

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 1

Ensayos

Incidencia del agua como recurso estratégico para Colombia a nivel regional

Capitán de Corbeta Wilmer Díaz Blanco

La importancia de las actividades marítimas en la formulación de una Estrategia Marítima

Capitán de Corbeta Néstor Mariño Blanco

La Estrategia Naval como elemento fundamental en la política exterior del país

Capitán de Corbeta Gerardo Bonelo Castillo

La proyección de Colombia como potencia fluvial mundial en el siglo XXI

Mayor de I.M. Robert Vásquez Barrera

Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación: caso colombiano

Capitán de Corbeta William Gómez Pretelt

Recomendaciones para la formulación e implementación de una Estrategia Marítima en Colombia

Capitán de Corbeta Gary González Núñez

El Poder Naval y la Amazonía Azul

Capitán de Corbeta Antonio Gomes Ferreira

Colombia: un país con gran potencial para aplicar las teorías de la Oceanopolítica

Capitán de Corbeta Germán Castro Triana

Una propuesta de Estrategia Marítima para Colombia

Capitán de Corbeta Jesús Andrés Zambrano Pinzón

ISSN 2500-4735

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

2016

Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 1 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.
Primer Semestre de 2016
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre
**Estrategia
Marítima**



Fundada en 1909
Unión, Proyección, Liderazgo

Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra

Directivos

Mayor General **JUAN CARLOS SALAZAR SALAZAR**

Director de la Escuela Superior de Guerra

Contralmirante **JORGE IVÁN GÓMEZ BEJARANO**

Subdirector de la Escuela Superior de Guerra

Coronel **JUAN GUILLERMO CONDE VARGAS**

Decano Académico Escuela Superior de Guerra

Capitán de Navío **CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS**

Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

Editor Publicación

Capitán de Navío (RA) **SERGIO URIBE CÁCERES**

Docente-Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

Magister **CARLOS AUGUSTO DELGADO YERMANOS** - Magister **HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ**

RUIZ - Magister **SERGIO URIBE CÁCERES** - Magister **LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN** -

Magister **LUIS EDUARDO CHÁVEZ PERDOMO**

Corrección de estilo: Blanca Marlene Huertas Acero

Diseño y diagramación: Imprenta y Publicaciones FF.MM.

Impresión: Imprenta y Publicaciones FF.MM.

Primera edición: Febrero de 2016

Impreso en Colombia - Printed in Colombia

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

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

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios favor dirigirse al correo electrónico: sergio.uribe@usa.net

ISSN 2500-4735

© ESDEGUE - DEARC, 2016

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

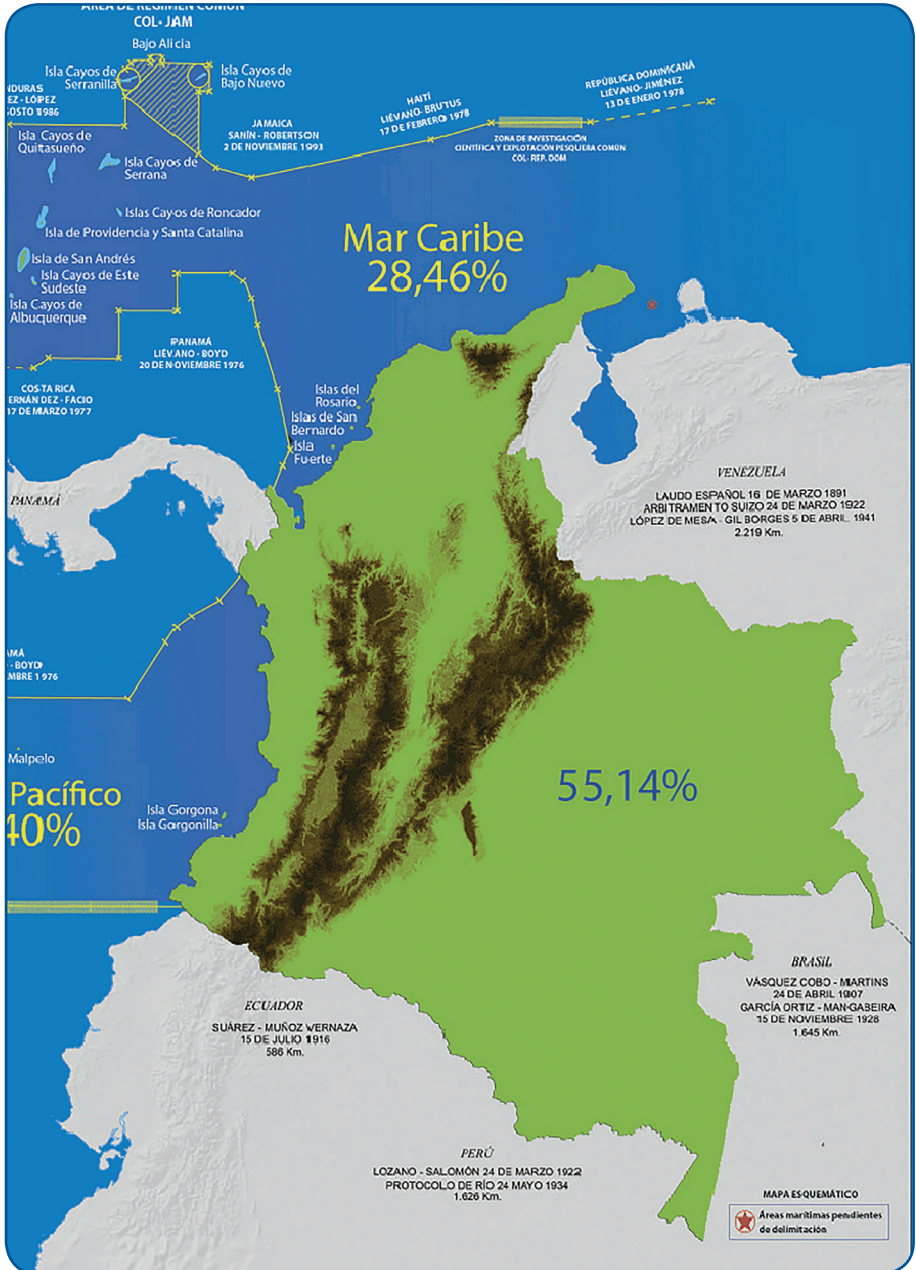
dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2016



Mapa de Colombia

Fronteras marítimas y terrestres



Fuente: Comisión Colombiana del Océano (2015)

“La historia enseña que los Estados que no tienen fuerza naval apropiada, no han podido guardar durante mucho tiempo su estatus de gran potencia”.

**Almirante de la Flota Serguéi Gorshkov
Comandante en Jefe de la Armada soviética desde 1956 a 1985**

Contenido

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| Presentación | 13 |
| <i>Capitán de Navío Carlos Augusto Delgado Yermanos</i> | |
| Ensayos | |
| Incidencia del agua como recurso estratégico para Colombia a nivel regional | 15 |
| <i>Capitán de Corbeta Wilmer Díaz Blanco</i> | |
| La importancia de las actividades marítimas en la formulación de una Estrategia Marítima..... | 27 |
| <i>Capitán de Corbeta Néstor Mariño Blanco</i> | |
| La Estrategia Naval como elemento fundamental en la política exterior del país | 41 |
| <i>Capitán de Corbeta Gerardo Bonelo Castillo</i> | |
| La proyección de Colombia como potencia fluvial mundial en el siglo XXI..... | 53 |
| <i>Mayor de I.M. Robert Vásquez Barrera</i> | |
| Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación: caso colombiano | 65 |
| <i>Capitán de Corbeta William Gómez Pretelt</i> | |

Recomendaciones para la formulación e implementación de una Estrategia Marítima en Colombia..... 81

Capitán de Corbeta Gary González Núñez

El Poder Naval y la Amazonía Azul
Análisis de la Estrategia Marítima de Brasil..... 97

Capitán de Corbeta Antonio Gomes Ferreira

Colombia: un país con gran potencial para aplicar las teorías de la Oceanopolítica 111

Capitán de Corbeta Germán Castro Triana

Una propuesta de Estrategia Marítima para Colombia 125

Capitán de Corbeta Jesús Andrés Zambrano Pinzón

PRESENTACIÓN

Colombia es un país catalogado como ribereño, en donde casi el 50% del territorio nacional es una gran superficie compuesta por territorios marítimos en el Caribe y el Pacífico, una red fluvial de más de 24.000 kilómetros de los cuales el 75% son navegables. En sus zonas costeras marítimas e insulares se encuentran ecosistemas estratégicos como manglares, arrecifes coralinos y condiciones ambientales que constituyen una importante oportunidad para el desarrollo económico en áreas que incluyen la pesca, la ganadería, la agroindustria, la minería y el turismo, lo que representa una inmensa riqueza natural, fuente de vida, reserva de agua y un medio de importancia estratégica para la nación.

En la actualidad, al aproximarse el fin de un conflicto armado de seis décadas, el país comienza a prestar mayor atención a los impactos ambientales negativos ligados a la poca planificación, que afectan los recursos marinos y costeros, y con ello la calidad de vida de la población y el desarrollo económico. Esto hace que el mar y los ríos de Colombia retomen especial relevancia a nivel nacional e internacional.

Históricamente, el territorio marítimo colombiano ha sido subutilizado, y no hay una conciencia plena del mar como fuente de riqueza que posibilite el crecimiento económico y social de todo un país, por lo que se hace necesario generar espacios interdisciplinarios en donde se promueva el manejo del mar y su aprovechamiento sostenible de nuestros mares y ríos.

La Escuela Superior de Guerra –ESDEGUE–, a través del Departamento Armada, dispone de espacios académicos que permiten el desarrollo de producciones escritas, seminarios y conferencias como contribución a la generación de doctrina y estrategias para un mejor aprovechamiento del mar y sus recursos.

Por eso presentamos con orgullo la primera edición de la publicación titulada “Ensayos sobre Estrategia Marítima”; espacio académico que permitirá difundir los pensamientos, reflexiones y aportes al conocimiento por parte de todos aquellos que quieran contribuir con el desarrollo de la conciencia marítima colombiana.

Esta publicación recoge los ensayos desarrollados por los estudiantes del Curso de Estado Mayor de la ESDEGUE del año 2015 y por diferentes miembros de la comunidad académica interesados en fomentar la cultura marítima colombiana como parte de la identidad nacional. Se busca generar así intercambios académicos que le brinden a Colombia altas posibilidades de aprovechamiento del mar, mejorar políticas para un mayor aprovechamiento del mismo y aumentar la calidad de vida de sus habitantes.

De esta forma, el primer ejemplar de la revista se centra en el análisis académico de aspectos fundamentales para el desarrollo e implementación de una Estrategia Marítima colombiana, que permita cumplir –a quienes tenemos la responsabilidad ineludible de propender por los asuntos del mar– con el sagrado deber de salvaguardar los intereses marítimos de la Nación.

El producto final de este esfuerzo conjunto se muestra a continuación a lo largo de nueve ensayos, que buscan presentar al lector una amplia gama de razonamientos alrededor de los factores principales que definen y enmarcan el concepto de Estrategia Marítima.

En los dos primeros ensayos se argumenta acerca de la relevancia del agua como recurso estratégico que garantice un desarrollo sostenible de la Nación y sobre las actividades marítimas como elementos fundamentales en la formulación de una estrategia marítima nacional.

En los siguientes tres artículos se abordan temáticas que enfocan el problema en el ámbito externo. Se examina en estos escritos la incidencia que las estrategias naval y marítima, disímiles en su ámbito de aplicación pero intrínsecamente complementarias, tienen en la proyección de nuestro país como actor principal en el contexto regional caribeño y suramericano.

Como un desarrollo lógico de los temas presentados, los ensayos finales tratan principalmente el tema de la construcción de una Estrategia Marítima que involucre referentes internacionales y abarque nuevas teorías que amplían a nuevos estadios del intelecto, no solo el pensamiento estratégico marítimo en particular, sino las tesis de la ciencia geopolítica en general.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Departamento Armada de la ESDEGUE y otras entidades interesadas en la materia, como la Dirección General Marítima –DIMAR–; la Comisión Colombiana del Océano –CCO–, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial –COTECMAR–, y de la Armada Nacional en general, continuarán con la implementación y desarrollo de esta clase de publicaciones, como un esfuerzo mancomunado cuyo objetivo principal es el de generar mayor conciencia marítima en el país.

Capitán de Navío **Carlos Augusto Delgado Yermanos**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Incidencia del agua como recurso estratégico para Colombia a nivel regional

Por: Capitán de Corbeta Wilmer Andrés Díaz Blanco

“Quien fuere capaz de resolver los problemas del agua, será merecedor de dos premios Nobel, uno por la paz y otro por la ciencia”.

John F. Kennedy

15

Introducción

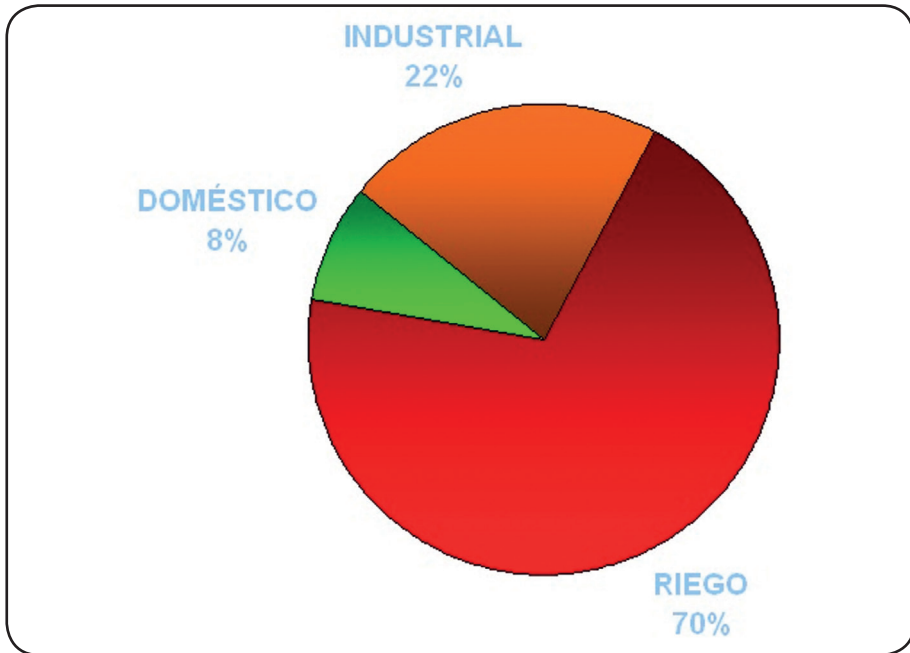
El agua como recurso estratégico a nivel mundial, cada día adquiere una mayor relevancia, teniendo en cuenta que además de ser indispensable para la supervivencia humana, también es sustancial para el sostenimiento de la economía (Garrido & Custodio, 2012). No obstante, su condición *sine qua non*¹ para el desarrollo sostenible del Estado la convierte en un recurso estratégico.

Esta situación exige a la nación colombiana tomar medidas mediante la aplicación del Poder Nacional (Escuela Superior de Guerra, 2013), con el fin de garantizar la preservación y control del recurso hídrico, por consiguiente, una hidroestrategia nacional cimentada bajo el empleo de un Poder Naval flexible y competente, que permita proteger los intereses nacionales en el escenario fluvial, salvaguardando y controlando las reservas de agua del Estado, aportará a la consolidación del liderazgo de Colombia como Potencia Regional.

1 RAE: Loc. lat. (pron. [sine-kuá-non] o [sine-kua-nón]) que significa literalmente 'sin la cual no'.

En el presente análisis se abordará el tema de la desproporcionalidad en las reservas de agua a nivel mundial, la escasez que concibe su importancia estratégica para el siglo XXI y su impacto como fuente de conflictos; lo anterior, teniendo en cuenta la necesidad de su empleo en actividades como la agricultura, la industria y el consumo doméstico, asimismo, se abordarán aspectos importantes de los planes nacionales actuales, de la Política Nacional para el Recurso Hídrico, del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2108, la propuesta de Plan Maestro Fluvial de Colombia por parte de una empresa holandesa y el Plan Estratégico Naval 2011-2014.

Figura 1. Usos del agua dulce en el planeta



Fuente: disponible en <http://sistemajpii.blogspot.com.co/2011/07/>

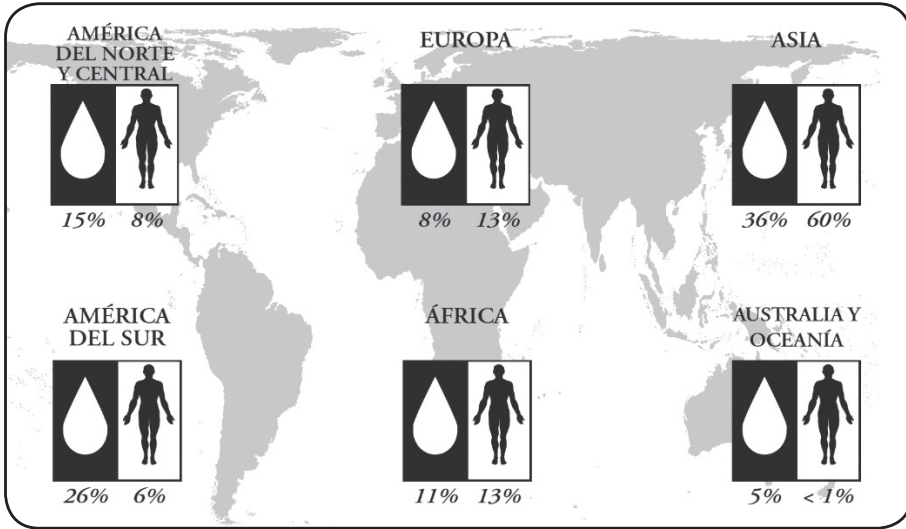
Por otra parte, se analizará la hidroestrategia nacional colombiana, la aplicación del Poder Nacional con el fin de proteger los intereses del Estado y alcanzar los objetivos nacionales, particularmente en lo relacionado con reservas y/o fuentes de agua públicas (Escuela Superior de Guerra, 2013), no obstante, se enfatizará en la importancia que representa el Poder Naval en esta estrategia, especialmente en su participación activa en las áreas fluviales de todo el territorio nacional.

Se finalizará el ejercicio académico enfatizando en la necesidad de fortalecer el Poder Naval, como factor determinante de la hidroestrategia fluvial colombiana, así como herramienta de Estado para la protección de los intereses nacionales y el aporte que representa nuestra Armada Nacional en este escenario, para permitir al país posesionarse como una Potencia Regional Secundaria (Ardila, 2012), cumpliendo los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y sus planes derivados.

Elementos de juicio y proyección

Dicho lo anterior, se debe subrayar que el recurso hídrico es escaso comparativamente con la cantidad de población mundial, sin embargo, lo más grave aún, su reparto es desproporcionado, verbigracia, su distribución por continentes: Asia con el 60% de la población mundial cuenta solo con el 36% de este recurso; Europa asienta el 13% de población y 8% del recurso hídrico; África 13% de la humanidad, tiene el 11% del agua; América del Norte y Central el 13% de los seres humanos y solo disfruta del 11%; mientras tanto América del Sur con apenas el 6% de la población mundial, cuenta con el 26% del preciado líquido (Fernández, 1999).

Esta desproporcionalidad continental, evidencia la riqueza de la región suramericana, con más de un cuarto del recurso mundial. De la misma forma, para contextualizar en términos regionales, se indica que, a nivel de toda América, el promedio del flujo anual es de aproximadamente 13.120 Kilómetros cúbicos, representando cifras cercanas a un tercio del total globo, además, una precipitación promedio anual de 1.500 milímetros, dígitos que representan más del 50% del promedio mundial (Colsan, 2006), números favorables al hemisferio occidental.

Figura 2. Disponibilidad de los recursos hídricos (%) versus población.

Fuente: Fernández, C. (1999, p. 180).

18

A nivel Latinoamérica se calcula más de 70 cuencas hidrográficas compartidas por dos o más países, con un territorio suramericano del 60% de cuencas fronterizas, verbigracia, la cuenca del Amazonas incorpora a ocho de los países de este continente, con más de 8.000 kilómetros de fronteras, mientras que el Acuífero Guaraní que comparten Brasil, Argentina y Uruguay, es la fuente contigua subterránea de agua dulce más grande del mundo (Colsan, 2006).

Los anteriores datos, comprueban la necesidad para el Estado colombiano, de establecer un derrotero que permita brindar a la nación, una visión a futuro, tanto para el desarrollo sociocultural, como ambientalmente sostenible, siempre con el liderazgo de todas las Instituciones del Estado, salvaguardando el ecosistema en su totalidad y fehacientemente los Derechos Humanos de la población (Fernández, 1999).

De esta forma y en aras de aprovechar este valioso recurso de interés nacional, se hace imprescindible la participación de la Armada Nacional, con el empleo de un Poder Naval flexible y competente al interior del territorio, que permita finalmente aportar a la formulación de una hidroestrategia fluvial colombiana, la cual requiere de todo el Poder Nacional, para evitar o solucionar conflictos que se pueden considerar previsibles (Fernández, 1999), teniendo en cuenta lo prescrito anteriormente.

Por otra parte, en el contexto nacional existe normatividad vigente, particularmente la Política Nacional para la Gestión del Recurso Hídrico (PNGIRH) del año 2010, del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en donde se establecen los objetivos, estrategias, metas, indicadores y líneas de acción estratégicas destinadas al manejo del recurso hídrico en el país, para los próximos 12 años posteriores a su publicación (MAVDT, 2010).

De esta forma, esta Política Nacional, involucra a la Dirección General Marítima, con la función de dirigir, coordinar y controlar las actividades marítimas, en coordinación con la Armada Nacional, dentro de las otras entidades del orden nacional que tienen asignadas competencias relacionadas con la gestión integral del recurso hídrico (MAVDT, 2010).

Asimismo, dentro del Plan Nacional de Desarrollo se establece dentro del objetivo 2, la implementación de modelos de desarrollo económico sostenible diferenciados territorial y poblacionalmente (costa-sur; urbano-rural), que aumenten la competitividad de la franja de desarrollo robusto y la productividad del interior y sur de la región, asimismo, en el ordinal d, se detalla la planificación del uso eficiente del recurso hídrico para fines productivos en zonas de vocación agropecuaria, garantizando operación y sostenibilidad de los distritos existentes y la realización de estudios y diseños para nuevos proyectos en el marco del crecimiento verde (DNP, 2014-2018).

Adicionalmente, el mismo Plan Nacional menciona para la reactivación del modo fluvial un Plan Maestro Fluvial, que actualmente se encuentra en desarrollo por parte del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transportes, en el cual se priorizará la recuperación de las principales cuencas fluviales del país (DNP, 2014-2018). Al respecto, el Gobierno Nacional contrató a la firma holandesa a STC-Nestra con experticia en vías fluviales, que junto a un grupo de expertos desarrollaron el Plan Maestro Fluvial ya mencionado, que sería presentado a Planeación Nacional en el presente año (Portafolio, 2015) y que finalmente se presentó de manera anticipada el pasado 12 de agosto de 2015, por consiguiente, surge la responsabilidad de la Armada Nacional de proteger las líneas de comunicaciones y participar activamente en todo lo correspondiente al desarrollo de la Nación en este escenario.

No obstante, esta propuesta de Plan Maestro Fluvial, debe ser revisada en profundidad por la Autoridad Marítima Nacional (Dimar) y por el Mando Naval, teniendo en cuenta que menciona textualmente la “superposición y duplicidad de organismos del Estado”, particularmente en el caso de las Entidades, Armada Nacional, Policía Nacional e Inspecciones Fluviales, cuya interacción, cita la propuesta textualmente: “Se aplican únicamente criterios de seguridad de zona o de control de la criminalidad; no existe un criterio para implementar un plan de seguridad integral” (Arcadis Jesyca S.A.S., 2015).

Al respecto, este Plan es un dechado de oportunidades, pero también de amenazas; por ejemplo, menciona la participación de la Armada Nacional, en las necesidades de formación y capacitación, incrementando su presupuesto y asignando profesionales que puedan apoyar estas nuevas competencias en la actividad portuaria, específicamente en el transporte fluvial (Arcadis Jesyca S.A.S., 2015). Sin embargo, quedan otros temas por analizar en profundidad, en los cuales no se menciona siquiera a la Armada Nacional o a la Autoridad Marítima.

20

Es importante mencionar que un Plan Fluvial per se justifica la necesidad del Poder Naval de un Estado, en este sentido, el Plan Estratégico Naval 2011-2014, establece dentro de sus vértices de la estrategia pentagonal, la Defensa y Seguridad, la Seguridad Marítima y Fluvial, el desarrollo marítimo, la protección del medio ambiente y el rol internacional, en todos ellos inmersa la responsabilidad de la Armada Nacional de garantizar la protección de los intereses no solo marítimos sino fluviales de la nación (PEN, 2011-2014), como parte de los recursos estratégicos del país.

En este orden de ideas, si bien existen los lineamientos en mención, surge la necesidad de fortalecer una estrategia nacional que enlace estos preceptos y que oriente el Poder Nacional, para proteger el recurso hídrico, que como se ha mencionado a lo largo del trabajo, es un recurso estratégico que, por su escasez y desproporción en la distribución mundial, será fuente de conflictos (Fernández, 1999).

Desde esa óptica, se puede mencionar que la hidroestrategia “es la aplicación del Poder Nacional para lograr objetivos de Seguridad Nacional que estén relacionados con el empleo y el control de reservas de agua del Estado” (Martínez, 2006). Este concepto no

Figura 3. Vértices de la Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional.



Fuente: Plan Estratégico Naval (PEN) 2011-2014. Armada Nacional de Colombia

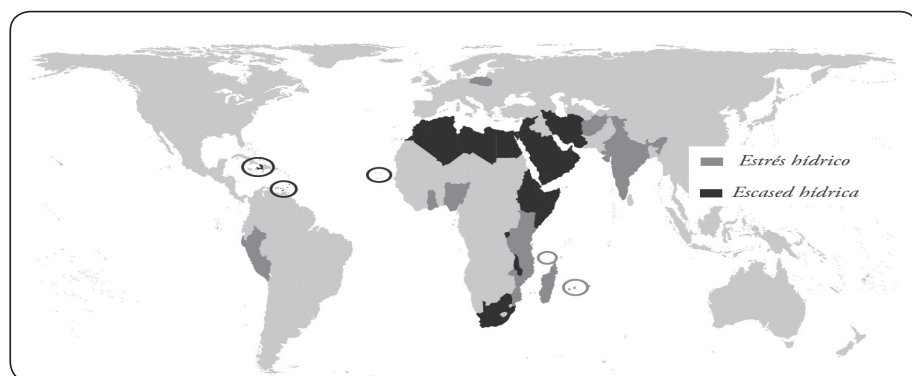
muy conocido a nivel mundial, resulta de un trabajo realizado por el Coronel (RA) Oscar Medardo Martínez Torres, especialmente en los ríos colombianos, pero incluye también estudios en otros Estados. Esta investigación evidencia la relevancia del uso, empleo y control del agua a nivel mundial (Martínez, 2006), aportando una visión desde la geografía colombiana.

De la misma forma, si bien la hidroestrategia incluye al poder económico, político, ecológico y militar, con amenazas por parte del enemigo, no solo de ríos, sino de embalses, represas, lagunas, hidroeléctricas y humedales (Martínez, 2006), soporta la necesidad de una marina poderosa, que contribuya a ese Poder Nacional mencionado; este Poder Naval debe seguir fortaleciéndose en nuestro país como garante de la protección de los intereses nacionales, asimismo, como asunto de Seguridad Nacional, teniendo en cuenta que el manejo en el futuro próximo de este recurso, definirá la supervivencia de la nación, en consecuencia la manera como se implemente la estrategia nacional, determinará su relación con otros Estados (Escuela Superior de Guerra, 2013).

La hidroestrategia entonces debe tener diferentes componentes que permitan llevarla a la realidad, el más importante y objeto de este trabajo es el fortalecimiento del Poder Naval, continuando con el desarrollo de ciencia y tecnología propia, con el fortalecimiento de Cotecmar (Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial) y su proyecto de construcción de Unidades Fluviales (PEN, 2011-2014), capacitación del personal de Infantería de Marina, mediante cursos internacionales en países donde se encuentre desarrollada esta estrategia, creación de alianzas estratégicas “*Chaing Ganging*”² con los países fronterizos para contrarrestar las amenazas internas y transnacionales, así como el fortalecimiento de los tratados existentes, particularmente del IIRSA³ aprovechando la conectividad internacional que genera la cuenca amazónica.

Empero, la hidroestrategia debe fundamentarse con proyectos de infraestructura terrestre, que conecten las principales arterias fluviales, garantizando el transporte multimodal y la movilidad de los organismos del Estado, el militar para garantizar seguridad y el político de la mano del desarrollo social, humanitario, educativo, de salud y en general de presencia estatal, lo cual es realmente el factor determinante para desplazar a los agentes generadores de violencia en las áreas fluviales.

Figura 4. Proyección de los países que experimentarán estrés hídrico en el año 2025.



Fuente: Fernández, C. (1999, p. 181).

- 2 Término del neorrealismo en el sistema internacional: posibilidad de alianzas fuertes y escaladas armamentísticas (Iturre, 2008)
- 3 IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

Consecuentemente, se puede afirmar que el fortalecimiento del Poder Naval es indispensable para la hidroestrategia nacional, compuesta por todas las instancias del Poder Nacional, como una sola estrategia, que garantice la protección del recurso hídrico, teniendo en cuenta que su escasez y distribución no equitativa a nivel mundial genera una importancia estratégica para los actores del sistema internacional, que además de los Estados, se encuentran las grandes organizaciones multinacionales y a su vez las organizaciones al margen de la ley, que constituyen heterogéneas amenazas, que obligan a la Armada a fortalecerse para combatirlas, visión que otorgará al país su posicionamiento como Potencia Regional Secundaria (Ardila, 2012).

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Fernández, C. (1999). *El agua como fuente de conflictos: Repaso de los focos de conflictos en el mundo*. CIDOB d'Afers Internacionals 45-46

Martínez, O. (2006). *Empleo de la Hidroestrategia en la Cuenca Amazónica, como contribución a la derrota del narcoterrorismo*. Tesis de Grado para Magister en Defensa y Seguridad Hemisférica. Colegio Interamericano de Defensa. Washington, D.C. Estados Unidos.

Fuentes institucionales

Arcadis Jesyca S.A.S. (2015). *Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015*. Bogotá, D.C.

PEN. (2011-2014). Armada Nacional. Plan Estratégico Naval 2011-2014. Bogotá, D.C., Colombia.

Fuentes electrónicas

Ardila, M. (2012). Potencia Regional Secundaria en definición: Colombia entre Sur y Centroamérica. Papel Político. ISSN: 0122-4409. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: http://www.redalyc.org/pdf/777/77724_876011.pdf.

COLSAN. (2006). *El manejo de las aguas transfronterizas en América*. Colegio San Luís. Aguas Fronterizas América. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: <http://www.colsan.edu.mx/investigacion/aguaysociedad/proyectorfrontera/America.html>.

DNP. (2014-2018). Departamento Nacional de Planeación. *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Bogotá D.C., Colombia. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa>.

Garrido, A., & Custodio, E. (2012). *Seguridad Global. La gestión estratégica del agua*. Instituto Choiseul España. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: http://tienda.choiseul.es/product.php?id_product=15

MAVDT. (2010). Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. *Política Nacional para la Gestión del Recurso Hídrico*. ISBN: 978-958-8491-35-6. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: <https://www.minambiente.gov.co/images/GestionIntegraldelRecursoHidrico/pdf>.

Portafolio (2015. Abril, 29). *Hay que educar a las empresas para mover la carga por ríos*. Revisado el 25 agosto de 2015. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/entrevista-harrie-leijer>.

La importancia de las actividades marítimas en la formulación de una Estrategia Marítima

Por: *Capitán de Corbeta Néstor Fernando Mariño Blanco*

Introducción

Ante la pregunta que genera la realización del presente ensayo y que nos plantea como interrogante ¿Por qué las actividades marítimas deben ser consideradas en la formulación de una Estrategia Marítima?, debemos considerar o aclarar en primera instancia a qué nos estamos refiriendo exactamente con el término actividades marítimas, con el fin de evitar una posible desviación del estudio juicioso y aplicado del tema en mención.

Inicialmente, se ha podido identificar que las actividades marítimas se encuentran definidas en el *Artículo 1429*, del Libro Quinto, del *Decreto 410 de 1971* como: "(...) todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma" (Presidencia de la República, 1971).

De la misma forma, el texto de Estrategia Marítima propone algunas actividades marítimas que deben ser consideradas en la formulación de una Estrategia Marítima como el transporte marítimo, la explotación e industria pesquera, la explotación de recursos naturales no renovables y fuentes de energía, la investigación científica marina, el

turismo, la preservación del medio ambiente marino y la construcción naval e industrias afines con actividades marítimas (Escuela Superior de Guerra, 2013).

Por último, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros hace alusión a las actividades marítimas, las cuales deben ser controladas por la Dirección General Marítima en su actuar como Autoridad Marítima Nacional y considera como tales a:

La señalización marítima, el control del tráfico marítimo, las naves nacionales y extranjeras y los artefactos navales, la navegación marítima por naves y artefactos navales, la marina mercante y el transporte marítimo, las comunicaciones marítimas, la utilización, protección y preservación de los litorales, la investigación científica marina en todas sus disciplinas, los sistemas de exploración, explotación y prospección de los recursos naturales del medio marino, la búsqueda y extracción o recuperación de antigüedades o tesoros náufragos, la recreación y el deporte náutico marinos, la búsqueda y salvamento marítimos, la conservación, preservación y protección del medio marino, la colocación de cualquier tipo de estructuras, obras fijas o semifijas en el suelo o en el subsuelo marinos, el servicio de pronósticos de mar y de tiempo, los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, la administración y desarrollo de la zona costera, los astilleros y la construcción naval y otros usos y/o aprovechamientos del medio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2007, p. 23).

Teniendo en cuenta las definiciones y ejemplos planteados anteriormente y como respuesta a la pregunta de investigación se plantea que las actividades marítimas deben ser consideradas en la formulación de una estrategia marítima nacional porque estas son necesarias para alcanzar la visión de futuro propuesta por el país para el 2019 y su proyección como potencia media oceánica.

Las actividades marítimas y su contribución a la Visión Colombia 2019

El documento *Visión Colombia 2019 II Centenario* propuesto por el Presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez en el año 2005, plantea que se necesita una visión de cómo será y queremos que sea el país en esa fecha, entendiendo esto como un propósito nacional. Contempla cuatro objetivos fundamentales y es precisamente dentro del primero de ellos que busca una economía que garantice

un mayor nivel de bienestar donde se encuentra relacionado el tema del aprovechamiento de los recursos marítimos, trazando metas al 2010 y al 2019 esencialmente destacando el tema de las actividades marítimas (Presidencia de la República, 2005).

Dentro de las actividades marítimas que contempla este documento vamos a realizar un breve análisis sobre dos de ellas, las cuales han sido consideradas de vital importancia para el desarrollo económico del país y son fundamentales dentro de la consolidación de una Estrategia Marítima colombiana. Ellas son el turismo y el sector portuario. Este análisis permitirá apreciar cómo, estas actividades generan grandes cantidades de recursos económicos que hacen mover así mismo la economía nacional.

Tabla 1. Aprovechar los Recursos Marítimos. Línea de base: (1) Minagricultura; (2) Organización Mundial del Turismo; (3) Colciencias

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|---|---|--|
| (1) Promover el aprovechamiento de los recursos marítimos | No se aprovecha el potencial en los diferentes sectores. Producción camarón: 15.086 ton, producción tilapia: 24.186 ton. | Producción camarón: 28.198 ton. producción tilapia: 55.107 ton. | Producción camarón 79.968 ton. Producción tilapia 217.399 ton. |
| | La producción pesquera equivale a 89.567 toneladas/año (atún, camarón y carduma). La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha sólo en 26% | La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha en 50% | La producción pesquera (captura) ha aumentado en 185.000 toneladas/año. La producción de camarón de cultivo se ha incrementado en 8.000 ton/año. La capacidad instalada para la producción de sal marina se aprovecha en un 80% |
| (2) Consolidar un modelo de desarrollo turístico para el Caribe y el Pacífico colombianos | Turismo de playa: 530.000 turistas extranjeros Turismo total: 780.000 turistas extranjeros | | Turismo de playa: 4.310.000 turistas extranjeros Turismo total: 6.350.000 turistas extranjeros |

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|---|---|---|
| (3) Generación de conocimiento para el aprovechamiento del territorio marítimo y sus recursos | A través de 12 Programas Nacionales de Ciencia y Tecnología, Colciencias ha financiado 219 proyectos de investigación | Reconocimiento y caracterización del patrimonio biológico y económico marino | El país innovado e implementado nuevos paquetes tecnológicos para el aprovechamiento del territorio marítimo y sus recursos |
| Consolidar una institucionalidad adecuada para el manejo integral de los espacios oceánicos y las zonas costeras e insulares del país | Articulación interinstitucional y normatividad insuficientes | Los Planes Nacionales de Desarrollo (PND) incluyen un capítulo sobre los océanos. El país cuenta con un Sistema Administrativo Nacional del Océano | La Ley de Océanos se ha consolidado como un marco legal específico e integrador del tema. El país cuenta con una institucionalidad adecuada (Departamento Administrativo o Ministerio de los Océanos). |

La meta propuesta para el sector turístico dentro de la *Visión Colombia 2019* es consolidar un modelo de desarrollo turístico para el Caribe y el Pacífico colombianos y parte de unos indicadores basados en la cantidad de turistas extranjeros que visitan el país, que para el inicio del estudio registra 780.000 personas y plantea como proyección de lo que se quiere alcanzar a 2019, 6.350.000 turistas extranjeros. Al revisar la información suministrada por Migración Colombia en su boletín anual de estadísticas, se logra apreciar que el comportamiento total de los flujos migratorios de viajeros extranjeros, entre los años 2007 a 2014 mantiene una tasa ascendente promedio de un 8% anual (Migración Colombia, 2014).

Para el año 2014 se registró un flujo migratorio de 4068.713 extranjeros en el país, hecho este que proyectándolo con una tasa de crecimiento anual promedio del 8%, permitiría deducir que el flujo migratorio en el país para finales del año 2018 habrá alcanzado la suma de 5.535.437 extranjeros, que sin ser una cifra baja no alcanzaría a cumplir con la meta establecida para el año 2019 de 6.350.000 turistas extranjeros. Este breve análisis permite identificar que se debe adelantar un mayor trabajo de promoción del turismo en el país al mismo tiempo que se trabaja en la ampliación de la capacidad para la recepción de turistas principalmente en la región Pacífica colombiana que se encuentra prácticamente abandonada.

Tabla 2. Flujo histórico de Entrada y Salida de Extranjeros. (Migración Colombia, 2014)

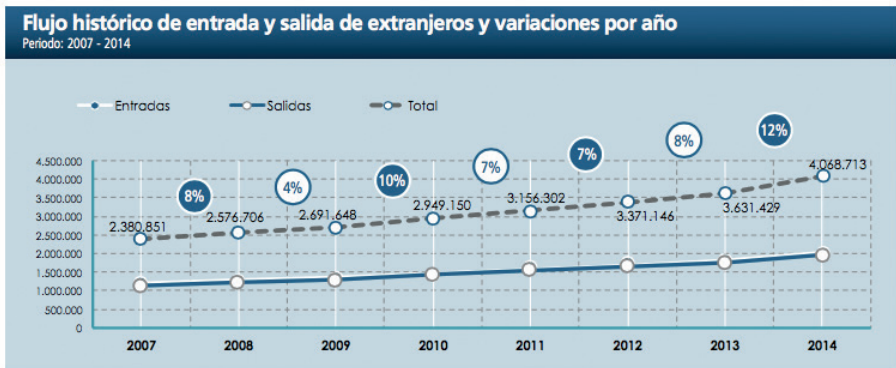


Tabla 3. Generar una Infraestructura Adecuada – En Transporte. Línea de base: (1, 3, 4, 6) Mintransporte y DNP; (2) Aerocivil y DNP; (5) INCO, Mintransporte y DNP; cálculos DNP-DIES

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|---|--|--|--|
| (1) Sector vial: Consolidar la red vial. | 16.640 km de red arterial. | 16.640 km de red arterial. | 20.935 km de red arterial. |
| | 6.189 km. de red arterial pavimentada con altos estándares de servicio. | Ampliación en la capacidad vial en 1.250 km. (corrección ancho carril y ancho de berma, terceros carriles, dobles calzadas). | Ampliación en la capacidad vial en 2.554 km. (corrección ancho carril y ancho de berma, terceros carriles, dobles calzadas). |
| (2) Sector aéreo: modernizar e integrar la infraestructura aérea. | 15% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. | 60% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. | 100% de los aeropuertos principales en óptimo nivel de servicio. |
| (3) Sector portuario: ampliar la capacidad del sistema portuario de uso público | 150 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. | 200 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. | 285 millones de ton/año de capacidad instalada portuaria de uso público. |
| (4) Sector fluvial: consolidar el transporte fluvial en las principales cuencas del país. | 39% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. | 55% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. | 80% de navegación mayor permanente en la red fluvial arterial. |
| | 3% de carga movilizada por modo fluvial. | 7% de carga movilizada por modo fluvial. | 10% de carga movilizada por modo fluvial. |

| META | SITUACIÓN ACTUAL | SITUACIÓN 2010 | SITUACIÓN 2019 |
|--|-------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| (5) Sector férreo: articular la red férrea existente. | 45,6% millones de ton. movilizadas. | 60% millones de ton. movilizadas. | 90% millones de ton. movilizadas. |
| (6) Transporte multimodal: desarrollar zonas de actividad logística y pasos de frontera. | 0 centro logísticos. | 4 centro logísticos. | 5 centro logísticos. |
| | 2 pasos de frontera. | 4 pasos de frontera. | 6 pasos de frontera. |

El caso de la actividad portuaria en el país tiene un panorama diferente. Se planteó inicialmente una meta en el sector portuario para ampliar su capacidad de uso público. Al inicio del planteamiento de esta visión se contaba con una capacidad instalada de 150 Millones de Toneladas por Año (MTA) de capacidad instalada de uso público y se plantearon como metas a alcanzar 200 MTA para 2010 y 285 MTA para 2019. Al revisar las cifras actuales en esta materia, se encuentra que la capacidad nacional instalada es de 302,6 MTA, de las cuales, Cartagena mueve 89, Morrosquillo 65, Santa Marta 62, La Guajira 36, Buenaventura 30, Barranquilla 15, Tumaco 2,6, Turbo 1,5 y San Andrés 0,6 (Portafolio, 2015).

Figura 1. Los puertos colombianos, con buen viento y buena mar.



Fuente: Portafolio

El desarrollo portuario en el país ha alcanzado y superado a 2015 las metas planeadas y propuestas para 2019 y aún mejor, continúa con su expansión y aumento de capacidad. En la actualidad, el Instituto Nacional de Concesiones INCO ha recibido un total de 33 solicitudes para el trámite de nuevos puertos en Colombia, las cuales suman una inversión de US\$720 millones. Es importante destacar que, en este tema, el mayor catalizador de las inversiones corresponde al litoral Pacífico donde se efectuarán las mayores inversiones.

En Buenaventura, donde ya opera la Sociedad Portuaria Regional y hace poco TCBUEN, se construye el Puerto de Agua Dulce y en trámite están: Sociedad Pacific Port, en donde se invertirán US\$14,5 millones; Sociedad Portuaria Delta Del Río Dagua S.A., con inversiones por US\$303 millones y el Terminal de Contenedores de Puerto Solo con US\$28,7 millones. En el litoral Pacífico también están en trámite los proyectos Arquímedes y Cupica Port, este último inició trámite en agosto del 2010 y que requiere inversiones por US\$25,3 millones destinado a la movilización de madera (Mundo Marítimo, 2011).

La proyección de Colombia como potencia media oceánica

De las palabras expresadas por el Vicepresidente de la República de Colombia, Germán Vargas Lleras⁴ en las que manifestó que “Teniendo en cuenta la necesidad de mantener unos mares sanos, definimos un ambicioso Plan de Acción, por un término de 10 años, para formular una nueva Política del Océano que convierta a Colombia en potencia media oceánica” (Vicepresidencia de la República, 2015), al resaltar que los océanos son parte del presente y futuro en el desarrollo económico de Colombia, se puede evidenciar la voluntad política para desarrollar esta gran proyecto nacional.

Este trabajo se encuentra en cabeza de la Comisión Colombiana del Océano la cual ha propuesto para su desarrollo y cumplimiento la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) que plantea como objetivo principal: “Promover el desarrollo sostenible del océano y de los espacios costeros, así como de los intereses marítimos de la Nación, mediante la estructuración concertada y la puesta en marcha de estrategias que permitan garantizar la cabal administración, aprovechamiento económico, beneficio público, conservación del ambiente, desarrollo sociocultural, vigilancia y

4 Intervención en la sesión de la Comisión Colombiana del Océano. Santa Marta, 2 de mayo de 2015.

control de dichos espacios jurisdiccionales” (Comisión Colombiana del Océano, 2007, p. 13).

Esta visión de Colombia como una potencia media oceánica corresponde a una condición política, material y estratégica del Estado que le permite realizar sus intereses marítimos nacionales en condiciones relativas y ventajosas de autonomía y hegemonía, razón por la cual las actividades marítimas han sido tenidas en cuenta para el diseño de esta política y se encuentran incluidas en cada una de las áreas temáticas con las que se reconoce que el país requiere continuar con el fortalecimiento de la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo de la nación. Cada una de estas áreas temáticas plantea unas líneas de acción específica para cada caso con las cuales se pretende el fortalecimiento continuo del tema marítimo en el país.

Existen indicadores de diversos tipos que permiten identificar con claridad la importancia que tienen las actividades marítimas en el aporte al trabajo para alcanzar la meta propuesta de convertirse en una potencia media oceánica. Inicialmente, abordaremos algunos indicadores de carácter geográfico y demográfico como el hecho que el 45% del territorio nacional corresponde a territorio marítimo, que de los 32 departamentos 12 son costeros e insulares, que es el único país suramericano con salida al mar Caribe y al océano Pacífico y que aproximadamente el 10% del total de su población se ubica en los departamentos costeros, hechos estos que permiten observar el potencial tanto de territorio como de población disponible para el desarrollo de este tipo de actividades.

Sin duda alguna, la posición geográfica privilegiada que ostenta Colombia permite ser reconocido como un punto focal para el transporte marítimo al tiempo que brinda conexiones con prácticamente todo el mundo, destacándose aspectos como el hecho de contar con más de 3.000 rutas de exportación en servicio regular directo y con conexión prestadas por 28 navieras, con un acceso a más de 500 puertos en todo el mundo y un alto volumen de carga que superó los 127 millones de toneladas por año para 2012 (Procolombia, 2012).

Para el caso de la pesca –según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el 85.2% de la población colombiana son consumidores potenciales de productos acuícolas–,

se obtuvo una producción pesquera para el año 2013 de 43.240 toneladas en tanto que el consumo de productos pesqueros y acuícolas en el mismo año alcanzó las 198. 579 toneladas. Con relación a las exportaciones, estas ascendieron a 50.007 toneladas, en tanto que, se importaron 87.951 toneladas en el año 2013. Indudablemente, el indicador de mayor relevancia lo ocupa el hecho que el crecimiento anual de la acuicultura en el país es en promedio del 10%, lo que la ubica por encima de cualquier otra actividad agropecuaria a nivel nacional (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2013).

Figura 2. Conexiones Marítimas.



Fuente: Proexport. Infraestructura Logística 2013

Es innegable que una de las actividades marítimas que más auge y desarrollo ha adquirido en el país en los últimos años corresponde a la construcción naval, en la cual surge como figura y actor de primer orden la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), que se plantea como visión a 2030, consolidarse en Latinoamérica como líder innovador en la industria, reflejando el desarrollo alcanzado por Colombia en el sector astillero (Cotecmar, 2015). Esta entidad tiene un 53% de sus ventas en el tema de la construcción naval y un 46% en temas de mantenimiento y reparación, lo que le arrojó en el año 2013 ingresos

por valor de \$216.417 millones de pesos, ubicándolo dentro de los sectores de más alta productividad en la economía colombiana (Cotecmar, 2014).

Como se ha podido evidenciar con la presentación de indicadores económicos relacionados con algunas actividades marítimas, resulta indiscutible su importancia y papel preponderante en el desarrollo económico del país. De esta forma, no se puede esperar menos que para la consolidación de una acertada Estrategia Marítima, estas sean tenidas en cuenta. Al ser reconocidas como actor imprescindible para potencializar y facilitar el desarrollo de la nación, resulta de igual importancia que se consolide una política estatal que las dé a conocer a todos los habitantes al mismo tiempo que les brinde los recursos económicos necesarios.

Conclusiones

Las actividades marítimas nacionales están en la capacidad de potencializar la economía del país con mayor fuerza e ímpetu que las mismas actividades continentales. El problema ha radicado en la visión de espaldas al mar que la política estatal ha mantenido, no permitiendo evidenciar el esplendor, proyección y dinamismo que estas pueden aportar para el desarrollo nacional.

Concebir una Estrategia Marítima sin tener en cuenta las actividades marítimas sería prácticamente condenarla al fracaso antes de iniciarla. Si con una Estrategia Marítima se busca crear, mantener y emplear el Poder Marítimo del Estado para la promoción y protección de los intereses marítimos, no se pueden dejar a un lado las actividades marítimas que forman parte integral de ese Poder Marítimo y ayudan a la potencialización y aseguramiento de los intereses marítimos.

La actividad turística marítima en Colombia puede ser la de mayor potencialización para una Estrategia Marítima Nacional, pero es la de menor desarrollo a nivel nacional a pesar de contar en el país con los lugares adecuados para su explotación. Resulta indudable el incremento de esta actividad a lo largo del país, pero se hace necesaria una inversión en la costa Pacífica colombiana que facilite de igual forma su desarrollo y permita mostrar sus capacidades y cualidades que aporten al desarrollo económico y social en Colombia.

Figura 3. Pesca y Acuicultura en Colombia



Fuente: FAO

Referencias bibliográficas

Fuentes institucionales

Comisión Colombiana del Océano. (2007). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. (S. E. CCO, Ed.) Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Secretaría Ejecutiva CCO.

Escuela Superior de Guerra. (2013). *Manual de Estrategia Marítima*. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

Presidencia de la República. (2005). *Visión Colombia 2019 II Centenario*. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

Fuentes electrónicas

COTECMAR. (2015). *Conózcanos. Quiénes Somos*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de COTECMAR: <http://www.cotecmar.com/conozcanos.html>

COTECMAR. (2014). *Informe de Gestión 2013*. Recuperado el 26 de Julio de 2015, de COTECMAR.COM.CO: <http://www.cotecmar.com/resources/documents/85c4c4535725cf2b220f773f01e28590.pdf>

Migración Colombia. (Diciembre de 2014). *Boletín Anual de Estadísticas 2014*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Migración Colombia: <http://www.migracioncolombia.gov.co>.

Mundo Marítimo. (2011 de mayo de 2011). *Tramitan Nuevos Puertos en Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Mundo Marítimo: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/tramitan-nuevos-puertos-en-colombia>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2013). *La pesca y la acuicultura en Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de FAO: <http://www.fao.org>.

Portafolio. (2015). *Los Puertos Colombianos con Buen Viento y Buena Mar*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Portafolio: <http://www.portafolio.co/especiales/principales-puertos-colombia-2015>

Presidencia de la República. (27 de marzo de 1971). *Código del Comercio*. Recuperado el 25 de julio de 2015, de Archivo General: <http://www.archivogeneral.gov.co/sites/all/themes/nevia/PDF/Transparencia>.

Procolombia. (Agosto de 2012). *Infraestructura logística*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Procolombia: http://www.procolombia.co/sites/default/files/infraestructura_logistica.pdf

Vicepresidencia de la República. (02 de mayo de 2015). *Los Océanos, presente y futuro en el desarrollo económico de Colombia*. Recuperado el 26 de julio de 2015, de Vicepresidencia.gov.co: <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015>.

La Estrategia Naval como elemento fundamental en la política exterior del país

Por: *Capitán de Corbeta Gerardo Augusto Bonelo Castillo*

"El Poder Naval es un instrumento de la política, no se lo puede considerar desconectado de ella".

Almirante Alfred T. Mahan

41

Introducción

Para analizar la incidencia del contexto internacional (regional y vecinal) actual, en la formulación de una Estrategia Naval por parte del Estado colombiano, es decir, el impacto de las variables del campo exterior que afectan a los papeles y a la posibilidad de uso de la Estrategia Naval en apoyo de la política exterior del país, se procederá a contextualizar cómo el Poder Naval, materialización o instrumento de la Estrategia Marítima, incide en la protección de los objetivos nacionales. Así mismo, se propondrá y argumentará dentro del contexto regional una tesis que valide su importancia.

Considerando que la Estrategia Naval es parte de la Estrategia Marítima y de la Estrategia Militar, la cual trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Naval para proteger los intereses marítimos del Estado ante cualquier amenaza (Escuela Superior de Guerra, 2013), y que el Poder Naval de la Nación está conformado por la voluntad estratégica del Estado (definida como la preparación de la clase política en los temas marítimos y su decisión de emplear el Poder Naval para alcanzar los intereses nacionales), la Fuerza Naval (Unidades de la Armada Nacional) y por la posición geográfica

con relación al teatro de operaciones, la reflexión ahondará en la importancia de la Estrategia Naval como elemento fundamental en la política exterior del país.

Factores de empoderamiento

El Poder Naval se emplea con el propósito de alcanzar los objetivos nacionales, los cuales están definidos como aquellos propósitos que determina la Nación para alcanzar los intereses nacionales dentro de los cuales se destacan el mantener la soberanía e integridad territorial y fortalecer las relaciones internacionales promoviendo la integración económica, social y política con las demás naciones y especialmente con los países de América Latina de acuerdo con lo estipulado en el *Artículo 227* de la Constitución Política de Colombia.

Por otro lado, se define la política exterior como la formulación de las políticas que un Estado establece para la ejecución de sus relaciones y acciones con cada uno de los actores del escenario internacional en pro de alcanzar sus objetivos.

Al considerar el escenario anterior, se propone como tesis la siguiente: las variables del campo exterior afectan el papel de la Estrategia Naval como elemento fundamental en la política exterior del país, por cuanto acentúa los atributos especiales del Poder Naval para coadyuvar a que Colombia continúe insertándose positivamente en el escenario internacional y posea herramientas de negociación adecuadas para alcanzar la protección de los intereses nacionales.

En primera instancia, hay que considerar que ante la actual situación de diferendos limítrofes marítimos con Nicaragua y Venezuela, la proyección del Gobierno Nacional de posicionar a nuestro país como potencia mediana regional y la necesidad de ocupar los espacios vacíos en la jurisdicción marítima constituidos a través de la historia de Colombia, se requiere de todos los elementos o herramientas posibles para garantizar la seguridad y desarrollo del Estado, por lo cual se acentúa la necesidad de formular y emplear la Estrategia Naval como elemento determinante, considerando el escenario marítimo en el cual se tiene interés.

Por tal motivo, se aplica el concepto de Gurgel (1975) en el cual estipula que "la doctrina y la estrategia de Seguridad Nacional se presenta como una síntesis total de todas las ciencias humanas, la cual es

dinámica y capaz de proporcionar un programa completo de acción en todas las áreas de la vida social tales como políticas, económicas, sicosociales y estrategia militar. Así mismo, se propone determinar los criterios definitivos en todas las áreas de la acción desde el desarrollo económico, militar hasta el educativo.

Considerando el concepto anterior, y que el poder de un Estado está marcado en función de su seguridad y desarrollo, los cuales están íntimamente ligados y se complementan, la Armada Nacional como promotora de la Estrategia Naval y entendiendo que el desarrollo ayuda a cimentar los elementos constitutivos del Poder Nacional, asume un rol global dentro de esta ecuación y pretende contribuir al alcance de los intereses nacionales que según Deibel (2007) son la seguridad física (protección contra daños y destrucción), bienestar económico (prosperidad), preservación del sistema de gobierno interno de la nación, los valores y la cultura cívica y por último, la proyección de los valores y moralidad de la nación en el exterior.

Según Booth (1980) las Armadas siempre han existido para asegurar por medio de la Estrategia Naval, que el Estado pueda hacer uso del mar en beneficio propio, brindando además la capacidad suficiente para impedir que los demás lo usen en detrimento de esos fines, es así, que este autor hace una interpretación de los nuevos roles que deben implementar las Marinas de Guerra dentro de los cuales se contempla el militar, el diplomático y el de vigilancia. La Fortaleza de rol diplomático radica en la capacidad de uso de la Fuerza Naval que posea el Estado, apoyando de esta forma a la solución de crisis, en donde se buscará apoyar el manejo de la política exterior sin llegar al uso de la fuerza.

Ante este escenario, la Estrategia Naval juega un papel muy importante y a menudo vital en las naciones. Estas situaciones de disputas territoriales y en especial de espacios marítimos, no va a cambiar en el futuro a pesar de las afirmaciones contrarias por parte de algunos pensadores influyentes. La amenaza de conflicto mayor en el mar podría ser distante o aún hoy poco probable. Sin embargo, sería imprudente para excluir la posibilidad por completo (Vigo, 2008). Muy a menudo, se evidencia el hecho de que el Poder Naval desempeña una parte fundamental en la disuasión convencional como es el caso de la Armada Nacional de Colombia frente a un país como Nicaragua.

Figura 1. Roles de la Armada Nacional

Fuente: Armada Nacional de Colombia (2011)

Las Armadas, en particular, desempeñan importantes y diversas tareas en tiempo de paz.

Las tareas en tiempo de paz involucran una serie de misiones entre las cuales se pueden destacar la Seguridad Nacional, la protección de los intereses económicos del país en el mar, la aplicación de los tratados marítimos, la asistencia humanitaria, el apoyo ante desastres naturales, la búsqueda y rescate, el control por contaminación marítima, el terrorismo marítimo, la pesca ilícita, la inmigración ilegal, la piratería, el tráfico de narcóticos, entre otros. (Vego, 2008)

En segunda instancia, el Poder Naval conjuga una serie de propiedades especiales tales como independencia, flexibilidad, alcance, controlabilidad y movilidad estratégica (Till G., 2007); convirtiéndolo en un elemento clave dentro de la política exterior del Estado, brindando a los diplomáticos herramientas claves que pueden usar para alcanzar los intereses nacionales en la región.

Estas propiedades ofrecen un medio efectivo en cuanto al costo de explotar ventajas especiales del mar y las Armadas, por cuanto la

característica de independencia les permite a los medios navales actuar por sí solos y de manera menos provocativa para los actores sobre los cuales se pretende ejercer coacción, así mismo, reducen el margen de reacción y desconfianza que podría crear la presencia de Fuerzas Terrestres o Aéreas.

La evolución de la tecnología de las armas, ingeniería naval y de los medios aéreos a bordo de las Unidades Navales, las convierten en un elemento estratégico que potencializa el impacto de sus acciones, permitiendo mayor apoyo táctico, movilizar grandes cantidades de personal y carga, cubrir mayores espacios con menos medios y acudir a un punto específico en un tiempo reducido e incorporándose al instante listo para la acción.

Un buque es muy versátil y flexible pudiendo ejecutar distintas actividades y transmitir mensajes diferentes a adversarios o amigos, tal como decía Till (2007) "las luces y las cenefas pueden transformar el buque de guerra más serio en discoteca flotante para dignatarios, la ubicación geográfica de un buque se usa con frecuencia como señal política y puede alterarse fácilmente para adecuarla a las circunstancias".

La característica de controlabilidad del Poder Naval está relacionada con la capacidad de un buque de guerra de ubicarse fácilmente en cualquier área y así mismo retirarse con total tranquilidad y decoro en el evento que los sucesos tomen un giro no deseado o previamente planeado, limitando de esta manera los riesgos en su empleo.

Otras consideraciones de posicionamiento

Aunado a lo anterior, la utilidad como herramienta de la diplomacia del Poder Naval se encuentra en crecimiento como consecuencia de las características fundamentales de las Fuerzas Navales, en concordancia con lo enunciado por el Vicealmirante chino Chen Mingshen⁵ "La Armada tanto en paz o en guerra es también un medio de seguir la política exterior nacional. Las Armadas poseen muchas características específicas que difieren de aquellas de las otras Fuerzas Armadas. La Armada tiene capacidades internacionales de libre navegación en alta mar y en tiempo de paz puede recorrer los mares del mundo, aun llevando a cabo operaciones limitadas, fuera de las aguas territoriales hostiles".

5 Citado por Kondipalli, 2001, p. 185

Otro argumento a tener en cuenta, es lo determinado dentro de la política exterior colombiana por el Ministerio de Relaciones Exteriores la cual contempla que “tras años de ser un país receptor de ayuda internacional se buscará ser un oferente en cooperación. Su experiencia será de utilidad en temas donde ha desarrollado una gran capacidad técnica y operativa” (Cancillería, 2015). Siendo parte de estos temas, entre otros, los logros alcanzados por la Armada Nacional en la lucha contra las drogas, el terrorismo, transformación organizacional y el desarrollo tecnológico marítimo.

Considerando lo anterior, para cumplir los propósitos de la Armada Nacional y además poder suplir los requerimientos en los probables escenarios en los que se desenvuelve, se ha establecido una estrategia que se proyecta hacia cinco grandes vértices que conforman un sistema denominado Pentágono Estratégico Naval, que constituye la carta de navegación. De esta propuesta se derivan los roles de la Armada y con ellos se garantiza el cumplimiento de su función constitucional (ARC, 2011).

46 Dentro de la aplicación del vértice internacional de esta estrategia se propende por apoyar la política externa del Gobierno Nacional en múltiples escenarios, con el objeto de permitir que Colombia, en el contexto de un mundo globalizado, tenga una mayor interacción con la comunidad internacional y que la nación sea tenida en cuenta para el desarrollo de este tipo de actividades, lo cual le otorga una mayor estatura estratégica regional e internacional.

Hay que tener en cuenta que los roles que desempeña la Armada Nacional como constructora de la Estrategia Naval, están acordes con la posición geoestratégica del país, sus potenciales y con su condición de líder regional. Con la implementación de la estrategia pentagonal se le brinda al Estado la seguridad y el desarrollo para constituirse progresivamente en un país más relevante en el concierto de las naciones.

Ante esta política de Gobierno y como ejemplo de la contribución de la Estrategia Naval a la política exterior del país, está la iniciativa por parte de la Armada Nacional para participar en la *Operación Atalanta* y *Ocean Shield*, lo que permite al país la exportación de estas capacidades, brindando al Estado la oportunidad de fortalecer la cooperación y alianzas internacionales, consintiendo de esta manera

mejorar su posicionamiento y liderazgo internacional, recibiendo por parte de toda la comunidad internacional un mayor reconocimiento, debido a que se envía un mensaje de que Colombia es capaz y está dispuesto a comprometer parte de su Poder Naval en las causas de las operaciones de paz.

Las operaciones de paz de acuerdo con lo definido por la Organización de las Naciones Unidas (2015) "hacen parte de la política exterior de un país por cuanto son una acción colectiva que se utiliza para garantizar el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, previniendo el aumento de conflictos". Ante esta situación, siendo Colombia miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y que mantiene acuerdos multilaterales con la Unión Europea y con la Organización del Tratado del Atlántico Norte (Otan), tiene el compromiso de colaborar con estas organizaciones internacionales en los esfuerzos por atender las necesidades para el mantenimiento de la paz mundial, siendo la Operación Atalanta una de ellas.

Figura 2. ARC "7 de Agosto" y FGS "Erfurt" en ejercicios navales - Operación "Atalanta".



Fuente: Armada Nacional de Colombia (2015)

Para sustentar el cuarto argumento se parafrasea el concepto de *Smart Power* el cual “engloba el uso estratégico de la diplomacia, a través de la persuasión, la capacitación, la proyección de poder e influencia, de modo que los resultados sean rentables y legítimos en cuanto a imagen y a logros sociales obtenidos” (Crocker, Hampson, & Aall, 2007). Por cuanto se puede establecer que el Poder Naval es una herramienta clave debido a su consideración como elemento disuasivo, gracias a su exhibición de poderío y/o real aplicación de fuerza, que lo transforma en elemento de coacción naval, influyendo el comportamiento del actor en el que se busca que haga lo que le conviene al Estado, pero sin escalar una crisis. Lo anterior, en conjunto con otras formas de diplomacia se convierte en una herramienta de vanguardia en la política exterior (Till, 2007).

Al considerar que “El principal factor contribuyente a la disuasión marítima, o de cualquier otra clase, es el poderío y la capacidad general de prevalecer” (Till, 1988), se genera como consecuencia que las capacidades de las Unidades Navales de la Armada Nacional al cumplir eficientemente las misiones asignadas, demostrando capacidad de combate y voluntad, brindarán la proyección necesaria que asegure el respeto de la soberanía nacional y la integridad territorial, dentro de una postura estratégica defensiva de acuerdo con lo establecido en la Estrategia Militar del Comando General de las Fuerzas Militares.

Ante las amenazas latentes y considerando el potencial de recursos marítimos y del lecho marino, estos se convierten en un activo estratégico de la Nación, por tal motivo, con el fin de poder mantener su protección, el Poder Naval de acuerdo con lo estipulado en el Plan Estratégico Pentagonal, el cual está alineado con las directrices que emite el Ministerio de Defensa Nacional, que a su vez, guarda armonía con el Plan Nacional de Desarrollo, y donde se plasman las políticas del Gobierno Nacional, estableciendo los objetivos nacionales y sectoriales según resulte del diagnóstico general de la economía y de sus principales sectores y grupos sociales, así como las estrategias y políticas en materia económica, social y ambiental que guiarán la acción del Gobierno para alcanzar los objetivos y metas que se hayan definido, genera una transversalidad con la Estrategia Naval siendo esto un elemento esencial y contributivo en pro de la implementación de la política exterior del país.

Figura 3. Rol Disuasivo de las Marinas de Guerra.



Fuente: US NAVY (2015)

El Poder Naval de acuerdo con su misión constitucional protege e impulsa el desarrollo de los activos marítimos del Estado, especialmente al considerar que la historia ha corroborado la enorme ventaja derivada de la estrecha asociación entre el Poder Naval y el sector comercial e industrial –Ciclo Marítimo Virtuoso– (Till, 2007), tal como el caso de Inglaterra, EE.UU., Holanda, Francia, España, Portugal y Venecia que destacan esta realidad como otro factor contributivo de la Estrategia Naval, adquiriendo una gran importancia y siendo una herramienta útil en las decisiones políticas del Estado.

Desafortunadamente, surge como contraargumento a la tesis propuesta la consideración que la Estrategia Naval y por ende el Poder Naval, solo es útil siempre y cuando exista la voluntad estratégica de

la clase política para su empleo, permitiendo así alcanzar los intereses nacionales, pero para ello se requiere el apoyo e inversión con miras a adquirir unas capacidades estratégicas disuasivas, puesto que, de no poseerse, se limita su potencial como herramienta en la política exterior.

Para concluir se expone la síntesis del alcance de la Estrategia Naval como instrumento de la política, como en adelante se describe:

- El contexto internacional y el escenario marítimo en el cual se involucran los intereses nacionales inciden en la formulación y utilización de la Estrategia Naval como elemento vital en la política exterior del país.
- La Estrategia Naval aporta herramientas claves a la política exterior debido a los atributos especiales del Poder Naval, los cuales se pueden usar para alcanzar los intereses nacionales en la región.
- La diplomacia en conjunto con la Disuasión Naval permite la proyección de poder e influencia en la región (*Smart Power*).
- La exportación de capacidades navales le permitirá al Estado fortalecer la cooperación y alianzas internacionales, permitiendo de esta manera mejorar su posicionamiento y liderazgo regional.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Booth, K. (1980). *Las Armadas y la Política Exterior*. Centro Naval Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires.

Crocker, C. A., Hampson, F. O., & Aall, P. R. (2007). *Leashing the Dogs of War: Conflict Management in a Divided World*. US Institute of Peace Press.

Deibel, T. (2007). *Intereses, Amenazas y Oportunidades*. En *Logic for American Statecraft* (pág. 123). New York: Cambridge University.

Escuela Superior de Guerra. (2013). *Cartilla Estrategia Marítima*. Bogotá: ESDEGUE.

Gurgel, A. (1975). *Segurança e Democracia*. Rio de Janeiro: Librería José Olimpo Editores. p, 184.

Manual de Conducción Operativa 2-24. (1998). Fuerzas Militares de Colombia. Bogotá D.C.: CGFFMM.

Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Buenos Aires: IPN Editores.

_____. (2007). *Poder Marítimo: Una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: IPN Editores.

Vego, M. (2008). *On Naval Power*. FORUM, 8-17.

Fuentes electrónicas

Cancillería. (10 de julio de 2015). Ministerio de Relaciones Exteriores Republica de Colombia. Obtenido de www.cancilleria.gov.co.

Organización Naciones Unidas. (21 de julio de 2015). ONU. Obtenido de www.un.org

US NAVY (2015). Departamento de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica. Revisado el 25 de octubre de 2015. Recuperado de www.navy.mil.

La proyección de Colombia como potencia fluvial mundial en el siglo XXI

Por: Mayor de I.M. Robert Vásquez Barrera

Introducción

Los ríos juegan un papel preponderante en el desarrollo e integración regional entre países, también son fuente de riqueza hídrica y de recursos naturales. En ese orden de ideas, en el hemisferio suramericano se destacan cinco cuencas hidrográficas dominantes que comunican los países e integran las economías internas de los Estados, ellas son las de los ríos: Amazonas, La Plata, Orinoco, San Francisco y Magdalena, de manera que estas tres que surcan el territorio colombiano proponen al país como un jugador geoestratégico a nivel fluvial en la región por su capacidad hídrica (Gómez, 2003).

Además, el desarrollo de una Fuerza Fluvial por parte de la Armada Nacional y la potenciación de la industria naval por medio de la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), ha impreso una nueva dinámica del desarrollo de la Marina de Guerra como actor principal en los ríos de Colombia. En consecuencia, se plantea la siguiente pregunta:

¿Colombia puede posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial?

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se puede afirmar que la República de Colombia para posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial, necesita mejorar los factores económicos, doctrinarios militares y la voluntad política del Estado. Asimismo, el

desarrollo de la industria fluvial por medio de Cotecmar y el Poder Fluvial potencian la estrategia fluvial colombiana.

Aproximaciones para el análisis

Para entender el contexto fluvial colombiano se debe partir de la autoridad que supervisa todo lo referente al uso fluvial. En concordancia, la autoridad fluvial en Colombia se encuentra deteriorada, considerando las múltiples organizaciones que pueden decidir sobre los asuntos fluviales, y ninguna que aglutine los mecanismos de autoridad que produzcan el efecto deseado sobre los usuarios de los ríos en Colombia. Es por eso, que se deben suprimir la dualidad de funciones, optimizar los servicios de las entidades estatales, ejerciendo responsabilidad de áreas fluviales, apoyándose en organizaciones como la Armada Nacional en cabeza de la Dirección Marítima (Dimar) y la Infantería de Marina (Chávez, 2012).

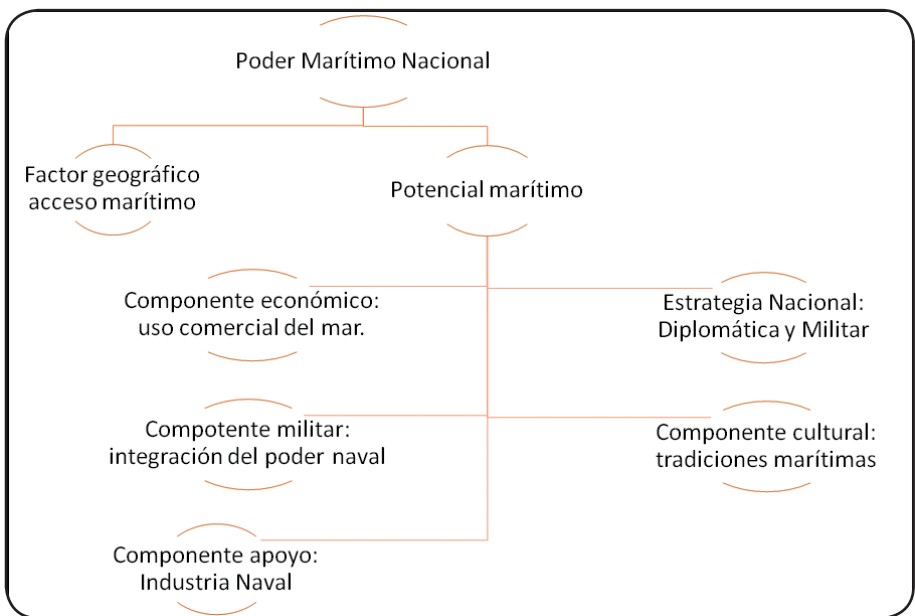
Por ejemplo, Chile integra lo referente a autoridad marítima y fluvial en una sola jurisdicción y normativa jurídica, de la cual es responsable la Armada de Chile. En la doctrina marítima incluye los puertos marítimos y fluviales, dominio de ríos navegables y todas las aguas fluviales, lacustres y zonas marítimas, esta articulación de la legislación acuífera en un solo ente encargado de la responsabilidad y toma de decisiones, hace práctico el desarrollo de líneas de acción para mejorar el progreso de los ríos y sus áreas ribereñas. Asimismo, ejercer el control de los ríos es más eficaz y oportuno, considerando que el ente de control y toma de decisiones se aglutina en un solo organismo que atiende las amenazas que se mueven por los cordones fluviales (Codina, 2009).

En otros términos, la realidad colombiana ha impreso un esquema de atención diferente a la amenaza asimétrica transnacional resultado de la combinación entre el terrorismo y el narcotráfico, que utiliza los ríos como corredores de movilidad para el transporte y distribución de productos de su interés como lo son las sustancias estupefacientes y las armas que alimentan el desarrollo del conflicto armado de carácter no internacional, este accionar ha abocado a la Fuerza Pública, a desarrollar un esquema de seguridad fluvial atendido por la Infantería de Marina, perfeccionando técnicas y tácticas fluviales que han posicionado a la Armada Nacional como referente en este tipo de operaciones a nivel mundial (Martínez, 2008).

Más aún, este tipo de amenaza ha integrado a las Fuerzas Armadas de los países de Perú, Brasil y Colombia en acuerdos relacionados con seguridad, formando fuerzas multinacionales y convenios en la atención del problema de narcotráfico y tráfico de armas en la frontera compartida por el río Putumayo y Amazonas, respaldado en el Tratado de Cooperación Amazónica que fue firmado en 1978 (Martínez, 2008).

Igualmente, para fomentar en Colombia un potencial fluvial, el Estado por medio de su voluntad política debe usar una combinación de factores si desea ser una potencia fluvial, para ello es válido efectuar un paralelo con la composición estructural de una potencia marítima como se aprecia en la Figura 1 tomada de la Escuela de Pensamiento Estratégico Australiano.

Figura 1. Composición Estructural de una Nación Potencia Marítima Moderna.



Fuente: Muraviev (2013)

En consecuencia, analizando la figura anterior, para generar una estrategia fluvial se deben observar factores como: el factor geográfico, la dependencia comercial de actividades fluviales, la diplomacia y la estrategia militar, la interacción entre el río, el Estado y su gente, el mantenimiento de la Flota Fluvial y Naval por medio de la industria naval fluvial y finalmente, la habilidad de poseer una

Fuerza Fluvial que defienda los intereses de la nación. Este modelo en el caso colombiano aplicará por medio de escenarios cooperativos en los cuales los intereses nacionales ayudan a potenciar un desarrollo económico y comercial mancomunado, considerando que los ríos comunican a Colombia los países vecinos (Muraviev, 2013).

Del mismo modo, abordando el primer factor que es el geográfico, se necesita que el río genere el potencial económico y de integración con el desarrollo del país, para posicionarse como una potencia fluvial en el orden mundial, razón por la cual la posición geográfica colombiana debe ser privilegiada. Por ejemplo, Colombia es el tercer país en recursos hídricos por kilómetro cuadrado, el quinto país en el mundo en recursos hídricos y el sexto país en aguas interiores navegables según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, lo que indica que el factor geográfico en el caso colombiano, ayuda al desarrollo de una potencia fluvial de orden mundial (Oramas, 2015).

Más aún, Colombia tiene las condiciones geográficas necesarias que no son explotadas por la población para mejorar las condiciones de vida e incrementar el desarrollo económico en las regiones interconectadas especialmente en las fronteras.

Entonces, el desarrollo del factor económico, la dependencia del Estado y su población con el río en el país tiende al decrecimiento, si relacionamos los corredores fluviales como un medio para la dinamización de la economía y el desarrollo de las regiones, en Colombia estas bondades que representan los ríos no es explotada de mejor manera. Un ejemplo de ello, es que el transporte de mercancía en Colombia se hace mayoritariamente utilizando la infraestructura vial, donde más del 73% de carga se transporta por carretera, seguido por el 26 % por vía férrea y el 1% por vía fluvial (Informe Nacional de Competitividad 2013-2014); en consecuencia, el comercio por vías fluviales siendo más económico y competitivo no es optimizado, proyectando poco desarrollo regional y progreso (Flórez, 2007).

En el mismo sentido, los volúmenes de carga transportada en el país son del orden de los 300 millones de toneladas anuales, haciendo una comparación este mismo volumen de carga es movilizadado por el río Mississippi en 2,5 días. Por otra parte, el río es el medio menos utilizado para la conexión de lugares apartados y movimiento de carga por

diferentes condiciones entre las cuales se encuentran la profundidad, faltas de conexión, entre puertos, muelles y embarcaderos, la sedimentación del río y limitaciones naturales entre otras, impidiendo que se integren estos corredores de movilidad de forma eficiente a la economía y al uso por parte de la población e industria (Arcadis-Jesyca S.A.S., 2015).

Con seguridad, ante la falta de un transporte que genere competitividad en la producción y los escasos volúmenes de carga es muy difícil que las regiones apartadas comunicadas por corredores fluviales sin ayuda del Estado generen el potencial necesario para convertirse en polos de desarrollo productivo.

Hacia nuevas estrategias

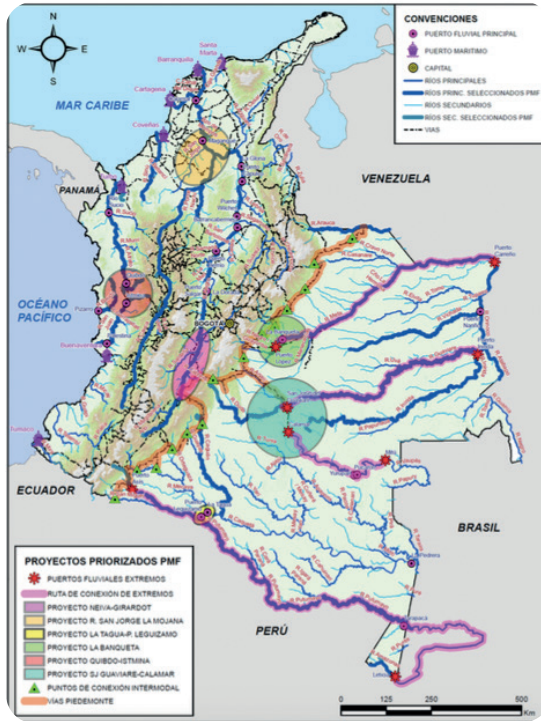
Por otro lado, en el desarrollo y la nueva estrategia de conexión intermodal para mejorar la competitividad, el Gobierno Nacional estableció el Plan Maestro Fluvial, indicando una voluntad del Estado futura para restablecer la navegación fluvial por medio de dos objetivos; el primero es el mejoramiento y la ampliación de la infraestructura del transporte fluvial y el segundo, el mejoramiento del ordenamiento institucional y el sistema de transporte fluvial, esto con el fin de potenciar en el país un transporte integrado con los corredores fluviales aumentando la presencia del Estado en regiones apartadas, conectándolos a través de los ríos como se puede evidenciar en la Figura 2.

Naturalmente, la propuesta de integración fluvial de Colombia interconectará la región suroriental surcada por ríos importantes en la hidrografía colombiana, generando puntos nodales materializados en puertos multimodales que ayudarán a desarrollar esquemas competitivos en beneficio económico de los sectores poblacionales allí localizados.

Igualmente, la Armada Nacional se está alineando a la nueva estrategia planteada por la Unión Europea llamada *Pooling and Sharing*⁶ consistente en desarrollar la industria naval e intercambio tecnológico entre países, con el fin de potenciar la economía, ahorrar recursos y desarrollar la industria, estas estrategias integran los

6 *Pooling and sharing*: preservar y mejorar las capacidades operativas de las naciones, y conseguir mayor efectividad, sostenibilidad, interoperabilidad y eficiencia en el gasto (Puesta en común y compartir).

Figura 2. Proyectos Presupuestos en el Plan Maestro Fluvial.



Fuente: Arcadis-Jesyca S.A.S., 2015.

países e identifican intereses comunes para desarrollo económico y social de la nación. De hecho, ante las nuevas amenazas y recortes presupuestales, este tipo de iniciativa potencia el desarrollo de la seguridad en el ámbito regional, generando acciones alternativas conjuntas que incluyan el intercambio de doctrina y tecnología ayudando así al desarrollo fluvial (De la Puente, 2013).

Este tipo de estrategia que traduce puesta en común y compartir especialmente en gastos, potencian las capacidades del Estado y sus Fuerzas Armadas en la atención de amenazas comunes, una de ellas la protección de la Seguridad Humana⁷ favoreciendo así aspectos, relacionados con la guerra en zonas de conflictos garantizando la libertad al miedo, mejorando las condiciones de vida relacionadas con las necesidades propias de los países en desarrollo abordando la libertad de las necesidades, en consecuencia este tipo de amenazas

⁷ Seguridad Humana: término desarrollado desde 1994 basado en dos pilares la -libertad al miedo y la libertad de necesidades-, posteriormente se adicionó la libertad para vivir con dignidad (Instituto Interamericano de Derechos Humanos).

son las que integran los espacios cooperativos y ayudan a crear lasos interdependientes en atención a problemas comunes (Rojas, 2001).

Igualmente, la Armada Nacional viene adelantando labores en el campo de industria naval por medio de Cotecmar, en los vectores de liderazgo regional y desarrollo de fronteras, con el proyecto "Patrullero Amazónico" consistente en un buque con tecnología y recursos de tres países, Colombia, Brasil y Perú, para ser empleados en el control del río Amazonas y la protección del medio ambiente en esa región tripartita, esta iniciativa es única a nivel regional, alineada a la estrategia *Pooling and Sharing* que se proyecta en el mediano plazo como eje integrador y cooperativo hemisférico de acuerdo con la Figura 3.

Con relación a las coaliciones en seguridad, el intercambio tecnológico y la voluntad política de integrar la economía, son factores que ayudan a fortalecer la diplomacia del país, creando y formulando escenarios cooperativos entre Estados y regiones, influenciando con ello el comportamiento de aliados y neutrales en la región, asimismo, las coaliciones disuaden a países competidores ayudando así a la Defensa Nacional e integrando ambientes propicios de la globalización (Till, 2007).

Por otra parte, la Armada Nacional de la República de Colombia ha creado una Fuerza Fluvial poderosa, estableciendo una dinámica propia en el desarrollo de operaciones fluviales adaptada a los retos militares que han impreso los cambios de las amenazas internas en el país, organizadas en cuatro Fuerzas Navales con sus brigadas y flotillas fluviales que adelantan operaciones en los ríos navegables del territorio nacional, con artefactos navales construidos de acuerdo con las necesidades técnicas y tácticas que el conflicto genera, con el fin de ayudar a la seguridad, consolidar la paz y ejercer la soberanía sobre el territorio nacional (Wills, 2014).

De igual manera, las características del conflicto han dinamizado el desarrollo de las Operaciones Fluviales de la Armada Nacional, ampliando los batallones fluviales y creando nuevas Unidades como la Brigada N° 5 en Puerto Carreño, estas unidades se encuentran distribuidas estratégicamente a lo largo del territorio nacional con medios propios, como los Grupos de Combate Fluvial, Patrulleras de Apoyo Fluvial y Elementos de Combate Fluvial, efectuando control

Figura 3. Proyecto Patrullero Amazónico.



Fuente: Carreño, 2015.

60

sobre las autopistas hídricas utilizadas para actividades delictivas, y que gracias al Poder Fluvial generado por la Marina de Guerra se ha reducido su accionar, ayudando al buen orden y protegiendo los intereses de la nación en el escenario interno y externo con relación a los ríos fronterizos (Pachón, 2014).

De retos, amenazas y capacidades

A pesar de eso, el esfuerzo de la Armada Nacional sobre los ríos y su incidencia en la seguridad de la región se afecta por factores como las características geográficas de las riberas, trochas, alta densidad selvática, los ríos secundarios y diversas formas de eludir el control fluvial; estas ventajas ayudan a la dinámica delincencial a encontrar mecanismos para evadir las operaciones adelantadas por la autoridad (Grupo de Investigación UNODC, 2012).

Más aún, el uso de los corredores fluviales por parte de los delincuentes ha beneficiado a las organizaciones al margen de la ley, aumentando los problemas domésticos y generando acciones intermésticas que fortalecen a las organizaciones delincuenciales contaminando la sociedad ribereña y preocupando a los países vecinos. Por tanto, el

desarrollo de la región económicamente, la integración social del Estado con la población y el uso del río para activar la riqueza de la región son componentes que ayudarían a dismantelar la actividad criminal, en ríos especialmente apartados de la geografía nacional.

Aun así, la Armada Nacional de la República de Colombia en su estrategia pentagonal establece la Seguridad Marítima y Fluvial como una de sus prioridades, para ello busca desarrollar el Poder Fluvial con el fin de superar la amenaza delincriminal y así poder contribuir a que las regiones se dinamicen en el marco de una economía lícita, preservando los intereses fluviales de la región. Es por eso que, la marina de guerra considera a los ríos como el centro de gravedad estratégico de los grupos ilegales, por ser los corredores de movilidad para su tráfico delincriminal (Armada República de Colombia, 2011).

Igualmente, gracias al interés por parte de la Armada Nacional en los ríos de Colombia, la Fuerza Fluvial se convirtió en un referente a nivel internacional en las Operaciones Fluviales, exportando entrenamiento y capacidades fluviales en 15 países en el continente americano, este tipo de capacidades convierten a la Armada Nacional por intermedio de la Infantería de Marina en guía doctrinal en el desarrollo operacional fluvial, ganando prestigio y fortaleciendo el rol diplomático que ejerce la Marina de Guerra (Suárez, 2015)

En la misma línea, la Armada Nacional ha incrementado su poder y tecnología a través de los últimos años, con las construcciones de artefactos fluviales por parte de Cotecmar, como son las Patrulleras de Apoyo Fluvial Liviano y Pesado que funcionalmente han aumentado las líneas logísticas de operación de los Elementos de Combate Fluvial y las lanchas patrulleras de río, unidades modernas adaptadas a las necesidades de la Armada Nacional y referentes mundiales para control de los ríos colombianos (Carreño, 2015).

Conclusiones

Colombia es un país privilegiado por sus recursos hídricos. En consecuencia, es necesario que el Estado colombiano entienda la necesidad de fortalecer la economía en las regiones bañadas por ríos, integrando las actividades productivas al uso de los afluentes, con el fin de crear un vínculo que articule los beneficios del río con la población; para ello, debe organizar la institucionalidad y autoridad en el uso de los afluentes fluviales, creando mejores normas con un solo organismo

que controle, verifique y tome medidas en todo lo relacionado con los ríos en Colombia, un buen camino a seguir es la implementación del Plan Maestro Fluvial que a futuro será una herramienta de integración y cohesión ribereña.

Las amenazas comunes desde la perspectiva de Seguridad Humana, pueden articular escenarios cooperativos para Colombia incrementando las capacidades, compartiendo recursos en beneficio de aspectos sociales y de seguridad que desarrollen la economía interna y contribuyan a la región.

La estrategia fluvial colombiana en el escenario globalizado se debe analizar desde el concepto cooperativo, es por eso que la diplomacia, el intercambio tecnológico e incremento de la industria fluvial, son condiciones que ubican a Colombia como referente mundial en el uso de los ríos, con una estrategia fluvial fortalecida en temas de seguridad e innovación en el empleo del Poder Fluvial, articulando funcionalmente las capacidades de la Armada Nacional a las necesidades internas y externas que requiere la nación.

El Poder Fluvial aplicado por la Armada Nacional en los ríos de Colombia, es un referente a nivel mundial exportando entrenamiento y capacitación que generan un prestigio a nivel internacional. Asimismo, la capacidad que ha adquirido la Marina de Guerra en los ríos, alargando las líneas de operaciones con las Patrulleras de Asalto Fluvial, el establecimiento de Brigadas y Unidades Fluviales en todo el territorio nacional ha mejorado la seguridad, neutralizando el uso de los corredores principales fluviales para el uso de actividades ilícitas, potenciando así la estrategia fluvial colombiana.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Carreño, J. M. (2015). *Cotecmar, contribuyendo al desarrollo del Poder Marítimo*. Presidente de Cotecmar, (pp. 1-43). Bogotá.

Chávez, L. P. (2012). *¿Dimar o Dimaf?* Bogotá, Colombia: Esdegue.

Codina, R. D. (2009). *Doctrina Marítima: El Poder marítimo Nacional* (Vol. 1). Valparaíso, Chile: Armada de Chile.

De la Puente, Í. M.F. (2013). *Influencia del desarrollo multinacional de capacidades en el planeamiento nacional*. In E. d. defensa, Documento de Seguridad y Defensa 56 enfoque multinacional al desarrollo de capacidades de Defensa. La Smart Defence de la Otan frente al Pooling Sharing de la UE (Vol. 2, pp. 65-80). Madrid, España: Ministerio de Defensa Secretaría General Técnica.

Gómez, H. S. (2003). *América del Sur: la gran mercancía. Geopolítica de la región Amazónica*, 1, 65-81.

Flórez, M. (Diciembre de 2007). *Selva Abierta. Vía Pasto-Mocoa e Hidrovía del Putumayo. Expresiones en Colombia de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA*. ISBN: 978-958-44-2669-7 Selva Abierta, 15-136.

Martínez, O. M. (2008). *Empelo de la Hidroestrategia en la cuenca Amazónica como contribución a la derrota del narcoterrorismo*. Washington, EEUU: Colegio Interamericano de Defensa EE.UU.

Muraviev, A. D. (2013). *Maritimisation of maritime Australia*. In J. Jones, & R. A. Navy (Ed.), *A maritime school of strategy thought for Australia Perspectives* (Vol. 1, pp. 81-88). Canberra, Australia.

Oramas, C. L. (2015). *Desarrollo y proyectos para el transporte intermodal y su impacto estratégico*. Conferencia Esdegue (pp. 1-20). Bogotá: CEM 2015.

Pachón, H. C. (2014). Entrevista al Mayor General de I.M Héctor Julio Pachón Cañón, Comandante de la Infantería de Marina. *A la Mar* (130), 10-12.

Rojas, A. F. (2001). *Seguridad Humana: concepto emergente se la seguridad del siglo XXI*. In A. F. Rojas, & M. Goucha, *Seguridad Humana, prevención de conflictos y paz* (p. 11.26). Santiago de Chile, Chile, Chile: Unesco.

Suárez, L. C. (2015). Infantería de Marina. Comandante de la Infantería de Marina, (pp. 1-30). Bogotá.

Till, G. (2007). *Poder Marítimo una guía para el siglo XXI*. (G. J. Montenegro, Trans.) Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales IPN Editores.

Wills, H. V. (2014). *Importancia de la red fluvial colombiana*. *A la Mar* (130), 2.

Fuentes corporativas e institucionales

Arcadis-Jesyca S.A.S. (2015). *Plan Maestro Fluvial de Colombia*. Bogotá, Colombia.

Armada República de Colombia. (2011). *Plan Estratégico Naval 2011-2014* (Vol. 1). Bogotá, Colombia: Publicaciones Armada Nacional.

Fuentes electrónicas

Grupo de Investigación UNODC. (2012). *Tendencias económicas de la delincuencia organizada* (Vol. I). (http://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/4_1.pdf, Ed.) Bogotá, Colombia: Procuraduría General de la Nación.

Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación: caso colombiano

Por: Capitán de Corbeta William Gómez Pretelt

"Colombia ha sido un país Marítimo por naturaleza (...) no podemos renunciar a esto como ha ocurrido durante algunas épocas (...) hay que continuar explotando los recursos del mar".

Contralmirante Jorge Enrique Carreño, Director de Cotecmar

Introducción

La humanidad está tan cargada de eventos marítimos como el desarrollo del mismo ser humano, de hecho, la historia demostró que el mar ha sido un factor importante en la evolución social, política y económica, generando así las talasocracias. El avance de algunas sociedades marítimas ha estado ligado a factores comerciales, búsqueda y expansión de territorios, lo cual a su vez concibió conflictos de orden político, llevando estas disputas al plano de la guerra (Solís, 1999). Debido a este fenómeno, las primeras talasocracias sentaron sus estrategias basadas en el mar, cubriendo aspectos como la pesca, navegación, comercio, defensa de líneas de comunicación y la guerra en sí misma a fin de extender sus territorios y dominios.

La Estrategia Marítima (definida más adelante) contiene una serie de factores que están implícitos en el desarrollo y elaboración de la estrategia nacional de un país los cuales son: Economía, Política, Sicosocial y finalmente el Militar, con el fin de alcanzar el dominio,

protección y control de los intereses marítimos, lo que conlleva al empleo y uso del Poder Naval y a la búsqueda de objetivos marítimos y es allí donde nace la Estrategia Marítima, siendo esta del más alto nivel del gobierno, donde los factores que comprenden esta estrategia se convierten en políticas de Estado (De Izcue, Arriaran & Tolmos, 2012).

En este entorno, el mar es considerado como un actor geopolítico mundial siendo un medio para un fin. El gran teórico naval, Almirante Alfred T. Mahan contextualiza parte de la Estrategia Marítima al comercio con la frase “*quien domine el mar, domina la economía, quien domina la economía, domina el mundo*” (Pruitt, 2000). Apoyados y basados en estos lineamientos, dos de las grandes potencias marítimas como son Reino Unido y los Estados Unidos, trazaron sus estrategias marítimas dando importancia al comercio y más aun a la Seguridad y la Defensa de las líneas de comunicación marítima, siendo clave para su desarrollo como potencias en un mundo globalizado, donde acuerdo cifras de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping, ICC) más del 90% del comercio mundial es marítimo, haciendo del mar algo indispensable en la subsistencia de las naciones (ICC, 2015).

66

De igual forma, este fenómeno es explicado por el Dr. Geoffrey Till en su libro *El poder marítimo: una guía para el siglo XXI*, donde afirma que existe una relación entre el Poder Marítimo y la prosperidad económica, siendo el Poder Naval uno de los activos más importantes y al mar como potenciador de desarrollo, medio de transporte, comercio, medio ambiente, ciencia e intercambio de información. Básicamente, el doctor Till resume este proceso a través del “Ciclo Marítimo Virtuoso”, donde resalta cuatro factores como catalizadores y potenciadores del Poder Marítimo así: Recursos Marítimos, Fuerzas Navales, Supremacía Marítima y Comercio Marítimo, donde las Fuerzas Navales son las protectoras de ese comercio y de las líneas que comunican que deben ser fluidas e ininterrumpidos.

En este escenario, cabe mencionar a Colombia como un país rodeado de agua, con una ubicación estratégica importante en el continente americano, donde su mentalidad andina le generó débiles políticas en estrategia marítima que le llevó en el pasado a cometer grandes errores como lo fue por ejemplo la pérdida de Panamá (Londoño, 2001); y es en este contexto donde se podría preguntar si los factores de la estrategia marítima son bien empleados en Colombia o si existe una

estrategia marítima desde el más alto nivel del Gobierno Nacional. En esa medida, el presente ensayo pretende aclarar términos básicos de Estrategia Marítima, así como los factores que la integran, posterior a esto se mencionarán los factores de las estrategias marítimas de una potencia como Estados Unidos y una estrategia regional como la chilena. Finalmente, se responderá cuáles son los factores de la Estrategia al más alto nivel, entregando unas posibles líneas de acción.

Estrategia Marítima

La palabra Estrategia es definida como un medio para solucionar problemas, especialmente en el ámbito militar; la Real Academia Española la define como "*Arte de dirigir las operaciones militares. Arte, traza para dirigir un asunto. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento*" (Real Academia, 2015). Así mismo, Clausewitz en su obra *De la Guerra* afirma que "*La guerra no es sino la continuación de la política por otros medios*" donde la palabra Estrategia se refiere netamente al plano militar, pero siendo este término actualmente empleado en otros campos del poder (López, 2012).

Sin embargo, la utilización de la palabra Estrategia en el ámbito marítimo se llama Estrategia Marítima, la cual se define como todas las actividades que guardan relación con el mar, (transporte marítimo, industria naval, marina de guerra, preservación del medio ambiente marino, puertos, ciencia etc.), de hecho, el término marítimo incluye actividades propias de la Armada, pero también actividades que no guardan relación con la parte militar. Aún más, la Estrategia Marítima en conjunto, es parte de la estrategia nacional y está integrada a otras estrategias (Reuben, 2007). La Estrategia Marítima en términos académicos es puntualizada por Sir. Julian Corbett, quien en su libro *Algunos principios de la Estrategia Marítima* la define como "*Los principios que rigen a una guerra en la cual el mar es un factor esencial con el propósito de determinar las relaciones mutuas del ejército y marina en un plan de Guerra*" (Corbett, 1911).

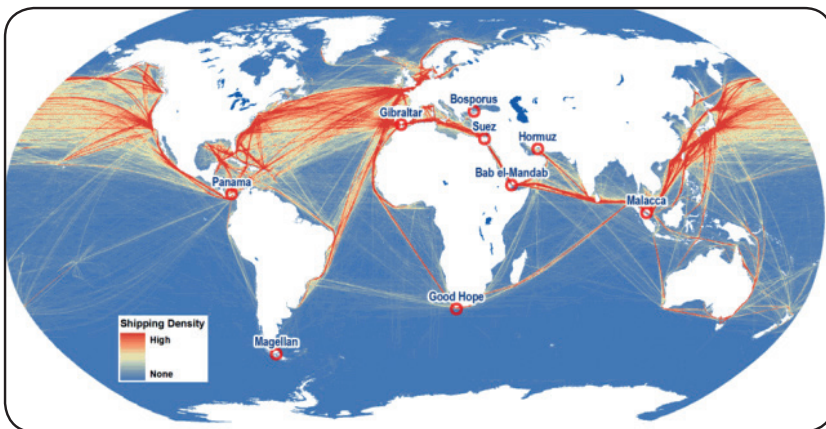
También, otras definiciones entregan conceptos relacionados al ámbito no militar. El Vicealmirante Wolfgang Wegener la define como, "*La ciencia de la posición geográfica, de su modificación y permanencia respecto a las rutas comerciales*", otra definición más integral es entregada por el Capitán de Navío Francisco Obrador de España

la cual dice, “La Estrategia Marítima es el proceso de concepción, creación, organización y empleo de medios tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus espacios aéreos, en beneficio de los intereses nacionales” (Reuben, et al 2007). También el Dr. Geoffrey Till, afirma que “Es la proyección del Poder Nacional en el Mar”. Finalmente, con los elementos expuestos anteriormente se puede concluir que: “la Estrategia Marítima es parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica” (Till, 2013).

Factores en la Estrategia Marítima de una Potencia Mundial (Estados Unidos)

Hoy día, a los Estados Unidos se les considera el modelo marítimo a seguir, posee instituciones del mar tan antiguas como la fundación del mismo país, un ejemplo es la Guardia Costera (United States Coast Guard) creada en 1790, iniciándose entonces una Estrategia Marítima a gran escala, entendiéndose y aplicando posteriormente los conceptos del Almirante Alfred Mahan al nivel gubernamental y protegiendo así sus líneas de comunicación marítima. Otro modelo de Estrategia Marítima ocurre a inicios del siglo XX, incitado por el entonces

Figura 1. Densidad del comercio mundial a través del mar



Fuente: Recuperado de <http://energeopolitics.com>

presidente Theodore Roosevelt en el año de 1907 con la llamada *Great White Fleet* (la Gran Flota Blanca), consistente en 16 buques de guerra, pintados de blanco los cuales durante un año circunnavegaron el mundo, efectuando operaciones diplomáticas, tratados comerciales

y llevando mensajes de paz, pero a la vez mostrando el Poder Naval de los Estados Unidos al mundo entero (López et, al, 2012).

Actualmente, Estados Unidos basa su Estrategia Marítima en el Poder Naval, lo que según sus teóricos trae el desarrollo económico asegurando las líneas marítimas de comunicación; de hecho el año 2007 fue decisivo para la ruta a seguir en estrategia a través del documento *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, el cual destaca siete factores para el desarrollo de la Estrategia Marítima que son: el personal, la Seguridad Nacional, la proyección Poder Marítimo e influencia, las nuevas capacidades navales, el desarrollo de la

Figura 2. Ciclo Marítimo Virtuoso.



Fuente: Till (2013)

Empresa Marítima, la expansión de la Fuerza Naval, la organización de las Fuerzas, nuevas operaciones y nuevas estrategias para nuevas amenazas, asegurando de esta forma el mar para sus intereses (U.S. Navy, 2015).

A partir de estos factores, el Comandante de la V Flota de los EE.UU., destacada en Manama, Bahréin, Almirante John Miller, en una entrevista analizó la Estrategia Marítima de los Estados Unidos, destacando las nuevas amenazas de tipo asimétrico y resumiendo los factores de esta así: la importancia de la Presencia Global, la teoría del *Deterrance* (Disuasión a través del Poder Naval), el Mantenimiento de la Economía Mundial, el Control del Mar y la Conservación de la

Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación:

Seguridad Marítima. Finalmente, el Almirante Miller resalta que el comercio mundial debe ser fluido, manteniendo las líneas de comunicación y preservando así la economía mundial y la de los Estados Unidos (Kam, 2009).

Factores en la Estrategia Marítima de una Potencia Regional (Chile)

Es conocido por muchos gobiernos en la región la importancia que entrega Chile al mar, debido principalmente a factores geográficos como son el desierto de Atacama y la Cordillera de los Andes, que dificultan las comunicaciones terrestres y hacen que la vía natural para el desarrollo sea el mar mismo, en efecto el Capitán de Navío Ricardo Marco, durante las clases de Estrategia Marítima para los Oficiales del Curso de Comando en el año 2011 afirmaba que, *“Chile es una isla, esta de frente al mar y le debe todo al mar, sus líneas de comunicación marítima son vitales en especial en recursos como el petróleo del cual somos dependientes de terceros”* (Marco, 2011).

En consecuencia, Chile considera su estrategia marítima desde el más alto nivel del gobierno y con las mayores prioridades, de ahí que el catedrático Francisco Orrego Vicuña en su libro titulado Política Oceánica, resalte la creación de la Comisión Nacional de Política Oceánica en el año de 1976, como un organismo indispensable, siendo orientador y estimulador para sentar las políticas oceánicas chilenas. Es entonces cuando la Estrategia Marítima chilena toma el nombre de Política Marítima Nacional, donde se instituye como objetivo *“establecer su condición esencial de país marítimo y como tal, su esfuerzo prioritario de mantener, usar y desarrollar los medios y recursos que le imponen y ofrecen sus recursos marítimos, asegurando supervivencia, desarrollo y bienestar de la nación e integrando a Chile a actividades marítimas mundiales”* (Orrego, 1977).

Con base en lo anterior, la Estrategia Marítima chilena destaca los siguientes factores así; Recursos Naturales (Renovables y no renovables, dándole suma importancia a la pesca), Conservación del Medio Marino (Vital para mantener los recursos), Transporte Marítimo, Desarrollo Portuario, Industria Naval, Investigación Ciencia y Tecnología, Deportes y Recreación y finalmente, la Política Internacional. Estos factores conllevan a un amplio desarrollo marítimo de este país, integrando todos los aspectos que están

relacionados al océano o que tienen actividades marítimas, también realzan la importancia del Poder Naval, como garante de que estas actividades se puedan desarrollar en pleno y así ser un país marítimo (Orrego et al., 1977).

Finalmente, Chile a través de los lineamientos del Almirante Jorge Martínez Busch quien incorporó la Teoría del Mar Presencial ha logrado destacar y concentrar sus territorios marítimos en la comunidad internacional a través de lo que ellos denominan Mar Presencial de Chile, siendo la *Ley N° 19080* de gran importancia para los intereses marítimos chilenos, la cual afirma que el Mar Presencial es; *“aquella parte de la alta mar, existente para la comunidad internacional entre el límite de nuestra zona económica exclusiva continental y el meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del hito N° 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile y Perú, hasta el Polo Sur”* (Kohler, 2001).

Factores Estrategia Marítima en Colombia

En Colombia desde su fundación misma como nación, el mar ha jugado un importante rol debido principalmente a su importante ubicación geográfica en la esquina suramericana, (Charry, 1997). Culturalmente, Colombia ha sido un país de espaldas al mar, siendo gobernada desde sus inicios como República en las montañas andinas, de hecho, el Profesor Fernando Cepeda (1982) afirma que *“Colombia se olvidó de sus territorios costeros y concentró su política de desarrollo en lo que se ha llamado el Triángulo de Oro, o sea, el espacio geográfico comprendido por los departamentos de Antioquia, Valle, Cundinamarca y el Viejo Caldas”* (Cepeda, 1982).

A pesar de este adverso escenario colombiano hacia el mar, los últimos años han sido fundamentales para posicionar una Estrategia Marítima en el país, en especial después del fallo de La Haya del año 2012 que “desmembró” el mar colombiano, arrancándole casi 75.000 kilómetros cuadrados de su territorio marítimo (León, 2015). Bajo esta premisa, quien desarrolla al más alto nivel la Estrategia Marítima es la Comisión Colombiana del Océano (CCO), de la cual es miembro el vicepresidente de Colombia, asesorado principalmente por miembros de la Armada Nacional y plasmada en el documento *Política Nacional del Océano y Espacios Costeros* (CCO, 2015). Este documento destaca los siguientes factores de la Estrategia Marítima colombiana así;

Desarrollo Institucional. Requiere de un Poder Naval adecuado, para una nación con la segunda población más grande de Suramérica y la única con dos océanos, donde sus medios navales, aéreos y de guardacostas resultan insuficientes si se efectúa una comparación regional de estos medios, además cuenta con amenazas de tipo asimétrico a la seguridad por lo cual requiere de una modernización de la Armada ya que algunos de los medios que se poseen resultan obsoletos. También la Autoridad Marítima hace parte de este desarrollo, esta entidad según el Almirante Pablo Romero en presentación ante la Escuela de Guerra, afirmó que la Autoridad Marítima requiere de una sinergia mayor con Guardacostas y la Armada (Romero, 2015). También, mencionó la reciente Auditoría Voluntaria para la Administración Marítima Colombiana, por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), donde uno de los aspectos negativos fue SAR (búsqueda y rescate por sus siglas en inglés), el cual debe potenciarse (Dimar, 2015).

Desarrollo Económico. Es el principal resultado del Ciclo Marítimo Virtuoso, siendo uno de los factores más importantes en las estrategias y al que más apuesta el Gobierno Nacional. Se intenta el desarrollo de la infraestructura portuaria para mantener un fluido comercio, así como del transporte marítimo. La Marina Mercante y la Industria Naval que es otro de los factores del desarrollo económico, proporcionan la estructura básica del comercio. También está la pesca, de poco desarrollo en Colombia, la Industria Turística, de la cual existe una visión para el desarrollo de puertos recreativos y finalmente hidrocarburos en el mar, del cual existe unas altas expectativas, pero con poco apoyo por parte del gobierno. De hecho, actualmente no existe la normatividad que sustente este desarrollo en el mar en temas de seguridad operacional y medio ambiente y tampoco se cuenta con las facilidades portuarias.

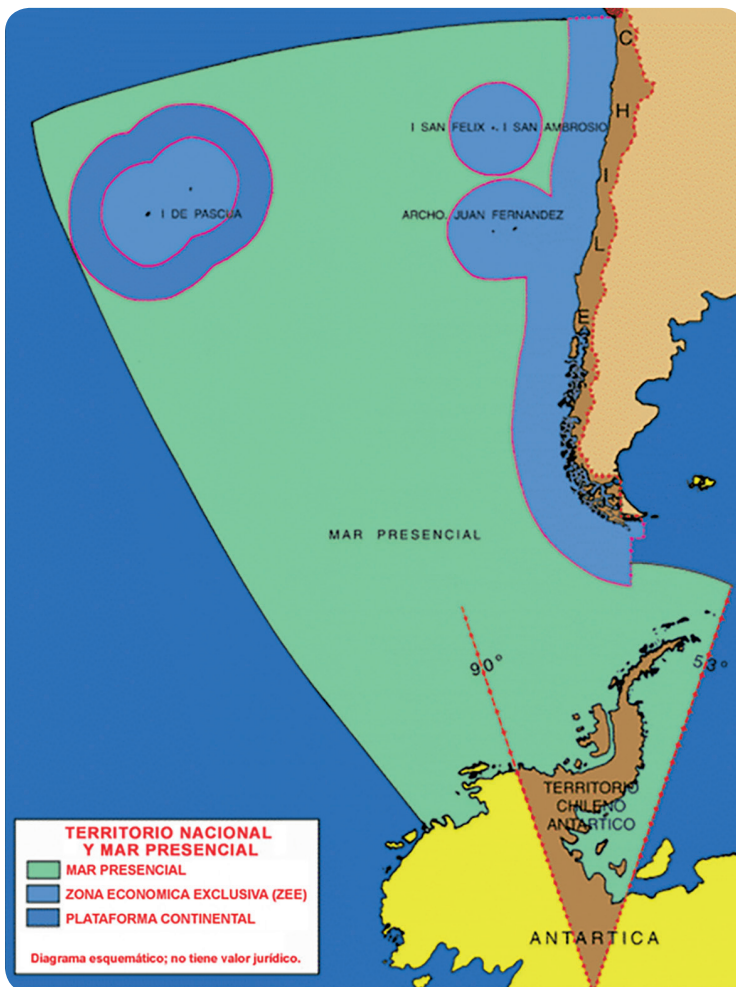
Desarrollo Territorial. Colombia tiene tres ejes que son: manejo de la Zona Costera, de la cual se hace énfasis en los bienes de uso público costero, la prevención y atención de desastres, la cual se encuentra en un estado mínimo donde no existen los medios ni la preparación para atender desastres de tipo natural como lo es un huracán, el aumento del nivel del mar o un evento de origen entrópico como, por ejemplo, el derrame de petróleo en el mar.

Desarrollo del Ambiente Oceánico Costero. Colombia cuenta con 18 ecoregiones naturales con especies amenazadas, por lo cual la

estrategia está enfocada en la preservación del sistema biológico marino debido a la gran variedad y diversidad de ecosistemas que poseen los dos océanos, hecho que hace prioritaria la conservación de recursos y ecosistemas estratégicos, así como la tarea de propender por el uso sostenible y control de la biodiversidad marina.

Desarrollo Sociocultural. Es un aspecto de suma importancia ya que este genera la conciencia marítima, la cual permite entender ampliamente qué son los océanos, su realidad, historia y utilización. Sobre este tema el Almirante Jorge Carreño, durante su ponencia

Figura 3. Mar Presencial de Chile.



Fuente: Círculo naval - Zonas Marítimas y Aguas Territoriales.

Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación:

a los Oficiales de la Escuela de Guerra en el año 2015, mencionaba la importancia del desarrollo tecnológico y la educación en temas navales y marítimos, apuntando verbalmente que *“El triángulo de Sábato es fundamental para la formación del talento humano, proyectos de investigación, desarrollo marítimo y de la industria naval en el país, hoy día la tecnología cuesta muchísimo, pero no tenerla cuesta más”*, básicamente el triángulo de Sábato está integrado por el “Estado-Academia-Industria”, donde los tres factores efectúan una simbiosis para el desarrollo mismo del país, y es ahí donde este triángulo básicamente busca la profesionalización del talento humano, potenciado por la industria y el Estado (Carreño, 2015). Finalmente, la estrategia se basa en tres factores básicos que son, Cultura Marítima, referido al reconocimiento de prácticas y tradiciones, Educación Marítima y por último el Patrimonio Cultural que serían los bienes y valores culturales (CCO, et, al, 2015).

Líneas de Acción y Retos para la Estrategia Marítima

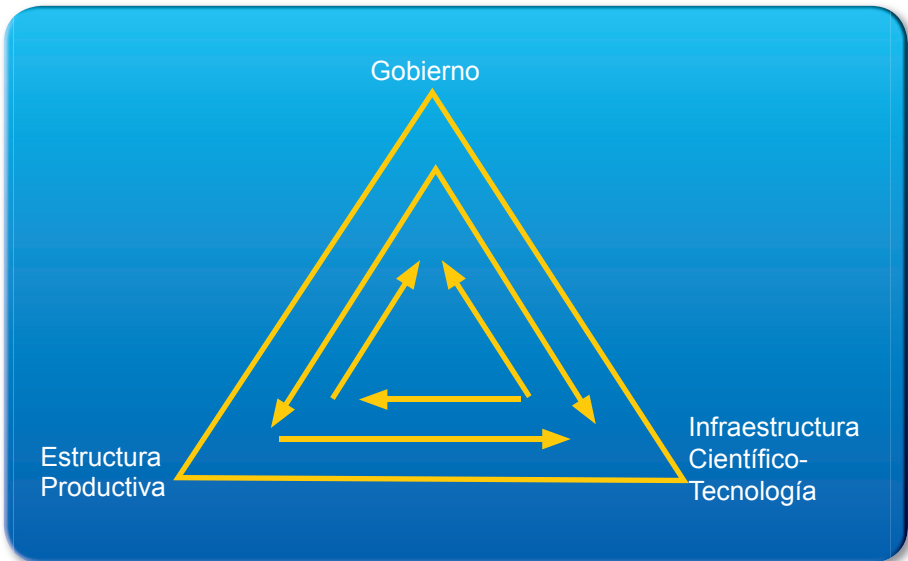
En forma general, la problemática de la estrategia marítima colombiana consiste en la falta de medios navales que potencien el Poder Naval y generen el Ciclo Virtuoso Marítimo y desarrolle los aspectos comerciales, que permitan potenciar puertos, infraestructura y también seguridad contra las amenazas asimétricas. De igual forma, el gobierno debe realizar una orientación sobre temas marítimos, acompañados con planes educativos, desarrollo científico con acompañamiento de la empresa privada. También en la seguridad amenazas y temas de seguridad, la sinergia y trabajo en grupo de la Dimar, Guardacostas y Armada es fundamental para estos objetivos, sobre todo en el sector portuario donde se requiere más integración de medios para combatir actos violentos.

La estrategia marítima se debe enfocar en la tendencia de los Estados para la ampliación de la plataforma continental, en la cual requiere esfuerzos científicos en temas hidrográficos y batimétricos, pero también de seguridad. Esta posible extensión de hasta 350 millas náuticas, requeriría de un gran aporte científico, así como de la adquisición de medios navales (Buques Oceanográficos) (Convemar, 1982). De igual forma, se requiere de un manejo integrado costero para afrontar el cambio climático y fenómenos como son El Niño, huracanes o tsunamis. Sin embargo, esto es posible con nuevas capacidades, como patrulleras costa afuera, lo que permitiría patrullajes en la Zona Económica Exclusiva y las plataformas costa afuera para la extracción

de hidrocarburos, generando de esta forma seguridad energética y aumento de inversión por parte de petroleras (CCO, et, al, 2015).

En cuanto a temas de búsqueda y rescate (SAR), la estrategia marítima también debe estar orientada de manera urgente a potenciar estos grupos que además contribuyen a visionar y de esta forma aportar a la futura extensión de hasta 350 millas náuticas de nuestra plataforma continental, ya que mantendría seguridad marítima en estas áreas a través de los grupos de búsqueda y rescate. Finalmente, otra de las estrategias sería la creación de una Oficina para Asuntos Marítimos en las principales ciudades costeras, pero con una sede central en el Comando de la Armada, dirigidas por almirantes y que involucre además al Gobierno Nacional, de esta forma se daría una visión estratégica para los intereses marítimos de la nación, que hoy día gracias a los esfuerzos de la Armada Nacional y su gran aporte en el Poder Naval y pensamiento crítico ha logrado que el sector marítimo se potencie y navegue por aguas seguras.

Figura 4. Triángulo de Sábado.



Fuente: Sábado y Botana (1968)

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

CALM Carreño, J. (2015). *Cátedra sobre Tecnología e Innovación*. Escuela Superior de Guerra, Bogotá, agosto de 2015.

CALM Durán, E. (2015). Ponencia para los oficiales del Curso de Estado Mayor. Viaje nacional. Cali, junio de 2015.

VALM Romero, P. (2015). *Cátedra sobre la Dirección General Marítima*. Escuela Superior de Guerra, Bogotá, julio de 2015.

CF León, G. (2015). *Cátedra sobre la Defensa en el litigio Marítimo con Nicaragua*. Escuela Superior de Guerra. Oficiales fase Armada. Bogotá, agosto de 2015.

Fuentes electrónicas

Armada Nacional, (2015). *Colombia 2013*. Recuperado de: https://www.armada.mil.co/sites/default/files/periodico_a_la_mar_edicion_126.pdf.

Cepeda, F (1982). *Colombia: ¿una vocación caribeña?* Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://dspace.cai.sg.inter.edu/xmlui/bitstream/handle/123456789/15239/CISCLA-18.pdf?sequence=1>.

Charry, H. (1997) *Mares y Fronteras*. Sociedad Geográfica de Colombia. Academia de Ciencias Geográficas. Recuperado de: <http://www.sogeocol.edu.co/documentos/maresyfronteras2.pdf>.

Los factores de la Estrategia Marítima como potenciadores y catalizadores del desarrollo de una nación:

Comisión Colombiana de Océanos, (2015). *Política Nacional del Océano y Espacios Costeros*. Recuperado de:
http://www.cco.gov.co/politica_pnoec.html.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar (CONVEMAR), (1982). Artículo No 76. Recuperado de: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.

Corbett, J. (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. Recuperado de: <https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm>.

De Izcue, Arriaran & Tolmos (2012). *Apuntes De Estrategia Naval*. Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina del Perú. Recuperado de: https://www.esup.edu.pe/descargas/pub_academicas/Apun-tes%20Estrategia%-20Naval.pdf.

Dirección General Marítima (2015). Auditoria Voluntaria OMI, el país marítimo navega hacia la excelencia. Recuperado de: <https://www.dimar.mil.co>.

International Chamber of Shipping (ICC). (2015). *Shipping and the World Trade*. Navieras y los tratados mundiales. Recuperado de: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>.

Kam, N. (2009). *Role and Purpose of the U.S. Navy w/ Admiral Miller*. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=xX4lobkPC7o>.

Kohler, L. (2001). *El Mar Presencial de Chile su Desafío Actual*. Revista Marina. Recuperado de: <http://revistamari-na.cl/revistas/2001/3/Kohler.pdf>.

Londoño, J. (2001). *Geopolítica del Caribe. Escenario Geopolítico*. Revista La Tadeo No 66. Recuperado de: http://avalon.utadeo.edu.co/dependencias/publicaciones/tadeo_66/66100.pdf.

López, J. (2012). *Una Visión de Futuro*. La Geopolítica de Alfred Mahan. Recuperado de-<http://publicaciones.ea-fit.edu.co/index.php/revista-universafit/article/viewFile/1436/1308>.

Marco, R (2011). *Cátedra de Poder Naval*. Curso de Comando, Escuela Naval Almirante Padilla. Cartagena, 2011.

Pruitt, J. (2000). *The Influence of Sea Power in the 21st Century*. Working Paper. Recuperado de http://web.mit.edu/ssp/publications/working_papers/wp_00-4.pdf.

Orrego, F. (1977). *Política Océánica*. Estudios Internacionales. Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Editorial Universitaria, Santiago, 1977.

Real Academia Española, (2015). *Definición Estrategia*. Recuperado de: <http://lema.rae.es/drae/srv/sear-ch?key=estrategia>.

Rengifo, A. (2006). *El sector marítimo en Colombia: prioridades institucionales*. Universidad Nacional de Colombia. UN. Periódico No 97. Bogotá, septiembre de 2006. Recuperado de: <http://historico.unperiodi-co.unal.edu.co/ediciones/93/10.html>.

Reuben, P. (2007). *Estrategia Marítima*. Estudio Crítico de su Evolución y Visión de Futuro. Recuperado de: <http://revistamarina.cl/revistas/2007/3/reuben.pdf>.

Solís, E. (S.F). *Algunas Consideraciones Sobre la Estrategia Marítima*. Recuperado de: <http://revistamari-na.cl/revistas/1999/1/solis.pdf>.

Till, G. (2013). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. Third Edition. Recuperado de: <https://books.google.com.co/books>.

U.S. Navy, (2015). *Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI*. Recuperado de: <http://www.na-vy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>.

Recomendaciones para la formulación e implementación de una Estrategia Marítima en Colombia

Por: *Capitán de Corbeta Gary Javier González Núñez*

"La evolución de la Estrategia Marítima tanto a nivel de cada nación, así como a nivel global, es una materia trascendente para la especie humana y el planeta".

Capitán de Navío Cristian Sidders, Armada argentina

81

Introducción

Colombia ha estado sumida en un conflicto armado de carácter no internacional por más de 50 años. Esta coyuntura, única en Suramérica, ha marcado el rumbo de la Política de Seguridad y Defensa de Colombia, por lo que su enfoque ha estado direccionado a combatir esta amenaza interna: guerrilla, narcotráfico, bandas criminales, terrorismo, entre otros fenómenos desestabilizadores.

Las políticas de Seguridad y Defensa de los países son influidas en grado variable por la unipolaridad política y militar que se vive en el mundo en los últimos lustros. Asimismo, los Estados, las organizaciones internacionales, los organismos multilaterales y otras fuerzas, también influyen, directa, indirecta, formal o informalmente, en dichas políticas (Del Álamo, Carvajal & Lambruschini, 2009).

Martínez (2009), explica que las políticas necesitan estrategias, las cuales precisarán de una estrecha vinculación entre los distintos niveles de cooperación y tienen como objetivo primordial la consolidación de una presencia activa y comprometida en todos los territorios de un Estado.

Sin embargo, la Política de Seguridad y Defensa de Colombia no ha estado integrada a una Estrategia Marítima que potencie al país como una potencia media regional. Los objetivos estratégicos giran alrededor de los grupos armados al margen de la ley, narcotráfico, la seguridad ciudadana y los desastres naturales.

El presente ensayo pretende hacer recomendaciones para formular e implementar una Estrategia Marítima en Colombia, que coadyuve al país a convertirse en la potencia media regional que el Gobierno Nacional promueve, mediante el análisis de una serie de variables utilizando un método matricial, que coadyuve de manera matemática a orientar los esfuerzos para definir dicha estrategia.

Estrategia Marítima

“La Estrategia Marítima es el conjunto de acciones, realizadas o por realizar, que, empleando todos los medios del Poder Marítimo de una nación, son dirigidas a obtener los Objetivos Marítimos correspondientes, sean estos de desarrollo o de defensa” (De Izcue, Arriarán & Tolmos, 2012).

82

Reuben (2007) propone que, aunque hay numerosas definiciones de Estrategia Marítima, una definición más integral ha sido propuesta por el Capitán de Navío Francisco Obrador de la Armada de España: *“la Estrategia Marítima es el proceso de concepción, creación, organización y empleo de medios tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus espacios aéreos, en beneficio de los intereses nacionales. Habrá en consecuencia una Estrategia Marítima para paz, crisis y guerra. Las dos primeras ponen el máximo énfasis en evitar la última, mientras ésta trata de lograr la victoria”.*

Izcue et al. (2012), continúan analizando que *“la Política Marítima de un Estado se manifiesta en un conjunto de directrices gubernamentales, leyes, (...), que regulan dentro del país y en sus relaciones con otras naciones, las actividades desarrolladas con relación a los elementos del Poder Marítimo”.* Por tanto, la ejecución de la Política Marítima de un Estado solo puede ser establecida por la Estrategia Marítima.

En otras palabras, la Política Marítima, para producir resultados positivos, debe ser fruto de las acciones realizadas a través de la Estrategia Marítima correspondiente, y considerar, en conjunto, factores militares, industriales, comerciales, técnicos, sociales, entre

otros, con el fin de alcanzar los objetivos relacionados con el uso del mar en la paz y en la guerra.

Por ende, la formulación de la Estrategia Marítima requiere una gran cantidad de estudios de detalle, efectuados, principalmente en el ámbito de los organismos estatales relacionados con el comercio, la Marina Mercante y la Marina de Guerra.

Por ejemplo, Del Álamo, Carvajal & Lambruschini, (2009), presentan que Perú establece en su Planteamiento Estratégico Marítimo Peruano unas variables estratégicas indispensables para su Estrategia Marítima:

1. **Interdependencia de los mercados y las economías.** Es innegable que como parte del proceso de globalización, que exige una creciente competitividad en las empresas para atender una demanda global, se viene dando un creciente proceso de alianzas estratégicas que comprende entidades en diversos países. Independientemente de los factores de carácter ideológico o sociopolítico, tanto la globalización como las alianzas estratégicas son fenómenos que están presentes en el acontecer económico actual, con importancia creciente y con un carácter irreversible, por lo menos en el mediano plazo.
2. **Seguridad y libertad del comercio marítimo.** El papel que han jugado las Armadas a lo largo de la historia en el surgimiento de las principales potencias ha estado vinculado a la protección de su comercio marítimo y al apoyo de su política exterior. Este papel sigue estando vigente, pero la creciente interdependencia de las economías señala que estamos frente a una relación más compleja que la de antaño. Hoy se hace necesario que los países emergentes cuenten con un Poder Naval que, además de brindar seguridad y libertad en sus mares jurisdiccionales, también pueda proteger a un comercio exterior cada vez más diversificado, actuando en concordancia con una política exterior más amplia.
3. **Vigilancia y control del mar territorial.** La paz mundial y la prosperidad de los Estados depende, en gran medida, de la seguridad del ámbito marítimo mundial, puertos, costas, aguas territoriales y alta mar, pues es a través de él que se conduce la mayor parte del comercio y en él se llevan a cabo importantes actividades económicas. Como citara el Almirante Michael

Mullen de la Armada de los Estados Unidos durante el foro de la estrategia actual, en la Escuela de Guerra Naval en Newport en junio de 2006, más de cincuenta mil grandes buques lo surcan llevando a cabo casi el 80 por ciento del comercio mundial, transportando el 60 por ciento de todo el petróleo producido y a más de once millones de pasajeros por año. Todo esto hace que el mar no solo sea medio de tránsito de las nuevas amenazas, sino también escenario de actuación de las mismas.

4. Enemigos asimétricos. Es creciente la presencia de este tipo de amenaza, que no responde a definiciones clásicas y emplea métodos, tecnologías, valores, organizaciones y perspectivas de tiempo significativamente diferentes a las de las Fuerzas Regulares de un Estado. La intención primaria de sus acciones es explotar las debilidades del sistema contra el que combaten y maximizar sus ventajas, logrando la iniciativa o ganando mayor libertad de acción. El centro de gravedad de su accionar se ubica en la mente del enemigo, más que en las Fuerzas Militares que los combaten. Estas amenazas actúan a través de organizaciones subversivas; entidades dotadas de armas de destrucción masiva; grupos terroristas internacionales; organizaciones criminales, traficantes de drogas, mafias, redes de lavado de dinero; piratas informáticos; y grupos de mercenarios y paramilitares. Este tipo de enemigo ha llevado a los estrategas militares a concebir un nuevo modelo de guerra que se apoya, por primera vez, más en los elementos culturales que en el potencial bélico.

Sidders (2009), expone que para formular una Estrategia Marítima es necesario resaltar cuáles han sido los elementos más significativos que a nivel general constituyen o forman el concepto de Estrategia Marítima. En el mar se han desarrollado principalmente dos actividades: el transporte y la obtención de recursos, generalmente pesqueros y en menor medida petróleo y gas. También frecuentemente ha sido escenario de contiendas y aunque rara vez se han dado batallas decisivas, sí fue el control del mar un factor categórico para el vencedor. Los factores más importantes son:

- a. Factores geográficos, donde se definen áreas focales de particular relevancia.

- b. Extensión de la Zona Económica Exclusiva.
- c. Los ríos navegables.
- d. Límites marítimos.
- e. Las nuevas amenazas, referidas al terrorismo transnacional y a la criminalidad organizada, el narcotráfico o las migraciones ilegales.
- f. La cooperación entre Estados.

Otro aspecto que no puede estar desvinculado de la Estrategia Marítima son los intereses nacionales. Algunos de esos intereses nacionales deben considerar y contemplar los objetivos marítimos concebidos en la Estrategia Marítima.

Troitiño (2009), propone que *“la Estrategia Marítima mantiene el requerimiento de abandonar las costas, proyectarse en profundidad para alejar de las mismas y de las rutas de nuestro comercio exterior, las amenazas existentes”*. Una recomendación importante es que se debe incorporar el mar al patrimonio de la nación, que es imprescindible no quedarse en declamaciones, hay que ir hacia el mar y estar en el mar. Y, por último, la relación con el mundo constituye un factor, ya que la relación entre Estados es cada vez más interdependiente, que exige permanentemente pruebas de confiabilidad y cooperación creciente.

Una Estrategia Marítima, al abarcar todos los elementos del Poder Naval, es validada por estudios detallados preparados especialmente por entes gubernamentales y no gubernamentales, y por cuerpos asociados con el comercio internacional, la Marina Mercante, la comunidad de relaciones internacionales, las industrias de construcción de navíos y de equipos marítimos, y la Armada, entre otros. Además, cada uno de estos sectores puede relacionarse con sus contrapartes en otros países, ya sea de forma global o regional. Debido a su alcance comprensivo, la Estrategia Marítima tiene que ser desarrollada por el más alto nivel de un país: la Presidencia de la República (Roth, 2009).

Reuben (2007) explica que *“la visión moderna de la Estrategia Marítima es integral y es definida como un efecto conjunto del Poder Naval, Poder Aéreo y Poder Terrestre basado en el mar o en tierra ejerciendo su influencia sobre los ambientes terrestres, marítimos y aéreos”*.

Igualmente, formula que para evaluar la Estrategia Marítima es necesario examinar los cambios del orden mundial, por lo que propone los siguientes factores:

1. Globalización.
2. Geopolítica.
3. Ecosistema.
4. Reclamos Marítimos.
5. Leyes y Relaciones Internacionales.
6. Inestabilidad Política.
7. El Efecto de Armas y Tecnologías.
8. El Efecto del Ambiente.

Desarrollo del análisis matricial de los factores para formular e implementar una Estrategia Marítima de Colombia

El proceso de análisis jerárquico contempla una ponderación impar para valorar el impacto de cada uno de los factores de estudio, es esta forma es posible identificar el nivel y alcance del impacto de factores escogidos, a partir del análisis de la información presentada en el ensayo (Rueda, 2014).

Para el presente ensayo se empleará el método de ponderación, dirigido a identificar el impacto estratégico que genera cada factor, tanto en la formulación de una Estrategia Marítima, como en el objetivo de convertir a Colombia en una potencia media regional.

Se establecieron los factores y criterios de evaluación que en adelante se describen, para la formulación de la Estrategia Marítima.

La metodología del proceso de análisis jerárquico fue propuesta por Saaty (1987); se realizó una variación en el criterio de ponderación como se muestra en la Tabla 2. Igualmente, se desarrolló un análisis matricial tipo DOFA, evaluando el impacto interno y externo de cada factor, así como su carácter de debilidad, oportunidad, fortaleza y amenaza.

El valor agregado que presenta la actual metodología, va más allá de la identificación de la criticidad de una serie de criterios y subcriterios,

dado que al combinar un método de selección (proceso de análisis jerárquico), con uno de análisis (DOFA), se genera la posibilidad de a través de un análisis matricial de combinar las dos actividades, con una metodología innovadora, que le permite al equipo de decisores visualizar rápidamente la criticidad de los subfactores y focalizarse en aquellas actividades más sensibles (Rueda, 2014).

Como resultado del análisis, presentado en la *Tabla 3*, se obtuvo como el principal criterio a tener en cuenta el Jurídico, seguido del Geográfico y el Económico. Es importante recalcar que el criterio Jurídico llega a tener el mayor peso por el subcriterio Límites Marítimos, muy concordante a la situación actual que presenta Colombia con Nicaragua dado el Fallo de La Haya e igualmente, las amenazas previstas debido a las modificaciones de los otros límites marítimos ya establecidos con otros países.

En el criterio Geográfico los pesos más importantes fueron los de los subcriterios Recursos estratégicos y Vigilancia del control del mar. Los recursos estratégicos tienen una gran preponderancia para los Estados, ya que de ellos se deriva el comercio marítimo y la economía de la nación. Y tener el control y la vigilancia de los mismos es parte vital para el desarrollo de una Estrategia Marítima.

Conclusiones

El mar tiene una gran significación económica, se mantiene plenamente el uso tradicional del mar como medio de transporte, donde el 80 por ciento de los productos a nivel mundial, se comercializan por vía marítima. Es previsible suponer que el transporte marítimo continúe siendo el principal modo de movimiento de materias primas y manufacturas dada la separación geográfica entre los centros de abastecimiento mundiales y el consumo creciente, entre el que el petróleo y sus derivados ocupan un volumen más que significativo (Martínez, 2009).

Otro aspecto importante es la cantidad de recursos estratégicos que pueden ser explorados, explotados y aprovechados en el mar: petróleo, gas, nódulos polimetálicos, magnesio, pesca, entre otros. Asimismo, el desarrollo de energías alternativas como eólica, olas y mareas y termales, brindan una importancia científica al océano.

Tabla 1. Factores y subfactores de evaluación

| FACTOR | SUBFACTOR |
|-----------------------|--------------------------------------|
| ECONÓMICOS | Interdependencia mercados y economía |
| | Seguridad comercio marítimo |
| | Industria Marítima |
| SEGURIDAD | Nuevas amenazas |
| | Efecto armas y tecnologías |
| | Enemigos asimétricos |
| OCEANOPOLÍTICO | Áreas focales |
| | Marina Mercante |
| | Cooperación entre Estados |
| GEOGRÁFICOS | ZEE |
| | Recursos estratégicos |
| | Vigilancia control del mar |
| JURÍDICOS | Límites marítimos |
| | Leyes y relaciones internacionales |
| | Medio Ambiente |

Tabla 2. *Criterios de Ponderación*

| PONDERACIÓN | IMPACTO | JUSTIFICACIÓN |
|-------------|------------|--|
| 0 | No afecta | Cuando el factor no incide en la Estrategia Marítima |
| 1 | Mínimo | Cuando el factor indica un impacto local |
| 3 | Bajo | Cuando el factor implica decisiones presupuestales |
| 5 | Intermedio | Cuando el factor requiere intervención de niveles militares superiores o Comandantes de Fuerza |
| 7 | Alto | Cuando el factor tiene repercusiones nacionales que afectan o mejoran la ARC y MDN |
| 9 | Crítico | Cuando el factor afecta o beneficia la imagen internacional del gobierno |

Existen una serie de factores alrededor del mar, su uso, control, recursos, comercio, impactos, amenazas, vulnerabilidades y oportunidades, que pueden ser tenidos en cuenta para la elaboración de una Estrategia Marítima. O como Geoffrey Till escribe en su libro Poder Marítimo: *“la humanidad no recurrió al mar por una causa en particular sino por una diversidad de razones que están vinculadas a los cuatro atributos del mar, a saber, como recurso, como medio de transporte, como medio de información y como medio de dominio”*.

Y son ese número infinito de variables que deben ser observadas para formular una Estrategia Marítima adecuada a un respectivo país, pues no es lo mismo generar una Estrategia Marítima para Rusia que para Belice. Son esos factores los que dan las directrices y el rumbo para una Estrategia Marítima adecuada a los medios, presente y futuro de una nación.

De la misma manera, es necesario utilizar un método o modelo matemático para ponderar y jerarquizar las diferentes variables. Un método matemático ayuda a analizar como esos factores son influenciados por los actores internos y externos de una nación, que puede ser determinantes a la hora de formular e implementar una Estrategia Marítima.

El presente trabajo presenta una serie de factores o variables, a través de unos criterios y subcriterios, que deben ser tenidos en cuenta para formular e implementar la Estrategia Marítima de Colombia, los cuales son (Figura 1):

1. Límite marítimos.
2. Recursos estratégicos.
3. Enemigos asimétricos.
4. Seguridad del comercio marítimo.
5. Industria marítima.
6. Áreas focales.

Es necesario que estos factores se integren a la Política de Seguridad y Defensa de la Nación, al Plan Nacional de Desarrollo, al imprescindible Libro Blanco que aún solo es un deseo de los Oficiales del Curso de Estado Mayor. Sin olvidar que la Estrategia Marítima de Colombia debe ser promulgada por el Presidente de la República y conjugar los cuatro campos del poder.

Para finalizar, todo lo aquí expuesto intenta ser un aporte para la reflexión sobre cuál podría ser uno de los numerosos caminos que hay disponibles para formular e implementar la Estrategia Marítima de Colombia. Ya es hora de dar el paso y dejar de darle la espada al mar.

Figura 1. Subcriterios para formular e implementar la Estrategia Marítima de Colombia



Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Rueda, A. (2014). *Propuesta de microlocalización y disposición del muelle de embarcaciones mayores y menores para la Base Naval del Caribe en la Isla de Tierra Bomba*. Escuela Superior de Guerra.

Saaty, T. (1987). *The analytical hierarchy process-what it is and how it is used*. *Mathematical and Computer Modelling*, 9, 151-176.

Fuentes electrónicas

De Izcue, C., Arriarán, A. & Tolmos, Y. (2012). Apuntes de estrategia Naval. *Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina de Guerra del Perú*. Abril 2012. Recuperado de <https://www.esup.edu.pe>.

Del Álamo, J., Carvajal, J. & Lambruschini, C. (2009). Cambiar las amenazas asimétricas requiere nuevas acciones. *Perspectivas sobre Estrategia Marítima: ensayos de las Americas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el Poder Naval en el siglo XXI*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf.

Martínez, A. (2009). Una Estrategia Marítima para el Atlántico Sur. *Perspectivas sobre estrategia marítima: ensayos de las Américas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. (...)*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf.

Reuben, P. (2007). *Estrategia Marítima. Estudio crítico de su evolución y visión de futuro*. *Revista Marina de Chile*. Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/2007/3/reuben.pdf>.

Roth, L. (2009). Contribuciones al diseño de una nueva Estrategia Marítima para los Estados Unidos. *Perspectivas sobre Estrategia Marítima: ensayos de las Américas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el Poder Naval en el siglo XXI*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf

Sidders, C. (2009). Desde una perspectiva local hacia una Estrategia Marítima. *Perspectivas sobre Estrategia Marítima: ensayos de las Américas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el poder naval en el siglo XXI*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf

Stavridis, J. (2009). Introducción. *Perspectivas sobre estrategia marítima: ensayos de las Américas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el poder naval en el siglo XXI*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_mariti-ma.pdf.

Troitiño, M. (2009). Hacia una Estrategia Marítima. *Perspectivas sobre estrategia marítima: ensayos de las Américas, la nueva Estrategia Marítima de EE.UU. y comentario sobre una estrategia cooperativa para el Poder Naval en el siglo XXI*. Paul D. Taylor, editor. Recuperado de http://www.mar.mil.br/cniee/perspectivas_sobre_estrategia_maritima.pdf.

ANEXO A

Tabla 3. Resultados del desarrollo

| Criterio | Subcriterio | Peso Subcriterio | | | | | |
|----------------|--------------------------------------|------------------|------------|-------------------|------------------|-----------------|-------------------|
| | | vs Criterio | % Criterio | Subtotal Criterio | vs Sub Criterios | % Sub Criterios | Sub total general |
| Económicos | Interdependencia mercados y economía | 0.25 | 5.9 % | 100% | 0.25 | 0.74 % | 12.37 % |
| | Seguridad comercio marítimo | 2.14 | 50.5 % | | 2.14 | 6.25 % | |
| | Industria Marítima | 1.84 | 43.5 % | | 1.84 | 5.38 % | |
| Seguridad | Nuevas amenazas | 1.16 | 33.4% | 100% | 1.16 | 3.38% | 10.10% |
| | Efecto armas y tecnologías | 0.38 | 11.0% | | 0.38 | 1.11 % | |
| | Enemigos asimétricos | 1.92 | 55.5 % | | 1.92 | 5.61 % | |
| Oceanopolítico | Áreas focales | 1.70 | 44.5 % | 100% | 1.70 | 4.98 % | 11.17 % |
| | Marina Mercante | 1.33 | 34.9 % | | 1.33 | 3.90 % | |
| | Cooperación entre Estados | 0.79 | 20.6 % | | 0.79 | 2.30 % | |
| Geográficos | ZEE | 0.26 | 5.73 % | 100% | 0.26 | 0.78 % | 13.57 % |
| | Recursos estratégicos | 2.44 | 52.32 % | | 2.44 | 7.10 % | |
| | Vigilancia control del mar | 1.95 | 41.95 % | | 1.95 | 5.69 % | |
| Jurídicos | Límites marítimos | 4.22 | 79.3 % | 100% | 4.22 | 12.29 % | 15.49 % |
| | Leyes y relaciones internacionales | 0.85 | 16.1 % | | 0.85 | 2.49 % | |
| | Medio Ambiente | 0.24 | 4.6 % | | 0.24 | 0.71 % | |

El Poder Naval y la Amazonía Azul.

Análisis de la Estrategia Marítima de Brasil

Por: CC (FN) Antonio Marcos Gomes Ferreira

"El Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado"

Alfred T. Mahan, 1840-1914 - Citado en Bégarie, 2010

Consideraciones preliminares

El mar siempre ha sido importante para el desarrollo de la humanidad. A lo largo de la historia, ha jugado un papel vital para el ejercicio del poder entre las sociedades.

En el siglo pasado, el impacto del desarrollo tecnológico de los medios que operan en el mar hizo crecer la capacidad de influencia de los poderes Naval y Marítimo en los intereses de los Estados. No por casualidad, fueron restablecidos los modos de la operación y el empleo de las Marinas de acuerdo con los intereses, mientras que se intensificaba los intercambios entre los países (Kearsley, 1992). Se destaca que los nuevos modos y los intercambios motivaron nuevos roles, que están muy relacionados con las crecientes capacidades.

En este siglo, la globalización, sobre todo en el aspecto comercial marítimo, facilitado por las nuevas tecnologías de comunicación y transporte, ha hecho que sea aún más relevante la influencia del mar. Por tanto, la planificación para el diseño de las Marinas y de las operaciones navales futuras tendrá que hacer frente a esta realidad: el mundo globalizado es más dependiente del comercio marítimo. La

Seguridad Marítima internacional y las operaciones navales tienen, por lo tanto, un peso específico más grande del que han tenido (Till, 2009).

Para Brasil, de la misma manera como se ha visto su influencia en perspectiva global, el mar también juega un papel central. Fue el mar que trajo el reino portugués para nuestros trópicos; contribuyó a la garantía y para la consolidación de la unidad nacional y la integridad después de la independencia; permitió a la inmigración de personas que dieron forma a la identidad de la población; aceleró el comercio exterior; y hoy se destaca como una gran fuente de recursos energéticos, lo que podría alentar la codicia internacional.

Las perspectivas para el siglo XXI indican que la importancia del mar propende a crecer, particularmente como resultado del desarrollo del sistema comercial marítimo internacional.

Connotaciones de interés

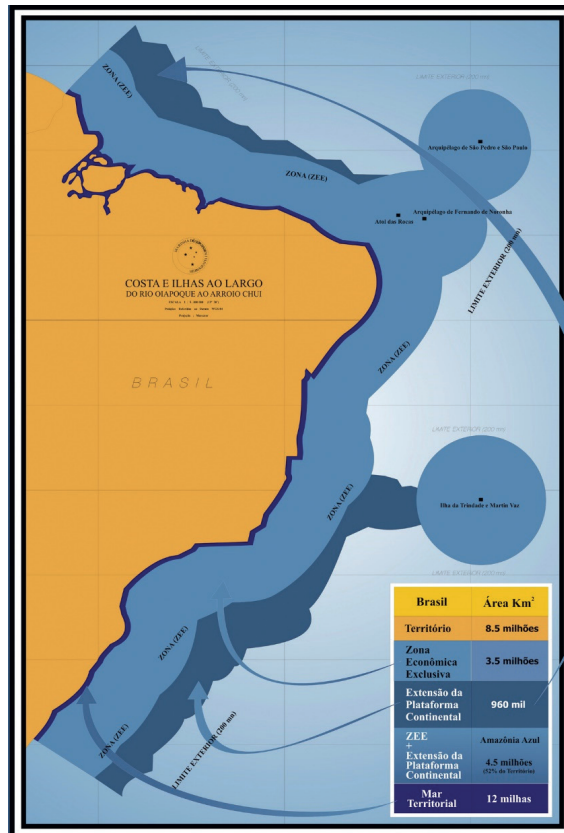
El cambio de siglo marca a los países costeros la reanudación de la mentalidad marítima, impulsada por el comercio, y la busca para el establecimiento de la soberanía sobre sus aguas territoriales. Junto con la definición de nuevos límites marítimos, se plantea la necesidad de ampliar el conocimiento de las posibilidades de desarrollo y capacidad en sus aspectos científicos, económicos y ambientales, que posibiliten el ejercicio real de la soberanía sobre las aguas jurisdiccionales (Ribas, 2011).

Dadas sus dimensiones y a las características de la plataforma continental, las aguas jurisdiccionales brasileñas poseen un gran potencial económico e importancia estratégica, tocando a la Marina de Brasil (MB) la responsabilidad por mantener su estado de Defensa y Seguridad. Así, debido a las grandes dimensiones, riquezas y vulnerabilidades de estas aguas, hoy día son conocidas como Amazonía Azul⁸ (*Figura 1*), en una referencia a la región de la floresta amazónica, igualmente extensa, rica y vulnerable, y a las aguas azules

8 Es la región del Atlántico Sur sobre la que Brasil tiene derechos territoriales y otras prerrogativas de explotación y control, y corresponde a las aguas jurisdiccionales (Brasil, 2012). Comprende la superficie del mar, las aguas supra yacientes al lecho, el suelo y el subsuelo contenidos en la extensión del Atlántico que sobresale desde la costa hasta los límites exteriores de la plataforma continental brasileña (Brasil, 2014).

del mar. Su asociación visual con el mapa de Brasil permite identificar claramente sus límites físicos: la frontera marítima del mar que nos pertenece. De este concepto y de la responsabilidad de la Marina se destaca que el futuro de Brasil está relacionado al mar y tiene que ser defendido.

Figura 1. Amazonía Azul.



Fuente: Disponible en <https://www.marinha.mil.br/sic/Amazonia-azul.html>

La prioridad de la defensa y protección de la Amazonía Azul fue ratificada por la Estrategia Nacional de Defensa, firmada en 2008. Además, los conceptos, principios y Tareas Básicas del Poder Naval brasileño con ella relacionados son indicados en la Doctrina Básica de la Marina (DBM), cuya versión actual fue firmada en 2014. Conforme esta doctrina, la Defensa, así como cualquier otra operación de protección, no debe limitarse a las operaciones en el área a ser defendido. Los opositores o Fuerzas opuestas deben ser detenidos,

o preferiblemente disuadidos, mucho más allá de los límites de los espacios marítimos de Brasil. Esta defensa debe ser realizada a través del uso adecuado del trinomio vigilancia/control, movilidad y presencia (Brasil, 2014).

La prioridad en mención se apoya en el estudio del clásico estratega Mahan, quien afirmaba que conquistar el dominio o el comando del mar era la razón principal para la existencia de las Marinas. Destacaba que el empleo del Poder Naval no debería limitarse a los tiempos de guerra, y que, por el contrario, la planificación de su desarrollo, y la preparación para su empleo eficaz, deberían ser una preocupación constante de los gobiernos desde los períodos de Paz (Begarie, 2010). Entonces, es importante mantener la Amazonía Azul defendida y protegida desde los tiempos de paz.

También es importante la opinión de Klare (2007), experto en el área de energía, quien aseguró que la lucha de los Estados por recursos tiende a crecer. El autor cita que aquellos que mantienen el acceso a un suministro adecuado de materiales críticos prosperan, mientras que aquellos que no pueden, van a tener grandes dificultades y propenderán al declive. La competencia entre las distintas potencias será, por tanto, implacable, despiadada y cruel. De ahí se destaca que una vez más se ratifica la importancia de la Amazonía Azul como fuente de recursos naturales.

Proyección de la Defensa Marítima

Una de las principales riquezas, que ya es explotada en aguas brasileñas, pero que tiene un gran potencial de expansión, es el petróleo. Enormes reservas se han descubierto en la plataforma continental brasileña, a grandes profundidades, en una capa del subsuelo llamado "pre-sal". Además de las riquezas, otro factor muy importante en el aspecto económico es el comercio marítimo que cruza estas aguas. Vidigal (2006) resalta que alrededor del 95 % del comercio internacional de Brasil se realiza por vía marítima.

En este sentido, el Atlántico Sur se mantiene como una de las áreas de interés prioritario para Brasil, en lo que respecta principalmente al comercio, a la exploración marítima y a la explotación de los recursos marinos.

Por tanto, el gobierno brasileño se debe apoyar en las Tareas Básicas del Poder Naval (TBPN) para ejecutar su estrategia de Defensa

Marítima, pues, con el nuevo concepto de Amazonía Azul, la aplicación del Poder Naval es esencial para defender sus intereses marítimos.

Entre las principales tendencias que guían el desarrollo del pensamiento estratégico para el empleo del Poder Naval en el siglo XXI, se destaca la visión de Till (2009), que incorpora los efectos de la globalización, en particular el comercio marítimo en la forma de acción Fuerzas Navales. La creciente interdependencia económica entre los países, junto a las vulnerabilidades del ambiente marino, hicieron de la Seguridad Marítima un factor aún más importante y requerida para permitir el uso del mar. Según él, el hombre utiliza el mar como: fuente de recursos, medios de transporte y comercio, intercambio de información, y como fuente de poder y dominación. Recientemente, se unió por su importancia, un quinto aspecto: la preservación del medio ambiente marino.

La Estrategia Nacional de Defensa, establece las directrices estratégicas para el uso del Poder Naval en el siglo XXI. Su primera directiva es muy clara al señalar que se debe disuadir a la concentración de Fuerzas hostiles dentro de los límites de las aguas jurisdiccionales brasileñas (Brasil, 2008). Para disuadir, se debe estar preparado para combatir.

Hay una prioridad, en la estrategia de Defensa Marítima en Brasil respecto a la negación del uso del mar⁹ a cualquier concentración de Fuerzas enemigas que se acercan al país por vía marítima (Brasil, 2008). Para que la Armada cumpla las disposiciones, con el fin de articular esta estrategia de Defensa Marítima, tiene que ser planeada una serie de otras actividades. Esta estrategia marítima se ve en sus términos más amplios, previendo el uso del Poder Naval para negar el acceso a través del Atlántico Sur a las Fuerzas que puedan amenazar la costa brasileña.

En este sentido, la protección de las aguas jurisdiccionales tiene demandas estratégicas que implican una considerable variedad de sistemas que deben integrarse para complementar sus efectos de

9 Objeto de la tarea básica del Poder Naval que consiste en dificultar el establecimiento del Área de Control Marítimo por el enemigo, o el funcionamiento de este control a través de la destrucción o neutralización de sus Fuerzas Navales, el ataque a sus líneas de comunicación marítima y puntos de apoyo (Brasil, 2014).

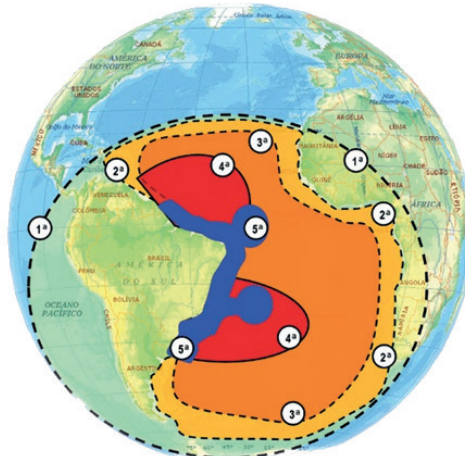
guerra. Esta protección se inicia en tiempos de paz, con actividades diplomáticas y constabulares, e implica el constante control de las posibles amenazas, así como la pronta respuesta (con el nivel apropiado de violencia), combinando los vectores, submarino, de superficie, aéreo o anfibio. Todas estas actividades deben tener su empleo previsto de modo que se produzca las líneas de defensa, acercadas o alejadas, especialmente en áreas vitales.

Posiblemente, la defensa de la Amazonía Azul es el gran reto de la MB en este siglo. Conducir esta defensa, según Monteiro (2010) sin duda no va a suceder dentro de la Amazonía Azul. Debe iniciar lo más lejos posible y deben estar alineados con las principales tendencias de la evolución del uso del Poder Naval, sobre todo con el concepto de A2/AD¹⁰ (Anti Access Aerial Deny). Así, hay que aclararlo según algunos estrategias que han convenido en denominar *estrategia antiacceso*.

Las capas de la estrategia de Defensa.

Una defensa alejada, para una perfecta ejecución, tiene que ser bien planeada. La MB puede realizar este planeamiento con estrategia de Defensa en capas (*Figura 2*), como serán presentadas y discutidas a continuación.

Figura 2. Estrategia de Defensa en capas



Fuente: Monteiro, 2010

¹⁰ A2/AD implica en proyectar una defensa de costa, dispuesta en capas sucesivas, en la que diferentes sistemas de Armas interdependientes combinan sus efectos y el alcance con el fin de endurecer la defensa, a la medida que el oponente se aproxima a la costa. Este concepto se alinea y se extiende al concepto de Defensa aproximada y alejada aleatoria.

La capa diplomática

La primera capa a ser considerada es la diplomática. Su alcance debe ser amplio, pero debe tener su foco en los alrededores estratégicos brasileños. En este espacio, que abarca los países linderos del Atlántico Sur, incluyendo los de África Atlántica, la Armada debe seguir desarrollando lazos de cooperación con las Armadas amigas. La construcción de alianzas es un proceso lento que involucra actividades a desarrollar desde los tiempos de paz, con una intención deliberada de fortalecimiento de la confianza mutua y de dar credibilidad a la presencia del Poder Naval en el Atlántico Sur (Monteiro, 2010).

Otras posibilidades en esta capa, alineados con las tendencias identificadas por Till y Kearsley, consisten en participar en la lucha contra las nuevas amenazas e intensificar el uso de las Fuerzas expedicionarias para apoyo en respuesta a crisis o desastres ambientales que puedan ocurrir en países de este entorno estratégico. En este contexto, el uso de Conjugado Anfibio¹¹ es una herramienta diplomática valiosa. Las características de listo empleo, flexibilidad, versatilidad y la permanencia de los Infantes de Marina y buques anfibios pueden contribuir a la consolidación de la influencia del Poder Naval de Brasil en el Atlántico Sur.

Todo este conjunto de actividades diplomáticas importantes recibe diferentes nombres, dependiendo del autor o de la Armada en cuestión. En este estudio, se adoptó la terminología Presencia Naval.

Como cita la DBM: cuando proceden de una Marina de guerra con capacidad de proyección, las Fuerzas Navales pueden llevar los intereses del Estado para todos los países costeros, debido al concepto de la libertad de navegación en los mares y de las características intrínsecas del Poder Naval (Brasil, 2014). Es decir, que esta capa de defensa garantiza lo mismo que indirectamente, la Presencia Naval.

La capa defensiva (dos)

La segunda capa defensiva se hace con la utilización del ciberespacio. Una capa subyacente a la cuarta dimensión estratégica, que se activa

11 Agrupación Operacional de Infantes de Marina embarcada en una Fuerza Naval, junto con los medios aeronavales adjudicados.

desde los tiempos de paz, y que debe llegar a los límites del Atlántico Sur, permitiendo conocimiento de la situación marítima (Ferreira, 2014).

El conocimiento y la comprensión de lo que se lleva a cabo, ya sea en términos de clima y la meteorología o contra las amenazas a la seguridad marítima o la defensa de la costa, permite al poder naval de Brasil ejercer actos de control e influencia en este entorno. En cuanto a la defensa de la costa, por permitir el seguimiento y la identificación de las posibles amenazas lo más lejos posible del litoral brasileño, añade profundidad a todo el sistema defensivo.

En este sentido, la forma y la estructura de la exposición para la implementación del sistema de defensa dependerá de la capacidad de compartir conocimientos con otros países en el Atlántico Sur (Brasil, 2014). Para facilitar esta interacción, es necesario construir un vínculo de confianza mutua con ellos, lo que debería ocurrir también con las actividades de Presencia Naval. En esta capa defensiva, también hay que destacar las preocupaciones en la defensa física y lógica de los sistemas cibernéticos y espacio. El dominio de esta dimensión estratégica permite también el empleo ofensivo (siendo este caso para autodefensa), buscando degradar el poder de combate del oponente, e interfiriendo con la capacidad de ordenar y controlar sus fuerzas, armas y equipos. Esta capa permite al Estado la consciencia situacional marítima¹² para la defensa de su soberanía antes lo más lejos posible. Se destaca que esta percepción puede modificar la utilización de las líneas de comunicación marítimas, la explotación y el aprovechamiento de los recursos del mar y la soberanía en las aguas jurisdiccionales. Además, permite la detección y la identificación de las amenazas que puedan afectar las áreas de interés lo más lejos posible y al tiempo más temprano.

La capa defensiva (tres)

La capa defensiva siguiente (tercera) es donde proyecta efectivamente la negación del uso del mar y la proyección del poder sobre la tierra, especialmente para la negación de la utilización de las islas oceánicas

¹² Es la efectiva comprensión de todo lo que está asociado con el ambiente marítimo y que puede ocasionar impacto en la defensa, en la seguridad, en la economía y en el propio medio ambiente marítimo del entorno estratégico (Brasil, 2014).

brasileñas (Ferreira, 2014). Sería el escenario de la acción del submarino de propulsión nuclear, aviones de largo alcance y misiles balísticos o de crucero antibuque (lanzado desde el mar, aire o tierra). La combinación de estas armas objetiva a denegar el acceso marítimo de los opositores que tengan la intención de acercarse a la costa. Además, en esta zona son desarrolladas actividades de busca y rescate por los buques de la Marina de Brasil.

La capa de acciones de control de área marítima

Continuando, se identifica que la siguiente capa (cuarta) es donde se producen acciones de control de área marítima y proyección poder sobre tierra (el control de las islas oceánicas y zonas terrestres que controlan zonas tránsito o donde puedan estar ubicadas las bases enemigas) (Ferreira, 2014). Esta capa protege a las dos zonas costeras que reciben atención especial desde el punto de vista de la necesidad de controlar el acceso marítimo a Brasil (líneas de comunicación marítimas), y debe estar centrada en involucrar a dos zonas de la costa brasileña: el tramo de Victoria hacia Santos y el área alrededor de la desembocadura del río Amazonas (Brasil, 2008). Se emplean allí, de manera conjunta, fuerzas navales, aéreas y terrestres, con misiles, municiones guiadas y aviones de ataque, algunos de los cuales son de origen terrestre. Fuerzas anfibas se pueden emplear para obtener el control de las islas oceánicas o para la conquista de las áreas terrestres que controlan las áreas de tráfico o dónde se encuentran las Fuerzas enemigas (Brasil, 2014).

La capa de Seguridad Marítima

La última capa defensiva (quinta) prevista es donde debe ocurrir el control de área marítima y seguridad marítima. Implica el uso de embarcaciones de ataque con lanzamisiles antibuque y baterías de misiles antibuque y antiaérea. Por ser la capa de las aguas jurisdiccionales brasileñas y la última capa de defensa, permite la utilización y aplicación integrada del Poder Naval. Además de existir la presencia constante de navíos de la Marina de Brasil en actividades de patrulla e Infantería de Marina preparada para hacer operaciones anfibas.

Conclusiones sobre las Tareas Básicas del Poder Naval (TPBN)

En la aplicación para la defensa de las capas, se cita las TBPB. Tales Tareas tienen origen en la Estrategia Nacional de Defensa y son

implementadas en el contexto amplio de la campaña naval. Cada una se desarrolla por medio de diversos tipos de operaciones y acciones de Guerra Naval, conforme a seguir.

La *TBPN de Negación del Uso del Mar al enemigo* es la que organiza, antes de ser atendidos cualquier otro tipo de objetivos estratégicos, la Defensa de Brasil. Para la ejecución de esta tarea, se debe procurar la destrucción o a la neutralización de las fuerzas navales oponentes y el ataque a las líneas de comunicación marítima.

La *TBPN de Control de Áreas Marítimas* no es un fin en sí mismo, sino busca crear condiciones para llevar a cabo otras tareas militares o civiles, como la explotación segura de los recursos del mar, la utilización segura de las líneas de comunicación marítima, la proyección del poder, el bloqueo de estrechos y puertos, la negación de área costera, entre otras áreas.

La *TBPN de Proyección de Poder en la Tierra* significa la transposición de la influencia del Poder Naval sobre las áreas de interés, terrestres o marítimas, abarcando un amplio espectro de actividades, que incluyen, desde la presencia hasta la realización de operaciones navales (Brasil, 2014).

Es un instrumento esencial para el fortalecimiento del Poder Naval brasileño. Se observa que ha tenido una creciente demanda para el uso de las fuerzas expedicionarias, como la Infantería de Marina. Su aspecto más combativo se puede explotar en acciones en Islas Oceánicas, o puntos de importancia operacional, contribuyendo al control de área marítima, o negación del uso del mar, como ya se ha recomendado en el DBM.

Por otra parte, las fuerzas anfibas expedicionarias también han sido cada vez más diseñadas para mitigar crisis, para operar en los problemas regionales, para paliar los efectos de los desastres nacionales o nuevas amenazas. Estos casos ejemplifican la relación entre la proyección de poder y las acciones diplomáticas de Presencia Naval y Seguridad Marítima Internacional.

La importancia de esta TBPN debe ampliarse, constituyendo una pieza central para las Armadas. En cuanto al caso particular de la MB, la Proyección de Poder sobre Tierra jugará un papel importante en la protección de la Amazonía Azul, pues ayudará para dar credibilidad

a la presencia del poder naval en el Atlántico Sur, sus contornos y las islas oceánicas.

La *TBPN de contribución a la disuasión*, actualmente existente en la DBM, constituye la actitud estratégica que, a través de medios de cualquier tipo, incluyendo el militar, pretende desalentar o desviar adversarios reales o potenciales, de posibles o presuntos fines bélicos (Brasil, 2014). Es la principal tarea a ser utilizada en tiempos de paz.

Se puede concluir que las TBPN y la defensa de las capas mencionadas anteriormente contribuyen directamente a la defensa de la Amazonía Azul. Cabe recordar que la razón de las tareas básicas, desde su creación, es la organización de las actividades realizadas por el PN en términos de productos que deben cumplir con las necesidades estratégicas nacionales y, en última instancia, con la propia sociedad. Estas tareas, integradas e interdependientes, se han especificado con el fin de encajar en mejores condiciones, a las múltiples demandas estratégicas para la protección de la Amazonía Azul, ahora y en el futuro.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Brasil (2014). *Doutrina Básica da Marinha. Marinha do Brasil*.

Bégarie H. C. (2010). *Tratado de estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010.

Ferreira, R. R. (2014). *Amazônia Azul: espaço de batalha para os combatentes anfíbios. O Anfíbio*, Rio de Janeiro, ano XXIV.

Kearsley, H. J. (1992). *Maritime power and the twenty-first century*. Aldershot: Dartmouth, 1992.

Klare, M. (2007). *Blood and oil: The dangers and consequences of America's growing dependency on imported petroleum*. Macmillan.

Monteiro. A. A. D. (2010). *A próxima singradura. O Anfíbio*, Rio de Janeiro, ed. extra, ano XXIX.

Prado, A. L. (1999). *Tucídides—a história da Guerra do Peloponeso*. Livro VI.

Ribas J. A. M. (2011). *O Brasil além das 200 milhas*. Rio de Janeiro, 04 mai. 2011.

Till, G. (2009). *PODER MARÍTIMO - Una guía para el siglo XXI. Instituto de Publicaciones Navales – IPN Editores*. 2ª Edição. Buenos Aires.

Vidigal (2006). *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro: Record.

Fuentes electrónicas

Brasil (2008). Estratégias Nacional de Defesa. *Ministério da Defesa*. Revisado el 19 de septiembre de 2015. Recuperado de <http://www.defesa.gov.br>

Brasil (2012). *Libro Blanco de Defensa*. Revisado el 21 de julio de 2015. Recuperado de http://www.defesa.gov.br/-arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/lbdn_esp_net.pdf.

Colombia: un país con gran potencial para aplicar las teorías de la Oceanopolítica

Por: Capitán de Corbeta Germán Darío Castro Triana

"Debe existir conciencia general de que nuestro país posee un capital inmenso en su espacio marítimo, y que es deber ineludible de la actual generación buscar la forma para explotarlo".

Almirante chileno Jorge Martínez Busch

111

Consideraciones esenciales

La Oceanopolítica es el término que contempla el espacio oceánico como el verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Es la ciencia que estudia la influencia política del mar en la conducción del Estado, teniendo como principal propósito hacer que las instituciones políticas y sus acciones aprecien la influencia del mar en el ciclo vital del Estado. Según palabras del Almirante de la Marina chilena, Jorge Martínez Busch (1990) *"la Oceanopolítica significa la consideración permanente de la importancia del océano en las decisiones políticas que tomen los gobernantes"* (p. 41).

Ahora bien, con el propósito de analizar la aplicabilidad en Colombia de los conceptos teóricos que propone la Oceanopolítica, la presente reflexión pretende sustentar la siguiente tesis: Colombia cuenta con los factores necesarios para aplicar los conceptos teóricos de la Oceanopolítica, pero estos factores solo afectarán de manera favorable esta concepción una vez que se logre superar la histórica falta de vocación y determinación oceánica.

Para desarrollar la tesis enunciada, inicialmente se plasmarán los conceptos teóricos de la Oceanopolítica; seguidamente se analizarán los factores con que cuenta Colombia para el desarrollo de la Oceanopolítica, empleando como base teórica los vectores –o diversas dimensiones de influencia del mar en la vida de los seres humanos– enunciados por Martínez Busch (1993) en su concepción de la Oceanopolítica; por último se argumentará la necesidad de asumir una auténtica conciencia marítima como piedra angular al momento de la aplicación del concepto de la Oceanopolítica en el país.

Ángulo conceptual

La Oceanopolítica surge inicialmente como una derivación de la geopolítica, esa ciencia que pretende analizar y comprender la relación entre los Estados y los espacios geográficos –entre ellos los marítimos y oceánicos– partiendo desde una perspectiva terrestre. Ahora bien, como lo menciona Rodríguez (2011) *“la Oceanopolítica se libera de sus ataduras geopolíticas desde el momento en que la reflexión invierte la relación o la perspectiva óptica: se trata de analizar la tierra vista desde el mar”*.

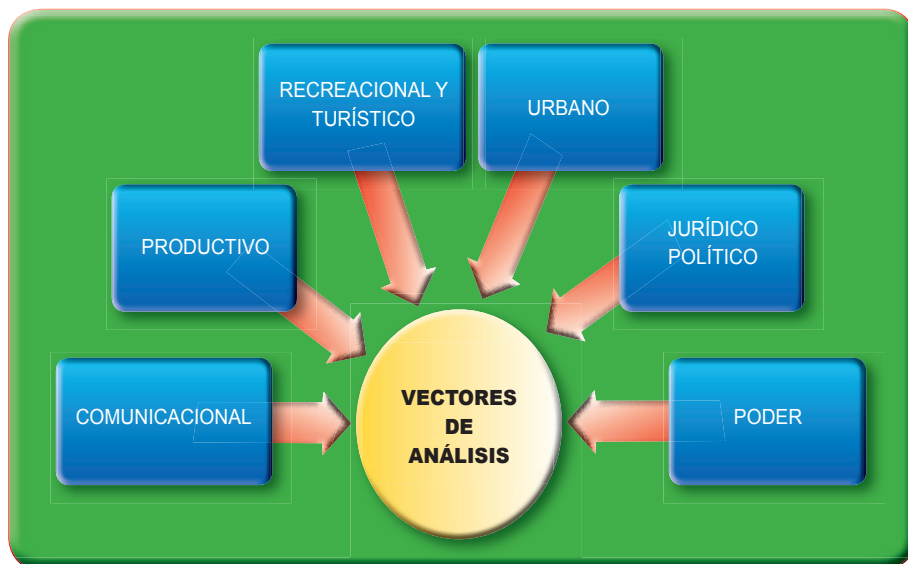
112

La Oceanopolítica no es una “geopolítica del mar” o una “geopolítica marítima”; por el contrario, es una reflexión del mar y del océano, a partir del mar y del océano como espacios de poder. Teniendo como objeto central de estudio las relaciones de poder marítimo-oceánicas, es decir, que el análisis oceanopolítico permite preguntarse por los espacios y territorios marítimos, por los actores que en ellos hacen presencia, por sus intereses, estrategias y prácticas (Rodríguez, 2011). Así las cosas, se puede definir a la Oceanopolítica como *“(…) la interrogación política, geográfica y estratégica acerca de la forma como los actores operan en los mares y océanos a los que tienen acceso, cómo materializan su vocación marítima, cómo operacionalizan sus objetivos marítimos y oceánicos (económicos, políticos), en la perspectiva de promover y concretar determinados intereses”* (Rodríguez, 2011, p. 5).

Si bien Colombia cuenta con las condiciones o elementos geográficos esenciales que le permitirían aplicar los conceptos teóricos de la Oceanopolítica, tales como: la ubicación o posición geográfica, la configuración física de sus costas y puertos, la existencia de recursos naturales, una considerable extensión territorial marítima y costera; es importante destacar que la sola condición geográfica favorable

de un Estado no significa, necesaria ni automáticamente, que se adquiriera por ella el carácter de nación marítima y que se interponga la Oceanopolítica *per se*.

Figura 1. Vectores de la teoría de la Oceanopolítica que permiten analizar las dimensiones de influencia y transcendencia del mar en el devenir de un Estado.



Fuente: Elaboración propia basada en (Martínez J., 1996)

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se revisarán los factores o vectores descritos según la teoría de la Oceanopolítica que permiten, desde una perspectiva sistémica, analizar las dimensiones de influencia y transcendencia del mar en el devenir de un Estado.

Vectores teóricos de la Oceanopolítica

El primero de ellos es el vector comunicacional, el cual proyecta la imagen del mar en su condición fundamentalmente vinculante como medio que incentiva y facilita el encuentro de los pueblos y culturas, pero también en su magnitud geográfica, política y económica con preponderancia del plano comercial (Cely, 2014).

Para Colombia este vector resulta de gran relevancia, si se considera la condición geográfica privilegiada que le permite, al ser Estado ribereño de las cuencas del Caribe y del Pacífico, asumir un papel de país puerto de entrada para el tráfico de cargas entre Suramérica y Norteamérica, Centroamérica, el Caribe e incluso Europa y las costas

occidentales del Pacífico. Esta circunstancia debería constituir tanto un estímulo como una clara orientación para definir nuestro desarrollo como país.

Segundo, el vector productivo, hoy por hoy ha adquirido una especial relevancia para la vida y más propiamente para el sustento de la humanidad (Martínez, 1996). La actividad pesquera, así como la explotación de petróleo, gas y demás yacimientos minerales en el subsuelo oceánico son actividades que se han intensificado debido al incremento de la demanda mundial y de la fuerte competencia, generando toda clase de alteraciones, tanto a las relaciones de poder entre Estados, como de las condiciones marítimas –en referencia al agotamiento del recurso, la contaminación, la intensidad y aumento del tráfico, entre otros.

Es precisamente la conjunción de todos estos factores y el hecho que estas actividades antes mencionadas se desarrollen en Colombia, lo que debe determinar el interés político, estratégico, jurídico y científico del Estado en el desarrollo y el control de todos estos procesos productivos en sus aguas territoriales y espacios costeros.

114

Tercero, el vector recreacional y turístico, que según Martínez (1996) *“tiene una significación más bien limitada con relación a aquellos [anteriormente] descritos”* (p. 7), abarca un amplio espectro de actividades, desde el disfrute de playas, deportes náuticos, buceo y navegación costanera, que implican la necesidad de organizar el espacio marítimo y adecuar sus normas de uso.

Colombia ofrece por sus extensas costas e islas, por su exuberante y singular belleza natural, un escenario perfecto y sobre todo de gran potencial –tanto desde el punto de vista recreativo como desde la actividad económica–, teniendo en cuenta que el sector turístico ha alcanzado una creciente importancia como fuente de ingreso y como actividad recreacional. Por ende, las necesidades de conservación, organización y seguridad para que estas actividades puedan continuar desarrollándose son indispensables en la conservación de la vida, riqueza y estabilidad del sistema espacial del mar (Martínez, 1996).

En cuarto reglón está el vector urbano, materializado en las actividades propias de la franja costera, el cual representa un elemento de relación y de intercomunicación entre los sistemas marítimos y terrestres. Al abarcar medios tan complejos como los puertos, muelles, astilleros

y otros espacios explotados por el hombre, este vector produce los efectos más adversos hacia el medio ambiente marino, la sostenibilidad y la calidad de vida, hechos que hacen necesaria una atención especial en referencia a su ordenamiento y control.

En Colombia se presenta el caso donde el desarrollo de la franja costera genera choques entre el vector productivo, el vector recreacional y turístico, y el vector comunicacional, evidenciando una necesidad de ordenamiento y sobre todo de control, enfocados a la planificación de la ocupación de esos espacios –playas, manglares y sistemas fluvial-marinos– que presentan inmensas posibilidades de bienestar y progreso (Cely, 2014).

Quinto, el vector jurídico, expresado a través del Derecho Internacional Marítimo, constituye un elemento ordenador del espacio y de la actividad marítima, que se manifiesta en la regulación de las relaciones internacionales en el medio marino y de su explotación, mediante normas escritas o no escritas, estas últimas de general aceptación (Martínez, 1996).

Para el caso colombiano es un vector relevante, primero debido a que posee territorio marítimo que históricamente ha sido deseado y hecho parte de rivalidades entre Estados –como lo es el mar Caribe y lo fue el istmo de Panamá–; segundo, por ser un país que tiene vigente un diferendo limítrofe marítimo y que ha sido afectado recientemente en su territorio marítimo por pretensiones de países en busca de intereses geopolíticos; tercero porque no puede ser ajeno a la evolución del periodo de explotación económica del mar, que abre nuevas posibilidades de contienda en las relaciones de poder entre Estados. Por lo anterior, se hace necesario contemplar el Derecho como medio para armonizar, potencializar y preservar los intereses marítimos nacionales.

Por último, el vector poder, el cual junto a la estrategia naval *“constituye el vector de fuerza que protege la vida del sistema, asegura la vigencia del Derecho y contribuye a la soberanía y cumplimiento de los objetivos del Estado en todo el ámbito de los espacios oceánicos”* (Martínez, 1996, p. 18).

Redirección e impacto del potencial marítimo colombiano

Así las cosas, y considerando tanto el aumento en volumen y ritmo de la actividad marítima en el país, así como el incremento de los riesgos naturales y amenazas criminales –cada vez más globalizadas y transnacionales–, se hace más necesario el apoyo y soporte de un Poder Naval efectivo y capaz de imponer la normatividad jurídica nacional e internacional.

Como se pudo observar todos estos vectores de la teoría oceanopolítica impactan o tienen relación directa con la vida de los colombianos y el destino del país –unos en mayor nivel que otros por supuesto–, no obstante, para que estos factores sean favorables requieren que sean conocidos por el colectivo nacional, es decir que la ciudadanía comprenda la importancia y potencialidad que tiene el mar. En otras palabras, que exista una verdadera conciencia marítima, entendida como esa inclinación natural y espontánea de la población para valerse del mar como recurso y como espacio de expresión de su voluntad como Estado y como nación.

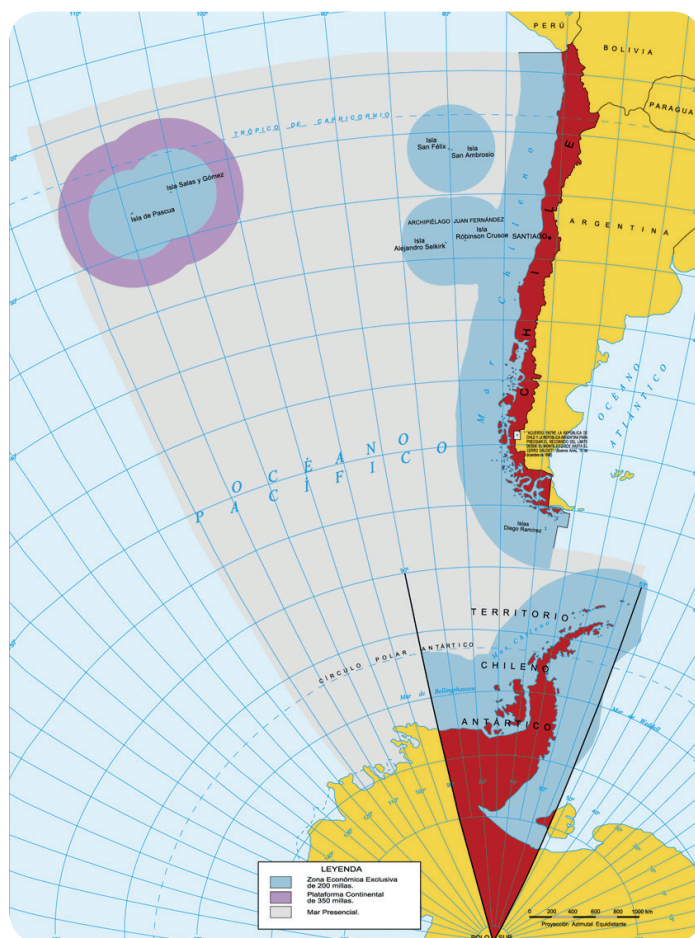
Lastimosamente, es en este aspecto donde existen más debilidades que fortalezas para el caso de Colombia, a pesar de poseer grandes extensiones marítimas y costeras, que abren las puertas a las vías de transporte permitiendo la proyección a dos cuencas de millones de kilómetros cuadrados, llenas de recursos y posibilidades de desarrollo, no se ha logrado aún como país, fomentar una sólida conciencia marítima.

Por tanto, para lograr aplicar las teorías oceanopolíticas y así poder potenciar la vocación marítima, resulta imprescindible modificar la actitud mental de la clase política e inculcar en todos los niveles educacionales una equilibrada valoración marítima, para que así, la mayoría de los habitantes –partiendo de los gobernantes– comprendan la importancia del mar para la subsistencia, seguridad, crecimiento y prosperidad de la nación.

En referencia al ámbito de la aplicación, Colombia podría adaptar y desarrollar dos de los conceptos principales de la teoría oceanopolítica: el primero de ellos el concepto de “mar presencial” y el segundo el “modelo de educación para el mar”.¹³

13 Ambos conceptos desarrollados y aplicados por Chile desde que fueron propuestos por el Almirante Jorge Martínez Busch dentro de su apreciación de la Oceanopolítica, la cual plasmó en su libro “Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo”.

Figura 2. Dimensiones y tricontinentalidad de Chile. Mar Presencial.



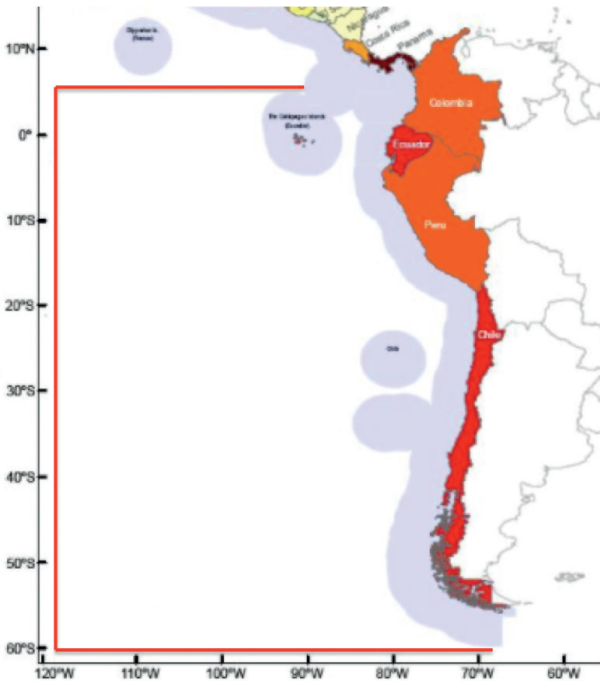
Fuente: Instituto Geográfico Militar chileno - IGM.

El concepto del “mar presencial” como lo denomina Chile o del “mar de resguardo” según los argentinos, es una de las aplicaciones más relevantes de la concepción de la Oceanopolítica, el cual se considera como el espacio marítimo en donde un Estado declara unilateralmente sus intereses sobre el alta mar circundante a su soberanía marítima, sin desconocer la situación jurídica que se le adjudica conforme al derecho internacional, es decir que no reclama soberanía ni ejerce actos soberanos diferentes a los que ejercen otros Estados en él. Según el Almirante Martínez (1990) el mar presencial constituye “una forma de cautelar los intereses nacionales y de contrarrestar amenazas directas o indirectas a su desarrollo y, por tanto, a su seguridad” (p. 39).

Ahora bien, este concepto podría ser aplicado en Colombia con la ratificación del Acuerdo de Galápagos, compromiso que deriva de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) a la que Colombia está suscrita, en el cual los demás países miembros –Chile, Ecuador y Perú– se comprometen a conservar los recursos vivos marinos en la alta mar del Pacífico Sudeste en un área de gran extensión, siendo este acuerdo considerado como una declaración de mar presencial. El área de aplicación según el Acuerdo de Galápagos, está concebida por:

Las áreas de alta mar del Pacífico Sudeste comprendidas entre el límite exterior de las zonas bajo jurisdicción nacional de los Estados ribereños y una línea trazada a todo lo largo del meridiano 120° de longitud oeste, desde el paralelo 5° de latitud norte hasta el paralelo 60° de latitud sur. No comprende las zonas bajo jurisdicción nacional correspondientes a las islas oceánicas que pertenecen a alguno de los Estados ribereños, pero se aplicará también a las áreas de alta mar circundantes y adyacentes a tales islas oceánicas dentro de los límites descritos. (Comisión Permanente del Pacífico Sur, 2000, p. 5).

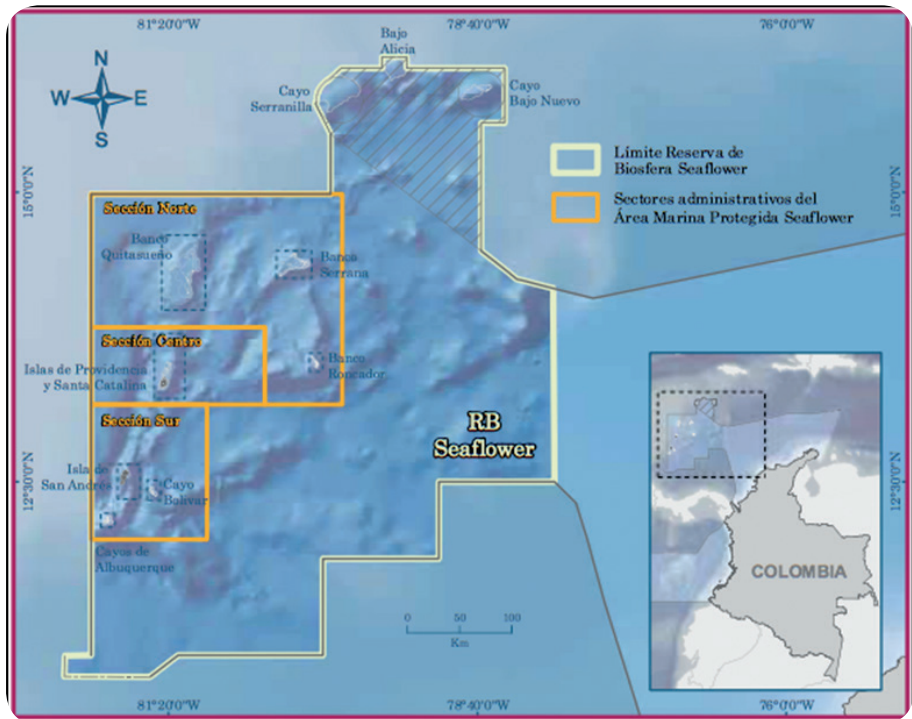
Figura 3. Área de aplicación del Acuerdo de Galápagos.



Fuente: Elaboración propia basada en la CPPS.

La ratificación de este Acuerdo permitiría a Colombia hacer parte de esa declaración, de contemplar esa extensa área marítima sobre el Pacífico como un área de intereses en la que se tiene la necesidad de estar y permanecer, no solo para conservar los recursos sino también para contribuir al desarrollo de la nación.

Figura 4. Límites de la Reserva de la Biosfera Seaflower y de las Áreas Marinas protegidas del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.



Fuente: Coralina-Invemar.

De igual manera, si bien en el Caribe no cabe la concepción de Mar Presencial pues no hay espacios marítimos sin jurisdicción de Estados ribereños, Colombia puede aplicar los principios y conceptos oceanopolíticos declarando de una manera más específica e insistente la conservación de nuestra biodiversidad marina y costera de la – ya reconocida por la Unesco– Reserva de la Biosfera ‘Seaflower’, como una zona de influencia donde se preservan y defienden los intereses nacionales. Dentro de esos intereses, está la preservación de los derechos soberanos sobre la plataforma continental continua e integrada que tiene Colombia en el Caribe, derechos que han sido

atacados recientemente por las pretensiones nicaragüenses sobre áreas de plataforma continental situadas más allá de las 200 millas de las costas de ese país centroamericano.

Desde la óptica chilena

En cuanto al concepto de “modelo de educación para el mar”, este ha sido considerado por Chile como la herramienta para que la sociedad esté capacitada hacia la tarea de desarrollar en plenitud las actividades marítimas que le imponen la condición geográfica (Martínez, 1993). Considerando dos focos principales de atención, uno relacionado con el grado de interés que deberían tener todos los chilenos por el mar, y el otro con el grado de conocimiento que deben poseer todos aquellos que se inclinen por la actividad marítima. Así las cosas, este modelo presenta de manera estructurada los planes y programas de educación, tanto para los niveles de preescolar, primaria y secundaria como para la educación técnica y superior; contemplando como elementos rectores las realidades y potencialidades tanto del medio y entorno marítimo, como de la actividad marítima.

*Tabla 1. Consideraciones para el desarrollo de un modelo de educación para el mar.
Elaboración propia*

| MODELO CHILENO DE EDUCACIÓN PARA EL MAR | |
|---|---|
| EDUCACIÓN | OBJETIVO |
| Preescolar/Primaria/ Secundaria | Crear conciencia marítima en todos los chilenos. |
| Técnica | Formar especialistas que se desempeñen a nivel técnico como mano obra calificada. |
| Superior | Formar profesional y científicamente al sector más capaz de la sociedad para que impulsen el crecimiento de la Nación. |
| Postgrado | Desarrollar Magísteres para la investigación en aspectos específicos y Doctorados para el desarrollo de nuevas teorías. |

Considerando lo anterior, Colombia podría establecer programas de educación no solamente destinados a niveles técnicos o superiores, tampoco solo a quienes están ya desarrollando actividades relacionados con el mar¹⁴, sino también –y quizás en forma prioritaria– a las generaciones más jóvenes, a fin de entregarles los medios conceptuales para que en el futuro consideren al mar como una verdadera vocación y alternativa de desarrollo.

Como conclusión se puede confirmar que Colombia cuenta con los factores que permiten la inclusión de la Oceanopolítica como elemento preponderante en la ecuación de la prosperidad y desarrollo del país, toda vez que cuenta con el conjunto de condiciones geográficas esenciales –relativas a los mares y costas– que facilitan el desarrollo marítimo, al igual que con una evidente relación y dinamismo con las diferentes dimensiones que el mar, como sistema, manifiesta. Sin embargo, tiene un largo camino por recorrer con relación a lograr motivaciones de carácter colectivo que muevan a la población hacia los espacios marítimos, es decir lograr una vocación marítima nacional que otorgue fundamentos, fuerza y dinamismo a la voluntad del Estado para percibir y aplicar una realidad oceanopolítica.

14. Enfoque errado y limitado que ha sido plasmado por las líneas de acción propuestas por la “Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros” (PNOEC)

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Cely, M. (2014). *Oceanopolítica: un viraje estratégico adecuado para Colombia*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Martínez, J. (1993). *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

Fuentes institucionales

Congreso Nacional de Chile. (28 de agosto de 1991). Ley 19080.

CORALINA-INVEMAR. (2012). *Atlas de la Reserva de Biósfera Seaflower*. Santa Marta: Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives De Andrés" -INVEMAR- y Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (CORALINA).

Fuentes electrónicas

Comisión Permanente del Pacífico Sur. (14 de agosto de 2000). *Acuerdo de Galápagos*. Recuperado el 6 de agosto de 2015 de Instrumentos Internacionales. Documentos en Línea: <http://cpps.dyndns.info/consulta/documentos/legal/convenios/ACUERDO>.

Instituto Geográfico Militar. (2015). *Mapa Chile Tricontinental*: <http://www.igm.cl/MAPAIGM>.

Martínez, J. (1996). *El mar como sistema: los vectores para la Oceanopolítica*. De Academia: www.academia.edu.

Martínez, J. (4 de mayo de 1990). *La gran tarea de esta generación es la ocupación efectiva de nuestro mar*. Revista Fuerzas Armadas y Sociedad: www.fasoc.cl/files/articulo/ART41b5cbd5a49ec.pdf.

Rodríguez, M. L. (15 de abril de 2011). *Fundamentos para la Oceanopolítica*. Observatorio austral de geopolítica y prospectiva: <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamnetos-para-la-oceanopoltica/>.

Una propuesta de Estrategia Marítima para Colombia

Por: Capitán de Corbeta Jesús Andrés Zambrano Pinzón

Introducción

“La profunda influencia del comercio marítimo en la riqueza y la fuerza de los Estados, se evidenció claramente, mucho antes de que se revelaran los verdaderos principios que rigen su crecimiento y prosperidad” (Mahan, 1946, p. 1). De esta manera, el Almirante Alfred Thayer Mahan, introducía en su obra “La influencia del poder marítimo en la historia”, la forma en que el control del mar concedió el poder, para dominar el comercio y los recursos necesarios para hacer la guerra, de lo que fuera el gran Imperio Británico, estimulando posteriormente de forma definitiva el crecimiento de los Estados Unidos de Norteamérica como una Potencia Marítima, haciendo del océano un factor multiplicador de su poder nacional. Aunque algunas de las tesis de Mahan han sido modificadas y ajustadas en el transcurso del tiempo, el concepto de la capacidad de una nación de proyectar el poder desde el océano es vigente.

En el contexto nacional, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros reconoce que el país requiere fortalecer la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo nacional, conduciendo al fortalecimiento del poder marítimo en Colombia (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros., 2007, p. 21). Por su parte, la Política Integral de Seguridad y Defensa del Ministerio de Defensa Nacional 2010-2014, establece que las Fuerzas Militares deben avanzar hacia un sistema de capacidades disuasivas, incrementando

la participación de Colombia a nivel regional (Ministerio de Defensa Nacional, 2010, pp. 32-34) y las Políticas Institucionales de la Armada Nacional "Proyectando el Futuro" conciben a mediano plazo convertir a la Armada de Nacional de Colombia en una marina mediana con proyección regional (ARC, Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro", 2014, p. 7).

Es así como transformar a Colombia en una Potencia Marítima Regional a través del fomento de la conciencia marítima, el fortalecimiento del Poder Naval y la promoción de los intereses marítimos será una herramienta fundamental en el desarrollo nacional. Los indicadores de seguridad y las políticas macroeconómicas para Colombia en los últimos años han incidido en el incremento del comercio y la inversión extranjera directa convirtiendo a Colombia en uno de los principales mercados en Latinoamérica. "La inversión extranjera directa (IED) viró de manera significativa en los últimos 20 años en Colombia, que pasó de recibir 1.447 millones de dólares en 1994 a 16.772 millones de dólares en 2013, unas 12 veces más" (Lozano Garzón, 2014, p. 25). Estos indicadores estimulan la adopción de un liderazgo regional, destacándose factores multiplicadores de desarrollo como nuestra muy favorable posición geoestratégica bioceánica cercana a las principales vías de comunicación marítimas, valiosos recursos someramente explotados en el océano, investigación, ciencia y tecnología marítima en desarrollo y otros elementos que deben ser estudiados y abordados para hacer valer las potencialidades que Colombia tiene y que pueden ser multiplicadoras en el desarrollo nacional.

126

Visión dimensional

El Poder Marítimo se presenta como un conjunto de elementos de variadas dimensiones y orígenes, que a la vez afectan en todos los aspectos de la vida nacional y los campos del poder. El estudio de la historia cimienta los alcances que para un Estado significa ser una potencia marítima, impactando significativamente en el desarrollo y poderío de una nación, hasta el punto de ver también cómo se han acabado grandes imperios por su olvido del mar o cómo otros, no han podido sobresalir a pesar de contar con todos los demás requisitos para serlo, es entonces propicio decir que una Potencia Marítima Regional (PMR) es aquel Estado que logra influir en el contexto regional a

partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un poder naval moderno y disuasivo.

La estrategia marítima nacional colombiana será el compendio de acciones contenidas en un plan a corto, mediano y largo plazo con responsabilidades en todos niveles del Estado y la sociedad colombiana, que se ejecutará con el objetivo de convertir a Colombia en Potencia Marítima Regional, permitiéndole influir en ese contexto a partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un Poder Naval moderno y disuasivo.

Los fines de esta ambiciosa tarea se derivan de la comprensión de que el Poder Marítimo proviene de un escenario multidimensional, en donde la diversidad de factores que se abordan requieren del emprendimiento del más alto nivel; es así como la estrategia marítima no es un derivado de la estrategia militar en ningún momento, por el contrario, se encuentran al mismo nivel con esto indicando que de la cohesión de ellas proviene la estrategia naval la cual se relaciona con la aplicación del Poder Naval, mientras que la estrategia marítima proviene del establecimiento del Poder Marítimo.

De los medios estratégicos

Ya habiendo definido el fin y el nivel de la estrategia marítima nos concierne ahora abordar los medios estratégicos que permitirán que se logre el objetivo propuesto. La estrategia marítima se debe diseñar en la base de elemento del Poder Marítimo que permite crear el marco de referencia que facilita tener referentes y establecer metas sobre las cuales medir el avance de las propuestas. Los elementos sugeridos para este ensayo son los propuestos por Till (2007) los cuales tendrían que cuantificarse para comparar y desarrollar (*Figura 1*).

El primer elemento es población, sociedad y gobierno, y está directamente relacionado con el fomento de la cultura marítima de la nación. El desarrollo de la gobernanza marítima es la forma en que se promueve este elemento fundamental por medio del impulso de:

La identidad local de las comunidades costeras promoviendo su geografía, su historia, interrelaciones sociales y su estilo productivo.

La promoción de la pesca artesanal como una identidad de las comunidades lograda a través de la protección del medio ambiente costero e impulso de zonas marinas protegidas.

La extracción manual de recursos naturales como conchas marinas, esponjas o peces ornamentales, contribuyendo a esta microeconomía local.

Consideremos ahora la geografía marítima reflejada en el orden del espacio marino y costero, donde se permita aprovechar de manera sostenible los recursos marítimos apoyando el desarrollo socioeconómico. Para lograrlo se requiere protección de los ecosistemas costeros como manglares, zonas de bajamar, arrecifes coralinos, pastos submarinos que aportan en el almacenamiento de carbono, así como también protegen las costas contra embates de la naturaleza disminuyendo los impactos en infraestructura. De manera, semejante el mantenimiento de aguas limpias evitando contaminación por basura, patógenos y sustancias químicas protegiendo así la salud humana, los medios de vida, y la recreación e igualmente, la salud y vida del medio marino preservando la biodiversidad.

El siguiente elemento aborda la economía marítima, donde se debe pretender el aprovechamiento del espacio marino costero como fuente de riqueza y desarrollo del país ocasionando el aumento de la participación de este sector en el producto interno bruto de la nación. En ese sentido se deben tocar varios aspectos asociados al desarrollo

Figura 1. Elementos constitutivos del Poder Marítimo



Fuente: Till (2007, p. 113)

de la economía marino costera, la provisión de alimentos desde el mar y la maricultura es una fuente de riqueza a la cual deben retornar los recursos de la nación protegiendo su sobre explotación; frente a este particular, el manejo integral de pesquerías, la protección del medio ambiente y la creación de zonas marinas protegidas es fundamental para su desarrollo.

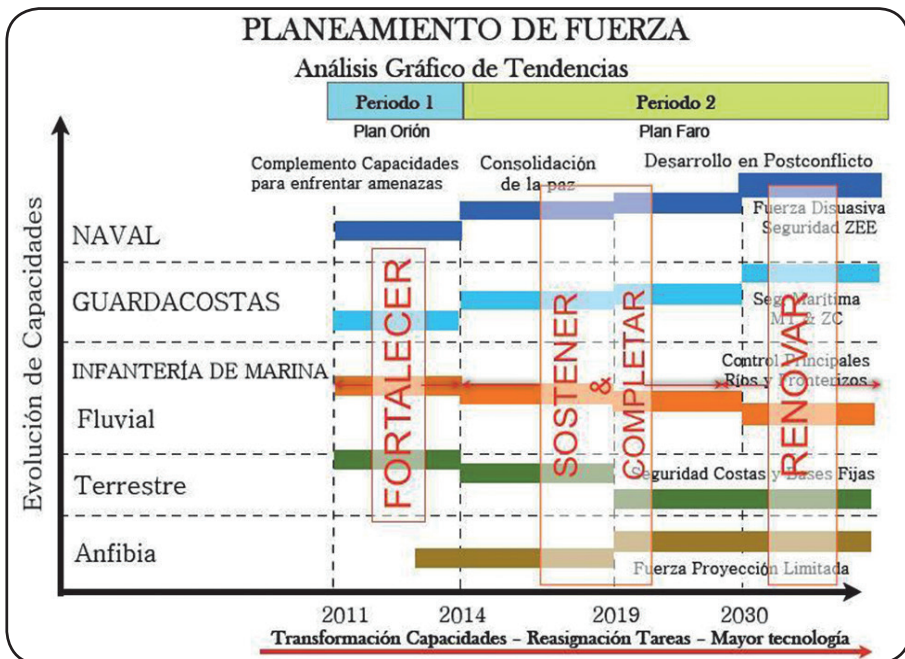
Sobre este mismo aspecto también se presentan los medios de economía costera de donde se derivan trabajos y economías estables para las comunidades que habitan en los litorales. Los puestos de trabajo y los ingresos producidos por las industrias relacionadas con el mar y con las actividades portuarias, de servicios, de construcción marítima, y desarrollo de infraestructura beneficiarán no solamente a los que están empleados, sino que también tienen valor para la identidad de la comunidad, los ingresos fiscales y otros impactos económicos y sociales relacionados de una economía costera estable. En este espacio también entrarán las acciones de la nación que se puedan lograr para promover el turismo costero.

Así mismo, se hace necesario el *"fomento y mantenimiento de una marina mercante estratégica"* (Soltau, 2015) que logre satisfacer los requerimientos económicos, sociales y de Seguridad Nacional, dado que a pesar de *"las tareas realizadas y concebidas anteriormente en la PNOEC los resultados no han sido los esperados y se requiere de políticas fiscales, educativas, de infraestructura, que hagan competitiva y rentable una marina mercante nacional"* (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, 2015).

Con relación al desarrollo del elemento *Armada y Tecnología*, el Poder Naval colombiano deberá ser proyectado a una Fuerza Oceánica, garante de los intereses marítimos de la nación y con capacidad de cumplir operaciones de seguridad marítima en la Zona Económica Exclusiva y de Guerra Naval en un teatro de operaciones establecido, aportando al desarrollo científico, social y económico de la nación (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012). Acá entra un factor determinante en la estrategia marítima nacional y es el de contar con una "Armada Mediana de Proyección Regional", que sea considerada como herramienta esencial para el desarrollo y seguridad de la Nación, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad territorial, marítima y fluvial colombiana (Wills Vélez, 2014).

Así es entonces que la Armada Nacional actúa dentro de su rol nacional apoyando al desarrollo nacional a través de la promoción de la industria naval y garantizando la seguridad de los colombianos, en el rol internacional participando en operaciones multinacionales y en apoyo a la Defensa y Seguridad de otras naciones a través de la transmisión de conocimientos y experiencias, como ha venido realizando con países del Caribe y Centroamérica, y en el rol militar proyectando una marina disuasiva que permita el control del mar, la defensa litoral y la proyección del Poder Militar.

Figura 2. Planeamiento de Fuerza por componentes.



Fuente ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012

La autoridad marítima nacional también se modernizará, dado que el componente de la institucionalidad del mar en Colombia requiere de mejoras en procesos que esta misma ha identificado y sobre los cuales apunta como: "fortalecimiento Institucional; tecnologías de la información y las comunicaciones para el ejercicio de la autoridad marítima; seguridad integral marítima; adquisición y mejoramiento de la infraestructura física especial para la seguridad integral marítima y fluvial; y desarrollo de la investigación marítima y fluvial" (DIMAR, 2015).

Proyección de capacidades

De forma paralela al desarrollo de las capacidades marítimas, debe darse el desarrollo en temas fluviales. En Colombia la institucionalidad fluvial es opaca y recae en muchos actores haciendo que esta no funcione de manera coordinada; es indiscutible que en nuestro país el tema fluvial está asociado al tema marítimo, y aunque podría derivarse una estrategia únicamente orientada a este propósito, actualmente es apropiado abordar el tema en unísono.

Desde esa óptica, se puede considerar que los elementos tratados prevalecen en el tema fluvial, así pues se requieren políticas de gobernanza fluvial, que promuevan los intereses de las comunidades ribereñas como también la promoción de las economías de ríos protegiendo el medio ambiente de elementos como la minería ilegal y la deforestación que acaba con los recursos hídricos, por lo que se hace necesaria la promoción de la navegación fluvial con el sinnúmero de beneficios que puede traer a un país con amplias cuencas que atraviesan cinco países, y en donde más de la mitad del territorio se convierte en la única vía de comunicación. En consecuencia, se precisa igualmente del fomento de la construcción fluvial y la investigación.

Del mismo modo, la presencia de la Armada Nacional y la experiencia ganada en el control del orden público por medio del uso de los ríos, ha permitido que seamos un referente internacional en cuanto a las capacidades e innovaciones que en este espectro se han logrado y que se traducen en exportar nuestro conocimiento y nuestras capacidades proyectando también el poder nacional.

Todo lo expuesto apunta al propósito de convertir a la nación en potencia marítima regional, pero es vital entender que *“se puede señalar que el contorno de una potencia regional es la región”* (Ardila, 2012, p. 296), sin embargo, al ser construcciones sociales, su valor efectivo depende de la aceptación de ese estatus por parte de otros Estados dependiendo de su alcance, de tal manera que el escenario debe ser aquel donde las capacidades actuales y proyectadas de la nación permitan este reconocimiento por parte de otros Estados y donde adicionalmente exista un interés particular de la nación en proyectar sus capacidades. De tal forma, Colombia por su favorable posición geográfica se encuentra en medio de escenarios enmarcados por ambientes marítimos, diferentes y contrastantes como lo son la cuenca del Pacífico, Suramérica y el Caribe y Mesoamérica.

Cabe así mismo indicar que el Pacífico actualmente es el escenario del principal foro económico mundial y es un espacio único de oportunidades para el desarrollo económico de la nación en donde la principal vía de comunicación es el mar, esto conlleva a que el desarrollo de la infraestructura marítima y el fortalecimiento del comercio, multiplique el desarrollo nacional. *“El peso económico de APEC es muy significativo: sus 21 miembros representan el 54 por ciento del PIB mundial y 44 por ciento del comercio del mundo”* (Secretaría de Economía Estados Unidos Mexicanos, 2015). En este mismo espacio la participación de Colombia en la Alianza del Pacífico es trascendental.

De otro lado, en el escenario suramericano predominan potencias marítimas como Brasil y Chile, de las cuales se puede extraer y aprender de sus experiencias y conocimientos y donde desde luego, la promoción de los intercambios comerciales y los acuerdos de cooperación son fundamentales en la política de buen vecino.

Por último, el escenario del Caribe y Mesoamérica es ideal para el cumplimiento del fin de la estrategia marítima propuesta, siendo además la región de principal atención estratégica en este momento por el interés de Nicaragua sobre nuestros espacios marítimos en el Caribe Occidental y la delimitación de los espacios marítimos con Venezuela. En este escenario se reconocen las capacidades de Colombia sirviendo de ejemplo con los logros alcanzados en términos de seguridad y lucha contra las amenazas, estos han permitido que nos convirtamos en un referente para los países de esta región, en términos de Seguridad y Defensa Marítima. Así mismo, ya se abren mercados para productos marítimos; sirva de ejemplo la reciente venta a la República de Panamá de una Unidad Naval tipo Buque de Desembarco Anfibia diseñada y construida por Cotecmar.

En consonancia con lo dicho por el Comandante de la Armada Nacional de Colombia, Vicealmirante Leonardo Santamaría Gaitán, en su conferencia sobre “Liderazgo y Proyección de la Armada Nacional”, realizada en el auditorio de la Universidad Militar Nueva Granada en agosto de 2015 (Santamaría, 2015) afirmó que la ARC trabaja para que el Caribe sea un espacio de proyección regional en donde la Institución sea una herramienta que permita el posicionamiento de Colombia como una Potencia Marítima Regional, al cual además se deben sumar todos los campos del poder nacional.

Es necesario reconocer que el país requiere fortalecer la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo nacional, buscando alcanzar la meta de convertirse en Potencia Marítima Regional, entendiendo este concepto como la capacidad de influir en el contexto regional a partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un Poder Naval moderno y disuasivo.

El planteamiento de la estrategia marítima para Colombia se diseña sobre cinco aspectos: creación a mediano plazo de una Armada mediana de proyección regional, desarrollo de la gobernanza marítima, orden del espacio marino y costero, explotación de recursos marítimos apoyando el desarrollo socioeconómico y desarrollo paralelo del Poder Fluvial.

También vale destacar que el escenario del Caribe y Mesoamérica es ideal para el cumplimiento del fin de la estrategia marítima propuesta, es la región de principal atención estratégica en este momento por el continuado interés de Nicaragua sobre nuestros espacios marítimos en el Caribe Occidental y la delimitación de los espacios marítimos con Venezuela.

El Poder Naval como herramienta del poder duro es importante; sin embargo, en el espacio del Caribe occidental la acción del poder inteligente puede convocar resultados más favorables. Es así como la transferencia de conocimientos en términos de lucha contra el narcotráfico, Operaciones Especiales, interdicción marítima, investigación oceanográfica, señalización marítima, levantamientos hidrográficos, oferta en mantenimiento y construcción naval se presentan como una oportunidad de posicionar a Colombia en calidad de potencia regional en el Caribe muy seguramente consiguiendo influenciar favorablemente sobre decisiones de otros que afectarán nuestros intereses marítimos en este espacio.

Referencias bibliográficas

Fuentes académicas

Ardila, M. A. (2012). *Potencia regional secundaria en definición: Colombia entre Sur y Centroamérica*. Papel Político, 296.

Santamaría, L. (2015). *Liderazgo y proyección de la Armada Nacional*. Bogotá: ARC.

Soltau, J. M. (2015). *Política Nacional sobre océanos y espacios costeros*. Conferencia Comisión Colombiana del Océano (pág. 20). Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.

Wills Vélez, H. (2014). *Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro"*. Armada Nacional República de Colombia.

Fuentes institucionales

ARC. (2012). *Planeamiento de Fuerza 2030*. Bogotá.

DIMAR. (2015). *Estrategia DIMAR 2030*. Bogotá: DIMAR.

Fuentes electrónicas

CCO. (2015). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Recuperado el 28 de julio de 2015, de Comisión: http://www.cco.gov.co/politica_pnoec.html

Secretaría de Economía Estados Unidos Mexicanos. (10 de 07 de 2015). Secretaría de Economía - Foro de Cooperación Asia Pacífico (APEC). Recuperado el 28 de 07 de 2015, de Secretaría de Economía: <http://www.economia.gob.mx/comunidadnegocios/comercio-exterior/organismos-multilaterales/foro-de-cooperacionecono-micaasiapacifico-apec>.

EDICIONES



Fundada en 1909

Unión, Proyección , Liderazgo

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
Departamento Armada
Carrera 11 No. 102-50 - Of. 222
Teléfono: 620 40 66 - Ext. 20718
dptoarmada@esdegue.mil.co
www.esdegue.mil.co