018.pdf>
- Eissa, S. G., Gastaldi, S., & Poczynok, I. (2012). *El ciberespacio y sus implicancias en la defensa nacional. Aproximaciones al caso argentino*. 19. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/40210/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Espinel-Bermúdez, J. (2020). *Prospectiva de las Operaciones Navales*. En *Arte Operacional Marítimo: Una perspectiva desde la Escuela Superior de Guerra (PHD Sergio Uribe Caceres, pp. 257–295)*. Imprenta Nacional de Colombia.
- EuropaSur. (2020, octubre 2). *La naviera CMA CGM se recupera de un ciberataque que no afecta a los puertos [Noticias]*. Europa Sur - Marítimas. https://www.europasur.es/maritimas/naviera-CMA-CGM-ciberataque-puertos_0_1506749448.html
- Feliu Ortega, L. (2012). *La Ciberseguridad y la ciberdefensa*. En *El ciberespacio. Nuevo escenario de confrontación (Ministerio de Defensa, Instituto Superior de Estudios Estratégicos, Vol. 126, pp. 165–203)*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=547632>
- Gómez A, H. (2013). *Ciberoperaciones*. *Revista Marina*, 935(4), 362–367. <https://independent.academia.edu/HéctorGómezArriagada>
- Goud, N. (2019, julio 11). *Cyber Attack on Ship disrupts the functionality of onboard Control Systems*. *Cybersecurity Insiders*. <https://www.cybersecurity-insiders.com/cyber-attack-on-ship-disrupts-the-functionality-of-onboard-control-systems/>
- Goward, D. A. (2017). *GPS Jamming and spoofing Maritimes Biggest cyber threat*. En *Issues in Maritime Cyber Security (Joseph Drenzo III, Nicole K. Drumhillerand Fred S. Roberts)*.
- Haynes, P. (2015). *Toward a New Maritime Strategy: American Naval Thinking in the Post-Cold War Era*. Naval Institute Press.
- Joint Chiefs of Staff. (2014). *Information Operations JP 3-13*. JCS. https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_13.pdf
- Joint Chiefs of Staff. (2018). *Cyberspace Operations JP3-12*. United States Chiefs of Staff. <https://www.jcs.mil/Doctrine/Joint-Doctrine-Pubs/3-0-Operations-Series/>
- Kenna, P. (2008). Globalization and housing rights. *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 15(2), 397. Gale OneFile: Criminal Justice. <https://link.gale.com/apps/doc/A186436918/GPS?u=esdegue&sid=bookmark-GPS&xid=b02dffec>
- Kessler, G. C., & Shepard, S. D. (2020). *Maritime Cybersecurity: A Guide for Leaders and Managers*.
- Kramek, C. J. (2013). *The Critical Infrastructure Gap: U.S. Port Facilities and Cyber Vulnerabilities*. Center for 21 century security and intelligence at brookings.
- Lambert, A. (2018). *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*. Yale University Press.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783 (12a ed.)*. Little, Brwn and company.
- Marta. (2020, febrero 21). *Ciberataque contra Maersk: Nuevos piratas amenazan al comercio marítimo*. Cytomic. <https://www.cytomic.ai/es/tendencias/ciberataque-contra-maersk/>

- Reveron, D. S. (Ed.). (2012). *Cyberspace and National Security: Threats, Opportunities, and Power in a Virtual World*.
- Robinson, N., Gribbon, L., Horvath, V., & Robertson, K. (2013). *Cyber-security threat characterisation A rapid comparative analysis* (p. 74) [Research]. RAND Corporation.
- Secretary of Defense. (2012). *Navy Cyber Power 2020*. https://www.public.navy.mil/fcc-c10f/Strategies/Navy_Cyber_Power_2020.pdf
- SIPA. (2017, febrero). *Securing Our Hyperconnected World* [Mp4]. https://isoc-ny.org/sipa/20180208_sipa_schneier.mp4
- Stavridis, J. A. (2018). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans* (Penguin Books). Penguin Books.
- Till, G. (2013). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (Third edition). Routledge.
- Twist, J., Rhodes, B., & Wong, E. (2017). *Navigating the cyber threats to the U.S. Maritime Transportation System*. *En Issue in Maritime Cyber Security*. Westphalia press.
- Vego, M. (2016). *Maritime Strategy and Sea Control: Theory and Practice*. Routledge.

Esta página queda intencionalmente en blanco

Intercambios entre la Marina de Brasil y Armada de Colombia: Mayor integración de intereses comunes

Exchanges between the Brazilian Navy and the Colombian Navy:
Greater integration of common interests

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3127>

Marcio Rossini Batista Barreira  y Alexandre Luiz Alves da Silva 

Marina de Brasil

Resumen

Las Armadas de Brasil y Colombia en respuesta a documentos políticos y estratégicos de alto nivel de sus propios Estados tienen la gran oportunidad de compartir sus experiencias, traduciéndolas no solo en operaciones combinadas que benefician la seguridad de la región, sino como determinantes para fortalecer los conocimientos mutuos en materia operacional y logística en zonas estratégicas y geopolíticamente importantes como la Amazonia. La Marina del Brasil presenta ventajas comparativas en materia de proyección del poder marítimo, combate a los crímenes transnacionales y conciencia marítima situacional que son referentes para su homólogo en Colombia y en caso recíproco es la Armada de Colombia que cuenta con especial experiencia en la lucha contra el narcotráfico y el combate a los crímenes transnacionales en ambientes marítimos y riverños aportaría sus conocimientos y casos como mecanismos de fortalecimiento y amistad entre los países y sus marinas.

Palabras Clave: Armada Colombia, compartir experiencias, Marina Brasil, recíproco.

The Navies of Brazil and Colombia, in response to high-level political and strategic documents from their own States, have the great opportunity to share their experiences, translating them not only into combined operations that benefit the security of the region, but also as determinants to strengthen knowledge. mutual operational and logistical matters in strategically and geopolitically important areas such as the Amazon. The Brazilian Navy has comparative advantages in terms of the projection of maritime power, the fight against transnational crimes and situational maritime awareness that are benchmarks for its counterpart in Colombia and in the reciprocal case, the Colombian Navy has special experience in the fight against drug trafficking and the fight against transnational crimes in maritime and river environments would contribute its knowledge and cases as mechanisms for strengthening and friendship between countries and their navies.

Key words: Colombian Navy, sharing experiences, Brazilian Navy, reciprocal.

Abstract



Introducción

A lo largo de la historia, el mar fue utilizado por la humanidad en función de cuatro atributos, a saber: medio de transporte e intercambio, medio de información y difusión de ideas (o datos), fuente de recursos y medio utilizado para garantizar la soberanía (Till, 2018). En ese contexto, de acuerdo con los dos primeros atributos mencionados, se torna claro la importancia de cooperación de asuntos marítimos y fluviales entre Estados, pues los ríos presentan atributos similares a de los mares. De esta forma, el primer gran estrategia marítimo a describir efectivamente sobre la necesidad de cooperación marítima entre Estados fue el almirante estadounidense Alfred Mahan, defendiendo la idea de la formación de *consorcios navales*, en el fin del siglo XIX e inicio del XX, para que los pertenecientes a las respectivas asociaciones tuvieran la capacidad de proteger sus comunicaciones marítimas de otros no asociados (Rangel, 2011).

Actualmente, la interconexión entre las armadas de los países se muestra más importante, debido a la necesidad de estos Estados enfrentaren de forma integrada y cooperativa los diversos desafíos económicos, ambientales, sociales, de soberanía y otros, que pueden ocurrir simultáneamente en los espacios marítimos de sus intereses. En ese contexto, se verifica una necesidad de ampliar o llevar a cabo nuevos intercambios entre la Marina de Brasil (MB) y Armada de la República de Colombia (ARC), en función de sus intereses comunes.

Así, al analizar los documentos de alto nivel de seguridad y defensa del Brasil – Política y Estrategia Nacionales de Defensa (PND-END), y de propia MB – Política Naval y Plano Estratégico de la Marina 2040 (PEM), existen posibilidades de intercambios con países que forman parte de su entorno estratégico y aquellos que pueden atender o reforzar algunas necesidades del Estado.

Por parte del Estado colombiano, los documentos de alto nivel de la ARC – Planes de Desarrollo Naval 2042 (PDN) y Estratégico Naval 2020-2023 (PEN) –, cuyas sus perspectivas y objetivos estratégicos establecidos están totalmente alineados con la Política de Defensa y Seguridad del país, además de los Planes Estratégicos Militar y del Sector de Defensa y Seguridad 2018-2022 (Armada Nacional de Colombia, 2020b), posibilitan intercambios de intereses de este Estado con países amigos, ya que esta fuerza militar necesita de múltiples capacidades en función de su condición bioceánica.

Cabe subrayar que la MB y la ARC ya tienen un acercamiento estratégico establecido por un largo periodo de tiempo, que se tornó más fuerte con las ejecuciones de las operaciones BRACOLPER Naval¹, las cuales empezaron en la década de 1970. Desde 2014, con los crecientes intereses de ambos países, en particular de sus marinas, hubo

1 Operación combinada e interagencial realizadas por la MB, ARC y Marina de Guerra de Perú (MGP) en sus porciones amazónicas, en especial en la región de la Triple Frontera de estos países.

la creación de la Agregaduría Naval del Brasil en Colombia, además del mayor aporte de oficiales y suboficiales del Cuerpo de Fusileros Navales (CFN) de la MB a la Infantería de Marina (IM) da ARC y a otras Fuerzas Militares (FF.MM.) Colombianas, tales como el desminado humanitario. Estas comisiones han reforzado los lazos de amistad y confianza, en especial entre la MB y la ARC. En ese sentido, se verifica que se puede haber más intercambios entre estas dos instituciones en temas o áreas de pleno conocimiento y dominio de cada fuerza, como proyección del poder marítimo², combate a crímenes transnacionales marítimos y fluviales de intereses de ambos Estados y consciencia situacional marítima.

Así, este artículo será desarrollado en dos secciones. Inicialmente, serán detalladas las posibilidades de intercambios entre la MB y la ARC, de acuerdo con los temas presentados. Por fin, será presentada una breve conclusión.

Intercambio entre la Marina de Brasil y la Armada de Colombia: Posibilidades

Como mencionado anteriormente, Mahan fue el primero pensador marítimo que ha descrito claramente la necesidad de protección de las Líneas de Comunicación Marítimas (LL.CC.MM.) compartidas por diversos Estados (Rangel, 2011), estableciendo la posibilidad de intercambios entre las marinas de guerra de estos países, ya que estas fuerzas eran responsables por tal tarea en la concepción de este estrategia. De esta forma, estos estudios fueron perfeccionados en los siglos siguientes, expandiendo otros pensamientos a respeto de este tema.

En siglo XXI, tanto el profesor británico Geoffrey Till (2018) como el académico irlandés Ian Speller (2019) describieron el uso de la cooperación internacional en las funciones de seguridad y diplomacia navales, destacándolas hacer parte en las operaciones multinacionales en zonas marítimas claves para el transporte y la explotación de los océanos, así como en las acciones para abordar la asistencia humanitaria y la respuesta a los desastres ambientales, ya que el Poder Naval sería el mejor instrumento para hacer frente a estos desafíos mundiales.

Para los académicos Bueger y Edmunds (2017), la seguridad marítima requeriría la cooperación de entidades y organismos nacionales e internacionales, que podrían ser de cuños estatales y no estatales. Según estos autores, la eficacia del sistema de conciencia situacional marítima sería directamente proporcional a la cooperación interinstitucional nacional e internacional y, consecuentemente, a las acciones compartidas y llevadas a cabo de seguridad marítima (Bueger y Edmunds, 2017).

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

De esta forma, se puede constatar un provechoso aporte académico que han basado la necesidad cada vez mayor de cooperación entre las marinas de guerra en asuntos marítimos y fluviales de intereses comunes de los Estados. En ese sentido, como hay asuntos de esta naturaleza de intereses de Brasil y Colombia, serán presentados los fundamentos para establecimiento de intercambios entre ellos, así como temas afines de dominio y necesidad de sus respectivas armadas.

Por parte del Estado brasileño, tanto la PND-END como la Política Naval y PEM enfocan que la fuerza naval deba: tener capacidad de afrontar amenazas criminales transnacionales cerca de las fronteras brasileñas y dentro de su soberanía (Sardinha, 2018); incrementar su participación en ejercicios operacionales, además de integración, intercambios y acuerdos con otros Estados, en particular con sus marinas de guerra; y aumentar sus acciones de presencia naval en apoyo a las acciones diplomáticas del país (Brasil, 2019; Brasil, 2020a; Brasil, 2020b). Así, se observa que los documentos de defensa del Brasil están de acuerdo con mayor acercamiento del país con Estados amigos y que atiendan sus intereses, como, por ejemplo, Colombia.

Ya por parte de Colombia, la ARC ha desarrollado los PDN y PEN, los cuales están basados en documentos como las Políticas de Defensa y Seguridad, de los Planes Estratégico Militar 2030 y Estratégico del Sector de Defensa 2018-2022. En ese contexto, el Pentágono Naval de la ARC (figura 1) establece en su lado de proyección internacional la finalidad de “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” (Armada Nacional de Colombia, 2020a, p. 35).

Figura 1. Pentágono Naval



Fuente: Oficina Asesora Permanente Comando Armada, 2019.

De esta forma, se queda claro las posibilidades de intercambios entre ARC y armadas de un Estado amigo, como la MB.

Es importante puntuar que ambos los países dependen de los espacios marítimos y fluviales, dentro o no de sus aguas jurisdiccionales (Brasil, 2019; Armada Nacional de Colombia, 2020a), a pesar de la MB y ARC pusieren medios navales, aeronavales y de IM para defender los intereses de estos Estados. Mismo así, es necesario una sinergia entre estas marinas para combatir las nuevas amenazas de manera coordinada y cooperativa, además de garantizar algunos intereses propios.

De acuerdo con lo anterior, la Operación BRACOLPER Naval está totalmente alineada en una parte del ambiente fluvial del área de la Triple Frontera entre Brasil, Colombia y Perú (figura 2), con la finalidad de contrarrestar de manera cooperativa e integrada los crímenes transnacionales ahí presentes: el tráfico de sustancias ilícitas; minería ilegal; tráfico de personas; tala ilegal de madera; pesca y caza ilegales; biopiratería; terrorismo, y tráfico de armas y municiones (Álvarez Torres, 2018; Sotomayor, 2014). En este contexto, se puede concluir que hay desafíos que fueran, son y serán alcanzados a través de los esfuerzos sinérgicos de estos países, los cuales son representados en su totalidad por sus marinas de guerra.

Figura 2. La Triple Frontera Brasil-Colombia-Perú



Fuente: Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia, 2017 citado por Ferreira; Cabral; y Franchi, 2017, p. 379

Debido al éxito de la Operación BRACOLPER Naval, se puede concluir que hay otras posibilidades de incrementar los intercambios de diversas áreas entre la MB y ARC, ya que ambas las fuerzas poseen semejanzas y características comunes, asimismo de la

necesidad de enfrentar desafíos actuales y futuros que podrán ser minimizados a través del apoyo cooperativo y coordinado entre estas instituciones, las cuales son expertas en determinados conocimientos. Así, de acuerdo con las capacidades de excelencia de cada fuerza, hay posibilidades de expansión en temas como: proyección del poder marítimo; combate a crímenes transnacionales marítimos y fluviales de intereses de ambos los Estados; y consciencia situacional marítima.

Sugerencias de apoyo de la MB a la ARC

De acuerdo con los documentos rectores ya mencionados, la MB puede apoyar la ARC con aporte de conocimientos sobre proyección de poder marítimo, además de compartir datos e informaciones de combate a los crímenes transnacionales marítimos y fluviales de intereses de ambos países y posibilitar una ampliación de la consciencia situacional marítima a espacios marítimos y fluviales de interés de Colombia.

Abordando la proyección de poder marítimo, será primeramente descrita una pronta fundamentación de su importancia para el Estado, usando para tal algunos estudios académicos. En ese sentido, Till (2018) describe que la proyección del poder marítimo significa el uso de fuerzas militares transoceánicas directamente para influir en los acontecimientos en tierra, siendo una excelente herramienta estatal de empleo en el siglo XXI, además “[...] de utilizar el océano como el mayor espacio de maniobra, ya que ofrece un movimiento casi ilimitado, la capacidad sorprender a un adversario y calibrar el alcance y la naturaleza de la operación [...]” (Till, 2018, página 252). Así, los autores observaron que las marinas de guerra con mayor influencia mundial están aumentando sus capacidades anfibas, buscando atender las necesidades de sus Estados a través de diversas operaciones de proyección de poder (Till, 2018).

La capacidad anfibia de una armada proporciona condiciones de un Estado actuar hoy y futuramente en ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo (VICA), yendo al encuentro de los pensamientos del almirante portugués Pires (2019) al describir que: las acciones militares serán más de naturaleza expedicionaria, requiriendo fuerzas capacitadas en proyección de poder; las marinas de guerra necesitan poseer capacidades multidimensionales para ser acercaren más a la costa en apoyo de las operaciones terrestres, rescatando la importancia histórica de la interconexión entre los buques y las tropas de IM; y mayor probabilidad de las armadas llevaren a cabo operaciones de respuesta a crisis, operaciones de paz y humanitarias, estando listas para actuar con uso limitado de la fuerza.

En la visión de Speller (2019), la proyección del poder marítimo estaría basada por la existencia de fuerzas anfibas capacitadas, las cuales serían apoyadas por plataformas navales con diversos vectores de proyección y extracción en tierra. En ese contexto, las

tropas de IM – que componen normalmente las fuerzas anfibas – son las mejores herramientas que un Poder Naval dispone para respuestas a crisis, ayuda humanitaria, socorro en caso de desastres ambientales y evacuación de no combatientes en países en conflicto armado o con pérdida de capacidades de seguridad y defensa (Speller, 2019), además de apoyar las operaciones de paz de carácter naval.

Después de esta fundamentación teórica pronta, este estudio seguirá analizando algunos puntos de vista de académicos colombianos sobre la proyección del poder marítimo de la ARC. Así, considerando los medios navales, Serrano (2013) presenta que:

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

Sobre este asunto, se puede afirmar que la ARC se preocupa con esta capacidad, disponiendo de los buques de desembarco anfibio (LCT) para operaciones navales que requieren proyección de poder. Sin embargo, Serrano (2013) advierte que estos medios no son buques propiamente dicho para tal fin, "[...] pues de acuerdo con su diseño se enmarcan como tipo LCU (*Landing Craft Unit*) que van al interior del área inundable de un buque de desembarco anfibio, transportando personal y material entre el buque y la costa" (p. 58). Además, este académico destaca que los LCT presentan algunas limitaciones de navegación en condiciones de mar agitado, caso sean empleados solos en las regiones de intereses marítimos del Estado como, por ejemplo, San Andrés y La Guajira (Serrano, 2013).

De acuerdo con lo anterior, la ARC tiene prevista la adquisición de dos embarcaciones multipropósito, la cual se llevará a cabo en 2026 y 2030 (Armada Nacional de Colombia, 2020a). Sin embargo, no existe una descripción detallada del uso de estos barcos junto con los LCT, según Serrano (2013), estos últimos son de gran utilidad cuando se utilizan desde plataformas navales que plantean zonas inundables a bordo. También se puede señalar que la ARC adquirirá otras embarcaciones de la Armada que puedan apoyar el proyecto marítimo del país, como un buque hospital y buques de desembarco anfibio (LCT) (Armada Nacional de Colombia, 2020a).

Así, se puede observar que los medios mencionados anteriormente – buques multipropósitos y hospital y las LCT – serán muy útiles para la defensa de la soberanía de los espacios marítimos de Colombia como también apoyar las poblaciones ubicadas en las islas del país y extranjeras antes, durante o después de cualquier desastre natural o ambiental.

Sobre este asunto específico, la MB posee buques anfibios con todas las características mencionadas anteriormente, además de vectores – por superficie y aéreo – que posibilitan los desembarcos y extracciones de los recursos humanos y otros medios, búsqueda de datos para la Inteligencia Naval y apoyo de fuego necesarios para la proyección del poder marítimo del país. No se puede olvidar de otros medios navales vitales para el control del mar en un Área del Objetivo Anfibio o de Operaciones, que viabilizan la proyección de poder con seguridad, como submarinos, corvetas, fragatas, aviación naval y otras capacidades disponibles y pertenecientes a la fuerza naval de la MB.

Otro trabajo interesante y que aborda el tema en cuestión, fue publicado, en 2017, por los colombianos Hernández y Vera, los cuales analizaron diversas capacidades de la IM del país siendo una de ellas la proyección de poder marítimo de la ARC. En ese contexto, estos autores analizaron el ambiente interno de la IM, identificando las siguientes debilidades relacionadas con la capacidad mencionada: falta de medios de proyección de la fuerza anfibia, necesidad ampliar la identidad de la institución y necesidad mejorar la doctrina documentada (Hernández y Vera, 2017). No fue identificada ningún punto fuerte que pudiera ser útil para el desarrollo de este artículo.

Sobre la primera debilidad – falta de medios de proyección de la fuerza anfibia, parte de ella ya fue discurrido anteriormente, con la futura adquisición de medios de proyección de poder por parte de la ARC, que serán útiles a través de empleo de tropas de la IM embarcadas en buques apropiados. Sin embargo, Hernández y Vera (2017) sugieren la necesidad de establecer alianza estratégica entre el Comando de la IM-ARC (CIMAR) y un país (es) amigo (s), con el fin de obtener recursos y conocimientos para tal, en especial aquellos involucrados con la adquisición y sostenimiento de vehículos anfibios. Sobre ese tema, el CFN de la MB tiene la capacidad de mantener sus propios equipos incluso los carros anfibios a través del Centro Tecnológico del Cuerpo, que es un instituto científico-tecnológico reconocido en Brasil. En ese sentido, el CFN puede ser una opción para la IM de la ARC sobre el mantenimiento de sus vehículos anfibios, además de otros equipos que estas instituciones tengan de manera compatibles.

Sobre la segunda debilidad – necesidad ampliar la identidad de la institución, Hernández y Vera (2017) sugieren la necesidad de realizar convenios con países amigos para recibir y ofrecer capacitación en temas relacionados con la IM. En ese contexto, es posible que el CFN pueda ayudar los IM a minimizar esta debilidad, ya que el posee una identidad autóctona y fuerte, siendo una referencia positiva para otros sectores de la propia MB y las Fuerzas Armadas del Brasil. Esta identidad es desarrollada en el CFN a través de la valoración del espíritu de cuerpo institucional a todo momento y en cualquier evento a bordo de las unidades que representan esta institución.

Ya la tercera debilidad – la necesidad de mejorar la doctrina documentada de los IM, descrita por Hernández y Vera (2017), ellos propios sugieran una solución: establecer

alianzas estratégicas con otras fuerzas militares nacionales y países amigos, con la finalidad de estandarizar, actualizar e interoperar todo el tema de doctrina. En ese aspecto, el CFN puede ser una opción por disponer de un Comando Doctrinario que participa de ejercicios y entrenamientos de las unidades operativas de esta institución, de forma a evaluar constantemente cualquier necesidad de avances o cambios doctrinarios documentados. Además, hay un documento rector del Comando-General del CFN (CGCFN) para revisar, cambiar o crear manuales propios de los fusileros navales brasileños.

Asimismo, basado en las evoluciones de las conjunturas nacionales e internacionales y de los avances tecnológicos, el CGCFN establece formalmente que sean hechos estudios prospectivos de temas de sus intereses y la revisión de los documentos de su responsabilidad a nivel político-estratégico, que basarán los empleos de la Fuerza Anfibia del país en los ocho años venideros, de forma a garantizar que el CFN mantenga o amplie su carácter expedicionario y esté actualizado de manera balanceada en todas sus perspectivas – doctrinaria, organizacional, personal, enseñanza, material, entrenamiento e infraestructura, ante los desafíos futuros. Después de finalizados, estos estudios son divulgados a todos fusileros navales a través de documentos formales, cátedras y artículos, de forma a basar todo planeamiento estratégico de las capacidades necesarias al referido Cuerpo en los diez años futuros, de acuerdo con las perspectivas ya mencionadas.

De esta forma, la doctrina anfibia del CFN se mantiene actualizada y de acuerdo con desafíos actuales y futuros, constituyéndose en un modelo para la IM de la ARC basarse. Mismo así, el CFN continúa mirando los estudios, avances o cambios del Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos (*United States Marine Corps – USMC*) por ser una referencia mundial para cualquier fuerza anfibia, además de otros países que dominan esta capacidad como Reino Unido, Francia y España.

Hernández y Vera (2017) también analizaron el ambiente externo de la IM, identificando las siguientes oportunidades referente a la proyección de poder marítimo: convenios con infanterías de marina de países aliados para educación del personal y; excelente referencia e imagen de la propia IM por parte de países de la región. Como amenazas, estos autores señalaron: la IM no poseía la capacidad de reacción inmediata en caso de crisis regional y ni armamentos y medios de última generación, de manera a defender la propia soberanía nacional (Hernández y Vera, 2017).

Abordando las oportunidades planteadas por Hernández y Vera (2017), la ARC considera fundamental la educación de su personal, de forma a disponer de talentos humanos “[...] para enfrentar los retos operacionales, la evolución de las amenazas y los procesos de transformación de las Fuerzas Militares” (Armada Nacional de Colombia a, 2020a, p. 61). De esa forma, sería posible un convenio entre la IM y el CFN, de manera que

oficiales y suboficiales de estos componentes puedan obtener conocimientos actualizados con un país hermano y con situaciones similares a Colombia, ya que el CFN dispone de un centro de excelencia de enseñanza y perfeccionamiento de la doctrina anfibia actualizada, donde se gradúan todos los suboficiales del CFN – Centro de Instrucción Almirante Sylvio de Camargo.

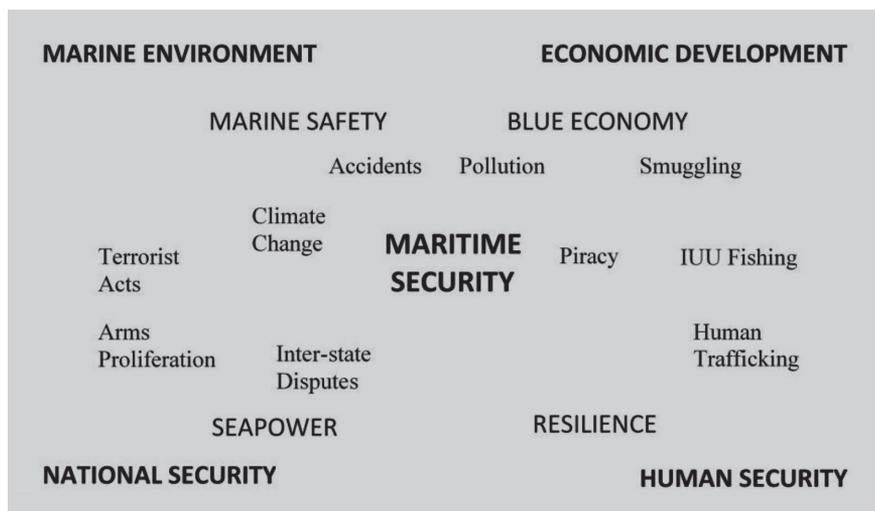
Sobre la imagen positiva de la IM a nivel regional, este asunto será analizado más adelante; empero las amenazas subrayadas por Hernández y Vera (2017), el PDN tiene el objetivo de neutralizarlas a través de la adquisición de medios a todos componentes de la ARC – incluso la IM, además de los cambios organizacionales de la propia IM. Asimismo, están claros tanto en PDN como PEN, que la ARC perseguirá el estado de arte de sus componentes, de manera que pueda defender la soberanía del país ante cualquier desafío (Armada Nacional de Colombia, 2020a; Armada Nacional de Colombia, 2020b).

Para finalizar esta capacidad y utilizando como base las análisis interno y externo hechos por Hernández y Vera (2017), sería oportuno también la presencia de un oficial superior de la IM de ARC en el CGCFN – sector responsable por los estudios y gestiones organización, enseñanza, material e infraestructura del CFN, otro en el Centro de Comando Doctrinal de CFN- sector responsable por los estudios y gestiones de doctrina, y otro en la Fuerza de Fusileros de la Escuadra – sector operativo y responsable por los planeamientos y ejecuciones de las operaciones anfibias y otros empleos de proyección de poder de la MB. De forma recíproca, sería muy interesante tener un oficial superior fusilero naval de la MB en el CIMAR, y otros sectores de la IM de ARC, de forma a facilitar los cambios y actualización de ideas sobre la proyección de poder marítimo de ambos sectores.

El segundo tema de dominio de la MB, lo cual podría contribuir con la ARC, es sobre el combate a crímenes transnacionales marítimos y fluviales de intereses de ambos los Estados. Se puede afirmar que hay intereses de la MB y ARC para enfrentar estas nuevas amenazas en sus áreas de intereses marítimos y fluviales, las cuales son descritas por Bueger (2015) como: terrorismo; piratería; tráfico de drogas, personas y otros productos ilícitos; proliferación de armas; pesca ilegal; delitos ambientales; y desastres o accidentes marítimos o fluviales.

Así, en función de estas amenazas, sería fundamental los actores gubernamentales y no gubernamentales se unieren de manera a combatirlas de forma cooperativa, integrada y simultánea. Sin embargo, cabe destacar que las gestiones y acciones para llevar a cabo la seguridad marítima y fluvial están cada vez más compleja, ya que los desafíos – oportunidades y riesgos, influyen directa o indirectamente en los cuatro dominios existentes en estos entornos: seguridad nacional, medio ambiente marino, desarrollo económico y seguridad humana (figura 2) (Bueger y Edmunds, 2017).

Figura 3. Matriz de seguridad marítima



Fuente: Bueger, 2015, p. 161.

De esta forma, se verifica la necesidad cada vez más de llevar a cabo operaciones inteligénciales nacionales – dentro de las áreas de soberanía estatal, e internacionales – en áreas de intereses comunes de los Estados. En esa línea, se puede afirmar que la Operación BRACOLPER Naval es una asociación exitosa y cooperativa entre Estados para combatir crímenes transnacionales en las áreas fluviales de intereses ubicadas en la región de la Triple Frontera de Brasil, Colombia y Perú. La presencia de estos países en estas áreas es materializada principalmente por los empleos combinado e integrado de sus marinas de guerra – MB, ARC y MGP.

Ya en el escenario marítimo, se puede destacar la Campaña Naval Orión, que cuenta también con la participación de la MB, ARC y otras marinas de guerra e instituciones de diversos países de los continentes americanos y europeo ejecutando operaciones inteligénciales con éxito:

El Gobierno Nacional, a través de la ARC como líder en la lucha contra el narcotráfico marítimo, ejecutó la VII versión de la Campaña Naval "Orión", un esfuerzo multilateral en el que se integran medios, capacidades e inteligencia, para desarrollar operaciones marítimas, fluviales, aéreas y terrestres coordinadas con los países amigos que comparten el interés de contrarrestar el problema mundial de las drogas ilícitas. (Armada Nacional de Colombia, 2021, párrafo 1).

Así, de acuerdo con los anteriores, la MB posee un comando totalmente dedicado a la seguridad marítima y fluvial, pues esta fuerza comprende que solamente a través del trabajo integrado y cooperativo – cimentado por las operaciones inteligénciales, podrá combatir las nuevas amenazas, además de actuar de manera simultánea en los cuatro dominios mencionados en la Figura 2. En este sentido, fue creado el Comando Integrado

de Seguridad Marítima (CISMAR) con la finalidad de desarrollar este tipo de trabajo, de forma a integrar y compartir asuntos relacionados con las actividades de inteligencia, protección de infraestructuras críticas marítimas y fluviales, respeto a las legislaciones internacionales marítimas y fluviales vigentes, además de considerar la defensa de la soberanía del Estado brasileño (Brasil, 2020a).

Siguiendo las orientaciones cooperativas e integradas de todos actores empleados en la seguridad marítima, desde el inicio de 2021, la MB presentó un oficial superior en el Centro Internacional de Investigación y Análisis Contra Narcotráfico Marítimo (CIMCON)³, de manera a manejar con mayor precisión y calidad asuntos de crímenes marítimos y fluviales de intereses de Brasil y Colombia. De forma similar, sería importante tener un oficial superior de la ARC en el CISMAR, de forma a integrar y compartir asuntos comunes para las tomas de decisiones rápidas de intereses de ambos países con la finalidad de disminuir o neutralizar tales amenazas, además de ser más una oportunidad de intercambio entre estas dos marinas de guerra.

El asunto tratado anteriormente presenta total conexión con el tercer tema a ser abordado aquí: la consciencia situacional marítima⁴, que es denominada en inglés como *maritime domain awareness (MDA)* o *maritime situational awareness (MSA)*.

Para obtenerse la eficiencia, eficacia y economía de medios esperadas en la seguridad marítima y fluvial en las áreas de intereses de los Estados, es vital que sus agencias – nacionales o internacionales, u organizaciones militares existentes para tales fines dispongan de sistemas de *MDA/MSA* y que permitan la integración con otros sistemas, como: buques de las fuerzas navales y mercantes; aeronaves de las fuerzas navales y aéreas o de cualquier actor no estatal involucrado en esta actividad; imágenes de radar, satelitales o de cualquier sensor usado para tal fin; y la recopilación y análisis de los datos obtenidos en tiempo real por parte de estas agencias. (Bueger y Edmunds, 2017, página 4).

Cabe mencionar que estos sistemas también pueden proporcionar la defensa de la soberanía de los espacios marítimos y fluviales de manera proactiva⁵.

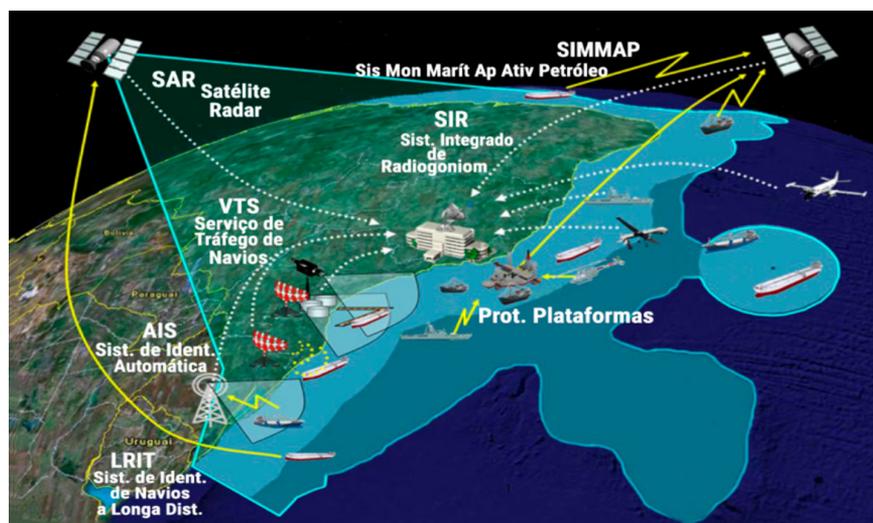
Así, para disponer de un sistema confiable de *MDA/MSA*, la MB está desarrollando el Sistema de Gerenciamiento de la Amazonía Azul (SisGAAz) (figura 3), (Puntel, 2019) que es un sistema integrado por otros sistemas responsable en monitorear y controlar las aguas jurisdiccionales brasileñas, de empleo militar y civil, coordinada por la MB (Brasil, 2020a).

3 Una organización interagencial del Estado colombiano que posee tareas similares al CISMAR de la MB.

4 De acuerdo con PEM (Brasil, 2020a, p. 40), significa “[...] comprensión efectiva de todo lo relacionado con el medio marino que pueda afectar la defensa, la seguridad, la economía y el medio ambiente del entorno estratégico”.

5 Este tipo de defensa es basada en mayor agilidad de todos los sistemas involucrados para este fin – movilidad de los medios, rapidez en la toma de decisiones y otras –, de forma a garantizar la iniciativa de las acciones por parte del defensor (Brasil, 2020a).

Figura 4. Representación gráfica del SisGAAz



Fuente: Brasil, 2020a, p. 41.

De esta forma, hay posibilidad de intercambio entre la MB y ARC para compartir datos de MDA/MSA, a partir del momento que el SisGAAz esté listo para funcionar plenamente, lo que facilitará la identificación de cualquiera amenaza en los ambientes marítimos y fluviales de intereses comunes y combatirla de forma eficiente, eficaz y con medios apropiados e integrados, además de permitir más acercamiento de estos dos países.

Sugerencias de apoyo de la ARC a la MB

La ARC un gran reconocimiento nacional e internacional que está basado en hechos históricos, en particular durante los más de 50 años de combates internos contra grupos guerrilleros y de narcotraficantes. En ese sentido, actualmente, la Armada Nacional podrá contribuir mucho con el Poder Naval de cualquier Estado sobre tal tema, constituyéndose en una institución colombiana de referencia regional de combate contra tales amenazas, además de garantizar que esta fuerza militar sigue en el rumbo correcto para alcanzar un de sus objetivos estratégicos definidos sus documentos de alto nivel – PDN y PEN: potencializar la proyección regional y cooperación internacional (Armada Nacional de Colombia, 2020b).

Así, para atender el objetivo mencionado, se verifica que la ARC debe:

continuar explorando nuevos espacios de cooperación, orientados a combatir las amenazas transnacionales y externas que afectan la defensa y seguridad nacional, y la integridad en zonas de frontera. Para esto, se participa activamente en la planeación y ejecución de

operaciones combinadas (binacionales y multinacionales) con países aliados, y se trabaja en la formación, capacitación, entrenamiento militar e intercambio de información (Armada Nacional de Colombia, 2020b, p. 44).

De esta forma, de acuerdo con lo anterior, se puede constatar la presencia activa de los medios de la ARC en la Campaña Naval Interagencial Orión y Operación BRACOLPER Naval. Cabe también destacar la creación reciente del CIMCON, lo cual cuenta con presencias de oficiales y agentes extranjeros de países aliados y amigos, incluso de la MB. En ese contexto, se puede concluir que estos son ejemplos de intercambio de la ARC con la MB para atender las exigencias cada vez mayor de combate a crímenes transnacionales en los ambientes marítimos y fluviales de intereses de ambos países.

Aún dentro del contexto del tema en cuestión, considerando especialmente en el entorno fluvial y ribereño, la ARC y su IM son considerados modelos de suceso para cualquier Poder Naval del mundo en cuanto al combate contra actores no estatales en este escenario.

ninguna otra fuerza fluvial actualmente activa ha experimentado una lucha tan prolongada y dinámica contra las guerrillas subversivas insurgentes. El ambiente hostil y diverso obligó al desarrollo innovador de barcos y estaciones fluviales móviles. El Nodriza, por ejemplo, es un buque que fue desarrollado y fabricado en Colombia y sirve como una formidable unidad de reabastecimiento, apoyo y ataque que es clave para el éxito de la estrategia ribereña colombiana (Flores, 2007, p. 6).

Para alcanzar este punto de excelencia, la Armada Nacional tuvo que estructurarse en fuerzas de tarea para enfrentar las nuevas amenazas halladas en el territorio colombiano. Esta estructuración tuvo su punto de partida en 1981, cuando las tropas de IM involucradas en combate fluvial fueron organizadas en Elementos de Combate Fluvial (ECF) (Flores, 2007).

Sin embargo, esta organización ganó más cuerpo desde de 1989 con la ayuda de los Estados Unidos, en particular de su USMC, a través de la "adquisición de embarcaciones, realización de seminarios fluviales, desarrollo de infraestructura y el establecimiento de una nueva escuela fluvial conducida por la propia IM colombiana" (Flores, 2007, página 8). En 1999, esta capacidad tuvo más un impulso a través del Plan Colombia⁶, lo cual caracterizó la "IM como el principal brazo operativo de la ARC y del país en seguridad fluvial, con establecimiento de la primera Brigada Fluvial en Puerto Leguizamo, compuesta por 30 ECF y 9 destacamentos desplegados en cinco batallones fluviales" (Flores, 2007).

6 Plan bilateral establecido entre los gobiernos de Estados Unidos y Colombia, de manera a alcanzar cuatro objetivos, a saber: a) negociación con los grupos armados; b) lucha contra el narcotráfico; c) recuperación económica y social; y d) desarrollo institucional (Monteiro, 2009).

Así, de acuerdo con Flores (2007), “este componente de la ARC está cada vez más robusto con la creación de otras brigadas y batallones fluviales, además bases navales de apoyo logístico” (página 10). De esta forma, tanto la ARC como su IM son referencias de éxito de empleo contra fuerzas irregulares y cualquier actividad ilícita en ambiente fluvial a la MB, influyéndole a usar tales capacidades para formular una parte su Plan de Articulación y de Equipamientos referente a la defensa y el mantenimiento de la seguridad de las áreas fluviales en la Amazonia brasileña (Pimentel, 2012).

En ese contexto, pese las diferencias entre los ambientes fluviales colombianos y brasileños, este histórico de la IM y de los buques del componente naval de la ARC son importantes para el CFN y para propia MB, debido a sus organizaciones de tarea formadas por buques y embarcaciones blindadas, tropas expertas en combates fluvial, aeronaves y uso eficaz y oportuno de la Inteligencia Naval, siendo más una oportunidad de intercambio entre estas dos instituciones. Tal experiencia de la ARC podría ser explorada con más presencia de oficiales y suboficiales del CFN y otras especialidades de la MB – personal experto en la operación de los buques y embarcaciones de empleo fluvial en la Amazonía y Pantanal brasileños, desembarco y operaciones fluviales e inteligencia naval – en cursos de sus establecimientos de enseñanza y también como miembros de sus Brigadas o Batallones fluviales.

Cabe subrayar que la oportunidad anterior puede ayudar también el desarrollo de buques y embarcaciones patrulleras y de desembarco en los astilleros de cada uno de esos países, de manera a atender las necesidades específicas tanto de la MB como de la ARC en sus ambientes fluviales, asimismo, impulsar el desarrollo industrial y socioeconómico de ambos Estados a través de la construcción naval.

A modo de Conclusión

Los ambientes marítimos y fluviales han proporcionado a la humanidad algunos atributos de difusión e intercambios de ideas, datos e informaciones, que pueden ser aprovechados por las marinas de guerra para cumplir sus misiones, roles y tareas de manera integrada y cooperativa, de acuerdo con los documentos políticos y estratégicos de alto nivel de sus propios Estados. En ese sentido, Brasil y Colombia presentan estas características, pues son países que comparten una faja de frontera en la Amazonía, que dispone de un gran ambiente fluvial, además de también presentaren características marítimas. Así, crece la importancia de sus marinas de guerra y los intercambios de conocimientos y capacidades entre ellas.

De esta forma, de acuerdo con lo anterior, la MB puede ser una referencia para la ARC buscar intercambios en las siguientes áreas: proyección del poder marítimo, combate a los crímenes transnacionales de intereses de ambos Estados y consciencia marítima

situacional. Para atender cada uno de esos temas, la MB presenta, respectivamente: un CFN capacitado – medios y conocimientos – en operaciones anfibas y otros tipos de proyección marítimo necesario al Poder Naval de Brasil, además de buques y otros medios que posibilitan tal capacidad a la fuerza; un Comando propio involucrado con la seguridad marítima (CISMAR), que permite un empleo interagencial nacional e internacional; y el desarrollo de un sistema brasileño – SisGAAz – para obtener datos e informaciones oportunas en sus áreas marítimas y fluviales, de forma a emplear sus medios de manera proactiva. Referente a estas capacidades de la MB, se verifica la posibilidad de intercambios con la ARC a través de presencia de oficiales y suboficiales en los cursos y comandos o unidades navales brasileños.

Por parte de la ARC, se verifica la posibilidad de esta fuerza apoyar intercambios con la MB en un tema de su total dominio: combate a los crímenes transnacionales. Este tema puede ser hecho en los ambientes marítimos y fluviales. El en ambiente marítimo, ya está listo con la presencia de un oficial superior de la MB en el CIMCOM. Sin embargo, la ARC podría disponer un oficial suyo en el CISMAR. De manera recíproca, sería muy interesante las presencias de militares de la MB en los cursos y comandos o unidades navales gestionados por la ARC por su gran experiencia en ambiente fluvial y en combates contra poderosos grupos de guerrilla y criminales internamente por más de 50 años.

De esta forma, se queda claro la necesidad de más intercambios entre estas dos marinas, dentro de las áreas de dominio de cada una de estas, de manera a minimizar sus debilidades junto a una armada amiga, lo que puede proporcionar también en un acercamiento más sólido entre Brasil y Colombia.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase” del grupo de investigación “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autores

Marcio Rossini Batista Barreira. Capitán de Navío IM. (Brasil) Docente e investigador invitado por la Escuela Superior de Guerra en 2020-2021.

Contacto: rossinimbb@ig.com.br

Alexandre Luiz Alves da Silva. Capitán de Navío IM. (Brasil) Docente e investigador invitado por la Escuela Superior de Guerra en 2022-2024

Contacto: alexandre.alves@esdeg.edu.co

Referencias

- Álvarez Torres, A. M. E. (2018). *El terrorismo y el crimen organizado transnacional ¿amenazas duras?* Revista del Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad. Escuela Superior de Guerra "Gral Rafael Reyes Prieto", 1 (1), pp. 30-51.
- Armada Nacional de Colombia. (2020a). *Plan de Desarrollo Naval 2042*. Bogotá.
- Armada Nacional de Colombia. (2020b). *Plan Estratégico Naval 2020-2023*. Bogotá.
- Armada Nacional de Colombia. (2021). Culmina exitosamente la VII versión de la Campaña Naval "Orión". <https://www.armada.mil.co/es/content/culmina-exitosamente-vii-version-campana-naval-orion>
- Armada Nacional de Colombia. (2021). *Versión VII de la Campaña Naval ORIÓN*. Armada Nacional, Bogotá. <https://www.armada.mil.co/es/content/culmina-exitosamente-vii-version-campana-naval-orion?page=2>.
- Brasil. (2019). *Política Naval. Marinha do Brasil*. Comando da Marinha, Brasília.
- Brasil. (2020a). *Plano Estratégico da Marinha. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada*, Brasília. https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html.
- Brasil. (2020b). *Política Nacional de Defesa, Estratégia Nacional de Defesa e Livro Branco de Defesa Nacional* encaminhados ao Congresso Nacional pelo Ministério da Defesa do Brasil em 22 de julho de 2020.
- Bueger, C. (2015). *What is maritime security?* Marine Policy, vol. 53, pp. 159-164.
- Bueger, C. y Edmunds, T. (2017). *Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies*. International Affairs, 93 (6), 1293-1311. file:///C:/Users/awesa/Downloads/Beyond_seablindness_A_new_agenda_for_maritime_secu.pdf.
- Cardone, J. I. (marzo, 2021). *Geopolítica del medio ambiente antártico y sus consecuencias para la gobernabilidad del continente*. Trabajo presentado no Ciclo de Palestras da GEOUSP. Universidade de São Paulo. <https://www.youtube.com/watch?v=p5PrQptryL4>.
- Ferreira, L. F. T.; Cabral, A. L. N.; y Franchi, T. (2017). *A securitização na tríplice-fronteira Brasil-Colômbia-Peru e o papel do Exército brasileiro na região*. Revista de Ciências Militares, V (1), 379.
- Flores, R. A. (2007). *Improving the U.S. Navy Riverine capability: lessons from the colombian experience*. (Tesis de maestría). Naval Postgraduate School, Monterey, CA, United States. <https://core.ac.uk/download/pdf/36696906.pdf>.
- Hernández, N. A. y Vera, J. H. (2017). *Análisis prospectivo y estratégico de la Infantería de Marina de la República de Colombia al año 2030*. (Tesis de maestría, Universidad Externado de Colombia). https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/696/1/ASA-Spa-2017_An%c3%a1lisis_prospectivo_y_estrat%c3%a9gico_de_la_Infanter%c3%ada_de_Marina_de_la_%20Rep%c3%bublica_Trab.pdf.
- Mattos, L. F. (julho, 2019). *Geopolítica para Curso de Política e Estratégias Marítimas*. Trabajo presentado para o Curso de Altos Estudos. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, Brasil.
- Monteiro, L. C. R. (2009). *Novas territorialidades na fronteira Brasil-Colômbia: deslocamentos populacionais e presença de atores armados irregulares*. En Aragón, L. E.; Oliveira, J. A. (Coord.), *Amazônia no Cenário Sul-Americano* (pp. 313-332). Manaus: Universidade Federal do Amazonas.
- Pimentel Junior, G. R. (2012). *Operações Ribeirinhas. Âncoras e Fuzis*, Rio de Janeiro, n. 43, pp. 7-13. <https://www.marinha.mil.br/cgcfm/sites/www.marinha.mil.br/cgcfm/files/43ancfuz.pdf>.
- Pires Neves, J. M. L. (2019). *Poder Naval e o papel das marinhas no século XXI*. ISBN: 978-972-781-147-2. Lisboa: Academia de Marinha.
- Puntel, L. (Marzo, 2019). *Diretoria-Geral de Navegação. Curso de Política e Estratégica Marítima*. Trabajo presentado para o Curso de Altos Estudos. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, Brasil.
- Rangel Ferreira, R. (2011). *Operações Navais no Século XXI: Tarefas Básicas do Poder Naval para a proteção da Amazônia Azul*. (Tesis de doctoral). Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, Brasil.

- Sardinha Monteiro, N. (2018). *Vispermare. Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar*. ISBN: 978-989-8159-78-6. Cadernos navais n. 47, janeiro – março. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha. <http://www.dgsi.pt/bpjl.nsf/585dea57ef154656802569030064d624/4eb54bf84652181f802582b900509fbb?OpenDocument>.
- Serrano, L. J. (2013). *Aplicación metodología AHP para selección del buque de desembarco anfíbio para la Armada Nacional*. Revista Estudios en Seguridad y Defensa, 8 (2), 57-65. Bogotá: Escuela Superior de Guerra. <https://esdeguerevistacientifica.edu.co/index.php/estudios/article/view/76/51>.
- Sotomayor, A. L. H. (2014). Revista BRACOLPER NAVAL 40 anos. Manaus: Comando do 9º Distrito Naval.
- Speller, I. (2019). *Understanding naval warfare*. 2a ed. New York: Routledge.
- Till, G. (2018). *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 5a ed. London: Frank Cass Publishers.

El papel del Istmo de Panamá durante el descubrimiento de América y la colonia

The role of the Isthmus of Panama during the discovery of America and the colony

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3128>

Luis Renato Amórtegui Rodríguez 

Universidad Complutense de Madrid, España

Resumen

El mar a través del tiempo ha permitido el intercambio de materias primas y bienes entre los países, soportando los procesos de industrialización y urbanización, y con ello, el crecimiento económico y el bienestar de la población. Dentro de este contexto, se desarrolla el descubrimiento de América teniendo como escenario geográfico al mar Caribe, compuesto por territorios insulares y continentales; el cual, a su vez, origina el período colonial liderado por España, Portugal e Inglaterra, principalmente. A través de este escrito, se evidencia como España aprovecha el poder morfológico brindado por el Istmo de Panamá, como punto más cercano entre el mar Caribe y el Pacífico; permitiendo, su expansión territorial en América por vía marítima. En esta dinámica, Santa María de la Antigua del Darién es desplazada por Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, como epicentro de este proceso colonial. Observándose, como Panamá tiene un primer período de progreso comercial hasta mitad del siglo XVIII, momento en el cual la ruta a España por el Caribe deja de ser utilizada por las flotas españolas de galeones por los asaltos permanentes, y se opta por utilizar el Cabo de Hornos y el océano Atlántico.

Palabras Clave: Darién, Istmo Panamá, mar Caribe, mar del Sur, poder morfológico

The sea over time has allowed the exchange of raw materials and goods between countries, supporting the processes of industrialization and urbanization, and with it, economic growth and the well-being of the population. Within this context, the discovery of America takes place with the Caribbean Sea as a geographical setting, made up of insular and continental territories; which, in turn, originates the colonial period led by Spain, Portugal and England, mainly. Through this writing, it is evident how Spain takes advantage of the morphological power provided by the Isthmus of Panama, as the closest point between the Caribbean and the Pacific seas; allowing its territorial expansion in America by sea. In this dynamic, Santa María de la Antigua del Darién is displaced by Our Lady of the Assumption of Panama, as the epicenter of this colonial process. Observing how Panama had a first period of commercial progress until the middle of the 18th century, at which time the route to Spain through the Caribbean ceased to be used by the Spanish fleets of galleons due to permanent assaults, and it was decided to use Cape Horn and the Atlantic Ocean.

Key words: Darien, Isthmus of Panama, Caribbean Sea, South Sea, morphological power.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 12 de agosto de 2022 • Aceptado: 16 de noviembre de 2022

Contacto: Luis Renato Amórtegui Rodríguez  lamortegui@ucm.es

Introducción

Este ensayo busca evidenciar la importancia del Istmo de Panamá durante el *Descubrimiento de América* y el período colonial, teniendo en cuenta su ubicación estratégica, que le permitió a España, extender su dominio a los países de Centroamérica y Suramérica con costas sobre el océano Pacífico, y fomentar así, el comercio entre la metrópoli y las colonias; siendo fundamental, su ubicación en el mar Caribe con las consecuencias generadas por la presencia de las diferentes potencias del momento.

La hipótesis de trabajo plantea como Panamá fue un territorio próspero mientras el Istmo fue ruta obligada del comercio entre España y las colonias españolas en América con costas en el océano Pacífico, que tuvo un período de decadencia al final de la colonia, segunda mitad del siglo XVIII, cuando se optó por utilizar la ruta marítima por Cabo de Hornos, debido a los riesgos para los cargamentos de las flotas de galeones españoles generados por los corsarios, piratas y la misma flota naval inglesa.

El Istmo de Panamá

De acuerdo con la Real Academia Española, un istmo en geografía es una "lengua de tierra que une dos continentes o una península con un continente" (Real Academia Española, 2022, párrafo 1); en el caso del Istmo de Panamá, este se cita:

trozo de territorio de 50km de ancho, se cerró hace unos tres millones de años. Y al unir América del Norte y del Sur abrió una vía terrestre para la migración de animales de uno a otro lado, [...]. Y esa hipótesis biológica se suma una oceanográfica, porque hace unos tres millones de años comenzaron los ciclos glaciales, algo que los expertos [...] explican [...] por la división entre Mar Caribe y el Océano Pacífico causada por la aparición del istmo" (BBC News Mundo, 2015, párrafo 2).

En complemento, se cita que el origen y geológica evolución del istmo de Panamá:

se originó a partir de la emersión de un arco de islas volcánicas que iban desde el norte de Costa Rica hasta el noroeste de Colombia, edificado a partir de las plataformas volcánicas. A ese original archipiélago corresponden las penínsulas de Nicoya y Ossa en Costa Rica, la península de Azuero, el arco montañoso oriental y los bloques elevados del sur de Darién en Panamá y los bloques del Chocó en Colombia. Posteriormente, se fueron erosionando las montañas más prominentes de este arco de islas y los sedimentos de dicha erosión, se fueron depositando hacia el fondo de las aguas del Caribe y el Pacífico (Instituto Nacional de Estadística y Censo - Panamá, 2022, página. 1).

El mar Caribe y el descubrimiento de América

El mar Caribe fue el epicentro del *Descubrimiento de América* por parte de España, a través de los cuatro viajes de Cristóbal Colón, quien buscaba una nueva ruta a las Indias como lo menciona (Notiamérica, 2016). En el primer viaje entre 1492 y 1493, llegó a la

Isla de Guanahani en las Bahamas, de ahí realizó expediciones a las islas vecinas, a Cuba y Haití; en el segundo entre 1493 y 1494, el objetivo era crear asentamientos españoles, predicar el catolicismo y buscar la ruta hacia la India y Catay, una región de China, descubrió las Antillas Mayores y Puerto Rico; en el tercer viaje en 1498, tenía de finalidad de demostrar la existencia de un continente debajo de la línea del Ecuador, visitaron el golfo de Paria frente a Venezuela, las Antillas Menores y la desembocadura del río Orinoco.

En el cuarto y último viaje entre los años de 1502 y 1504, Cristóbal Colón arriba a Panamá, luego de recorrer las costas de Honduras, Nicaragua y Costa Rica, donde funda la fortificación de Portobelo (Colón) el 2 de noviembre de 1502, y a Santa María de Belén en febrero de 1503, que es abandonada por las hostilidades con los indígenas; de ahí, como lo describe (Rodríguez, et al., 2007), pasa a Cabo Tiburón en Colombia, la parte más septentrional del Choco y límites con la Serranía del Darién.

El asentamiento de los españoles en Panamá

Como lo relata (Arango, 2019), en noviembre de 1510 se establece la primera ciudad española en *Tierra Firme*, llamada Santa María de la Antigua del Darién, localizada en la costa occidental del golfo de Urabá, cerca de la frontera de Colombia con Panamá; desde esta ciudad, Vasco Núñez de Balboa realiza la expedición para el descubrimiento del Pacífico el 25 de septiembre de 1513, el cual denominó el Mar del Sur.

Santa María de la Antigua del Darién por su parte, se convirtió en una ciudad próspera, recibiendo en junio de 1514 la flota más grande que había cruzado el océano Atlántico: veinte barcos y dos mil personas; a pesar de ello, se extingue en menos de quince años, pero previamente el 15 de agosto de 1519 se había fundado la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá (Ciudad de Panamá) sobre el océano Pacífico, formando parte de la Gobernación de Castilla del Oro, como lo describe (Arango, 2019). Esta ciudad era paso obligado de los viajeros y las mercancías provenientes del Sur y del Perú con destino a España, y de la metrópoli a las colonias; el comercio se realizaba a pie, en mulas y navegando a través del río Chagres que desemboca en el Caribe panameño, según (Rivera, 2019).

La evolución político-administrativa de Panamá

Como lo menciona, Sosa & Arce (1911), en su *Compendio de historia de Panamá*, en la medida que Nuestra Señora de la Asunción de Panamá iba consolidándose por su ubicación geográfica sobre el Pacífico y su comunicación directa con el Caribe, se traslada la sede Episcopal del Darién, y se busca reconstruir las poblaciones del golfo de Urabá para extender el territorio, definiéndose el río Atrato como el límite con la Gobernación de Cartagena; además, se realizan expediciones desde allí hasta las costas de Nicaragua, donde la Corona Española, designa un gobernador para ese territorio.

En 1538 se funda la Real Audiencia de Panamá, la tercera en América luego de Santo Domingo y Méjico, con jurisdicción en el Reino de Tierra Firme compuesto por las Provincias de Castilla del Oro y Veraguas, teniendo el presidente el título de gobernador o de capitán general, contemplando el Darién, Panamá y Costa Rica; la cual se extingue en 1543 con la creación de la Real Audiencia de los Confines de Guatemala, que asume las responsabilidades, designándose un Corregidor para Panamá. En 1563 se vuelve a restituir la Audiencia de Panamá con jurisdicción desde Buenaventura hasta el golfo de Fonseca en Nicaragua sobre el Pacífico y desde el río Atrato hasta la Provincia de Veraguas en el Caribe.

La Corte nuevamente extingue la Real Audiencia en 1718 y agrega el territorio al Virreinato y la Audiencia del Perú por inestabilidad y anarquía en el gobierno; restableciéndose nuevamente en 1722, debido a las dificultades generadas por la distancia para un buen gobierno.

Por otra parte, mediante la Cédula Real del 20 de agosto de 1739 se reestablece el Virreinato de Santafé con los territorios de la Nueva Granada, Venezuela y Quito, y las provincias de Panamá y Veraguas; la Real Audiencia de Panamá por su parte, quedó subordinada al Virreinato, con jurisdicción en Portobelo, Veraguas y Darién, manteniéndose la figura del presidente de la Audiencia como gobernador y capitán general.

Previamente, "los Estados de Colombia, Costa Rica, Ecuador, Panamá y Venezuela formaban parte del virreinato del Perú hasta 1717, en que se segregaron para constituir un nuevo virreinato con el nombre de Nueva Granada" (De Orueta, 2018, pág. vi).

El comercio colonial y las exploraciones de un canal interoceánico

Siguiendo con Sosa y Arce (1911), con ocasión de la fundación de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá en 1519 y dada la ubicación estratégica de esta ciudad para efectos del comercio entre las colonias españolas, se comienzan las exploraciones para realizar los primeros estudios tendiente a establecer una comunicación interoceánica por el Istmo de Panamá conectando el río Grande con desembocadura en el Pacífico y el río Chagres con salida al mar Caribe.

Posteriormente, entre 1616-1619, el Rey Felipe III ordena explorar el Darién entre el golfo de San Miguel y el río Tuira para definir una comunicación interoceánica a través de este territorio, dada la viabilidad presentada por los ingenieros flamencos durante el reinado de Felipe II. Sin embargo el Consejo de Indias, consideró:

peligrosa para el poderío y seguridad de España la apertura del istmo al tráfico y comercio de las naves de las demás naciones, y no sólo logró apartar del monarca la idea de la empresa, sino que obtuvo la expedición de un decreto por el cual se conminaba con la pena de muerte

todo propósito para unir los dos mares. [...]. Cuando [...] se ocupaba en dar cumplimiento [...], nuevas alarmas agitaron el ánimo de los habitantes de Panamá con las noticias de la aparición de barcos piratas en el Sur del Pacífico, los que por suerte no llegaron hasta las aguas del Istmo. E (Sosa & Arce, 1911, págs. 210-211).

Los riesgos referidos el Consejo de Indias hacían relación a la aparición de corsarios¹ ingleses y franceses en el mar Caribe, quienes desde mitad del siglo XVI comenzaron a realizar acciones contra las embarcaciones españolas para capturar sus cargamentos; en este sentido, en un principio ejecutaron acciones en la boca del río Chagres, pero en julio de 1572 sucede la primera invasión formal, capturando en mayo de 1573 un tesoro proveniente del Perú. Por otra parte, en febrero de 1577 los corsarios realizan incursiones en el Pacífico.

Las hostilidades entre España e Inglaterra se mantuvieron a través del tiempo por estas razones y en 1585 se profundizan con la reaparición de Francisco Drake; quien fue enviado por Inglaterra con una escuadra de guerra en 1595 con 27 naves y 2.500 hombres, la cual es vencida por las tropas españolas. Adicionalmente, para el primer tercio del siglo XVII aparecen los piratas en América, denominados bucaneros o filibusteros, procedentes de Inglaterra, Francia y Holanda, quienes generaron terror en el Caribe; siendo uno de ellos, el inglés Enrique Morgan, quien el 18 de enero de 1671 incursiona en Panamá con 1.200 hombres, permaneciendo hasta el 24 de febrero, generando destrucción y terror; lo cual conllevó, a la reconstrucción de Panamá y la fortificación de varias ciudades panameñas (Sosa & Arce, 1911).

Un hecho que fomentó el comercio entre España y las colonias americanadas, fueron las ferias anuales de Portobello, cuya posición geográfica privilegiada sobre el Caribe panameño y la excelencia del puerto, permitía el arribo y zarpe de las escuadras de galeones; estas ferias duraban al menos 40 días, convirtiendo esta ciudad, en uno de las más importantes de la América española, en la cual hacían presencia comerciantes provenientes de Panamá, Perú, Quito, Chile y Centroamérica.

El contrabando fue otra afectación al fisco real desde 1716, la cual se desarrolló en la región panameña de Coclé cerca a Costa Rica con el apoyo de los ingleses, quienes suministraban armas; la mercancía provenía de los depósitos de mercaderías europeas existentes en Jamaica, y de ahí era enviada a Quito, Perú y Centroamérica. Convirtiéndose en una actividad a ser combatida por los gobernantes de Panamá (Sosa & Arce, 1911).

Finalmente, las amenazas al comercio colonial por parte de los corsarios, piratas y los países europeos con influencia en el Caribe, lleva a España a abandonar la ruta

1 “Los corsarios eran los capitanes y tripulantes de barcos armados en guerra que navegaban con patente y bajo el pabellón de los respectivos gobiernos, ejerciendo por cuenta propia actos hostiles contra las naves, las costas y puertos de aquellas naciones enemigas de la suya” (Sosa & Arce, 1911, pág. 102).

comercial a través del Istmo de Panamá de las mercancías provenientes del Pacífico; de tal manera, que las flotas de galeones navegarían a través del Cabo de Hornos, al sur del continente americano. De esta manera, Portobelo, Panamá y otras ciudades entraron en decadencia, porque las ferias anuales, y el proceso de cargue y descargue de los buques movían su actividad económica. Por tal razón, el último cargamento salió del Callao a fines de 1739, pero debido a la presencia de la escuadra de Vernon en el Caribe, fue necesario enviarlo a Cartagena por tierra a través de Quito y Santafé con destino final España (Sosa & Arce, 1911).

La dependencia de Panamá de la Nueva Granada

Dentro de las decisiones de la Corona para disminuir los gastos del gobierno de Tierra Firme, se suprime la Real Audiencia de Panamá mediante la Cédula Real del 20 de junio de 1751; este territorio quedó bajo autoridad de un gobierno militar, y dependiendo del Virrey de la Nueva Granada y de la Real Audiencia de Santafé en lo contencioso. De esta manera, la Comandancia General de Tierra Firme conservó los límites "desde el Atrato hasta los linderos de la Capitanía de Guatemala, incluía las provincias de Panamá, Darién, Veraguas y Portobelo" (Sosa & Arce, 1911, pág. 257).

Estas decisiones político-administrativas y la disminución del comercio en Panamá, debido a la utilización de la vía del Cabo de Hornos por parte de las flotas de galeones para comercializar las mercaderías europeas y tesoros y productos coloniales provenientes del Pacífico, llevaron a la eminente decadencia del Istmo; las rentas anuales disminuyeron, las grandes fortunas habían emigrado; los jesuitas fueron expulsados en 1767, afectando la calidad de la instrucción de la población, e intensificando los levantamientos de los indígenas contra la población y las autoridades. De esta manera, una síntesis sobre el estado de decadencia del Istmo era:

la ruina de éste era casi total y lastimoso el apocamiento de sus hijos incapaces de detener por sus propios esfuerzos la ola que les envolvía en el Mayor desastre económico y social. Á esta indolencia contribuía como factor principal lo heterogéneo de los elementos étnicos que constituían la sociedad colonial y los distintos y privilegios que de ello se derivaba. Cuatro grupos sociales existían en la colonia: los españoles europeos; los criollos, hijos de aquellos, pero nacidos en América; los indios, y los negros, libres ó esclavos (Sosa & Arce, 1911, pág. 267)

Finalmente, al Virreinato de la Nueva Granada le fueron agregados más territorios en 1803 por recomendación de la Junta de fortificaciones y Defensa de Indias, mediante la Real Orden del 20 de noviembre, por la cual "el rey ordenó perentoriamente que a partir de la fecha mencionada, la costa de Mosquitos y San Andrés se incorporen al territorio del Virreinato de la Nueva Granada" (Gaviria, 2003, págs. 1, párr. 3), por razones de carácter militar y administrativo, con el carácter de cédula de división territorial; la cual fue confirmada por la Real Orden del 26 de mayo de 1805 expedida en Aranjuez.

Panamá: una fuente de poder español durante la Colonia

Una manera de evidenciar los beneficios que Panamá le brindó a España durante la Colonia, es a partir de las fuentes de poder de los Estados planteadas por Méndez Gutiérrez del Valle (2011); dentro de los cuales se contemplan, el poder morfológico, el poder demográfico, el poder económico y el poder militar, los cuales a su vez dan cuenta del poder manifiesto o material de los Estados, que se complementan con el poder encubierto compuesto por el poder organizador y el poder exterior.

En este sentido, es evidente el poder morfológico brindado por el Istmo de Panamá a España, el cual se asocia con el tamaño, forma y situación del territorio; puesto que esta posesión, le permitió el control de los flujos del comercio mundial y el intercambio de doble vía entre las colonias españolas del Pacífico y la metrópoli. Por tal razón, en Portobello se realizaban las ferias anuales, y se exploró en dos oportunidades la opción de construir un canal interoceánico; a pesar, de suspenderse el intercambio colonial por el Istmo en la segunda mitad del siglo XVIII por las amenazas a las flotas de galeones en el Caribe (BBC Mundo, 2022).

Sin dejar de lado, el poder económico que le brindaron a la Corona las nuevas fuentes de riqueza encontradas en el Nuevo Mundo, en términos de posesión de recursos productivos y fortaleciendo su hacienda pública, que a su vez le permitían incrementar su poder militar a través de las flotas navales y la construcción de fortificaciones en el Caribe, el despliegue territorial y la capacidad táctica, estratégica y organizativa; necesario para defenderse de las demás potencias del momento como Inglaterra, Francia y Portugal, quienes entraron en la competencia por las materias primas y el comercio generado con la incorporación de los nuevos territorios.

Lasso (2021) por su parte, recuerda la importancia del puerto de Panamá:

El de Panamá es el más antiguo de todos los puertos construidos por los europeos en el Pacífico americano. Nunca fue pintoresco ni tradicional. Desde las flotas de galeones y las recuas de mulas del siglo XVI, hasta los barcos de vapor, los ferrocarriles y las líneas telegráficas del XIX, el puerto de Panamá siempre ha estado a la vanguardia de la tecnología del transporte global. Desde sus inicios fue un puerto internacional del que salían o llegaban mercancías que movían la economía mundial. En los siglos XVI y XVII fueron la plata, los esclavizados y los textiles; hoy son el petróleo, los automóviles y otros productos industriales. (página 33).

El Canal de Panamá y los pasos de restricción al tránsito marítimo

Con el transcurrir del tiempo, la conexión interoceánica se hace realidad con la inauguración del Canal de Panamá, el 15 de agosto de 1914; la ubicación estratégica del Istmo llevó a las potencias a la promoción de este proyecto. Es así como, el 1º de enero 1880 se

inicia la construcción bajo el liderazgo del ingeniero francés Ferdinand de Lesseps, constructor del Canal de Suez, la cual es suspendida en 1889 por la quiebra de la Compañía Universal del Canal de Panamá; siendo necesario, la creación tres años después de la Compañía Nueva del Canal de Panamá con el objetivo de terminar la construcción.

Posteriormente en 1903, los derechos de esta empresa francesa son adquiridos por los Estados Unidos con el fin de controlar esta vía interoceánica; de tal manera, que se reinicia la construcción en 1907 y en 1914, se inaugura el canal interoceánico con una longitud de 82 kilómetros, que acortó el tiempo y la distancias en la ruta marítima entre Japón e Inglaterra en 7.000 kilómetros, como lo menciona (BBC Mundo, 2022).

El Canal de Panamá forma parte de los ocho cuellos de botella al tránsito marítimo (chokepoints) alrededor del mundo, junto a los estrecho de Ormuz, estrecho de Malacia, estrecho Turco, estrecho Danés, estrecho de Mandeb, Canal de Suez y Cabo de la Buena Esperanza; los cuales, son definidos por la (U.S. Energy Information Administration, 2017), como canales angostos a través de las rutas marítimas globales ampliamente utilizados, que en algunos casos, imponen restricciones para la navegación según el tamaño de las embarcaciones. Los cuellos de botella son una parte crítica de la seguridad energética global debido al alto volumen de petróleo y otros líquidos transportados a través de ellos.

Conclusiones

A través de este escrito se evidencia como la posición geográfica de Panamá en el continente americano fue estratégica como fuente de poder para España durante la colonia, que permitió, tanto la realización de expediciones a nuevas tierras en Centroamérica y Suramérica, como el descubrimiento del mar del Sur, convirtiéndose en paso obligado de las rutas comerciales entre las colonias y la metrópoli, debido a la localización de un istmo en su territorio, como punto más cercano entre el mar Caribe y el océano Pacífico.

Igualmente, se aprecia como el mar Caribe fue el epicentro del *Descubrimiento de América* por parte de España, y base de la expansión hacia los territorios en Tierra Firme con costa, tanto en el mar Caribe, como en los océanos Atlántico y Pacífico; que llevaron a la configuración y evolución político-administrativa del continente.

También se observa como el descubrimiento y la expansión colonial de España en el Nuevo Mundo, trajo prosperidad a Panamá hasta mitad del siglo XVIII, y decadencia posterior por el cambio de la ruta comercial del Caribe por el océano Atlántico, como

2 “La visión clásica se ha centrado en la protección física de las infraestructuras y la garantía de la continuidad del suministro. Destaca el elemento físico y territorial - sobre instalaciones y conexiones - así como las relaciones comerciales y de política económica respecto de los suministradores. Desde una óptica moderna, el enfoque es integrado y multidimensional. Predominan los elementos funcionales sobre el físico-territorial, y su consideración sistémica” (De Espona, 2013, pág. 3).

consecuencia de los riesgos a los intereses comerciales de España, que eran amenazados por Inglaterra, que llega a convertirse en un imperio basado en el Poder Marítimo³.

Finalmente, la posición geográfica de Panamá dentro del continente, junto a su configuración geográfica, volvió a recuperar su importancia a partir de mitad del siglo XIX con la construcción del ferrocarril que permitió el desarrollo del oeste de los Estados Unidos; implicando desde lo geopolítico que el Istmo de Panamá generara poder nacional que llevó a la construcción del Canal de Panamá, que hoy sigue siendo un punto estratégico del comercio global por su connotación de cuello de botella del tránsito marítimo y pieza clave de la seguridad energética.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autor

Luis Renato Amórtegui Rodríguez. Doctorando en Ciencias Políticas y Administración y Relaciones Internacionales de Universidad Complutense de Madrid, España. Magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Magister en Administración de Negocios – MBA de la Universidad de Los Andes, Colombia. Magister en Planificación y Administración del Desarrollo Regional de la Universidad de Los Andes, Colombia. Economista de la Pontificia Universidad Javeriana.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4093-2913>

Contacto: lamorteg@ucm.es

Referencias

- Arango, G. (29 de enero de 2019). La increíble y triste historia de Santa María de la Antigua del Darién, la primera ciudad fundada por los españoles en "Tierra Firme" de América. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-46961742>
- BBC Mundo. (19 de octubre de 2022). *Canal de Panamá: una larga historia*. <https://www.bbc.co.uk/spanish/extra9912panamahistoria.shtml>
- BBC News Mundo. (10 de abril de 2015). *¿Por qué importa saber cuándo se formó el istmo de Panamá?* https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/04/150408_ciencia_colombia_istmo_panama_nc

3 "Es la capacidad del Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger sus intereses marítimos tanto en la paz como en la guerra, a pesar de los antagonismos que se presenten, y está constituido por la voluntad del Estado y por todos los medios a flote y en tierra, para la seguridad y el aprovechamiento del mar y sus recursos (Solís 1993: 471)" (Uribe Cáceres, Díaz Uribe, & Rodríguez Ruiz, 2016, pág. 52).

- De Espona, J. R. (2013). *El moderno concepto integrado de seguridad energética*. Universidad de Vilnius.
- De Orueta, L. (2018). *Los Virreyes de América del Sur II (Nueva Grabada y Río de la Plata)*. La Imprenta CG, Paterna.
- Gaviria Lievano, E. (Mayo de 2003). Las pretensiones de Nicaragua sobre San Andrés. *Credencial Historia No. 161*. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-161/las-pretensiones-de-nicaragua-sobre-san-andres>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo. (18 de octubre de 2022). *Aspectos geográficos*. https://www.inec.gob.pa/Archivos/P2901aspectos_geograficos.pdf
- Lasso, M. (2021). *Historias perdidas del Canal de Panamá*. Editorial Planeta Colombiana S.A.
- Méndez Gutiérrez del Valle, R. (2011). *El nuevo mapa geopolítico del mundo*. Tirant lo blanch.
- Notiamérica. (12 de octubre de 2016). *Los cuatro viajes de Cristóbal Colón: crónica del Descubrimiento de América*. <https://www.notimerica.com/sociedad/noticia-cuatro-viajes-cristobal-colon-cronica-descubrimiento-america-20161012072438.html>
- Real Academia Española. (18 de octubre de 2022). *Istmo*. <https://dle.rae.es/istmo>
- Rivera, P. (11 de agosto de 2019). *Breve historia de la ciudad de Nuestra Señora de Asunción de Panamá fundada por Pedrarias en 1519*. La Estrella de Panamá <https://www.laestrella.com.pa/cafe-estrella/cultura/190811/breve-ciudad-senora-nuestra-historia>
- Rodríguez, L., Rodríguez, A., Borja, J., Ceballos, D., Uribe, C., Murillo, A., & Arias, R. (2007). *Historia de Colombia: todo lo que hay que saber*. Taurus.
- Sosa, J. B., & Arce, E. J. (1911). *Compendio de historia de Panamá*. Panamá.
- U.S. Energy Information Administration. (17 de julio de 2017). *World oil transit chokepoints*. https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- Uribe Cáceres, S., Díaz Uribe, J., & Rodríguez Ruiz, M. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Sello Editorial ESDEG.

Coyuntura

Defiances

Esta página queda intencionalmente en blanco

Economía de defensa: Un factor para reestructurar los canales de seguridad y defensa postpandemia COVID-19 en Colombia

Defense economy: A factor to restructure the post-COVID-19 pandemic security and defense channels in Colombia

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3131>

Jorge Alfonso García Torres 

Armada Nacional de Colombia

Resumen

La economía de defensa en época de postpandemia COVID-19 ha tenido que afrontar diversos retos en temáticas políticas, sociales, culturales y humanitarias, que han cambiado el direccionamiento de los recursos, entendiendo la prioridad en prevenir el contagio del virus dentro de la población. No obstante, el aumento de los retos con respecto a las dinámicas de seguridad, generados por la crisis durante la pandemia, ha dejado consigo la necesidad planteada en torno a reestructurar los territorios en medio de un escenario de conflicto. Por tal razón, se exponen las medidas que demuestran a la economía de defensa enfocada a las dinámicas criminales postpandemia en Colombia, comprendiendo que estos grupos ilegales vieron la pandemia como una situación de oportunidad. Finalmente, se expone el papel de la Armada de Colombia durante la operación San Roque, comprendiendo su rol humanitario durante la crisis y su capacidad de enfrentar los escenarios en gran parte del territorio nacional.

Palabras Clave: Economía de defensa, seguridad, Armada Nacional, grupos criminales, Colombia, postpandemia.

The defense economy in the era of the COVID-19 post-pandemic has had to face various challenges in political, social, cultural and humanitarian issues, which have changed the direction of resources, understanding the priority in preventing the spread of the virus within the population. However, the increase in challenges regarding security dynamics, generated by the crisis during the pandemic, has left with it the need raised around restructuring the territories in the midst of a conflict scenario. For this reason, the measures that demonstrate the defense economy focused on post-pandemic criminal dynamics in Colombia are exposed, understanding that these illegal groups saw the pandemic as a situation of opportunity. Finally, the role of the Colombian Navy during the San Roque operation is exposed, understanding its humanitarian role during the crisis and its ability to face the scenarios in a large part of the national territory.

Key words: Defense economy, security, National Army, criminal groups, Colombia, post-pandemic.

Abstract



Artículo de reflexión

Recibido: 22 de abril de 2022 • Aceptado: 15 de julio de 2022

Contacto: Jorge Alfonso García Torres  garciatj@esdeg.edu.co

Introducción

Sería imposible no referir sobre la pandemia que ha afectado al mundo entero, a los países y sus instituciones a lo largo de estos dos últimos años sin conocer enteramente sus consecuencias, afectaciones y menos la duración o mutación del virus a futuro, por tanto, es significativo trascender en los mecanismos económicos para mitigar tal flagelo. El presente artículo se estructura en torno a un análisis, el cual tiene como objetivo comprender cómo podrían destinarse los recursos para defensa y seguridad en tiempos del tránsito a una postpandemia en Colombia, durante el año 2022.

El desarrollo de la pandemia por causa de una Infección Respiratoria Aguda Grave (IRAG) denominada COVID – 19, logró impactar diversos escenarios de desarrollo a nivel global, extendiéndose desde China y presentándose ante el mundo como una fuente de inestabilidad, especialmente en los países de renta baja o menos fortalecidos a nivel económico, ya que fueron los primeros en tener afectaciones por desequilibrio socioeconómicos y problemas de gobernanza. De hecho, el desbalance que se produjo desde la crisis mundial provocó un aumento de las amenazas globales, incluyendo el aumento de los riesgos convencionales y no convencionales a la seguridad, como el desarrollo de las amenazas cibernéticas por parte del crimen organizado transnacional.

Es necesario tener en cuenta que el mundo no se enfrentaba a una pandemia desde las primeras décadas del siglo XX, por lo que tuvo que responder rápidamente a cambios repentinos que estaban aumentando las tasas de mortalidad a nivel mundial, de manera acelerada. De acuerdo con Marco Di Liddo (2021) la pandemia no solo generó impactos médicos y sanitarios, sino que desestabilizó esquemas económicos, de seguridad, sociales y psicológicos, lo cual generó bloqueos y limitaciones en el libre funcionamiento de las interacciones internacionales.

El desarrollo del análisis aportará a la identificación de la economía de defensa como un punto clave para afrontar la transición a los escenarios de recuperación, principalmente enfrentando los desafíos que trae consigo el futuro tecnológico, evidenciando el panorama descontrolado que se ha creado tras los grupos criminales en el ciberespacio, mediante el establecimiento de cibercrimes o incidencias de amenazas sistemáticas para la seguridad nacional. En este sentido, luego de estudiar el panorama de pandemia y seguridad en Colombia, será necesario exponer un estudio de caso en el cual sobresale el rol de la Armada de Colombia como principal impulsor de tareas humanitarias desde las Fuerzas Militares de Colombia, construido desde la Operación San Roque, la cual se enfocó en mitigar las necesidades presentadas por el Covid-19, desarrollando actividades de interrelación social entre la Armada de Colombia y la población civil, logrando el fortalecimiento estructural de los territorios.

Contextualización de las problemáticas de seguridad y defensa en época de postpandemia

La crisis de la pandemia dejó una serie de impactos que llevaron al mundo a replantear las ideas con respecto al desarrollo económico, social, político, militar, tecnológico, entre otros, generando un panorama de crisis en el cual los países se veían desconcertados. En primera medida, basta pensar en la guerra de precios del petróleo entre Rusia y Arabia Saudí, la cual se desencadenó tras el colapso de la demanda de petróleo tras la ralentización del consumo industrial y que llevó al West Texas Intermediate (WTI)¹ hacia zonas negativas como los -40 dólares por barril en abril de 2020 (Liddo, 2021).

En este nuevo escenario, las percepciones con respecto a la seguridad global van más allá de los esquemas tradicionales enfocados en la capacitación militar, puesto que se reconfiguran en medio de la aparición de nuevas dimensiones como las amenazas medioambientales, las epidemias, las crisis económicas, las catástrofes naturales, los crímenes cibernéticos, entre otros; de hecho, el escenario de traumatismo postpandemia, trae consigo grandes amenazas como la reaparición del terrorismo mundial y la crisis económica global; tanto así que, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (United Nations, 2012), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), no han logrado estructurarse como una plataforma de cooperación, sino como un escenario de competencia internacional, entendiendo que se encuentran identificando las amenazas posibles para el establecimiento de las zonas de paz y de seguridad (Aribogan, 2020).

El entorno de crisis en el cual se ha posicionado la escena internacional en la época postpandemia, considerando el proceso desacelerado de reestructuración global y la recesión económica, ha generado un espacio de oportunidad para que se fortalezcan las actividades por parte de grupos del crimen organizado, además de infiltrarse aún más en el establecimiento de redes de economías ilícitas, fortaleciendo sus esquemas de gobernanza ilegal (Aziani et al, 2021).

Las temáticas de terrorismo y seguridad se han posicionado como preocupaciones constantes para los países, así como para sus turistas, afectando principalmente los esquemas de seguridad humana, entendiéndose como las libertades frente al miedo y la necesidad y los derechos de las personas a vivir en libertad y dignidad, libre de pobreza y la desesperación (Smith & Elliot, 2006). De hecho, esta afectación solamente se centra en uno de los ámbitos de seguridad definidos por las Naciones Unidas (2012), los

1 WTI es el petróleo de referencia en Estados Unidos, el cual se cotiza en dólares americanos desde el New York Mercantile Exchange (Nymex); la mayor parte de este petróleo es refinado en Estados Unidos directamente; de esta forma se identifica como un referente para valorar contratos futuros (Henao, Morales, & Cardona, 2009).

cuales son: seguridad económica, seguridad alimentaria, seguridad sanitaria, seguridad medioambiental, seguridad personal, seguridad de la comunidad y seguridad política.

En este contexto, el terrorismo, el extremismo y la violencia política y etnoreligiosa, entre otros, se han definido como aquellos problemas que comprometen la seguridad, particularmente hacia los centros urbanos y que conducen a la destrucción económica, los territorios y las vidas (Akanmi, y otros, 2021). Di Saverio et. al. (2020) señalaron que durante la época de pandemia no solo se afectó el sector de salud pública a nivel mundial, sino que impulsó a la transformación de los ambientes en temáticas de seguridad y protección de vidas, por lo que se han establecido nuevas prioridades en las cuales los conflictos y las guerras son obstáculos importantes para el desarrollo (Akanmi, y otros, 2021).

A finales de 2020, el secretario general de las Naciones Unidas, Antonio Gutiérrez, pidió la suspensión de acciones bélicas en el sistema internacional; sin embargo, no se produjo una reducción significativa de la violencia a corto plazo en muchos conflictos, como en el caso de Siria. Por el contrario, países en el continente africano, tuvieron un aumento de los conflictos y las acciones de violencia tras el inicio de la pandemia; a su vez, se planteó la posibilidad de visualizar a los nuevos grupos criminales en un escenario de cambio con respecto al equilibrio de poder, debido a las nuevas formas de violencia y criminalidad, correspondientes a un ambiente de apuro para recuperarse de la crisis pandémica (Bank, Deepen, Grauvogel, & Kurtenbach, 2022).

Con el objetivo de presentar de forma puntual las problemáticas de seguridad que dejó la pandemia por el COVID – 19, se exponen las dinámicas de los conflictos y los actores violentos de las diferentes regiones, entre esta América Latina, el Caribe, el Oriente Medio y África del Sur, se tienen en cuenta los Datos sobre la Localización de los Conflictos Armados (ACLED, por sus siglas en inglés, Armed Conflict Location and Event), los cuales registran información sobre violencia política, manifestaciones y eventos específicos no violentos y políticamente importantes; en la siguiente tabla:

De acuerdo con los datos presentados en la tabla, es posible observar que los conflictos globales permanecen latentes, incluyendo la participación del crimen organizado y la violencia de las bandas, las cuales son consideradas grupos militantes que influyen en la seguridad nacional, sus políticas y la capacidad de gobernanza en los territorios; incluso Bank et. al (2022) resaltan que el COVID – 19 probablemente generó un gran impacto en el aumento de las economías ilícitas en Colombia, debido al alto nivel del empleo informal que deja a las personas sin prestaciones sociales cuando no logran hacer un trabajo con presencia física.

Tabla 1. Definición de prácticas que afectan la seguridad y defensa en era de postpandemia

Actor (ACLED)	Definición de ACLED	Ejemplos
Actores estatales	Actores colectivos a los cuales se les reconocen funciones de gobierno sobre un territorio.	Ejército, Fuerzas Policiales, servicios secretos.
Grupos rebeldes	Organizaciones de carácter político, con el objetivo de contrarrestar el régimen de gobierno nacional ya establecido, por medio de actos violentos, incluyendo prácticas separatistas o hacia la independencia de los grupos.	Partido de los trabajadores del Kurdistan (Turquía), Ejército de Liberación Nacional (Colombia), Boko Haram (Nigeria).
Militantes políticos	Este grupo tiene objetivos políticos para influir en la gobernanza, la seguridad y la política; no buscan la eliminación del poder nacional, son apoyados por una elite política, armados por ella y aliados a ella.	Hezbollah (Líbano), Comando Rojo (Brasil), Cooperativa para el Desarrollo del Congo (República Democrática del Congo).
Milicias comunales	Grupos armados y violentos organizados en torno a una característica colectiva, como la comunidad, la etnia, región, religión; particularmente creados por las autodefensas, quienes se centran en cuestiones locales, como el acceso al agua o a las tierras de cultivo.	Milicia Étnica Tabú (Libia), Milicia Indígena Mapuche (Chile), Milicia Comunal Kumasi (Ghana).
Alborotadores	Individuos o grupos que participan en actos violentos de manera espontánea, en medio de manifestaciones u otros tipos de violencia desorganizada, normalmente desarmados o armados de materiales vulgares.	Alborotadores de los países determinados.
Protestantes	Son grupos pacíficos, los cuales hacen uso de demostraciones no armadas.	Protestantes de los países determinados.
Civiles	Personas que normalmente son víctimas de actos violentos, y se encuentran desarmados y en condición de vulnerabilidad al respecto.	Civiles de los países determinados.
Externos y otros	Esta categoría incluye fuerzas estatales que operan fuera de su propio territorio, organizaciones internacionales como las Naciones Unidas, empresas de seguridad privada y mercenarios.	Operación Restauración de la Esperanza (Yemen), Misión de la Organización de las Naciones Unidas para la Estabilización en la República Democrática del Congo (República Democrática del Congo).

Fuente: Elaboración propia con base en (Bank, Deepen, Grauvogel, & Kurtenbach, 2022).

Medidas de intervención en Colombia para frenar los impactos de la pandemia a la seguridad

En Colombia, el contexto de la pandemia aportó a la construcción de al menos tres consecuencias con respecto a las dinámicas de seguridad nacional y la problemática del conflicto violento: i) exacerbó la fragmentación y la localización del conflicto armado,

particularmente en las regiones periféricas, aumentando las regiones en las cuales se presentaban enfrentamientos violentos por parte de los grupos armados; ii) trajo consigo costes sociales elevados y consecuencias económicas que desencadenaron en protestas sociales y sirvieron de terreno fértil en la reproducción del conflicto armado a favor de las economías ilícitas en el país, y iii) los escenarios de represión política dieron lugar a un movimiento creciente a favor de una reforma económica y de seguridad, iniciando un nuevo ciclo de situaciones violentas a nivel interno (Bank, Deepen, Grauvogel, & Kurtenbach, 2022).

Las medidas tomadas por Colombia para enfrentar las diversas situaciones de la crisis global, han traído consigo la asimilación de cambios sustantivos con respecto a la temática de seguridad, lo cual se centra en el panorama general de América Latina y el Caribe, demostrando circunstancias que facilitan la comisión de los delitos, tras las restricciones a la movilidad de las personas generada por la normativa internacional para hacer frente a los escenarios derivados de la pandemia (Torres, 2021).

De acuerdo con Huaytalla y Nureña (2020), Colombia se centraba antes de la pandemia en establecer un proceso regulatorio para combatir delitos convencionales como el hurto, homicidio, entre otros; luego de la llegada de la emergencia sanitaria que se desarrolló tras la expansión acelerada del virus, la atención estuvo focalizada en combatir nuevas necesidades en materia de seguridad como la violencia de género, el crimen organizado y la ciberdelincuencia (Torres, 2021). En este sentido, Colombia adoptó nuevos roles para combatir las amenazas de la seguridad ligadas a la crisis que desató la pandemia.

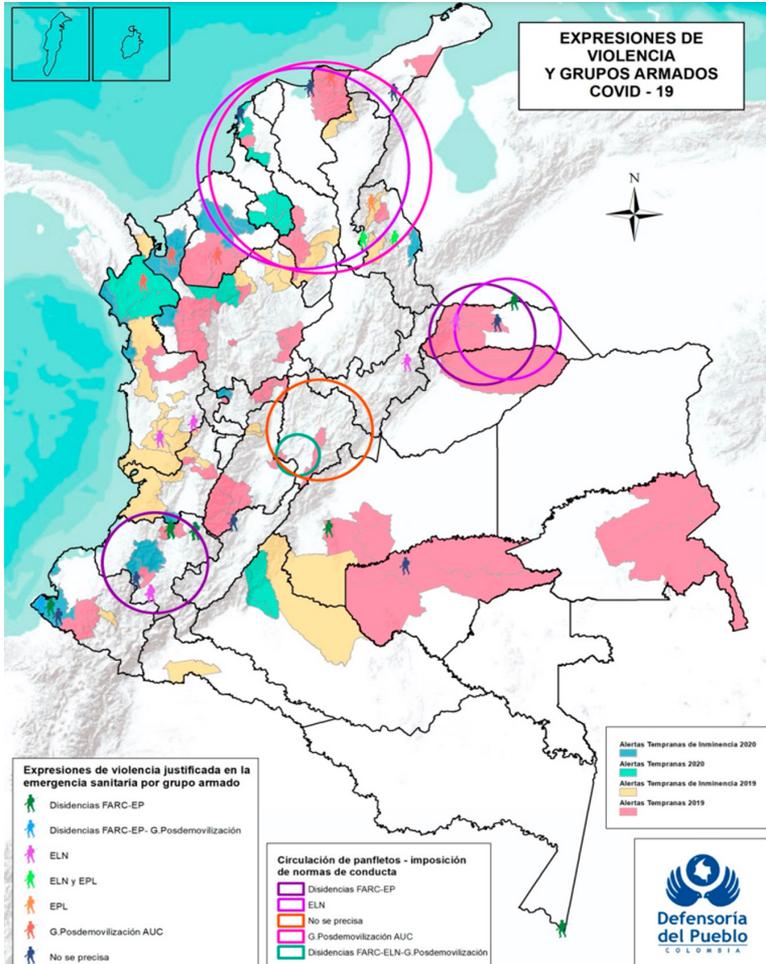
Por ejemplo, se puede mencionar una transición en la toma de decisiones, puesto que a inicios de la pandemia el presidente de entonces, Iván Duque, decidió aumentar la presencia militar con respecto a las ciudades con un total de 87.000 efectivos para apoyar las nuevas políticas instauradas para evitar la propagación del virus, por lo que las fuerzas de seguridad disminuyeron el número de activos y personal humano para cubrir las situaciones de delincuencia y sus nuevas modalidades tras el delito cibernético (Diamint, 2020).

Asimismo, se tiene en cuenta una medida con respecto al cierre de las fronteras activando la variedad de pasos no controlados, en la que Colombia tuvo que adoptar estrategias de despliegue inesperado por parte de las Fuerzas Militares, teniendo en cuenta escenarios como el que se menciona en el siguiente apartado:

[...] dado el flujo de personas por pasos ilegales, se decidió enviar a 500 miembros de la fuerza pública. En el lugar de tránsito principal, en Ipiales (Nariño), no se conoce la presencia de una estructura armada ilegal de gran envergadura; sin embargo, hay pequeñas estructuras criminales dedicadas a la extorsión y secuestro de quienes usan los pasos ilegales, que en medio de esta contingencia continúan operando. Por otro lado, en la frontera entre Tumaco y San Lorenzo, las disidencias de las FARC cuentan con movilidad entre ambos países. En años recientes, los enfrentamientos entre los grupos armados allí han provocado desplazamientos transfronterizos que tienen el riesgo de repetirse en esta coyuntura (Vergara, y otros, 2020, p. 25).

Se resalta las expresiones de violencia y los grupos armados, quienes aumentaron su presencia luego de las normativas repentinas estipuladas para la prevención del COVID – 19:

Mapa 1. Expresiones de violencia y grupos armados, COVID – 19



Fuente: Olmos (2020).

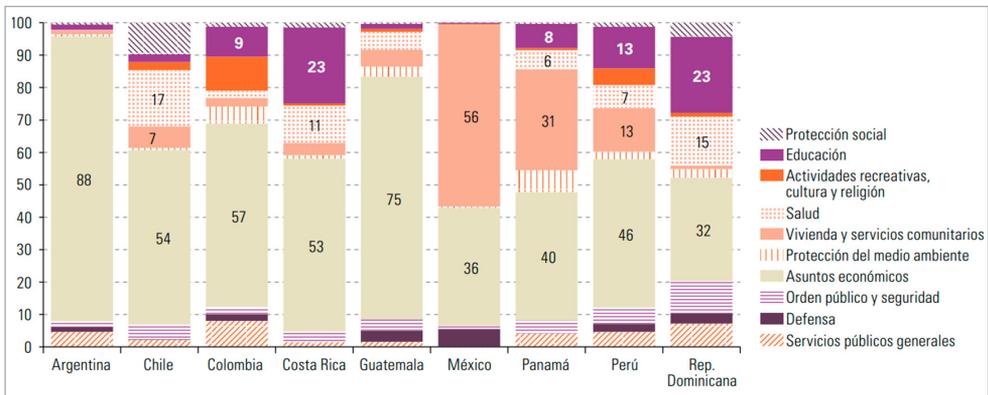
En el mapa es posible observar cómo aumentan las amenazas a la población civil desde la circulación de panfletos o la imposición de normas de conductas luego de las normativas dictaminadas tras la pandemia por el Gobierno Nacional; de hecho, en departamentos como Cauca, Nariño, Bolívar, Valle del Cauca, Guaviare, entre otros, se han hecho públicos mensajes mediante la circulación de estos comunicados, en los cuales se exponen amenazas de homicidios, agresión, desplazamiento forzado y restricciones a la movilidad, argumentando la prevención del virus (Olmos, 2020).

Economía de defensa: factor de reestructuración en los procesos de seguridad y defensa nacional

La problemática de seguridad descrita en época de postpandemia en Colombia proporciona ejemplos argumentativos que logran definir una ruta para el enfoque de la economía de defensa a nivel nacional. Comprender este panorama implica tener en cuenta la redistribución de la inversión pública generada en el año 2019, puesto que desde entonces se comenzaron a implementar políticas de prevención del contagio, a favor de los esquemas de salud instaurados a nivel global y, al mismo tiempo, las economías ilícitas aprovecharon para estructurar nuevas medidas con el fin de aumentar sus ganancias y generar escenarios de conflicto y violencia de forma indeterminada.

De acuerdo con el Estudio Económico de América Latina y el Caribe (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2022), la inversión pública para 2019 se distribuyó en Latinoamérica de la siguiente forma:

Gráfico 1. Países (9) de AL: inversión pública del gobierno general, por función, 2019



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2022)

Es posible observar en el caso de Colombia, como sus prioridades se enfocaron en: *Defensa y Asuntos Económicos*. Afirmando la hipótesis en la cual las funciones de asuntos económicos se han destinado principalmente a robustecer el sector defensa para aportar a las políticas de seguridad instauradas en los territorios; a su vez, las actividades recreativas, culturales y religiosas en Colombia han sido de gran preponderancia, puesto que estos espacios crean ambientes más pacíficos y dinámicos, fortaleciendo el pensamiento colectivo en las comunidades en medio del conflicto.

Estudio de caso: el papel de la Armada de Colombia en la Operación San Roque

El desarrollo de la operación San Roque estuvo direccionado por el Ejército Nacional, la Armada de Colombia y la Fuerza Aérea Colombiana. Esta operación estructuró cuatro

líneas de desarrollo; en primer lugar, la preservación de la fuerza, desde la cual se cumplen medidas sanitarias establecidas para garantizar la salud de los militares; en segundo lugar, el mantenimiento de las capacidades militares desde un proceso de acuartelamiento y el desarrollo de las capacidades propias de la fuerza; la tercera línea se enfocó en realizar operaciones continuadas en contra de los Grupos Armados Organizados (GAO); y, la cuarta línea se orientó en el apoyo a la autoridad civil mediante la implementación de operaciones humanitarias (Barón, 2021).

Desde la Armada de Colombia, durante el año 2020 con la llegada de la época de pandemia por el virus Covid-19, se extendieron sus embarcaciones a más de 104 municipios del país, haciendo énfasis en las zonas más aisladas, a los cuales solo es posible llegar por vía marítima o fluvial; este avance se realizó en coordinación con la Presidencia de la República, Gobernaciones, Alcaldía, empresa privada, ONG's, entre otras organizaciones, con el objetivo de hacer entrega de más de 872 mil mercados y 5.4 millones de litros de agua; a su vez, transportaron más de 721 toneladas de carga correspondiente a insumos médicos, tal y como tapabocas, alcohol y camillas, los cuales eran elementos fundamentales para desarrollar actividades humanitarias durante la crisis sanitaria (Armada de Colombia, 2020).

El desarrollo de estas actividades dejó impactos positivos durante el escenario de crisis sanitaria, a pesar del aumento acelerado de los contagios y las situaciones desproporcionadas de inseguridad en todas las regiones del país. A continuación, la Jefatura de Acción Integral logra presentar los resultados de la operación San Roque durante el año 2020 entendiendo el objetivo propuesto por la Armada de Colombia, enfocado a la asistencia a la autoridad civil y la atención humanitaria a la población:

Tabla 2. Resultados Operación San Roque

DESCRIPCIÓN	ENTREGA DE MERCADOS	ENTREGA DE AGUA	EPP Y EQUIPOS DE BIOSEGURIDAD	SUMINISTROS Y EQUIPOS MÉDICOS	BENEFICIADOS
Apoyo a la gestión de Gobernaciones, Alcaldías, empresa privada, ONG's.	607.527 Unidades	4.810.874 Litros	0	0	2.511.725
Apoyo al Gobierno Nacional a través de la UNGR	106.000 Unidades (1.908 ton)	0	0	0	445.006
Aporte de los Profesionales Oficiales de la Reserva	159.076 unidades	600.000 Litros	119.509 Unidades	14.591 Unidades	729.585
TOTAL	872.603 Unidades	5.410.874 Litros	119.509 Unidades	14.591 Unidades	3.686.316

Fuente: (Armada de Colombia, 2020)

En este sentido, la Armada de Colombia se ha convertido en un actor clave para combatir los escenarios de crisis en el país, comprendiendo el rol que ha tomado de generosidad, responsabilidad y compromiso beneficiando con su labor a más de 2.5 millones de personas en Colombia en medio de la lucha contra el Covid-19 y sus efectos en la seguridad nacional.

Conclusiones

Respondiendo a la pregunta *Cuál considera usted, podría ser el futuro de los recursos destinados para defensa y seguridad (Economía de la defensa) en tiempos de postpandemia a partir del año 2022 en Colombia*; es necesario resaltar que los tiempos postpandemia traen consigo afectaciones de seguridad en los territorios, principalmente las zonas aisladas, tal y como el departamento del Cauca, el cual fue resaltado en el mapa expuesto. En este sentido, los recursos para defensa y seguridad en tiempos postpandemia se ven direccionados hacia la implementación de nuevas técnicas de defensa y seguridad, como el mejoramiento por parte de la Fuerza Pública en temas de ciberseguridad, ligados a las nuevas estrategias expuestas por el crimen organizado transnacional; además de fortalecer su presencia en las fronteras no controladas, teniendo en cuenta que durante el desarrollo de la pandemia, fueron movilizadas de sus zonas estratégicas, entendiendo que debían cumplir un rol humanitario.

La presentación oficial de estas ideas se vio reflejada en la operación San Roque, expuesta desde las funciones claves que desarrolló la Armada Nacional, como entidad primaria para cubrir las necesidades de la mayor cantidad de población, incluso en las zonas más alejadas del país, durante la crisis del Covid-19. Su papel humanitario fue fundamental para combatir el aumento de las problemáticas estructurales que trajo consigo la pandemia en los niveles sociales, económicos y políticos internos.

De esta forma, la economía de defensa, se presenta como un recurso clave para enfrentar los nuevos retos de la seguridad ligados a la postpandemia, como lo es el avance de los grupos criminales a través de la implementación de redes tecnológicas, el aumento de amenazas en los territorios que quedaron aislados tras la reubicación de la Fuerza Pública, el fortalecimiento de la economía ilegal entendiendo la crisis económica global, la cual paralizó los mercados legales en todo el mundo, entre otras. En este sentido, el primer paso para la distribución de estos recursos deberá enfocarse en la capacitación de la ciberseguridad para la Fuerza Pública, entendiendo los nuevos espacios tecnológicos en los cuales se mueven las economías ilícitas actualmente.

Declaración de divulgación

El autor declara que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con este artículo. Es resultado del proyecto de investigación "El Poder Marítimo como fundamento

estratégico del desarrollo, la seguridad y la defensa de la Nación - II Fase" del grupo de investigación "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado en A1 por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias) y registrado con el código COL0123247.

Autor

Jorge Alfonso García Torres. Capitán de Fragata. Master Training Specialist US Navy, Estados Unidos. Especialista en Política y Estrategia marítima de la Escuela Naval "Almirante Padilla".

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-7688-4895>

Contacto: garciatj@esdeg.edu.co

Referencias

- Akanmi, A. A., Salisu, U. O., Daramola, O. P., Ogunesan, A. S., Fasina, S. O., & Adejare, J. A. (2021). *The COVID-19 pandemic and insecurity: the furiousness in Nigerian communities*. Planning and Transport Research; An Open Access Journal: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/21650020.2021.1946420>
- Aribogan, D. Ü. (2020). *Global Security and Cooperation in the Postpandemic Period: From the 19th Century Concert of Europe to the 21th Century Concert of Globe*. Türkiye Bilimler Akademisi: <https://www.tuba.gov.tr/files/images/2020/pandemic%20kitab%C4%B1%20ing/Reflections%20on%20the%20Pandemic%20in%20the%20Future%20of%20the%20World.pdf>
- Armada Nacional de Colombia. (2020). *Informe de Gestión . Obtenido de Jefatura de Planeación Naval*. https://www.armada.mil.co/sites/default/files/informe_de_gestion_arc_2020_-_vf_firmado.pdf
- Aziani, A., Bertoni, G. A., Jofre, M., & Riccardi, M. (2021). *Covid-19 and Organized Crime: Strategies employed by criminal groups to increase their profits and power in the first months of the pandemic*. Trends in Organized Crime: <https://link.springer.com/article/10.1007/s12117-021-09434-x>
- Bank, A., Deepen, Y., Grauvogel, J., & Kurtenbach, S. (2022). *COVID-19 and violent actors in the global south: An inter- an cross-regional comparison*. GIGA Working Papers, No. 329: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/259559/1/1805157213.pdf>
- Barón, M. A. (2021). Implicaciones del COVID-19 en la seguridad y el rol de la FAC en el marco de la pandemia durante el año 2020. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, Vol. 16 (2): <http://www.scielo.org.co/pdf/ries/v16n2/1909-3063-ries-16-02-77.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2022). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe. Obtenido de Dinámica y desafíos de la inversión para impulsar una recuperación sostenible e inclusiva*. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/48077/4/S2200607_es.pdf
- Diamint, R. (2020). *Militarización, Pandemia y Democracia*. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/la-seguridad/16855.pdf>
- Henao, J. D., Morales, Y. O., & Cardona, C. J. (2009). Evidencias de cambios estructurales en el precio promedio mensual del petróleo del West Texas Intermediate (WTI). *Cuad. Adm.* Bogotá (Colombia), 22 (38): 247-266: <http://www.scielo.org.co/pdf/cadm/v22n38/v22n38a12.pdf>
- Huaytalla, A., & Nureña, J. (2020). Ocho efectos de la pandemia en el crimen. *Revista del Instituto de Defensa Legal (IDL)*: <https://www.revistaidee.com/2020/05/15/ocho-efectos-de-la-pandemia-en-el-crimen/>

- Liddo, M. D. (Mayo de 2021). *The impact of Covid-19 on Human Security*. Obtenido de CeSI, Centro Studi Internazionali. https://www.un.org/humansecurity/wp-content/uploads/2021/06/Human_security_covid_CeSI_MAEI_May_2021_1.pdf
- Olmos, A. A. (2020). *Alerta temprana N° 018-2020 de Inminencia*. <https://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2020/05/AT-N%C2%B0-018-2020-NACIONAL.pdf>
- Saverio, S. D., Gallo, F. P., Carrano, F., Scorza, A., Silerio, P., Smart, N., . . . Pellino, G. (2020). Coronavirus pandemic and colorectal surgery: practical advice based on the Italian experience. Wiley Online Library: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/codi.15056>
- Smith, D., & Elliot, D. (2006). *Beyond Contingency Planning*. Key Readings in Crisis Management.
- Torres, M. F. (2021). *Reacciones, retos en seguridad y nuevos roles de la fuerza pública en pandemia: caso de Barranquilla, Colombia*. Universidad Militar Nueva Granada: <https://www.redalyc.org/journal/927/92770298006/html/>
- United Nations. (2012). *UN General Assembly Resolutions and Debates, and Reports of the Secretary-General on Human Security*. Reports and Resolutions: <https://www.un.org/humansecurity/reports-resolutions/>
- Vergara, J. C., Cuesta, I., Prada, T., Riveros, C., Silva, Á., Tobo, P., . . . Durán, A. (2020). *Impactos y riesgos del Covid-19 en la paz y las dinámicas del conflicto*. Obtenido de Fundación Ideas para la Paz (FIP): https://storage.ideaspaz.org/documents/FIP_COVID19_web_FINAL_V3.pdf

Perspectivas

Perspectives

Esta página queda intencionalmente en blanco

Entrevista al CN (R) Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz. Evolución de la academia en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”: una mirada en la experiencia docente

Interview with CN (R) Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz. Evolution of the academy at the Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”: a look at the teaching experience

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3148>

Samir Andrés Castellanos Abdala 

Armada Nacional de Colombia

Biografía

Capitán de Navío (Retirado) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz de Bogotá D.C. Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto desde el año 2.001 hasta la fecha. Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada, 2016. Cuenta con un Diplomado en Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra realizado en 1993. Especialista en Administración Financiera de la Universidad Escuela de Administración de Negocios EAN, Colombia. Profesional en Ciencias Navales e Ingeniero Naval Especialidad Electrónica de Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Fue Oficial Naval del Cuerpo de Submarinos y Comandante del Submarino Oceánico ARC Pijao.



Entrevista

Recibido: 4 de septiembre de 2022 • Aceptado: 8 de noviembre de 2022

Contacto: Samir Andrés Castellanos Abdala  samir.castellanos@esdegue.edu.co

Evolución de la academia en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Una mirada en la experiencia docente

Entrevista al CN Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz

En el transcurso de la presente centuria, se evidenciaron hitos que han dado solidez y estructura a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" (ESDEG), cabe mencionar la creación de las Maestrías en Seguridad y Defensa Nacionales, en Estrategia y Geopolítica, en DD.HH. y DICA y en Ciberseguridad y Ciberdefensa, además de los respectivos registros calificados y acreditaciones de alta calidad. A esto se suman la creación del CSEDN (Centro de Estudios Estratégicos sobre Seguridad y Defensa Nacionales), la creación del CREES (Centro Regional de Estudios Estratégicos) y del CIMHM (Centro de Investigación en Memoria Histórica Militar).

A lo anterior, se suma la creación del programa de Doctorado en Estudios Estratégicos, Seguridad y Defensa con el objeto de formar analistas, asesores e investigadores multidisciplinares, integrales y éticos capaces de orientar la toma de decisiones estratégicas y la implementación de políticas públicas en seguridad y defensa (Escuela Superior de Guerra, 2022). Sin embargo, es de mencionar que la consolidación académica ha sido posible gracias al crecimiento de un equipo idóneo de catedráticos e investigadores sin los cuales no hubiese sido posible este crecimiento de saberes.

La entrevista que se desarrolla al catedrático e investigador evidencia un proceso académico e investigativo en progreso continuo sobre temas de la Seguridad y Defensa Nacionales en la ESDEG que cumple 113 años después recorrer una senda de honor y conocimiento en la formación de líderes militares, hasta llegar al presente siglo de retos e incertidumbres, pero con los valores incólumes, y los propósitos de continuar aportando a la sociedad e instituciones.

Es un gusto conocer la trayectoria académica del Docente, Líder Y Maestro Capitán de Navío Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz quien por más de décadas ha aportado su conocimiento, experiencias y ejemplo a la comunidad académica de la Escuela.

Trayectoria profesional docente en la Escuela

Primera pregunta: Respetado y admirado Capitán Mauricio Rodríguez Ruíz, como suele ser la editorial de la revista le saluda con 21 cañonazos, agradeciendo sus valiosos aportes a la academia y la historia naval y militar. Han sido muchos años de experiencia operativa y académica, siendo usted un referente más de 20 años de actividad docente ¿Quisiera hacer una semblanza de su paso por la Escuela Superior de Guerra en estos años de academia naval?

Me honra con su deferencia profesional al considerarme para el desarrollo de una entrevista de investigación cualitativa sobre aportes al conocimiento marítimo en que he tenido la oportunidad y fortuna de interactuar como Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

Hablar en primera persona resulta en el desarrollo de una investigación presuntuosa y egoísta, pero si tengo que recabar dada la ocasión, con humildad, esa poderosa fuerza que lleva a servir con sentido ético superior, como católico y ciudadano de bien, que aplique y siga aplicando, la templanza, prudencia, fortaleza y justicia, virtudes de enseñanza en casa y de formación profesional de mi proyecto de vida. Me referiré entonces a la oportunidad profesional y personal que me brindó la Armada de Colombia al designarme como Jefe del Departamento Armada en la ESEG, siendo el Departamento Armada un piñón sistémico para el cumplimiento de la misión institucional de la institución, dentro del engranaje del equipo de directivos, docentes, estudiantes, y personal administrativo que conforman esta prestigiosa Institución de Educación Superior.

Es así, que con el grado de Capitán de Navío, bajo el liderazgo, mando y gestión profesional de muy alto nivel del Director de la ESDEG, los señores Mayor General Henry Medina Uribe en el año 2001 y Mayor General Eduardo Herrera Verbel, en el 2002 y principios del 2003, se me facilitó una fecunda y enriquecedora ocasión de interacción académica y profesional, en los cargos de Jefe del Departamento Armada, Decano Académico, Director del Centro de Estudios Estratégicos sobre Seguridad y Defensa Nacionales CEESEDEN, Comandante del Primer Curso de Oficiales Profesionales de la Reserva del Congreso Nacional asignado a la Escuela Superior de Guerra, Secretario de la Asociación de exalumnos de los Cursos de Altos Estudios Militares CAEM y Curso Integral de Defensa Nacional -ASOCACI-, Y miembro del equipo que impulso la primera Maestría en el sistema de educación militar nacional con la Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales, donde actúe como primer director del programa.

Esta singular e importante oportunidad me permitió además interactuar como docente en las áreas académicas y temáticas de Liderazgo, Historia Militar, Poder Marítimo, Poder Naval, Estrategia Marítima, Intereses Marítimos, Estado Mayor Naval, particularmente en la Fase de Doctrina y Operaciones de Fuerza Armada de Colombia, en la que coyunturalmente logré que se denominará *Oceanopolítica* al desarrollo académico de la citada Fase de Fuerza, como marco y referente de discusión y debate académico sobre la importancia del océano para el desarrollo del Estado y la sociedad en general, con especial y estratégica trascendencia de difusión de una Conciencia Marítima en un país con dos grandes espacios oceánicos, el Caribe y el Pacífico colombianos.

Como experiencia previa, la Armada de Colombia me brindó la profesional oportunidad de escalafonarme como Profesor Militar de Primera Categoría en Ciencias Militares (máximo nivel en la docencia ciencias militares), obtenido precisamente en la práctica de la cátedra y enseñanza académica de materias y temas navales, como Liderazgo, Historia Naval, Táctica Naval, Comunicaciones Navales, Marinería, Navegación Costanera, Navegación Electrónica, Navegación de Altura y Astronómica, Sistemas de Armas y Sensores Navales, Sistemas de Submarinos (hidráulicos, mecánicos, eléctricos y electrónicos), Principios del Derecho del Mar y Derecho Internacional Humanitario; en las Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Escuela Naval de Suboficiales ARC Barraquilla, Escuela de Superficie, Escuela de Submarinos. Estas gratas y dignificantes experiencias desde que en el año de 1980 interactúe por primera vez como docente ante un grupo de oficiales en el Centro de Entrenamiento Naval de la Fuerza Naval del Atlántico, hoy Escuela de Superficie, y lo que, sumado a la experiencia naval de 19 años sobre las cubiertas de las unidades a flote, hasta llegar como Comandante del poderoso y aguerrido Submarino Pijao.

Dichas circunstancias profesionales que me permitieron desempeñarme con acierto como docente y conferencista en la ESDEG, principalmente en el Curso de Altos Estudios Militares, Curso de Estado Mayor y Curso de Información Militar, de igual manera como director del CEESEDEN impulsar y motivar la investigación académica, todas estas actividades acompañadas de sentido de pertenencia institucional, deseo de acertar, y compromiso ético y profesional en el cumplimiento del deber.

Mi segunda oportunidad en la Escuela Superior de Guerra desde el año de 2009 al presente, ya en mi condición de Capitán de Navío en la honrosa situación de retiro, durante el ejercicio como Director de la ESDEG en el 2009 del señor Vicealmirante Edgar Augusto Cely Núñez, quien me concedió la suerte y oportunidad de ser admitido como Docente en la Esdegue en el Departamento Armada y seguir así, contribuyendo con orgullo y honor al proceso formativo de las nuevas generaciones de estudiantes, cada vez más críticos, argumentativos, y de grandes competencias profesionales.

En esta segunda oportunidad se ha participado en relevantes procesos de redimensionamiento curricular, aplicación formativa por competencias, y otras iniciativas académicas de impulso a las funciones sustantivas, de docencia, investigación y extensión (difusión cultural y vinculación con la sociedad); donde por supuesto el tema naval y marítimo ha sido y seguirá siendo una constante de aplicación profesional y personal en la construcción de un país bioceánico.

El 27 de abril de 2016, mediante disposición del Comando General de las Fuerzas Militares, se cambió el nombre de la Escuela Superior de Guerra, complementando

el nombre con el sufijo "General Rafael Reyes Prieto ", como reconocimiento al presidente fundador de la ESDEG en 1909, pasando a llamarse Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". En el proceso de investigación se ha contribuido desde el 2016 con importantes artículos como producto y desarrollo de investigación para libros con Sello Editorial Esdeg.

Se ha sido testigo de excepción con mucho honor, de los esfuerzos del equipo integral de la ESDEG en la implementación de importantes procesos y logros: en el 2010 del Registro Calificado del Maestría en DDHH y DICA; en el 2014 del lanzamiento y creación del Centro Regional de Estudios Estratégicos en Seguridad -CREES-; en el 2015 del Registro Calificado Maestría en Ciberseguridad y Ciberdefensa, Maestría en Estrategia y Geopolítica, Renovación Registro Calificado Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales.

En el 2016, también, se generó la creación del Centro de Investigación en Memoria Histórica Militar -CIMHM-; en el 2017, Renovación Registro Calificado Maestría DDHH y DICA, y de la terminación de obra nuevo edificio de aulas de la ESDEG. En el 2018 de la Certificación Internacional ISO 9001, Certificación Bureau Veritas y la implantación de la nueva estructura organizacional, en el 2019, de la acreditación en Alta Calidad de la Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales y en el 2022, Registro Calificado Doctorado en Estudios Estratégicos, Seguridad y Defensa. En el presente ejercicio académico y de investigación, continúo desempeñándome como Docente-Investigador en el Departamento Armada.

La visión de la Oceanopolítica y la academia.

Segunda Pregunta: ¿Con relación al tema de la "Oceanopolítica" que se menciona en la anterior respuesta, puede ampliar el concepto con fines de aplicación académica?

En respuesta a tan importante concepto, se puede afirmar que el interés en dicha temática inicia en el año de 1993 cuando en desarrollo del Curso de Estado Mayor Armada -CEM-ARC-1993, se viaja a las Repúblicas de Argentina y Chile en cumplimiento académico de la Práctica Geoestratégica Internacional; en una librería de Valparaíso se adquirió el libro *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*, de autoría del Almirante Jorge Martínez Busch, editorial Andrés Bello, 1993.

De la lectura del citado libro y otros documentos publicados por el autor como Comandante en Jefe de la Armada de Chile, con ocasión de la Clase Magistral anual que da inauguración al Mes del Mar en Chile, tituladas, así:

La Gran tarea de esta generación es la ocupación efectiva de nuestro mar, mayo de 1990; *El Mar Presencial. Actualidad, Desafíos y Futuro. Un Gran Proyecto Nacional para el Siglo XXI*, mayo de 1991; *La Educación para el Mar*, mayo de 1992; *La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile*, mayo de 1993; *Política Oceánica Nacional: Sugerencias para una formulación*, mayo de 1994; *Seguridad y desarrollo. El poder naval en el próximo siglo*, mayo de 1995; *El mar como sistema: los vectores para la Oceanopolítica*, mayo de 1996, *Chile, Nación Marítima; Potencia Marítima*, mayo de 1997, al igual que otros documentos producto de seminarios y conferencias dictadas en: el Consejo Chileno para las relaciones Internacionales, sobre el tema *La Visión Estratégica de la Armada de Chile en un nuevo contexto regional y mundial*, 1991; Instituto de Estudios Internacionales y Estratégicos (ISIS) de Malasia, *La Cuenca del Pacífico, su importancia económica y estratégica en el próximo siglo. Una perspectiva chilena*, 1993; Universidad Marítima Mundial, con sede en Malmo, Suecia, *El mar presencial; origen, concepto e importancia. El acuerdo de Nueva York de agosto de 1995*, 1996.

Documentos en que desarrolla un constructo de profundo análisis estratégico, reflexivo y prospectivo sobre el desarrollo marítimo y naval de Chile, cuyas propuestas conceptuales y teóricas pueden ser aplicadas en cualquier parte del mundo oceánico.

En sus planteamientos Martínez Busch, acuña el término *Oceanopolítica* al igual que lo hizo el politólogo sueco Rudolf Kjellén a inicios del siglo XX con el término *Geopolítica*. Martínez Busch; entre otros aspectos conceptuales, expuestos en sus publicaciones recaba que la Oceanopolítica, estudia y analiza el espacio oceánico como un verdadero espacio de conocimiento y desarrollo del Estado, concepto que es diferente a una *política oceánica marítima*, que propende por el desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio oceánico, al igual que la relación con el océano, es distinta de la visión geopolítica tradicional, que estudia el mar como elemento de comunicación y poder.

Plantea que el propósito de la Oceanopolítica es el de lograr que el conductor político aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado y adquiera conciencia que este espacio es diferente, y que sea usada como otra herramienta estratégica para alcanzar los objetivos del Estado; que el mar sea visto, no como un recurso, sino como un sistema que potencia el desarrollo del ciclo vital del Estado.

Conceptúa igualmente que la Oceanopolítica debe ser una consideración colectiva nacional y que no puede dejarse solamente al conductor político o gobernante, debe ser un interés y gestión de todo ciudadano con su participación en la vida nacional, establece 10 principios generales para la gestión política en el ciclo vital del Estado; 1. Actitud Oceánica colectiva, 2. Territorio Oceánico, 3. Nivel de desarrollo previo, 4. Sensibilidad en el ciclo vital del Estado, 5. Acción y ocupación en cuatro

niveles, 6. Una división jurídica y codificación de las actividades, 7. Medio no renovable, posible de descomponerse y degradarse. 8. Código ecológico nacional, 9. Adaptar la administración del Estado y 10. Centrarse en la educación.

Entre otros elementos, en su análisis sistémico del mar, Martínez Busch plantea, en el desarrollo oceanopolítico, que, así como un vector en física, al cual se denomina a todo segmento orientado que contiene las siguientes partes: Modulo, Unidad de medida, Dirección, Sentido, Punto de aplicación y Nombre, con la misma consideración señala que el mar tendrá en el presente siglo trascendencia vital para la vida del Hombre, la gran reserva del planeta son los espacios oceánicos; en ese sentido para comprender al mar en su globalidad y administrarlo mejor.

Es imperioso asemejarlo a un sistema, y como en todo sistema dinámico se desarrollan procesos, limitantes, tensiones, controles y factores que determinan su productividad y eficiencia. Una visión del sistema permite advertir que se producen varias dimensiones definidas de análisis que desde el punto de vista de la Oceanopolítica se denominan Vectores Marítimos que por su dinamismo y por la natural reacción que existe entre ellos, recomiendan dar vigor al ordenamiento del espacio oceánico y las actividades que en él se desarrollen, propone precisamente con la misma consideración vectorial pero de aplicación marítima, de Modulo, Unidad de medida, Dirección, Sentido, Punto de aplicación y Nombre, los siguientes vectores marítimos así: 1. Vector Comunicaciones, 2. Vector Productivo, 3. Vector Recreacional y Turístico, 4. Vector Urbano, 5. Vector Jurídico y 6. Vector de Poder.

De igual manera destaca Martínez Busch que al advertirse, la gravitación política y económica de los espacios oceánicos, más su valor estratégico, constituyen una realidad. Esta realidad los convierte en escenario unificador y no separador de fronteras debido a que su tendencia progresiva está orientada a una presencia mundial creciente en dichos espacios, actividad que analiza y propone, al tenor de unos factores intervinientes, así: 1. El transporte marítimo, 2. La vinculación de los espacios oceánicos como fuente de alimentación humana y animal mediante la pesca., 3. Determinado por el valor de los recursos energéticos existentes, 4. Dado por la riqueza de los yacimientos minerales en los espacios oceánicos, 5. De orden regulador, está constituido por el derecho internacional marítimo en constante evolución. 6. Constituido por la capacidad científico-tecnológica de las naciones en el desarrollo de las ciencias del mar, y 7. De orden político-estratégico, dados los aspectos de seguridad y su potencial uso militar, implícitos en una sociedad internacional en plena transformación.

Entre otros aspectos que desarrolla Martínez Busch, los enunciados se constituyen por si solos en elemento referente a tener en cuenta para el análisis conceptual y teórico sobre el desarrollo marítimo y naval, en cualquier latitud y longitud marítima del planeta, ante esta circunstancia teórica, conceptual y académica, en especial en la década de los 90' y primeros años del presente siglo, cuando no existía en el país,

una Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, la Comisión Colombiana de Oceanografía que venía funcionando desde su creación en 1969, se convirtió en el año 2000 como la Comisión Colombiana del Océano -CCO- con el propósito de vincular a todos los sectores marítimos del que hacer nacional y se le encomendó la tarea formal de proponer una Política Nacional del Océano, en este ejercicio del cual en algún momento se participó como consultor a través de la Liga Marítima de Colombia. Un referente teórico conceptual actualizado lo constituyó el concepto de la *Oceanopolítica*, que se convirtió junto a otros referentes estructurales, en una herramienta para el análisis conceptual y teórico en la formulación de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros -PNOEC- promulgada en el 2007.

El tema de la Oceanopolítica como marco de referencia, y de análisis para el caso colombiano ha tenido tanto impulsores como detractores, como en todo ejercicio académico, precisamente el disenso ayuda a fortalecer la construcción del conocimiento académico. Se han manifestado diferentes opiniones sobre el tema de la Oceanopolítica, algunos afirman que es un tema para los chilenos, pero respetando esta consideración, sería como afirmar que Halford Mackinder con su teoría del Pivote Geográfico de la Historia, sobre el pasado, presente y futuro del poder mundial, hoy de regreso, por ser británico, es un tema de los británicos, o si Alfred Mahan con sus propuestas sobre las principales características que afectan al Poder Naval de las Naciones.

Hoy también de regreso y de aplicación por la China y la India, en su desarrollo y proyección marítima y naval, por ser estadounidense, es un tema de los estadounidenses, y así sucesivamente discriminar las teorías y posturas conceptuales de tratadistas por su origen nacional, en la Ciencia Política, las Relaciones Internacionales, la Geopolítica, la Estrategia, la Historia y en otras ciencias sociales.

Lo anteriormente expuesto fue una de las razones por la cuales en el 2002 como Jefe del Departamento Armada, propusiera y se aceptara denominar la Fase de Doctrina y Operaciones de Fuerza como Oceanopolítica, en un propósito de difundir Conciencia Marítima entorno al acontecer de un país bioceánico.

En el mismo orden de ideas el Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano SECCO, señor Capitán de Navío Julián Augusto Reyna Moreno, en su gestión y liderazgo, como iniciativa profesional conformó un programa para constituir un Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica en el 2011, orientado a todos los ciudadanos integrantes del sector marítimo nacional, sin ningún viso castrense, con el propósito de difundir el conocimiento y conciencia marítima, programa que el señor Secretario Ejecutivo tuvo la cortes deferencia de consultarme y el cual apoye en todo su contexto académico.

El señor Contralmirante Juan Manuel Soltau Ospina, en el 2013 en ejercicio como Secretario Ejecutivo de la Comisión Colombiana del Océano, quien con liderazgo y

proactividad, impulso el desarrollo de la Primera Cohorte del Diplomado en mención con el concurso de la Universidad Sergio Arboleda en sus inicios, luego con el apoyo de la Universidad Militar Nueva Granada, y hoy es un programa de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", con el concurso de la Comisión Colombiana del Océano en cabeza de su Secretario Ejecutivo Capitán de Navío Juan Camilo Forero Hauzeur. Este fue desarrollado la X Cohorte en el 2022 con el apoyo del Director de la Esdeg, Brigadier General Edgar Alexander Salamanca Rodríguez, y en el cual desempeñó la función de gestor académico.

En la ESDEG, también se institucionalizó el Programa de Oceanopolítica, como una cátedra en el Curso de Altos Estudios Militares CAEM, Curso Integral de Defensa Nacional CIDENAL, Curso de Estado Mayor CEM y Curso de Información Militar CIM, como materia capital en el contexto de la Seguridad y Defensa Nacionales, en un país bioceánico en el cual la mitad de su territorio corresponde al territorio marítimo nacional, cuando en el año 2017 ante solicitud del señor Vicealmirante Benjamín Calle Meza, Segundo Comandante de la Armada, ante el Consejo Directivo de la ESDEG, fue aprobado como programa de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", bajo responsabilidad del Departamento Armada y regentado por el Señor Capitán de Navío (R) Sergio Uribe Cáceres desde sus inicios.

Evolución del conocimiento: Presencia de la Mujer y la consolidación del saber en torno al mar

Tercera Pregunta: ¿Cómo aprecia la evolución en el conocimiento de los oficiales que cursan el Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra, la presencia de la mujer en el mismo contexto académico, y la consolidación de saberes en torno al mar?

En respuesta a tan fundamental pregunta es necesario reconocer las transformaciones generadas por el impacto de la globalización, cuyos efectos en diferentes áreas, conducen a impactar y permear los sistemas de educación, lo cual obliga a repensar particularmente como los procesos de la educación superior se deben adaptar a los nuevos requerimientos y demandas de una sociedad en evolución y crecimiento, asimismo replantear los perfiles de ingreso y egreso, como sus orientaciones curriculares.

El Proyecto Tuning de formación por competencias que inicia en Europa a finales de la década de los 90' y que se traslada a la América Latina en el primer lustro del siglo XXI, propende por el desarrollo de un nuevo paradigma educativo encauzado en la gestión del conocimiento y que resulta en la elaboración de unas competencias genéricas y específicas en un nuevo modelo de formación por competencias con la necesidad de fortalecer habilidades, capacidades y una mayor competitividad en el ámbito laboral y profesional.

En concordancia con lo anterior, y en respuesta a los desafíos que plantean los desarrollos científicos, tecnológicos y profesionales de un contexto cada vez más interdependiente y competitivo, las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, conforme con el Ministerio de Defensa en el 2007, lanza el proyecto de modernización y reestructuración de la educación de las Fuerzas Armadas, Proyecto Educativo de las Fuerzas Armadas –PEFA–, sustento ideológico y axiológico sobre el cual se desarrolla el Sistema Educativo de las Fuerzas Armadas –SEFA–, y se formula y ejecuta el con el Plan Estratégico del Sistema Educativo –PESE–. Esto en términos generales, se considera una nueva reforma al sistema educativo de las Fuerzas Militares y Policía Nacional, que le suma una preparación académica con niveles de excelencia, y que se traslada a los sistemas de educación de cada una de las Fuerzas Institucionales, potenciando la Gestión de Doctrina, la proyección de la Investigación, Desarrollo e Innovación, Aseguramiento de la Calidad Educativa, y una consecuente Certificación Militar y Policial.

Lo anterior da como resultado una mayor apropiación para la formación profesional en la educación superior, cada vez hay más personal militar y policial con mayores niveles de educación militar con Especializaciones, Maestrías y Doctorados, de tal forma que los oficiales que arriban a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" son portadores de mejores niveles de formación profesional que enriquece la interacción académica en la construcción del conocimiento y desarrollo de los procesos de investigación.

La inclusión de la mujer en los procesos de carrera en las Fuerzas Militares sigue avanzando; según un estudio reciente de la Universidad del Rosario, el cual se cita que

lo que se conoce sobre las mujeres en las Fuerzas Militares de Colombia indica que, a finales de 2016, 3.838 de ellas estaban activas en sus filas. 1.515 ocupaban cargos de oficiales y suboficiales en el Ejército, 780 en la Armada Nacional y 1.038 en la Fuerza Aérea, según información del Ministerio de Defensa. Mientras tanto, en la misma fecha, la cifra de hombres era de 232.843. Esto, más o menos, es una relación de 60 hombres por una mujer (Vergara, 2017, párrafo 1).

Igualmente, las mujeres que están llegando a desarrollar el Curso de Estado Mayor y de Información Militar a la ESDEG, también son poseedoras de altos niveles de educación en programas de posgrado en educación superior. La Política de Educación para la Fuerza Pública -PEFuP- 2021 – 2026: hacia una educación diferencial y de calidad, promulgada en el 2021, corresponde a la actualización del Sistema Educativo en la Fuerza Pública, representado en los documentos rectores, el Proyecto Educativo de las Fuerzas Armadas -PEFA-, el Sistema Educativo de las Fuerzas Armadas -SEFA- y el Plan Estratégico del Sistema Educativo de las Fuerzas Armadas -PESE-.

La Política Educativa para la Fuerza Pública 2021-2026 se fundamenta en las siguientes líneas estratégicas:

1. Impulsar la pertinencia y la calidad de la educación en la Fuerza Pública en consonancia con los retos y necesidades del país
2. Orientar procesos de investigación aplicada, desarrollo e innovación militar y policial sostenible de proyección nacional e internacional.
3. Promover competencias comunicativas fundamentadas en estándares internacionales y la normatividad nacional
4. Fortalecer la cultura digital mediante el uso apropiado de las tecnologías de la información y la comunicación.

La tendencia se orienta a un mayor fortalecimiento de la educación superior con un mayor número de oficiales en altos niveles de educación superior. La formación y consolidación en saberes sobre temas navales avanza también hacia altos niveles de educación superior y conforme a la disponibilidad de acceso a los programas que se ofertan.

Con toda atención, espero haber correspondido a las expectativas de edición formal de la *Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima*, en respuesta a las preguntas formuladas en la entrevista con interés de investigación cualitativa en temas de desarrollo marítimo y de academia naval.

Muchas gracias por sus valiosos aportes, no ajenos a sus grandes capacidades como un visionario académico de la Armada de Colombia.

Autor de la entrevista

Samir Andrés Castellanos Abdala. Capitán de Navío. Magister en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Profesional en Ciencias Navales y Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Universidad Escuela Naval "Almirante Padilla". Graduado de honor de Joint Force Military University Republic of Korea. Investigador del Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico, Colombia.

Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-2832-9729>

Correo: samir.castellanos@esdegue.edu.co

Referencias

Escuela Superior de Guerra (2022). *Historia*. <https://esdegue.edu.co/es/node/114>

Vergara, J. (2017). *Las mujeres en las Fuerzas Militares: entre estereotipos y preguntas sin resolver*. <https://urosario.edu.co/revista-divulgacion-cientifica/cultura-y-sociedad/las-mujeres-en-las-fuerzas-militares-entre-estereotipos-y-preguntas-sin-resolver>

Esta página queda intencionalmente en blanco

Enfoques

Insights

Esta página queda intencionalmente en blanco

Reseña de libro. Colombia Potencia Fluvial: Una mirada a la riqueza del Tercer Mar

Book review. Colombia Fluvial Power: A look at the wealth of the Third Sea

DOI: <https://doi.org/10.25062/2500-4735.3103>

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez 

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



Editores del libro: **Mauricio Rodríguez Ruiz y Luis H. Osorio Dussán**

Editorial: Sello Editorial ESDEG

Año: 2022

ISBN impreso: 978-628-7602-39-7

ISBN digital: 978-628-7602-40-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602403>

Páginas: 375

El libro *Colombia Potencia Fluvial: Una mirada a la riqueza del Tercer Mar*; con este sugestivo título, acuñado en principio por la Misión de Sabios 2019, se resaltó al país por su riqueza hídrica, indicando que no solo es bañado por dos mares, sino además mostraron la potencialidad que subyace en la cantidad de afluentes, ríos y lagos, resaltando las bondades de la naturaleza, comparando estos con un tercer mar.

El trabajo académico, resultado del proceso de investigación, contiene nueve capítulos que involucran aspectos de diverso contenido sobre riqueza hídrica colombiana, abordando temas como: 1) los intereses fluviales colombianos, 2) la proyección del Estado colombiano en el escenario fluvial, 3) la incidencia de los ríos en los aspectos políticos y económicos, 4) el papel de la Armada de Colombia en ríos tan significativos en

la historia y las relaciones fronterizas como es el río Putumayo, 5) la visión prospectiva del desarrollo fluvial colombiano, 6) la importancia que presenta las operaciones fluviales combinadas con Brasil y Perú, 7) el desarrollo del sistema de conectividad fluvial alrededor de plataformas de acción integral -SENAC -,8) la integración regional y la geopolítica fluvial suramericana y; finalmente, 9) la importancia de un exhaustivo seguimiento fronterizo fluvial, su soberanía e integridad territorial alrededor de la erosión fluvial del río Amazonas.

El contenido del libro también exalta la situación fluvial del país como una ventaja comparativa a nivel mundial, teniendo presente que a mediano plazo el preciado activo vital se hará escaso en muchas partes del planeta y de hecho será causal de conflictos. A nivel doméstico, se constituye en una paradoja el hecho que la abundancia de agua dulce no es compatible con su distribución, manejo y uso, lo cual representa no solo una debilidad sino también en un desafío para los entes gubernamentales su adecuada disposición.

La obra fue presentada por el señor Almirante Gabriel Pérez Garcés, comandante de la Armada de Colombia en noviembre 2021. Se comenta en sus contenidos de análisis y reflexión la riqueza hídrica nacional, así como un amplio diagnóstico sobre la situación de los ríos y la disponibilidad del agua a nivel global, regional y local; así como un aspecto de soberanía y fronteras.

Las ventajas comparativas de los recursos hídricos del país generados particularmente por su posición geoestratégica, tropical y con todo tipo de pisos térmicos, con grandes extensiones de páramos y condiciones pluviométricas que determinan altas precipitaciones siendo una de las zonas más lluviosas del planeta. Por ello, las diferentes regiones del país son considerado generador de grandes caudales a lo largo de la geografía nacional, así como extensos espacios de humedales.

De otro lado, se estima el total estimado en 24.725 kilómetros de ríos que tiene Colombia, 18.225 kilómetros son navegables y muchos de ellos se ubican en límites fronterizos internacionales, constituyéndose en espacios de control y seguridad para la defensa nacional, como lo fue en la tercera década del pasado siglo. Hoy las hidrovías que, no tan notablemente usadas, representan un potencial de conectividad nacional, y por tanto, se ha venido gestando en el último lustro la necesidad de consolidar constitución y puesta en marcha del Servicio Naviero Colombiano (SENAC), como parte de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado (EICE), en beneficio de las poblaciones y la conectividad con un sentido social.

Finalmente, el libro refiere que para el logro de los objetivos y propósitos en torno a unos intereses fluviales colombianos se hace preciso tener un diagnóstico en los escenarios de la seguridad, ambiental y de infraestructura del *tercer mar* con el fin que los ríos sean el mayor protagonista del desarrollo nacional y el " [...] uso y aprovechamiento de sus espacios de manera sostenible permita cerrar la brecha entre la cantidad y

disponibilidad del recurso para la sociedad, corroborando así que Colombia es una potencia fluvial" (Rodríguez y Osorio, 2022, p.4).

Autor de la reseña

Jorge Ricardo Espinel Bermúdez. Capitán de Navío (R) de la Armada Nacional de Colombia. Magister en Ciberseguridad y Ciberdefensa de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Especialista en Docencia Universitaria y Especialista en Seguridad Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, Colombia. Ingeniero Naval Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla", Colombia.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6073-0513>

Contacto: jorge.espinel@esdeg.edu.co

Referencias

Rodríguez-Ruiz, H. M., & Osorio-Dussán, L. H. (Eds.). (2023). *Colombia potencia fluvial: Una mirada a la riqueza del tercer mar*. Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602403>



EDITORIAL **ESDEG**

Revista **Ensayos sobre Estrategia Marítima**

Editorial

La Seguridad y Defensa nacionales en el escenario marítimo nacional

CN. (R) Luís Hernando Osorio Dussan

Debates

1. **El ciberespacio: una variable determinante dentro del Poder Marítimo del país en la era digital**
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez
2. **Intercambios entre la Marina de Brasil y Armada de Colombia: Mayor integración de intereses comunes**
Marcio Rossini Batista Barreira y Alexandre Luiz Alves da Silva
3. **El papel del Istmo de Panamá durante el descubrimiento de América y la colonia**
Luis Renato Amórtegui Rodríguez

Coyuntura

4. **Economía de defensa: Un factor para reestructurar los canales de seguridad y defensa postpandemia COVID-19 en Colombia**
Jorge Alfonso García Torres

Perspectivas

5. **Entrevista al CN (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruíz. Evolución de la academia en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto": una mirada en la experiencia docente**
Samir Andrés Castellanos Abdala

Enfoques

6. **Reseña del Libro: Colombia Potencia Fluvial: Una mirada a la riqueza del Tercer Mar**
Jorge Ricardo Espinel Bermúdez

