





Ensayos sobre Estrategia Marítima Volumen 9  
Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D. C.  
Junio de 2019  
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre  
**Estrategia  
Marítima**



Escuela Superior de Guerra  
"General Rafael Reyes Prieto"

Colombia

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



Directivos

Mayor General **JAIME AGUSTÍN CARVAJAL VILLAMIZAR**  
Director Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Contralmirante **ORLANDO GRISALES FRANCESCHI**  
Subdirector Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Capitán de Navío **MAURICIO ECHANDÍA ZULUAGA**  
Vicedirector Académico Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Capitán de Fragata **MARIO ALEX CABEZAS HINESTROZA**  
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

Editor Publicación

**HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**  
Docente - Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

Capitán de Fragata **MARIO ALEX CABEZAS HINESTROZA**  
Magíster **HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**  
Magíster **LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN**  
**SERGIO URIBE CÁCERES, Ph. D.**  
**SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ, Ph. D.**  
Magíster **JORGE RICARDO ESPINEL BERMÚDEZ**

Diseño, Corrección e Impresión Imprenta FF. MM.  
Novena Edición: Junio de 2019

---

**Impreso en Colombia – Printed in Colombia**

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

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

ISSN 2500-4735

© ESDEGUE - DEARC, 2017

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

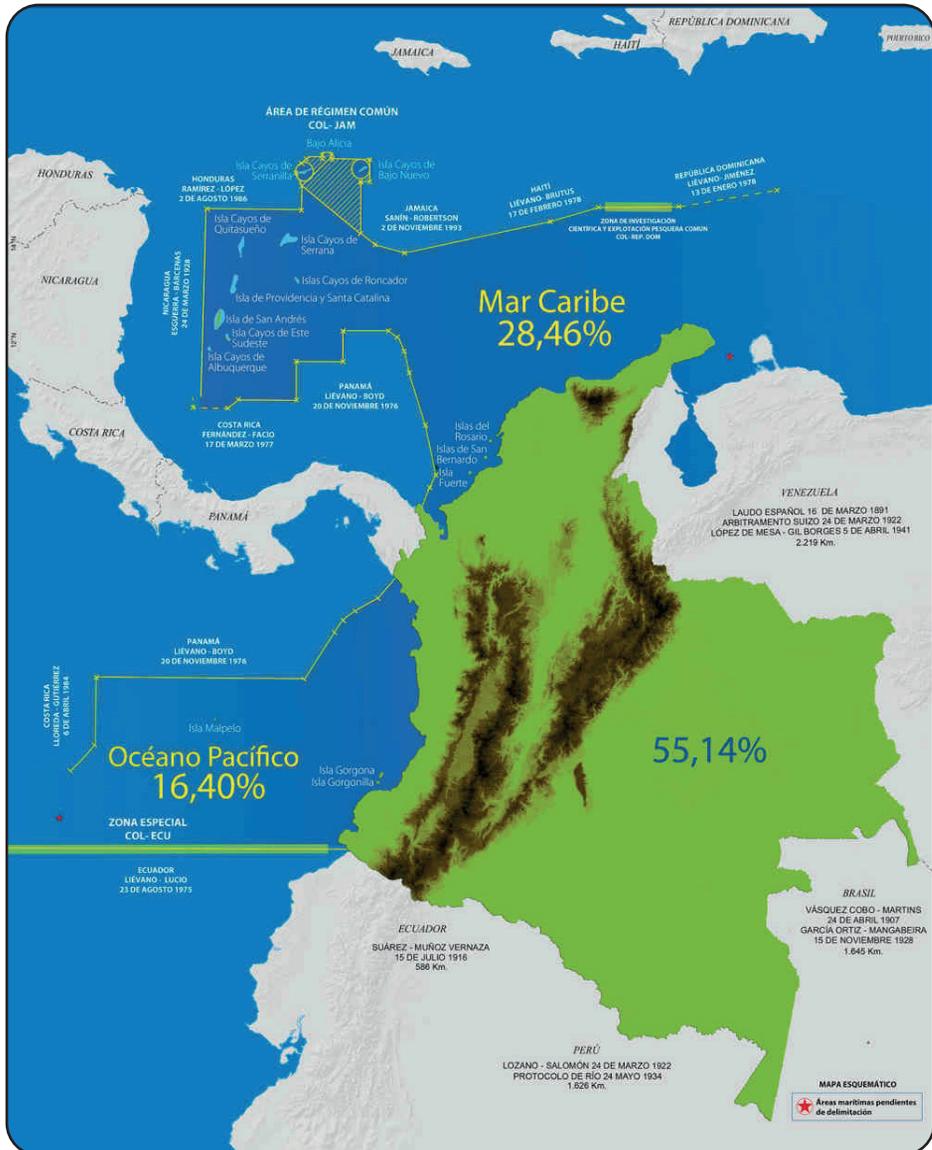
[dptoarmada@esdegue.mil.co](mailto:dptoarmada@esdegue.mil.co)

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2019



# Mapa de Colombia

## Fronteras marítimas y terrestres





*“El pueblo colombiano es poseedor de un orgulloso pasado marítimo y de un promisorio futuro en relación con el mar. Las vicisitudes propias de una nación en proceso de crecimiento hicieron dejar pendiente el potencial y la importancia del mar para su desarrollo natural, utilizando el inmenso espacio oceánico que la circunda. Sin embargo, el momento actual del progreso de la humanidad marcado por transformaciones económicas, tecnológicas y sociales de diversa índole, volvieron a poner el mar en el lugar que el país lo requería. Así, el despertar de una nueva ‘conciencia marítima’ colombiana ha impulsado al mar como un nuevo motor de la economía y del crecimiento del país”.*

**Almirante Ernesto Durán González**  
**Comandante de la Armada Nacional**



# Contenido

<b>Presentación</b>	
<b>Capitán de Navío Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz.</b>	<b>15</b>
<b>“Una visión académica sobre las operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de poder naval, desde la Escuela Superior de Guerra de Colombia”.</b> <i>Capitán de Navío (RA.) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz. Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.</i>	<b>25</b>
<b>Antártica. Operaciones Navales de Cooperación de la Armada de Chile.</b> <i>Vicealmirante (Ret.) José Miguel Romero Aguirre, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa, Profesora María José Piñeiro Tejo. Academia de Guerra Naval Armada de Chile.</i>	<b>53</b>
<b>Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval.</b> <i>Capitán de Navío C.G. DEM José Luis Hernández Martínez. Centro de Estudios Superiores Navales de México.</i>	<b>75</b>
<b>Operaciones navales cooperativas de no guerra de la Marina de Guerra del Perú</b> <i>Contralmirante (Ret.) Mario Caballero Ferioli. Escuela Superior de Guerra Naval.</i>	<b>91</b>

<b>Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico.</b> <i>Capitán de Navío Fernando Miguel Colombio Angeloni. Escuela de Guerra Naval República Oriental del Uruguay.</i>	107
<b>La Diplomacia de Defensa y la Proyección de la Oceanopolítica.</b> <i>Por: Capitán de Mar y Guerra Hebert Orempüller do Nascimento. Marina del Brasil.</i>	119
<b>La Armada de México y su relación con la Protección Civil, en la aplicación del “Plan Marina”.</b> <i>Capitán de Navío de Infantería de Marina DEM Juan Hernández Ramírez. Armada de México.</i>	141
<b>La investigación científica, una manera de realizar operaciones diferentes a la guerra en contribución al desarrollo del poder marítimo de Colombia.</b> <i>Capitán de Navío (RA.) Jorge Ricardo Espinel Bermúdez. Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.</i>	155
<b>Poder Naval y Posacuerdo: Retos y Oportunidades en Soberanía e Integridad territorial.</b> <i>Capitán de Fragata José Francisco Castañeda Angulo.</i>	173
<b>“La Armada Nacional de Colombia y sus aportes en la generación de conocimiento científico integral en el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia”.</b> <i>David Barrios Amaya, Juliana Sintura Arango y Capitán de Corbeta, Rafael Hurtado Valdivieso. Comisión Colombiana del Océano.</i>	201
<b>Instrucciones para autores</b>	211





# Presentación

La edición de la Revista "Ensayos sobre Estrategia Marítima", volumen 9 comprende la publicación de las memorias del III Seminario Internacional Virtual "Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval" e igualmente 5 ensayos relacionados con el desarrollo temático de las operaciones navales de no guerra, que representan eventos de difusión del conocimiento académico y de investigación, desarrollados en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", con el propósito esencial de promover conocimiento, reflexión académica y pensamiento crítico sobre la Estrategia Marítima, Desarrollo Marítimo y Promoción de los Intereses Marítimos a nivel regional y de Colombia como país bioceánico y plurifluvial.

**Seminario Internacional Virtual**

**"Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval"**

Bogotá D.C., 21 al 24 de agosto de 2018

**Participantes**

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

Logos of Chile, Colombia, Mexico, Peru, and Uruguay are shown at the bottom left.

III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, miércoles 21, jueves 22 y viernes 23 de 2018 en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá, D.C.

El Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra, desarrolla el proyecto de Investigación titulado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico para el desarrollo de la nación”, que contempla el análisis y estudio de los diversos factores y elementos que contribuyen al desarrollo sostenible, integral, coherente y prospectivo de los espacios oceánicos de Colombia.

Académicas Militares y Navales participantes.

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

AUDITORIO VIRTUAL: Oficiales Superiores Navales: Cuerpo Docentes Investigadores del Departamento Armada y Estudiantes Curso de Estado Mayor Armada 2018 de la Escuela Superior de Guerra, “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá, D.C. y plataforma de Educación Virtual de las Fuerzas Militares de Colombia.

MODERADOR – ORGANIZADOR: Capitán de Navío (RA.) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, Docente Investigador en el Departamento Armada, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

El desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, es un ejercicio académico para promover reflexiones y análisis comparado entorno al desarrollo de las Operaciones Navales, el fomento de Conciencia Marítima y el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales.

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

### **Objetivo General.**

Consolidar y profundizar los conocimientos relacionados con las operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, como un ejercicio de Poder Naval, mediante el desarrollo de un Seminario Internacional Virtual con el apoyo de los Institutos y Academias extranjeras de educación superior naval invitadas por la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", mediante la presentación de una ponencia virtual con la visión particular del contexto marítimo de sus respectivos países, que permita contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculada con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios de desarrollo marítimo nacional.

### **Objetivos Específicos.**

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

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

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

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

## Ponencias.

Con el propósito de contribuir desde la academia a la generación de conocimiento especializado, mediante reflexiones y análisis sobre el desarrollo de las operaciones navales y la vigencia del poder naval como factor relevante en el desarrollo de la Estrategia Marítima de los Estados, la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, con el importante y profesional apoyo académico de las Académicas Navales extranjeras invitadas, se desarrolló el III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, que conforme al objetivo general planteado busca académicamente contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculando tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios marítimos.

En este proceso académico de difusión del conocimiento, es oportuno y necesario reconocer la colaboración y esfuerzo de los ponentes designados para este ejercicio de interacción e integración académica, cuyas memorias de participación virtual se sintetizan así:

18

El señor Capitán de Navío (RA.) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, en desarrollo de su Ponencia, particularmente destaca operaciones navales cooperativas de no guerra, que ha desarrollado la Armada Nacional de Colombia, como país bioceánico y plurifluvial en el escenario próximo regional complejo del mar Caribe y el Océano Pacífico, la “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, propósito de cooperación para reforzar la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, iniciativa notable y ejemplo de la integración de esfuerzos de interdicción marítima, donde además a nivel internacional en apoyo a las operaciones navales se integra también procesos de inteligencia regional con la conformación de un “Centro de Fusión de Inteligencia Internacional” conformado por miembros y analistas de enlace de los países participantes. De igual manera se resalta la participación de Colombia en operaciones navales cooperativas de no guerra y como parte de su política exterior, la contribución a eliminar la piratería en el escenario del Cuerno de África interviniendo con una unidad de guerra en las operaciones navales de la Fuerza de Tarea Multinacional de la *Operación Atalanta 2015*, Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR – Somalia 2015), Colombia-Unión Europea y la Operación Escudo del Océano (*Operation Ocean Shield* NATO-OTAN), Colombia-Organización del Tratado del Atlántico Norte OTAN.

Los señores Vicealmirante (Ret.) José Miguel Romero Aguirre, Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa y Profesora María José Piñeiro Tejo, Docentes - Investigadores, de la Academia de Guerra Naval de Chile, en su Ponencia "Antártica. Operaciones Navales de Cooperación de la Armada de Chile", resaltan como ejemplo de las "Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval", en concreto las operaciones desarrolladas por Argentina y Chile en los mares antárticos, operando la *Patrulla Antártica Naval Combinada*, como programa y operación naval de cooperación para la conservación y preservación del medio ambiente y la seguridad de la vida humana en el mar. Teniendo en cuenta la importancia que para Chile tiene su territorio antártico y lo que en esa región se desarrolla, y lo relevante de establecer y mantener lazos de cooperación entre los países de la Región y el tener y mantener la capacidad y voluntad de efectuar operaciones combinadas de cooperación, principalmente entre países vecinos. El éxito de las operaciones Cooperativas con la Armada Argentina es la expresión práctica del camino a seguir para alcanzar los objetivos de la política nacional antártica a través de la cooperación internacional. Sin las Operaciones Navales Cooperativas, las actividades antárticas no serían viables en lo logístico y en la protección de las personas y el medio ambiente. No hay otros medios que puedan sustituir las capacidades de los buques para alcanzar los niveles que requiere la operación permanente de entidades del Estado y privadas en el territorio antártico.

El señor Capitán de Navío José Luis Hernández Martínez del CESNAV de México en su Ponencia Virtual "Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval" desde una visión académica que no refleja necesariamente la posición oficial de la Secretaría de Marina-Armada de México o de sus integrantes; destaca como frente a los actuales escenarios de riesgos y amenazas asimétricas que se derivan de la multidimensión de la seguridad, hace necesario y pertinente que los Estados incrementen su cooperación, presencia y participación, llevando a las Armadas al desarrollo de operaciones navales para la salvaguarda de los intereses marítimos, garantizar las vías de comunicación, la protección de los recursos naturales, áreas protegidas, entre otras actividades, con el propósito de contribuir al desarrollo nacional, y cooperar con la comunidad internacional. Acentúa que para

desarrollar estas operaciones, es necesario garantizar capacidades a la altura de las demás potencias navales, es por eso que en tiempo de paz se realizan operaciones navales cooperativas de no guerra, participando en Operaciones Multinacionales a nivel regional, que dan el espacio ideal de poder interactuar con otras Armadas, permitiendo contar con los medios operativos adecuados, acrecentando la preparación técnica y adiestramiento de nuestro personal de manera conjunta, y así llevarnos a tener una Armada capaz de operar en ambientes de cooperación, ante las amenazas y riesgos a la seguridad mundial de nuestros tiempos. Resalta igualmente como en los últimos seis años la Armada de México en el citado propósito, ha desarrollado 42 operaciones navales cooperativas de no guerra en la región, mismas que han representado el fortalecimiento de la interoperabilidad entre Armadas amigas, y certificar la capacidad y desempeño del personal naval bajo estándares internacionales que demandan este tipo de ejercicios. Asimismo, con las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y con su Guardia Costera, se llevaron a cabo 408 operaciones navales cooperativas de no guerra en el año 2017, abarcando tanto los ámbitos operativos, como académico, tecnológico y de protección al medio ambiente, entre otros, y a futuro se tiene programada una agenda tentativa de casi 500 operaciones navales cooperativas de no guerra en la región.

El señor Contralmirante (Ret.) Mario Caballero Ferioli, Docente – Investigador de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, contempla en su Ponencia virtual, lo que corresponde a las acciones militares (navales) de no guerra, el actuar de la Marina de Guerra del Perú conjuntamente con los otros componentes de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, destacando como integran y/o dirigen diversos organismos o sistemas sectoriales, nacionales y multinacionales, en su actuar para lograr la Seguridad Integral, que van desde la representación del Perú en organizaciones que conducen operaciones de paz, pasando por la contribución al desarrollo del país a través del combate a los ilícitos, la erradicación de la pobreza y la realización de actividades técnico-productivas, hasta la prevención, atención y mitigación de daños ocasionados por desastres naturales. Particulariza como operaciones navales de no guerra, el Programa Nacional “Plataformas de Acción para la Inclusión Social”, del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social del Perú, implementado como parte de la estrategia para la acción social con sostenibilidad, Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), buques, con eje central de Acción Social en la Cuenca Amazónica, permiten al

Ministerio de Defensa, las Fuerzas Armadas y especialmente la Marina de Guerra, que juega papel importante proporcionando diversos servicios a las zonas rurales vulnerables y poblaciones nativas ubicadas en las zonas fronterizas, desarrollar un exitoso e innovador programa de integración social.

El señor Capitán de Navío Fernando Miguel Colombio Angeloni, Director de la Escuela de Guerra Naval de la República Oriental del Uruguay, en su Ponencia virtual, "Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico", señala operaciones cooperativas como la ACRUX, ejercicio combinado entre las armadas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, la cual tiene como objetivo optimizar la interoperabilidad entre los componentes naval, aéreo y de Infantería de Marina, en desarrollo de operaciones navales cooperativas sobre el litoral, islas, ríos y canales. Destaca las campañas Antárticas de la Armada de Uruguay como actividad operacional de cooperación, de igual modo señala las operaciones navales combinadas sobre la hidrovía Paraná – Paraguay – Plata, entre otras importantes actividades.

El señor Capitán de Mar y Guerra, Hebert Orepüller do Nascimento de la Marina del Brasil, indica en su Ensayo "La Diplomacia de Defensa y la Proyección de la Oceanopolítica", que la diplomacia siempre ha sido el camino principal en las relaciones entre los Estados, distingue varios tipos de diplomacia y varias formas en que se pueden aplicar. Uno de ellos se refiere a la Diplomacia de la Defensa, que, a través de los militares y civiles del área, contribuye a la armonización entre los Estados, utilizando varios métodos de manera continua y, a veces, específica, como es el caso de las Misiones de Paz de las Naciones Unidas. Muestra la importancia de la Diplomacia de Defensa en apoyo a las políticas externas de los países, especialmente cuando en misiones de paz de las Naciones Unidas. Debido a la capacidad expedicionaria y la movilidad de las Marinas de Guerra, haciéndose presente en varias partes del globo, concentrando argumentaciones en acciones eminentemente navales, destacando la importancia de los mares dentro de un concepto de proyección oceanopolítica, demostrada en las operaciones navales no relacionadas con la guerra, especialmente en el ejemplo de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en El Líbano – FPNUL (UNIFIL, en inglés).

El señor Capitán de Navío Juan Hernández Ramírez de la Armada de México, en el ensayo "La Armada de México y su relación con la Protección Civil, en la aplicación del "Plan Marina", refiere la ubicación

bioceánica de México y sus condiciones geológicas, que hace que sea un país proclive a ser afectado por fenómenos naturales tanto hidrometeorológicos, como geofísicos, así como también a los de origen antrópico que han provocado desastres de gran magnitud en el país los cuales han tenido un gran impacto sobre la población, la infraestructura y los sectores económicos del país, recalcando el “Plan Marina”, con el cual la Secretaría de Marina-Armada de México, se vincula a las acciones del Plan Nacional de Respuesta de la Administración Pública Federal, con el fin de concentrar esfuerzos y medios para garantizar la protección de las personas, sus bienes, la planta productiva y su entorno, estableciendo líneas de acción generales a los Mandos Navales de la Armada de México, en las labores de auxilio en apoyo a la población.

El señor Capitán de Navío (RA.) Jorge Ricardo Espinel Bermúdez, describe en su ensayo “La investigación científica, una manera de realizar operaciones diferentes a la guerra en contribución al desarrollo del poder marítimo de Colombia”, como se evidencia que las operaciones diferentes a la guerra coadyuban al desarrollo del poder marítimo de la nación. Resalta para el caso de Colombia en vía de desarrollo, la importancia que su Armada no sólo lleve a cabo sus tareas de seguridad y defensa nacionales, sino que además contribuya al desarrollo marítimo del país, a través de realización de operaciones en tiempo de paz, una de ellas es la investigación científica, la cual ayuda a encontrar medios que mejoren la explotación de los recursos marinos de una manera responsable y sostenible. Mostrando dos ejemplos de las operaciones de investigación que desarrolla Colombia a nivel interno y a nivel internacional, las expediciones científicas Seaflower y las expediciones científicas a la Antártica.

El señor Capitán de Fragata José Francisco Castañeda Angulo, plantea en su ensayo “Poder Naval y Posacuerdo: Retos y Oportunidades en Soberanía e Integridad territorial”, como el proceso del Posacuerdo representa tanto retos como oportunidades para la Armada Nacional teniendo en cuenta que ciertos recursos, tanto humanos como económicos, pueden orientarse a fortalecer el Poder Naval de la Nación considerando el ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo del escenario marítimo mundial. Señala en su análisis que dentro de la estrategia de programas de transformación productiva en el país, como por ejemplo el fomento a la industria de astilleros, los esfuerzos de

la Institución Armada de Colombia deben girar en torno a un balance entre el dominio marítimo y el dominio fluvial, tomando como base los 928.660 km<sup>2</sup> de extensión marítima, los 2.900 km de costas y los 15.497 km de responsabilidad fluvial y soportados en los polos de desarrollo e integración de la nación y las nuevas amenazas. Mencionando en este balance, la prioridad hacia la defensa de costas, como elemento de importancia en la salvaguarda de la soberanía, en especial cuando una de las principales amenazas a la integridad territorial se puede presentar por proyección desde el mar.

David Barrios Amaya, Juliana Sintura Arango y Capitán de Corbeta, Rafael Hurtado Valdivieso de la Comisión Colombiana del Océano, en el ensayo, “La Armada Nacional de Colombia y el Plan Nacional de Expediciones Científicas Seaflower, al servicio de la generación de conocimiento científico integral en el Departamento Archipiélago”, señalan, la importancia del Caribe Insular de Colombia que representa, el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, declarado como Reserva de Biósfera Seaflower el 10 de noviembre del año 2000 por el programa “El Hombre y la Biósfera” de la UNESCO, figura de desarrollo sostenible la cual simboliza un esquema científico intergubernamental que busca establecer bases técnicas que permitan armonizar el relacionamiento de las personas con su entorno. Comprendiendo las metas y retos que el país tiene frente al adecuado manejo, gestión y promoción del conocimiento de la Reserva de la Biosfera Seaflower, enfatizan el gran significado para la Armada Nacional de Colombia en su compromiso de facilitar la investigación científica marina en esta área que constituye la frontera azul del país en la Gran Cuenca del Caribe.

**El Editor**  
**HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**  
**Capitán de Navío, en la honrosa situación de retiro**



## “Una visión académica sobre las operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de poder naval, desde la Escuela Superior de Guerra de Colombia”.\*

Por: Capitán de Navío (RA.) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz<sup>1</sup>

Ponencia desarrolla en el III Seminario Internacional Virtual, “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, 23 de Agosto de 2018.

*El mar demanda de una actitud cooperativa y por eso la Armada de Colombia opera tanto en las aguas jurisdiccionales colombianas como en el océano Índico, la Antártica, el lejano Pacífico, el Gran Caribe y demás latitudes donde hace presencia, de la mano con otros países, especialmente, aquellos considerados aliados en la lucha contra el crimen en el mar:*

**Almirante Ernesto Durán González**  
**Comandante de la Armada Nacional**

---

\* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del Proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “B”.

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

## Temas:

Generalidades.

Colombia Potencia Media Oceánica PMO - Potencia Bioceánica y Plurifluvial.

Operaciones navales cooperativas de no guerra.

Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario bioceánico colombiano.

Operaciones navales cooperativas de no guerra en el Cuerno de África.

## Introducción.

En particular en los tres primeros lustros del siglo XXI, en estos pocos años el entorno internacional se ha modificado de manera sustancial. Existen nuevas y variables condiciones políticas y económicas, al igual que cambios relevantes en los diferentes actores en el sistema internacional, tanto en el nivel estatal, como en las estructuras y organismos no gubernamentales.

26

En consecuencia, es un escenario volátil, con desafíos pero también con oportunidades, que algunos autores han denominado VICA, término acuñado en la década de los noventa en el colegio de Guerra del Ejército de los Estados Unidos, y representa el acrónimo de Volatilidad, Incertidumbre, Complejidad y Ambigüedad, para reseñar las circunstancias de análisis geopolítico derivadas del final de la Guerra Fría, y que ha sido tomado y adoptado en el entorno empresarial e industrial y en muchos sectores para guiar y orientar el liderazgo y la planificación estratégica en las organizaciones, y pretende explicar la realidad actual de cambio e innovación constantes; V=Volatilidad: las variables que intervienen son cada vez pasajeras y efímeras, todo está en cambio y evolución; I=Incertidumbre: cada vez menos predecibles y previsibles los factores asidados, y un mayor incremento de situaciones imprevistas; C=Complejidad: múltiples causas relacionadas entre sí como sistemas abiertos no-lineales con vínculos múltiples y recursivos, es difícil entender las relaciones entre los diferentes elementos; A=Ambigüedad: de diferentes fuentes confiables nos llega la información contradictoria y paradójica, falta de claridad, incapacidad para conceptualizar con acierto las amenazas y oportunidades (Lacoste, 2017). En este escenario las reglas de juego han cambiado de forma sustancial, e impone nuevas

acciones de cooperación, flexibilidad e integración entre los Estados y otros actores.

En este escenario las amenazas a la tranquilidad y paz del territorio nacional, trascienden las fronteras en el entorno local, regional e internacional, la mar nunca está en quietud, amenazas como el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el tráfico de drogas, la trata de personas, la piratería, son problemas que se convierten en constantes, que obstaculizan el desarrollo económico, social y cultural en diversas partes del mundo, es entonces donde cobra más fuerza una responsabilidad compartida y de legalidad con el derecho internacional, y se hace imprescindible mantener una seguridad marítima sostenible con base en operaciones navales cooperativas, para enfrentar con contundencia estos riesgos y amenazas a la paz y seguridad en los espacios oceánicos (ONU, 2018).

Como marco estratégico general de esta ponencia es resaltar la importancia de la Apropiación del Concepto de Potencia Media Oceánica **PMO**, para el aprovechamiento sostenible de los espacios oceánicos por la sociedad colombiana en todo su contexto. En este sentido la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, con relación al Desarrollo Marítimo del Estado, establece que:

Cuatro factores claves para el desarrollo marítimo de las naciones: el primero de ellos es un compromiso de las instituciones de los Estados para un accionar integrado en los temas del océano; el segundo, el establecimiento de sinergias globales en pro de la proyección y protección de los mares; como tercero se encuentra el fortalecimiento del Poder Naval, [...], por lo que contar con los medios adecuados para ejercer el poder naval es una tarea primordial. Finalmente, está el desarrollo de la ciencia y la tecnología, elemento clave para el progreso de las naciones (2018, p. 17)

Igualmente, en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, se establece una propuesta de definición de Potencia Media Oceánica **PMO**, señalando que:

La Potencia Media Oceánica (PMO) cataloga a un Estado que posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para

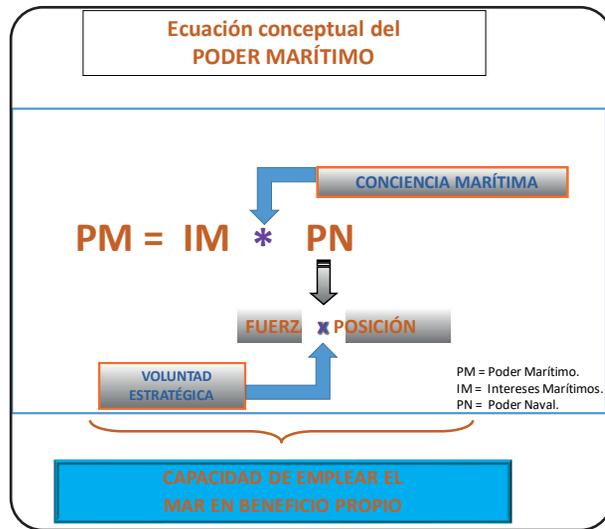
la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales; todo ello con el propósito de incrementar el bienestar de su población, aumentar el desarrollo sostenible y afianzar su capacidad de influencia regional. De igual forma, cuenta con recursos marinos e instrumentos políticos que le permiten hacer un buen uso de su posición oceánica. (2018, p. 51)

Teniendo en cuenta lo anterior y correlacionado con el interés del aprovechamiento de los espacios oceánicos nacionales en forma sostenible y segura, el Almirante Ernesto Durán González Comandante de la Armada Nacional, al posicionar el *Concepto de Marina Integral y de Potencia Bioceánica y Plurifluvial*, ante la sociedad colombiana, afirma que:

En relación con el poder marítimo, la visión que le hemos propuesto al país es la de convertirse en una **Potencia Bioceánica y Plurifluvial**. Lo bioceánico, por nuestra posición estratégica rodeada por dos mares, y lo plurifluvial porque la potencialidad de los principales ríos navegables para ser motores de transformación de la nación viene discutiéndose desde hace ya varios años. (2018, p. 18)

En tanto que, el Poder Marítimo como elemento de desarrollo y seguridad, y el interés por el océano como tema de la agenda mundial, se ha consolidado en las valoraciones y consideraciones políticas, económicas, sociales, ambientales, culturales, militares, etc., de los Estados. *En este sentido, el ejercicio del Poder Naval PN, dentro de la ecuación conceptual del Poder Marítimo, es la disuasión y aplicación de la fuerza naval (medios humanos y materiales), en la guarda, protección y sostenibilidad de los Intereses Marítimos del Estado, ver Figura 1.*

Figura1. Ecuación conceptual de Poder Marítimo



Fuente: Cátedra Poder Marítimo Escuela Superior de Guerra, 2017

Además, como elemento teórico es importante destacar que la Oceanopolítica efectúa un análisis desde y en el océano, a diferencia de la geopolítica que hace énfasis en lo terrestre, en este aspecto Rodríguez (2011) afirma que:

*Así, resulta que la Oceanopolítica es -al mismo tiempo- una ciencia política de los espacios marítimos y oceánicos, y también, la Política de los Estados en los espacios marítimos y oceánicos. Por ello mismo, la Oceanopolítica no es una geopolítica marítima, ni una geografía política de los mares y océanos, sino que resulta de una elaboración intelectual y político- institucional distinta, y que produce como resultado una reflexión científico- política acerca de los mares y océanos, la que se traduce siempre en políticas y estrategias. (s.p.)*

Asimismo, situaciones de volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad se presentan con recurrencia en los espacios oceánicos, bajo jurisdicción nacional y más allá de esta jurisdicción; una forma de interpretar y analizar las relaciones entre los Estados con objeto del uso y aprovechamiento sostenible de los espacios oceánicos lo constituye la Oceanopolítica, en este sentido Rodríguez (2011) señala que:

La Oceanopolítica es una disciplina o ciencia política del mar, es una manera política de ver las relaciones entre los Estados y naciones a propósito de los espacios marítimos. La *politicidad* de los procesos y relaciones oceanopolíticas, proviene fundamentalmente del *carácter* político de la acción de sus actores principales: los Estados, y del *contenido* esencial de las relaciones que éstos establecen entre sí a propósito de dichos espacios. (s.p)

De igual manera en el escenario marítimo el desarrollo de operaciones navales cooperativas entre las Armadas regionales, trascienden al escenario hemisférico, como medidas de confianza que estimulan a su vez significativos y flexibles procesos de cooperación e integración entre los Estados y otros actores regionales, en este sentido la Junta Interamericana de Defensa (2016), señala que:

Se entiende que las Medidas de Fomento de Confianza y Seguridad (MFCS) son todas las acciones que promueven los Estados Miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y están destinadas a prevenir crisis y situaciones de conflicto, a fortalecer la paz y la seguridad internacionales, a promover el desarrollo, creando y propiciando las condiciones necesarias para que haya una cooperación eficaz. Es decir, las verdaderas MFCS son aquellas que pueden dar transparencia y representar efectivamente la buena voluntad entre los diversos Estados, considerando su naturaleza, su constitución, sus intereses estratégicos y sus limitaciones para contribuir a la paz. (s.p.)

El escenario regional marítimo en el que se han complejizado las interacciones entre diversos actores, caracterizando un escenario VICA, y donde adquiere especial significancia la cooperación naval a nivel regional para enfrentar desafíos y riesgos, pero igualmente potenciar oportunidades entre los Estados y otros actores, esencialmente soportada en medidas de confianza, en particular a nivel bilateral, en este sentido de análisis, Rodríguez (2018) destaca que:

Las medidas de confianza mutua naval son herramientas de la diplomacia de los Estados y de las Marinas de Guerra, destinadas a reforzar las relaciones bilaterales

y a incrementar la previsibilidad y transparencia de las actividades navales, con el propósito final de disminuir los riesgos de percepciones erróneas, en las relaciones estratégicas entre dos Estados. La confianza y las medidas de confianza mutua naval responden a necesidades regionales o locales, que emanan de la creciente incertidumbre a nivel global estratégico y de la perspectiva de construir relaciones diplomáticas y estratégicas de calidad entre los Estados. (s.p.)

## Contexto regional.

Colombia es un país *Bioceánico y plurifluvial*, se proyecta en el escenario marítimo a la Cuenca del Gran Caribe y al Océano Pacífico, con fronteras marítimas, definidas y aprobadas por leyes de la República; este escenario político y estratégico, de diversas características económicas, sociales, culturales, administrativas, oceanopolíticas, ambientales, de seguridad, etc., en gran medida vinculan al país a tomar oportunidades y afrontar problemáticas comunes, lo cual afecta, impacta y trasciende sobre cuestiones de diferente orden en los países de la región. No es una necesidad, sino una obligación fortalecer las sinergias de cooperación a nivel regional, que permita aprovechar los espacios oceánicos en beneficio del bienestar de sus sociedades.

Como país *Bioceánico y plurifluvial* Colombia cuenta en el mar Caribe y el Océano Pacífico, con más de 928.000 km<sup>2</sup> de aguas jurisdiccionales que corresponden aproximadamente al 45% del total del territorio nacional, a su vez también más de 2.900 km de litorales, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, señala que:

Colombia posee 3.189 km de litorales, que cubre 12 departamentos y 49 municipios, 4 archipiélagos, al menos 100 islas, 17 cayos, 42 bahías, 5 golfos (Dimar, 2005), una extensión de 2.860 km<sup>2</sup> de áreas coralinas (INVEMAR, 2014) y en general 928.660 km<sup>2</sup> de territorio marítimo (CCO, 2015). Adicionalmente, en sus zonas costeras marítimas e insulares posee ecosistemas estratégicos, como los arrecifes coralinos con 300.000 hectáreas y las zonas de manglares con 378.938 hectáreas. (2018, p.19)

En este contexto se tienen áreas y fronteras marítimas con: ocho (8) países en el Caribe, *Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití, República Dominicana, Venezuela*, las citadas fronteras nos proyectan de manera significativa, con los diferentes Estados de la Cuenca del Gran Caribe, (EE. UU., Antillas Mayores, Antillas Menores y Centroamérica). Igualmente, áreas y fronteras marítimas con: tres (3) países en el Pacífico, *Panamá, Costa Rica, Ecuador*, permiten una proyección sobre Centroamérica, y los Estados del Pacífico Sur latinoamericano (Rodríguez, 2017, s.p.). Esta singular e importante posición geográfica y estratégica regional proyectan al país hacia: el Asia y la Cuenca del Pacífico, Europa y África, particularmente conexiones con más de 500 puertos en el mundo.

También como realidad marítima y oceanopolítica la evidente proyección sobre el continente Antártico. A su vez la importancia relacional y de interacción de Colombia como país bioceánico y purifluvial, justamente con vinculaciones dinámicas y complejas también con la región andina, amazónica, marabina, orinoquía, con una Red fluvial de 24.725 km (75% navegable) de 4 vertientes hidrográficas y límites fronterizos fluviales con Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela, hacen más relevante la posición geográfica, geopolítica y estratégica en el hemisferio americano. El Caribe colombiano contempla dos "zonas grises" que se infiere limita las acciones para la interacción y cooperación en diferentes órdenes, dadas las controversias de delimitaciones marinas y submarinas en el Caribe Insular con Nicaragua, y la pendiente delimitación bilateral de las áreas marinas y submarinas con Venezuela (Rodríguez, 2017, s.p.).

### **Operaciones navales cooperativas de no guerra.**

Las operaciones navales en el presente siglo XXI se caracterizan por un mayor sentido de cooperación entre las armadas en la tarea y propósito de enfrentar distintas amenazas que ocurren en los espacios oceánicos y emprender acciones que las neutralicen.

En el presente y cambiante contexto del sistema internacional, las Fuerzas Armadas de los Estados, se preparan para la guerra o disuasión. En este aspecto de análisis la organización multilateral de las Naciones Unidas, persigue entre sus objetivos centrales, mantener la paz y la

seguridad internacional y la solución de todo tipo de controversias y diferencias por medios pacíficos, asimismo evitar y disuadir la guerra entre los Estados, además fomenta y promueve el mantenimiento, construcción y aplicación de la paz; pero paralelo a este interés, en este contexto se presentan una serie de amenazas transnacionales a la seguridad y orden de los Estados, que en este sentido las Naciones Unidas ONU afirma que:

Algunos de los mayores desafíos para la paz y la seguridad consisten en delitos que, si bien son cometidos en territorio nacional, trascienden las fronteras de los países y afectan a regiones enteras y, en definitiva, a la comunidad internacional en su conjunto. Se trata de un problema en constante evolución respecto al estado de derecho y la protección de los Derechos Humanos, y pone bien de manifiesto los firmes vínculos existentes con la paz y la seguridad. (s.p.)

Derivadas de las acciones que, en procura de la paz, la seguridad y el orden, emprende la comunidad internacional para enfrentar las amenazas transnacionales, como el terrorismo, la piratería, el tráfico ilícito de drogas y otros delitos, se conforman por ejemplo operaciones militares diferentes a la guerra y en el escenario marítimo las que podríamos llamar operaciones navales cooperativas de no guerra, en este aspecto las Naciones Unidas ONU sostiene que:

El terrorismo genera violencia e inestabilidad, [...], degrada la calidad de vida y amenaza los derechos básicos de las personas, incluido el derecho a la vida y a la seguridad. Los actos de piratería amenazan la seguridad marítima al poner en peligro, en particular, el bienestar de la gente de mar y la seguridad de la navegación y el comercio. En este contexto, la cooperación internacional, sobre la base de los principios de la responsabilidad compartida y de conformidad con el derecho internacional, es fundamental a fin de dismantelar redes ilícitas, como el tráfico de drogas y la trata de personas. (s.p.)

En el contexto de las operaciones militares distintas a la guerra, la Fuerza Militar no enfrenta a las fuerzas regulares o irregulares de un Estado o gobierno, estas operaciones se componen de disímiles enfoques y roles

en doctrina, planeación y ejecución en todos los niveles de la conducción operacional, pero son tan importantes como la misma guerra. Comprenden por ejemplo, la lucha contra la subversión y el terrorismo, lucha contra otras actividades delictivas al interior del Estado, para hacer frente a la delincuencia organizada, el tráfico ilícito de drogas, la depredación del medio ambiente, etc.; contribución a la autoridad civil en los eventos catastróficos derivados de los desastres naturales, inundaciones, incendios; implementación de apoyos a la asistencia humanitaria, la reconstrucción de infraestructura, la reactivación económica y social, al desarrollo de otras acciones preventivas, etc. (De Izcue, Arriarán, Tolmos, 2013, p.151).

Además, entre las operaciones distintas a la guerra u operaciones de no guerra, que comprende un capítulo especial dentro de la política exterior de una mayoría de Estados, y orientadas a la contribución de salvaguardar la paz y la seguridad internacionales; lo constituyen, las llamadas *Operaciones de Paz* bajo mandato de las Naciones Unidas, que abarca generalmente, el despliegue y la asignación de tropas para el planeamiento y ejecución de Operaciones Combinadas, estas misiones de paz se pueden clasificar: a) Diplomacia Preventiva, b) Establecimiento de la paz (*peace making*), c) Mantenimiento de la paz (*peace keeping*), d) Imposición de la paz (*peace enforcement*), e) Consolidación de la paz (*peace building*), f) Ayuda Humanitaria (*humanitarian operation*) (De Izcue, Arriarán, Tolmos, 2013, p.151-152).

Por otro lado, a manera de ejemplo y de consideración particular, el manual Joint Pub 3-07 de Junta de Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, señala que, las Operaciones militares distintas a la guerra (Military Operations Other Than War, MOOTW) se enfocan en disuadir la guerra, resolver conflictos, promoción de la paz, y apoyar a las autoridades civiles en respuesta a crisis domésticas. Puede involucrar elementos de guerra y de no guerra, tanto en tiempos de paz, y situaciones de guerra. Una operación militar distinta a la guerra (MOOTW) que involucra el combate, para la aplicación de la paz, puede tener las mismas características de operaciones de guerra, incluidas las actividades operacionales y el empleo de capacidades para el combate. Estas operaciones tienen como impulso y trasfondo consideraciones políticas, por lo tanto, son más sensibles a los efectos políticos, conforme al objetivo primordial de prevenir, o limitar las posibles hostilidades (p. I-1).

En el mismo sentido de análisis con respecto a las operaciones navales cooperativas, de no guerra es pertinente señalar para el caso colombiano, que la Política de Defensa y Seguridad “Todos por un Nuevo País”, 2015-2018, presentada al país por el Ministro de Defensa Dr. Luis Carlos Villegas Echeverri, destaca el interés de Colombia al identificar como reto la generación de socios estratégicos para posicionar a Colombia como actor regional de primer orden en el ámbito de seguridad y defensa, en temas puntuales y específicos, en este aspecto se afirma que:

Fortalecer la proyección internacional del Sector como partícipe de la Política Exterior establecida por el Gobierno, mediante una mayor cooperación bilateral, triangular y multilateral con los países aliados y estratégicos. [...], los Ejercicios de Interoperabilidad con las Fuerzas Armadas de otros países buscan elevar las capacidades operacionales y tácticas de la Fuerza Pública, así como promover una mayor integración en operaciones conjuntas y combinadas. Por ello, la Fuerza Pública de Colombia buscará continuar participando en este tipo de ejercicios para contribuir al proceso de mejoramiento de los estándares y de las capacidades necesarias para continuar participando en misiones internacionales. (2015, p.15-29)

Del mismo modo, dentro de los lineamientos estratégicos del “Plan Estratégico del Sector Defensa y Seguridad. Guía de Planeamiento Estratégico, 2016–2018”, el Ministro de Defensa Luis Carlos Villegas Echeverri establece como el séptimo objetivo, “Fortalecer la proyección internacional del Sector como partícipe de la Política Exterior establecida por el Gobierno, mediante una mayor cooperación bilateral, triangular y multilateral con los países aliados y estratégicos”. (2016, p.17)

En este sentido, conforme a lo establecido Constitución Política de Colombia, la Armada Nacional tiene como propósito defender la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. Para el desarrollo de este propósito la Armada Nacional como carta de navegación implementa como estrategia de largo plazo y guía para el cumplimiento de la misión institucional, la estrategia; “Pentágono Estratégico Naval”, del cual se derivan los roles y funciones de la Armada Nacional (2015a).

Figura 2. Vértices de la Estrategia Pentagonal.



Fuente: Plan Estratégico Naval 2015-2018

36

Enmarcados en la Estrategia Pentagonal se resume de manera general el contenido de los Vértices de la Estrategia. (2017, p. 17). Ver Tabla 1.

Tabla 1. Resumen Estrategia Pentagonal.

**Vértice Defensa y Seguridad Nacional:** involucra el salvaguardar la soberanía y la integridad territorial, generar una disuasión creíble sobre amenazas externas, participar en situaciones de crisis como instrumento de apoyo de la política nacional y combatir a todo tipo de organizaciones que pretendan perturbar el orden constitucional, desestabilizar las instituciones legalmente constituidas y atentar contra la población civil por medio de acciones violentas o terroristas.

**Vértice Seguridad Marítima y Fluvial:** incluye actividades de protección de la vida humana en el mar, garantizar la libre navegación en coordinación con la Dirección General Marítima para hacer cumplir la ley del mar y las convenciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), entre otras.

**Vértice Desarrollo Marítimo:** coadyuva a realizar una explotación racional, dentro del correspondiente marco legal, del mar y sus recursos; en coordinación con la Dirección General Marítima promocionando la investigación científica relacionada con el medio ambiente marino, para generar un conocimiento que permita una efectiva explotación y mejor cuidado de este.

**Vértice de Protección del Medio Ambiente:** ejecuta acciones relacionadas con la prevención de actividades que generen contaminación del medio ambiente. La protección de los mares y ríos, el combate al tráfico ilícito de especies, el control drástico de la explotación irracional de recursos que afectan al medio ambiente y la protección de diversas especies en peligro de extinción.

**Vértice Rol Internacional:** propende por lograr una interoperabilidad con armadas extranjeras, para participar en operaciones multinacionales de paz o de ayuda humanitaria, con el objeto de permitir a Colombia una mayor interacción con la comunidad internacional, lo cual le otorga una mayor estatura estratégica regional e internacional.

*Fuente: Plan Estratégico Naval 2015-2018*

Asimismo, en el Plan Estratégico Naval 2015-2018, se relaciona que la Armada Nacional como contribución a los objetivos estratégicos del Sector Defensa desde una perspectiva operacional, enmarca el desarrollo e implementación, del concepto de Seguridad Integral Marítima y Fluvial, además propende por una sinergia de sus componentes operativos a través de la integración de medios, personal, infraestructura, organización y doctrina, conforme a la disponibilidad de recursos (2015a, p.36).

De la misma manera, en el Vértice de Rol Internacional, la Armada Nacional particularmente establece, el desarrollo de actividades de cooperación institucional, como instrumento de la política exterior del gobierno nacional, conforme a una agenda de multilateralidad participa en diferentes operaciones navales combinadas, de vigilancia marítima, interdicción marítima, interviene en foros internacionales, desarrollo de proyectos de investigación científica marina, adelanta de programas de capacitación y entrenamiento a terceros países, actividades que pueden reseñarse como ejemplos y de características de operaciones navales cooperativas de no guerra, en este sentido el Plan Estratégico Naval 2015-2018 señala que:

La Institución participa en operaciones navales combinadas, foros internacionales, proyectos de investigación científica marina y programas de capacitación y entrenamiento a terceros países en el marco de acuerdos y convenios, bajo una agenda de multilateralidad [...], desarrolla operaciones de cooperación, asistencia humanitaria y apoyo, así como misiones de buena voluntad y diplomacia naval, [...], busca

mejorar la interoperabilidad con Armadas extranjeras, las cuales reconocen nuestra competencia, profesionalismo y capacidades operacionales. [...], participar activamente en Operaciones Multinacionales de Paz o de asistencia y ayuda humanitaria. (2015a, p. 36)

Consecuentemente, la Armada Nacional con respecto a la Directiva Permanente No. 003/2008 "Difusión y Aplicación Tareas y Roles Fuerzas Militares" del Comando General de las Fuerzas Militares, establece como operaciones navales no relacionadas con la guerra entre otras, las siguientes:

- » Operaciones de protección de la vida humana en el mar, búsqueda y rescate, control del tráfico marítimo, atención de desastres naturales.
- » Interdicción marítima al narcotráfico y contra el terrorismo.
- » Asistencia humanitaria en el país como en el exterior.
- » Seguridad de instalaciones portuarias y buques.
- » Apoyo logístico a emergencias.
- » Patrullaje y presencia marítima.
- » Protección al medio ambiente marítimo.
- » Operaciones de Paz: Mantenimiento de la paz en conflictos internacionales (como parte de una coalición o como observadores de paz). Prevención de conflictos, Fortalecimiento de la paz, Construcción de paz. (2017, p. 17) Ver Tabla 1.

Tabla 2. Operaciones Navales No Relacionados con la Guerra.

Operaciones navales no relacionadas con la Guerra	Operaciones de protección de la vida humana en el mar (Búsqueda y rescate, control de tráfico marítimo, etc.).	
	Interdicción marítima (Terrorismo, Narcotráfico).	
	Asistencia humanitaria en el país y en el exterior.	
	Seguridad de buques, bases e instalaciones portuarias.	
	Apoyo logístico.	
	Patrullaje y vigilancia marítima.	
	Evacuación de no combatientes.	
	Protección del medio ambiente.	
	Operaciones de Paz	Mantenimiento de la paz en conflictos internacionales (como parte de una coalición o como observadores de paz).
		Prevención de conflictos.
Fortalecimiento de la Paz.		
	Construcción de la Paz.	

Fuente: Directiva Permanente N° 003/2008 MD-CGFM-JEMC-JEOPC-DCIEG-23-1 CGFM "Difusión y Aplicación Tareas y roles Fuerzas Militares".

Para el logro del propósito anterior y conforme a la intención de la ponencia, se resalta que entre las estrategias propuestas y derivadas de los objetivos estratégicos institucionales de cooperación operacional en el territorio marítimo nacional e internacional, una de las Líneas de Acción en el Plan Estratégico Naval 2015-2018, es el de "Asegurar la participación en Operaciones Internacionales- Proyección Regional", a través de:

- Fortalecer la capacitación y entrenamiento a terceros países- Cooperación Triangular de impacto estratégico.
- Mejorar el posicionamiento de la Armada en escenarios nacionales e Internacionales en la lucha contra las drogas.
- Fortalecer las capacidades en entrenamiento y capacitación para la participación en Operaciones de Paz. (2015a, p.37)

En lo que respecta al complejo sistema marítimo internacional, para Colombia como potencia bioceánica y plurifluvial, es una necesidad y una obligación interactuar cooperativamente en el escenario marítimo con otras naciones, por consiguiente, en el documento Estrategia Marítima para una “Colombia Azul”, el Comandante de la Armada Nacional Almirante Ernesto Durán González, afirma que:

La cooperación internacional está ligada a la competitividad del sistema marítimo internacional y al ambiente de integración que rodea sus principales actividades, entre las que se destacan la protección ambiental, la seguridad, la defensa, el aprovechamiento económico y el desarrollo científico y tecnológico [...], consolidación de la presencia del país en escenarios internacionales marítimos y navales; participación en operaciones navales internacionales combinadas, de paz, seguridad, ciencia y tecnología, ayuda humanitaria y atención de desastres; participación en ejercicios navales de entrenamiento e interoperabilidad y creación de capacidades nacionales para actuar en las zonas marítimas más allá de la jurisdicción nacional. (2018, p. 85)

40

De ahí la necesidad y tendencia en el presente entorno VICA de efectuar cada vez operaciones navales cooperativas de no guerra, como se ha reiterado, para disminuir y minimizar los efectos de las amenazas y riesgos que trascienden e impactan al Sistema Marítimo Internacional.

No obstante, no exista un consenso general entre las diferentes armadas, sobre cómo se debe clasificar o caracterizar las *operaciones navales de no guerra*, o cuáles deban ser las condiciones de tiempo, modo, lugar y medios que se deben emplear para el desarrollo de estas operaciones un país en particular, si se advierte de manera general el empleo operacional de las FF.AA., para ocuparse de atender a los ciudadanos frente a situaciones de emergencia o calamidad, tales como: catástrofes naturales, terremotos, tsunamis, huracanes, avalanchas, crecientes de ríos, epidemias, incendios, etc., operaciones que requieren imprescindiblemente respaldos jurídicos (Bahamondes, 2016, p. 9).

## **Operación Orión. Operación naval cooperativa de no guerra en el escenario bioceánico regional.**

Teniendo en consideración lo anteriormente expuesto; como Operaciones cooperativas de no guerra, en el escenario marítimo colombiano es menester destacar en el desarrollo de esta ponencia, el desarrollo de distintas operaciones combinadas de interdicción marítima en la región como un esfuerzo operacional combinado en desarrollo de la “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, que de acuerdo Pelcastre (2018) permitió a la Armada Nacional de Colombia liderar el desarrollo de cinco operaciones combinadas en el Pacífico y el Caribe en coordinación con las armadas y servicios de guardacostas de los países de: Costa Rica, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México y Panamá, operación naval combinada que permitió la incautación de 19,5 toneladas de clorhidrato de cocaína entre el 10. y el 30 de abril de 2018 (s.p.).

El plan “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, iniciativa de cooperación para reforzar la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, es un ejemplo notable de la integración de esfuerzos de interdicción marítima, en la cual además a nivel internacional en apoyo a las operaciones navales se ha conformado un “Centro de Fusión de Inteligencia Internacional” integrado por miembros y analistas de enlace de los países participantes con ubicación en el Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico con sede en la ciudad de Cartagena (El Tiempo, 2018, s.p.).

41

Es importante y conveniente resaltar el cubrimiento de los espacios oceánicos intervenidos mediante operaciones de interdicción marítima por parte de las Armadas regionales participantes en la “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, que representa un ejercicio de operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario marítimo bioceánico, en este sentido la Revista Mercado Miliar (2018) señala que:

El ejercicio duró 30 días y logró evitar que organizaciones criminales hicieran uso ilegal de las aguas, interrumpiendo el flujo de narcóticos ilegales entre el sur y el norte de América. Cerrando los espacios marítimos y logrando resultados satisfactorios, se redujo el tráfico de drogas ilegales en el Mar Caribe y el Océano Pacífico. [...], entre los resultados de la ofensiva se logró la incautación de 18,5 toneladas de clorhidrato de cocaína, 1,3 toneladas de marihuana y 85 personas capturadas, al parecer, pertenecientes al Cartel de Sinaloa y al Clan del Golfo. (s.p.)

Además, en desarrollo de operaciones navales cooperativas de no guerra, los países comprometidos en el desarrollo de la “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, en el escenario marítimo regional del océano Pacífico, adelantaron tres operaciones navales combinadas; la “Operación Betelgeuse” en la cual participaron las armadas de los EE.UU., México y Colombia; la “Operación Alnilam-Kraken” conformada por unidades navales de los Estados Unidos, Panamá, Costa Rica y Colombia; y la “Operación Rigel” que estuvo a cargo de Colombia y Ecuador. De igual manera en el mar Caribe se llevaron a cabo dos operaciones navales combinadas la “Operación Alniltag”, entre Colombia y Nicaragua; y la “Operación Bellatrix”, entre Colombia y Honduras, Pelcastre (2018, s.p.).

Con relación igualmente al desarrollo de la citada “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión”, el Comandante de la Armada Nacional Almirante Ernesto Durán González, manifestó en entrevista al periodista Plinio Apuleyo Mendoza del Periódico El Tiempo (Colombia) lo siguiente:

Orión es una campaña novedosa, en el Caribe y en el Pacífico, diseñada por Colombia con participación de los Estados Unidos, México, Costa Rica, Ecuador, Nicaragua, Panamá y Honduras. Esta campaña dio magníficos resultados en la incautación de droga en un mes. Fue un esfuerzo internacional simultáneo. Sus resultados dieron la prueba de que, teniendo suficientes buques, aviones y voluntad internacional, el impacto contra el narcotráfico en el mar puede ser definitivo. (2018, s,p.)

Los exitosos resultados obtenidos en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas con medidas y esfuerzos operacionales cooperativos y sostenibles de la comunidad internacional en el escenario marítimo regional, es el mejor ejemplo de implementación de operaciones navales cooperativas de no guerra.

### **Operación Atalanta, Operación naval cooperativa de no guerra en el escenario internacional del Cuerno de África.**

También como punto pertinente a destacar en la ponencia, entre otras operaciones navales cooperativas de no guerra que desarrolla la Armada Nacional de Colombia, lo constituye exitoso y profesional ejemplo, de

la participación de un Buque Patrullero Oceánico (OPV) el “ARC 7 de Agosto” al mando del señor Capitán de Navío Darwin Alberto Alonso Torres, en las Operaciones Navales de la Fuerza de Tarea Multinacional de la *Operación Atalanta 2015*, Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR – Somalia 2015), como parte de la TF 465, Colombia - Unión Europea y la Operación Escudo del Océano (*Operation Ocean Shield NATO-OTAN*), como parte de la FT 508, Colombia -*Organización del Tratado del Atlántico Norte, OTAN, en el escenario marítimo del Cuerno de África.*

El Buque Patrullero Oceánico (OPV), (Buque Patrullero de Zona Económica Exclusiva) diseño de Fassmer, adaptado para desempeño eficiente en misiones de gran autonomía en Alta Mar, dotado de helicóptero y bote interceptor, para el ejercicio de interdicción marítima, seguridad y control del tráfico marítimo, búsqueda y rescate, control medio ambiente marino, operaciones de paz y ayuda humanitaria y otras múltiples operaciones de guerra y no guerra, el cual fue construido en Colombia por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial COTECMAR, astillero colombiano sin ánimo de lucro adscrito al Ministerio de Defensa Nacional (Armada Nacional).

El “ARC 7 de Agosto”, bajo tutela, coordinación o control operacional de la Armada Española, se integró a la Operación Atalanta 2015, la revista Infodefensa.com (2015) registró el evento así:

El buque patrullero ARC 7 de Agosto (PZE 46), de la Armada Nacional de Colombia (ARC), se integró en el océano Índico a la Fuerza de Tarea Multinacional de la Operación Atalanta 2015. El buque se integró como Close Collaborator gracias a un acuerdo de colaboración entre la Armada española y la colombiana. (s.p.)

La EU NAVFOR Somalia (Fuerza Naval de la Unión Europea), también conocida como Operación Atalanta, es una operación naval de lucha y combate contra la piratería en los espacios marítimos frente al Cuerno de África y el océano Índico Occidental; en desarrollo de operaciones navales cooperativas de no guerra, el sábado 22 de agosto de 2015, se efectuó un “rendezvous” entre unidades de esta Fuerza de Tarea, el “ESPS Galicia” de la Armada Española y el “ARC 7 de Agosto” de la

Armada de Colombia, frente a las costas de Somalia como parte de los ejercicios navales de contribución operacional del buque de guerra colombiano con la Operación Atalanta, recibiendo la unidad colombiana la visita del señor Contralmirante Alfonso Fernández Gómez de Córdoba, Comandante de la UE NAVFOR, trasladado del "ESPS Galicia" buque insignia, a la unidad colombiana a bordo del helicóptero 225 de la Aviación Naval colombiana, Agusta Bell 212, conforme a registro de la EU NAVFOR (2015), el Comandante afirmó que:

Hoy me he sentido como en casa. Esto se debe a la fuerte relación que existe entre las armadas española y colombiana. Su Armada tiene este impresionante buque de guerra que es ideal para una operación como Atalanta. Muchas gracias por su trabajo en la operación. (s.p)

Figura 3. Rendezvous "ESPS Galicia" V.S. "ARC 7 de Agosto". Costa de Somalia-Operación Atalanta.



Fuente: <https://eunavfor.eu/operation-atalanta-flagship-esps-galicia-and-colombian-warship-arc-7-de-agosto-meet-at-sea-off-the-coast-of-somalia/>

Desde el comienzo de la colaboración, el buque de guerra colombiano ha operado con la Fuerza Naval de la UE NAVFOR, conforme a Mandato de la Unión Europea, en ayudar a proteger los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) y colaborar a resguardar los buques en tránsito, reduciendo la vulnerabilidad a lo largo de la costa somalí para evitar y disuadir actos de piratería en el área marítima del Golfo de Adén.

En este sentido, el viernes 9 de octubre de 2015, "ESPS Victoria", en despliegue en la *Operación Atalanta* frente a las costas de Somalia, efectuó "rendezvous" con el buque de guerra colombiano, "ARC 7 de Agosto", realizando los helicópteros embarcados un ejercicio de *Cross-deck* (maniobra cruzada de toma de helicópteros en la cubierta de vuelo) como entrenamiento de apoyo logístico en el mar e intercambio tripulaciones, EU NAVFOR Somalia (2015), señala que:

Durante el rendezvous, los dos buques realizaron maniobras de navegación y utilizaron sus helicópteros para reponer provisiones. Un intercambio de miembros de la tripulación de cada buque también sirvió para fortalecer la estrecha relación que existe entre las diferentes unidades navales de la Operación Atalanta. Habiendo trabajado previamente en estrecha colaboración con la Operación Atalanta, el buque de guerra colombiano pasó a desplegarse operacionalmente en la Operación contra la piratería de la OTAN, Ocean Shield. (s.p.).

Figura 4. Ejercicios Navales "ESPS Victoria" V.S. "ARC 7 de Agosto". Costa de Somalia-Operación Atalanta



Fuente: <https://eunavfor.eu/eu-naval-force-ship-esps-victoria-rendezvous-at-sea-with-colombian-warship-arc-7-de-agosto/>

## Operación Escudo del Océano (*Operation Ocean Shield*), Operación naval cooperativa de no guerra en el escenario internacional del Cuerno de África.

De la misma manera, la Operación Escudo del Océano (*Operation Ocean Shield*) fue la contribución de la OTAN a la Operación Libertad Duradera en el Cuerno de África (OEF-HOA), una iniciativa contra la piratería en el Océano Índico, el Canal Guardafui, el golfo de Adén y el mar Arábigo. En 2008, a pedido de las Naciones Unidas, la OTAN comenzó a apoyar los esfuerzos internacionales para combatir la piratería en el Golfo de Adén, frente al Cuerno de África y en el Océano Índico, desde agosto de 2009, la OTAN dirigió la Operación Ocean Shield, que permitió contribuir a disuadir e interrumpir los ataques piratas, al tiempo que protegía los buques y coadyubaba a aumentar el nivel general de seguridad en la región. La OTAN trabajó en una muy estrecha cooperación con diferentes actores en el área, como la Operación Atalanta de la Unión Europea, la Fuerza de Tarea Combinada 151 liderada por Estados Unidos y apoyos navales de otros países en forma individual. Sin ataques exitosos de piratería desde 2012, la OTAN puso término a la Operación Ocean Shield el 15 de diciembre de 2016, NATO-OTAN (2016).

Figura 5. Área de Operación Ocean Shield.



Fuente: <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx>

El Buque Patrullero Oceánico "ARC 7 de Agosto" de la Armada de Colombia participó en la Operación "Ocean Shield" en septiembre y octubre de 2015, durante los 102 días de navegación, el buque interactuó con otras marinas del mundo, entre ellas España, Alemania, Italia y Dinamarca, con las cuales llevó a cabo diferentes entrenamientos, capacitación y sostenimientos de capacidades. Desde el zarpe el 27 de junio de 2015 de Cartagena, el "ARC 7 de Agosto" navegó aproximadamente 18.430 millas náuticas realizando patrullajes de vigilancia, reconocimiento y búsqueda de superficie, en contra de la piratería y tráfico ilegal en el Océano Índico, el Mar Árabe, el Golfo de Adén, el Cuerno de África, la Cuenca de Somalia y el Golfo de Omán, cabe destacar que la Armada Nacional de Colombia con el buque de guerra "ARC 7 de Agosto", fue la única Armada del continente americano que participó en esta operación "Ocean Shield", con excepción de la Armada de los Estados Unidos que efectuó la mayor contribución de unidades de guerra al esfuerzo operacional, Armada Nacional (2015b).

Asimismo, conforme al centro de noticias del Allied Maritime Command Northwood UK (2015), el 9 de octubre de 2015, en Golfo de Adén, el buque de la Armada Danesa "HDMS Absalon" y el buque de guerra de la Armada Colombiana "ARC 7 de Agosto" apoyando la Fuerza de Tarea 508 de la OTAN, efectuaron rendezvous para un día de entrenamiento naval realizando patrullajes de vigilancia, reconocimiento y búsqueda de superficie, en contra de la piratería; en el marco de la Operación OCEAN SHIELD de la OTAN. El entrenamiento comenzó con el aterrizaje del helicóptero 225 de la Aviación Naval colombiana, Agusta Bell 212 del "ARC 7 de Agosto" en la cubierta del "HDMS ABSALON", que marca la primera vez que un helicóptero naval colombiano se posa sobre la cubierta de un buque de guerra de la Armada danesa. Se realizaron operaciones de entrenamiento con los helicópteros embarcados de *Cross-deck*, descendiendo las Fuerzas de Operaciones Especiales (SOF) de Colombia en *maniobra de rapel*, sobre la cubierta del "HDMS Absalon", además se llevaron a cabo varias aproximaciones para maniobra de traspaso de carga en el mar con el propósito de optimizar las capacidades de interoperabilidad entre las unidades navales; con respecto a la participación del "ARC 7 de Agosto", el Comandante del HDMS Absalon, CDR Per Moll Petersen, manifestó que:

Un día trabajando estrechamente con el ARC 7 de Agosto y su tripulación pone en perspectiva nuestros esfuerzos contra la piratería. No solo la OTAN y Dinamarca están vigilantes y alertas, sino también el resto del mundo” [...], no permitiremos un resurgimiento de la actividad pirata en esta área [...], el fuerte enfoque en los problemas de seguridad interna dentro de las aguas territoriales colombianas no ha hecho que la Armada colombiana se aleje de los problemas de seguridad en la escena global, los colombianos han mostrado su disposición a mirar hacia afuera, lo que es digno de elogios. (Allied a Maritime Command Northwood UK, s.p.)

Figura 6. Ejercicios de Entrenamiento “HDMS Abasalon” V.S. “ARC 7 de Agosto”.



Fuente: <https://mc.nato.int/media-centre/news/2015/danish-and-colombian-navy-vessels-exercise-at-sea-during-natoe28099s-counterpiracy-operation-ocean-shield.aspx>

El “ARC 7 de Agosto”, no solo cumplió las fases de entrenamiento y certificación en doctrina, comando y control operacional para el combate, comunicaciones y legislación marítima internacional, con la Armada Española en la Base de Rota, Cádiz España, para integrar la FT 456 de la Operación Atalanta, sino que también se certificó en el Centro de Entrenamiento Operacional de Interdicción Marítima de la OTAN (NMIOTC) en Creta, Grecia, para conformar la FT 508 de Ocean Shield de la OTAN-NATO, en ambos entrenamientos de certificación con un nivel de aceptación del 100%. Además, cumplió con alto nivel de eficiencia y excelencia el desempeño operacional en el Cuerno de África como integrante de las Fuerzas de Tarea 456 y 508, siendo esta participación

operacional un claro ejemplo de las operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario internacional.

## Conclusiones.

Primera. *Las operaciones navales cooperativas de no guerra*, en el presente contexto operacional marítimo se convierten en una alternativa y necesidad recurrente de los Estados, para enfrentar, mitigar o eliminar las diferentes amenazas transnacionales que impactan y afectan el sistema marítimo internacional.

Segunda. El desarrollo de la “Campaña Naval, Marítima y Fluvial Orión” en el escenario marítimo regional del mar Caribe y del Océano Pacífico y los exitosos resultados obtenidos con medidas y esfuerzos operacionales cooperativos y sostenibles liderados por la Armada Nacional de Colombia y con el concurso de las armadas y servicios de guardacostas de la comunidad internacional regional en contra del tráfico ilícito de drogas en el mar, es el ejemplo fehaciente de la implementación de *operaciones navales cooperativas de no guerra*, como un ejercicio de Poder Naval.

Tercera. La participación de la Armada Nacional de Colombia, mediante despliegue operacional del Buque Patrullero Oceánico (OPV) “ARC 7 de Agosto” con su excelsa tripulación, en la Operación Atalanta 2015, Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR – Somalia 2015), como parte de la TF 465, y en la Operación Escudo del Océano (*Operation Ocean Shield NATO-OTAN*), como parte de la FT 508, *constituye un exitoso y profesional ejemplo, de operaciones navales cooperativas de no guerra, un ejercicio de Poder Naval en contra del flagelo de la piratería en el escenario marítimo del Cuerno de África.*



# Referencias Bibliográficas

Apuleyo Mendoza, Plinio. (2018). La ruta para hacer eficiente la lucha contra las drogas. Periódico El Tiempo. Recuperado el 16 de agosto de 2018, de <https://www.eltiempo.com/justicia/conflicto-y-narcotrafico/comandante-de-la-armada-nacional-explica-ruta-de-lucha-contra-el-narcotrafico-252976>

Armada Nacional (Colombia). (2015a). Plan Estratégico Naval 2015 – 2018. Recuperado el 12 de agosto de 2018, de [https://www.armada.mil.co/sites/default/files/plan\\_estrategico\\_naval\\_2015-2018.pdf](https://www.armada.mil.co/sites/default/files/plan_estrategico_naval_2015-2018.pdf)

Armada Nacional (Colombia). (2015b). Buques integrantes de la operación "Ocean Shield" realizan encuentro en el mar. Armada Nacional de Colombia. Recuperado el 12 de agosto de 2018, de <https://www.armada.mil.co/es/content/buques-integrantes-de-la-operacion-ocean-shield-realizan-encuentro-en-el-mar>

Armada Nacional (Colombia). (2017). Operación Estadística "Resultados Operacionales Armada Nacional" Jefatura de Operaciones Navales Dirección de Operaciones Navales. Recuperado el 12 de

agosto de 2018, de <https://formularios.dane.gov.co › index.php › catalog › download>

Bahamondes Masafierro, Osvaldo. (2016). Empleo de las FF.AA. en Operaciones Militares Distintas de la Guerra. Cuaderno de Trabajo N° 01/2016, Centro de Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos Chile. Recuperado el 14 de agosto de 2018, de <https://studylib.es/doc/5422090/empleo-de-las-ff.aa.-en-operaciones-militares>

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

De Izcue Arnillas, Carlos, Arriarán Shaffer, Andrés y Tolmos Mantilla, Yuri. (2013). Apuntes sobre Estrategia Operacional - Capítulo 20. División de Publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval. Perú. Recuperado el 16 de agosto de 2018, de <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/157/25/Cap.20.pdf>

Durán, Ernesto. (2018). Estrategia Marítima para una “Colombia Azul”. Almirante Ernesto Durán González, Comandante Armada Nacional República de Colombia.

Durán, Ernesto. (2018). Marina Integral de Colombia. Hacia una Potencia Bioceánica y Plurifluvial. Almirante Ernesto Durán González, Comandante Armada Nacional República de Colombia.

EU NAVFOR Somalia. (2015). Operation Atalanta Flagship Galicia and Colombia Warship ARC 7 de Agosto Meet at Sea off the Coast of Somalia. Recuperado el 10 de Agosto de 2018, de <https://eunavfor.eu/operation-atalanta-flagship-esps-galicia-and-colombian-warship-arc-7-de-agosto-meet-at-sea-off-the-coast-of-somalia/>

EU NAVFOR. (2015). EU Naval Force Ship ESPS Victoria Rendezvous at Sea with Colombian Warship ARC 7 De Agosto. Recuperado el 10 de agosto de 2018, de <https://eunavfor.eu/eu-naval-force-ship->

esps-victoria-rendezvous-at-sea-with-colombian-warship-arc-7-de-agosto/

Infodefensa.com. (2015). Bajo tutela Armada española. El patrullero colombiano ARC 7 de Agosto se incorpora a la Operación Atalanta 2015 en el Océano Índico. Revista Infodefensa.com, España edición América Armada. Recuperado el 12 de agosto de 2018, de <https://www.infodefensa.com/latam/2015/08/18/noticia-agosto-armada-colombiana-integra-operacion-atalanta.html>

Joint Chiefs of Staff. (1995). Joint Doctrine for Military Operations Other Than War. Joint Pub 3-07

Junta Interamericana de Defensa. (2016). Medidas de Fomento de Confianza y Seguridad. Recuperado el 12 de julio de 2018, de [http://www.jid.org/?page\\_id=678](http://www.jid.org/?page_id=678)

Lacoste, Jesús. (2017). Entorno VICA ¿sabes qué es y cómo te afecta? Recuperado el 15 de julio de 2018, de <https://jalacoste.com/entorno-vuca>.

Mercado Militar (Revista). (2018). Noticias Militares de Colombia: Ofensiva Naval internacional en región. Revista Mercado Militar, Colombia. Recuperado el 15 de agosto de 2018, de <https://www.mercadomilitar.com/noticias-militares-de-colombia-ofensiva-naval-internacional-en-region-19324/>

Naciones Unidas. (2018) La ONU y el Estado de Derecho. Amenazas transnacionales. Recuperado el 10 de julio de 2018, de <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/>

NATO-OTAN Allied a Maritime Command. (2015). Danish and Colombian Navy vessels exercise at sea during NATO's counter-piracy Operation OCEAN SHIELD. NATO-OTAN Allied a Maritime Command Northwood UK. Recuperado el 12 de agosto de 2018, de <https://mc.nato.int/media-centre/news/2015/danish-and-colombian-navy-vessels-exercise-at-sea-during-natoe280995->

counterpiracy-operation-ocean-shield.aspx

NATO-OTAN North Atlantic Treaty Organization. (2016). Counter-piracy operations. NATO-OTAN North Atlantic Treaty Organization. Recuperado el 12 de agosto de 2018, de [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm)

Pelcastre, Julieta. (2018). Colombia cierra vías marítimas al narcotráfico internacional. Diálogo, Revista Militar Digital. Recuperado el 15 de julio de 2018, de <https://dialogo-americas.com/es/articulos/colombia-closes-sea-routes-international-narcotrafficking>

Rodríguez Ruiz, Héctor Mauricio. (2017). Cátedra Poder Marítimo del Estado. Escuela Superior de Guerra, Bogotá, D.C. Colombia.

Rodríguez U., Manuel Luis. (2018). Medidas de Confianza Mutua Naval en los Mares del Sur en el siglo XXI. Recuperado el 15 de julio de 2018, de <https://sigloxxiagendaglobal.wordpress.com/2018/01/26/medidas-de-confianza-mutua-naval-en-los-mares-del-sur-en-el-siglo-xxi/>

Rodríguez U., Manuel Luis. (2011). Fundamentos para la Oceanopolítica. Recuperado el 15 de julio de 2018, de <https://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>

Toda Noticia, Periódico (2018). Por los países de Centro América se da el mayor tránsito de cocaína a EE.UU., Recuperado el 20 de agosto de 2018, de <http://www.todanoticia.com/71626/paises-centro-america-da-mayor/>

Villegas Echeverri, Luis Carlos. (2015). Política de Defensa y Seguridad "Todos por un Nuevo País". 2015-2018. Ministerio de Defensa Nacional, Colombia.

# “Antártica. Operaciones Navales de Cooperación de la Armada de Chile”. \*

Por: Vicealmirante (Ret.) José Miguel Romero Aguirre<sup>2</sup> , Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa<sup>3</sup> , Profesora María José Piñeiro Tejo, Docentes - Investigadores de la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile<sup>4</sup>.

*“Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich”.*

55

Decreto Supremo del Ministerio de Relaciones Exteriores No. 1747, 6 de noviembre de 1940.

- 
- \* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del Proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “B”.
- 2 **Vicealmirante (Ret.) José Miguel Romero Aguirre**, Oficial egresado de la Escuela Naval Arturo Prat, vasta experiencia en Estado Mayor y Aviación Naval, ex-Comandante de Operaciones Navales y ex-Jefe de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Chile, Docente - Investigador en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.
- 3 **Capitán de Navío (Ret.) Juan Pablo Ternicien Novoa**, Profesor de Análisis Internacional y Geopolítica. Especialista en Relaciones Internacionales, con el grado de Magíster de la PUCV. Docente - Investigador en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.
- 4 **María José Piñeiro Tejo**, Profesora de Historia, Geografía y Ciencias Sociales. Académica de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Docente - Investigadora en la Academia de Guerra Naval Armada de la República de Chile.

## Resumen

El continente Antártico es una amplia región helada que ejerce una determinante influencia sobre el clima y el ecosistema del planeta, por lo que su preservación y cuidado es materia de preocupación de toda la comunidad internacional. Durante las últimas décadas, la actividad humana ha tenido un sostenido aumento en cuanto a su presencia en el continente blanco, lo que obliga a incrementar las medidas de cuidado y precaución en un área que no solo es frágil sino además hostil para el ser humano.

Chile y Argentina han visto que la forma más eficaz de enfrentar este reto es actuar cooperativamente, lo que han desarrollado con notable éxito durante los últimos veinte años operando la Patrulla Antártica Naval Combinada, programa responsable de la preservación del medio ambiente y la seguridad de la vida humana en el mar dentro de las áreas de responsabilidad SAR de ambas Armadas, en la Antártica.

## Introducción

56

El tema de este seminario es de gran interés y actualidad, muy de estos tiempos y tal vez la tónica del siglo XXI.

Estudiado el tema y el interés académico por parte de las Academias de Colombia y de Chile, hemos desarrollado un trabajo que muestra en forma muy clara y explícita aquello que nos convoca: "*Las operaciones navales de no guerra en el escenario regional*" y para ello, hemos preparado una ponencia académica que aprovecha y concierne, lo interesante del tema requerido para este seminario con un ejemplo actual y concreto de las citadas operaciones desarrolladas por Argentina y Chile en los mares antárticos.

Combinamos así la importancia de desarrollar este tipo de operaciones, la importancia que para Chile tiene su territorio antártico y lo que en esa región se desarrolla, la importancia de establecer y mantener lazos de cooperación entre los países de la Región y el tener y mantener la capacidad y voluntad de efectuar operaciones combinadas de cooperación entre los países de la Región, principalmente entre países vecinos.

Para lo anterior, junto al Capitán de Navío Juan Pablo Ternicien, quien se desempeña como profesor residente de esta Academia de Guerra Naval y de la profesora Srta. María José Piñeiro, académica de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y también profesora de esta Academia, preparamos y desarrollamos la presente exposición denominada "ANTÁRTICA, OPERACIONES NAVALES DE COOPERACIÓN DE LA ARMADA DE CHILE", haciendo énfasis en que esta ponencia tiene un carácter exclusiva y eminentemente académico y por lo tanto no debe ser considerada como ponencia oficial de la Armada de Chile.

Chile país de océanos: Como escribió Benjamín Subercaseaux en su libro "Tierra de Océano", *"Chile, el título de la obra lo dice, es una tierra de océano. O sea, un país que por su estructura y su posición geográfica no tiene mejor objetivo, ni mejor riqueza, ni mejor destino, más aún, ni otra salvación que el mar. Para el mar nació; del mar se alimentaron sus aborígenes; por el mar se consolidó su Conquista; en el mar se afianzó su Independencia; del mar deberá extraer su sustento; sin el mar no tiene sentido su comercio"*. Me parece que aquello es para todo país que tenga mar y que le dé la importancia que se merece.

57

Si a lo anterior le sumamos el concepto que "la unión hace la fuerza" y la necesidad de "hacer más con menos", llegamos a la conclusión de que la única forma de cumplir cuidando los recursos y compartiendo las tareas y responsabilidades es con la necesaria cooperación entre los Estados.

En las Operaciones Navales Cooperativas, que es el tema que nos convoca, debemos pensar en la cooperación como medio de preservación de bienes escasos y de protección de la depredación, en concordancia con las legítimas aspiraciones de los Estados. El concepto logístico de que las necesidades siempre son muchas y los recursos siempre son escasos, plantea como solución el apoyo mutuo y el fomento de la asociación para repartir las responsabilidades en diferentes áreas y tiempos operacionales.

En la Antártica, es de suma importancia resguardar el ecosistema y salvaguardar la vida humana en el mar. Por esa razón, sumada a la decisión política de los gobiernos de Argentina y Chile de la época, hace casi 20 años que se conformó la Patrulla Antártica Naval Combinada. Con ella se buscó generar medidas de confianza mutua para acercar a

ambas armadas después de un periodo de distanciamiento y también buscando maximizar el uso de los recursos.

Mares más limpios y seguros. Necesidad de acción cooperativa. La Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, es el organismo de alto nivel de la Armada de Chile que tiene por misión, cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad a la navegación, proteger la vida humana en el mar, preservar el medio ambiente acuático, los recursos naturales marinos y fiscalizar las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción.

Para cumplir con lo anterior, la Armada de Chile como integrante de la Organización Marítima Internacional OMI, cumple con los tratados y acuerdos internacionales, se asocia con organismos y marinas amigas y con ello se mantiene siempre en condiciones de asegurar sus mares limpios y seguros. Chile es una de las puertas a la Antártica. Por ello, el país está muy comprometido con la cooperación y el apoyo a los operadores de todas las naciones respetuosas del Tratado Antártico y con la investigación científica y la preservación del Ecosistema antártico.

58

Recientemente se creó en Punta Arenas el proyecto Centro Antártico Internacional y en Puerto Williams el Centro Subantártico Cabo de Hornos, con el propósito de centralizar, planificar y apoyar la actividad antártica nacional y de los países que requieran apoyo.

El territorio Antártico se encuentra sometido a una exitosa convención internacional, que desde mediados del siglo pasado ha regulado la actividad humana en ese continente y ha permitido la convivencia pacífica de los actores interesados, tanto en la preservación o explotación de sus recursos, como en el ejercicio de la soberanía plena.

El escenario internacional actual, en lo político y en lo climático, genera condiciones novedosas que, dependiendo de la rapidez de su evolución a futuro, traerá tensión al sistema. Frente a esto, los actores interesados necesitan buscar acciones creativas para la prevalencia de sus intereses. La acción cooperativa de las potencias con intereses afines parece ser la mejor manera de lograr este propósito.

Colaboración en los espacios antárticos como medio para preservar el ecosistema y la pureza de un medio ambiente fundamental para el equilibrio climático del planeta, tiene mucho sentido y es a lo que apunta el Sistema del Tratado Antártico, aunque este último tiene un origen geopolítico y no preservacionista, como es la tendencia actual.

Sin embargo, la colaboración como medio para asegurar el recto y justo ejercicio de la soberanía, merece una más acabada elaboración.

### **Chile y el Territorio Antártico.**

La referencia a un "gran continente austral que equilibrara el globo", se encuentra en alguno de los escritos de Aristóteles, pero la expresión "Antártica" fue acuñada por Marino de Tiro en el Siglo II, como "el lugar opuesto al Ártico". Aun cuando es posible encontrar referencias a la "Terra Australis Incógnita" en textos del siglo XV, no es sino hasta la segunda década del siglo XIX que ocurren los primeros avistamientos documentados y desde entonces fue visitada por cazadores y aventureros. En la época de los grandes descubridores, la carrera hacia el Polo Sur geográfico la gana el noruego Roald Amudsen, el 14 de diciembre de 1911, compitiendo contra el británico Robert Falcon Scott, quien llega a este punto 33 días después, sólo para descubrir que fue derrotado y fallecer en el viaje de regreso junto a todo su equipo.

De forma semicircular, por convención se considera parte de la Antártica todas las tierras, islas, hielos y mares al sur del paralelo 60° Sur. El área terrestre mide aproximadamente 14 millones de km<sup>2</sup> que están cubiertos de hielo en un 98%, con una capa de 2.300 mts. de espesor medio. Se estima que constituye más del 70% de la reserva de agua dulce del planeta y el derretimiento total de los hielos antárticos incrementaría el nivel del mar entre 50 y 60 metros, con efectos inciertos en el aumento de presión sobre las placas tectónicas del globo terráqueo.

Su ecosistema es frágil, dentro de un clima que es hostil para el ser humano, con temperaturas que pueden llegar a -80° Celsius y vientos de más de 190 Km/Hr. Sin embargo, estas condiciones ejercen gran influencia sobre toda la climatología del planeta, por lo que su alteración tendría efectos importantes a nivel global.

Se estiman abundantes sus recursos naturales; sin embargo, el dimensionamiento de sus minerales y la posibilidad de explotarlos están limitados por las dificultades que impone el clima. Por ahora, las únicas actividades económicas permitidas, aunque crecientemente reguladas, son la pesca y el turismo.

No tiene población nativa, pero registra una progresiva actividad humana, con aproximadamente 4.500 personas de 28 países que la habitan en época estival, cifra que no considera las expediciones y asentamientos no permanentes. Esta cantidad desciende en los meses de invierno a algo más de un millar de personas en estaciones de 19 países.

### **Soberanías territoriales, presencia y el Tratado Antártico.**

Siete países exhiben derechos antárticos de distinta naturaleza y reclaman soberanía sobre una porción de tierra antártica y los mares adyacentes. Gran Bretaña presenta antecedentes de exploración tan antiguos como el año 1843. En 1923 este reino le entrega un sector de su reclamación a Nueva Zelandia y en 1933 hace lo mismo en favor de Australia. Actualmente, el Reino Unido reivindica el territorio entre los meridianos 20°W y 80°W.

Por su parte, en 1924, Francia reclama la "Tierra de Adelaida", interpuesta en el sector australiano, y Noruega hace lo suyo sobre la Isla Pedro I en 1929, pretensión que expande en 1938 hacia la Tierra de la Reina Maud, sector que se proyecta entre los meridianos 20°W a 45°E.

Chile hace su reclamación formal el año 1940 indicando que "Forman la Antártica Chilena todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich." En su reclamación de soberanía, Chile presenta fundamentos históricos, jurídicos, geográficos y de ejercicio de soberanía.

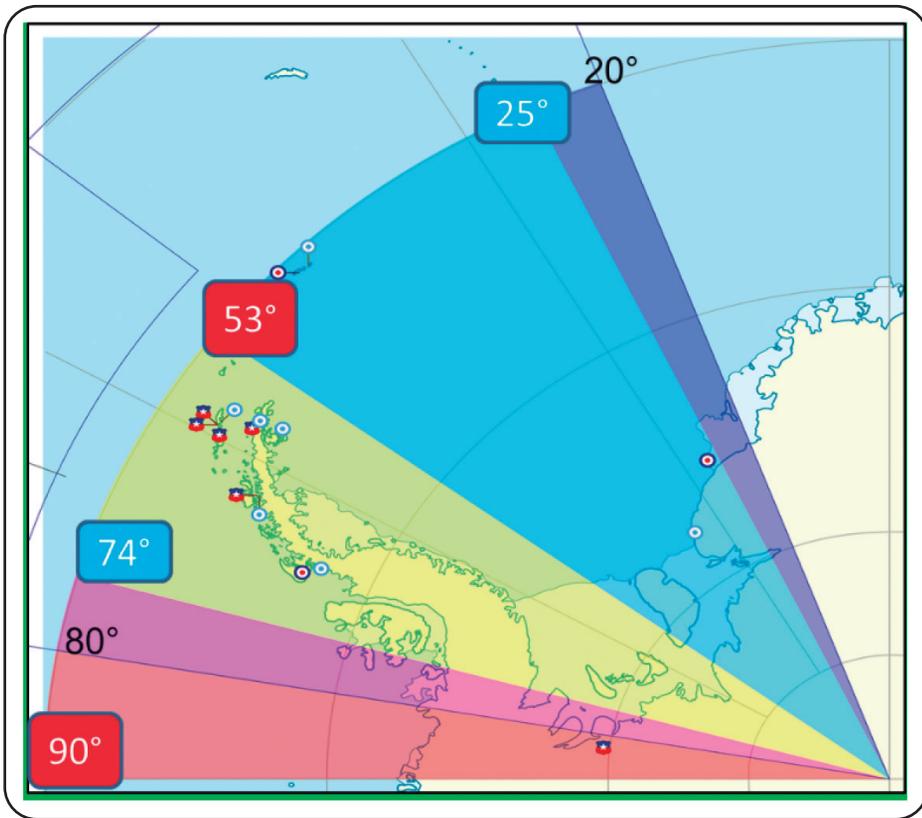
Frente a esta formalización del gobierno de Chile, Argentina presenta su reclamación territorial el año 1942, sobre un territorio entre los meridianos 74°W y 25°W, al sur del paralelo 60°S.

Debe notarse que solamente Chile, Argentina y Gran Bretaña tienen sectores superpuestos. Asimismo, Australia, Nueva Zelanda, Francia, Noruega y Gran Bretaña reconocen mutuamente sus reclamaciones antárticas. En cuanto a Chile y Argentina, en un notable y poco conocido acto de cooperación y pragmatismo, que destaca dentro de una relación con abundantes eventos de conflicto y competencia, el 4 de marzo de 1948, con la declaración conjunta Vergara/La Rosa, ambos Estados expresan aceptar los límites de la Antártica sudamericana, circunscritos a los meridianos 25° O y 90° O, dividido en 3 porciones:

- a) del 25° O al 53° O, Chile reconoce como argentino.
- b) del 53° O al 74° O, es una "zona de frontera no definida".
- c) del 74° O al 90° O, Argentina reconoce como chilenos.

Sostienen que "ambos países actuarán de acuerdo a la protección y defensa legal de sus derechos en la Antártica sudamericana". Así, podían existir desacuerdos entre Chile y Argentina, pero eso era de incumbencia exclusivamente sudamericana, donde Gran Bretaña, como poder colonial extranjero, no tenía injerencia (San Miguel p. 39).

Figura 1. Territorio Antártico Chileno



62

- Rojo : Territorio antártico chileno que no está en disputa.
- Morado : Territorio reclamado por Chile y el Reino Unido.
- Amarillo : Territorio reclamado por Chile, Argentina y el Reino Unido.
- Celeste : Territorio reclamado por Argentina y el Reino Unido.
- Azul : Territorio reclamado por Gran Bretaña que no está en disputa.

Fuente: Academia de Guerra Naval Chile

Estas reclamaciones y controversias no llegaron a generar acciones de ocupación o incidentes de disputa mayores, considerando lo convulsionado de la primera mitad del Siglo XX. Sin embargo, terminada la II Guerra Mundial y en el contexto de la naciente Guerra Fría, EE.UU. ve con preocupación algunos signos de tensión de Gran Bretaña, su principal aliado, con actores importantes de su área de influencia demarcada por el TIAR.

Asimismo, la nueva carrera nuclear hacía conveniente impedir que la UR.SS. usara la Antártica para pruebas o emplazamiento de armas atómicas.

Es así como, al término del Año Geofísico Internacional en 1958, EE.UU. invitó a los 12 países con demostrado interés por la Antártica, a una conferencia de la cual surge el Tratado Antártico, firmado en 1959 y en vigencia desde 1961. Los Países signatarios fueron Argentina, Australia, Bélgica, Chile, EE.UU., Francia, Inglaterra, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, la Unión Soviética y Sudáfrica.

Algunas disposiciones del Tratado:

- Aplicación desde el paralelo 60° Sur, hasta el Polo Sur.
- Se usará exclusivamente para fines pacíficos. Prohíbe toda actividad militar, excepto en apoyo a la investigación científica.
- Libertad de investigación científica. Las partes deben facilitar y promover la cooperación científica internacional.
- Prohibición de efectuar detonaciones nucleares o ingresar desechos radioactivos al territorio antártico.
- Se deberá preservar y conservar los recursos vivos antárticos.
- Todas las instalaciones, equipos, buques y aeronaves estarán sujetos a inspección.
- Toda controversia entre las partes se resolverá por medios pacíficos.
- Prohíbe nuevas reclamaciones territoriales o la ampliación de las existentes.
- El tratado queda abierto a la adhesión de cualquier Estado.

El Tratado reconoce la existencia de reclamaciones territoriales, pero no las confirma ni las desestima. A consecuencia de su articulado, estas reclamaciones se encuentran congeladas y no pueden ampliarse ni incorporarse nuevos reclamantes. En cuanto a su vigencia, existe cierta tendencia a creer que este debe renovarse o que expira después de cierta cantidad de años. Sin embargo, el tratado no expira a los 30 años. De hecho...no expira.

Al respecto, el Artículo XII señala:

1. *El presente Tratado podrá ser modificado o enmendado en cualquier momento, **con el consentimiento unánime** de las Partes Contratantes,*
2. *Si después de expirados treinta años, contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Tratado, cualquiera de las Partes Contratantes, ..., así lo solicita, ..., se celebrará, en el menor plazo posible, una Conferencia de todas las Partes Contratantes para revisar el funcionamiento del presente Tratado;*

3. *Toda modificación o toda enmienda al presente Tratado, aprobada en tal Conferencia **por la mayoría** de las Partes Contratantes en ella representadas,..., se comunicará a todas las Partes ...*

Esta conferencia pudo haberse efectuado en 1991, pero ninguna de las Partes la solicitó.

El Tratado está abierto a todos los Estados que deseen adherirse, y pueden hacerlo en una de dos modalidades:

### **Miembros Consultivos:**

Estados signatarios originales del Tratado. Poseen pleno derechos de participación, decisión, voto y veto en las Reuniones de Consulta.

Partes que adhieran al Tratado y que desarrollan "un sustancial nivel de investigación científica. Tienen derechos de participación, decisión, voto y veto.

64

El veto nace del hecho de que toda resolución debe aprobarse por unanimidad.

### **Miembros No Consultivos:**

Países que adhieren al Tratado, sin una presencia activa en el territorio antártico. Estos Estados tienen derecho a participar con voz, pero sin voto.

En la región, son miembros Consultivos Argentina, Chile, Brasil, Ecuador, Perú y Uruguay, y No Consultivos Colombia, Cuba, Guatemala y Venezuela.

Actualmente, a los doce países signatarios originales, se han agregado 17 Estados en calidad de "consultivos y otros 24 como "adherentes".

### **El Sistema del Tratado Antártico.**

En la década de los años 80, se produce un debate entre quienes quieren aprovechar las riquezas del continente, especialmente las energéticas, motivados por las crisis de la época, y quienes buscan la preservación del ecosistema antártico. De este debate surgen varios convenios

que buscan regular la actividad humana en ese continente y que hoy conforman lo que se ha dado en llamar el Sistema del Tratado Antártico (STA):

- Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Canberra, 1980).
- Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (Londres 1988).
- Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. (Protocolo de Madrid, 1991).
- Convención para la Conservación de Albatros y Petreles (2001).

Si bien parece ganadora la postura conservacionista, se acuerda una regulación y no una completa prohibición para la explotación de los recursos vivos marinos. En cuanto a la minería, en la Conferencia de Madrid de 1991, los Estados miembros firman el Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente, con vigencia a partir de 1998 que, entre otras cosas, establece una moratoria de 50 años para la explotación minera de la Antártica. De este protocolo surgen importantes medidas de control sobre el impacto ambiental de la actividad humana en el continente blanco, que imponen normas estrictas especialmente a los movimientos masivos, como el turismo, y pide a los Estados miembros que estén preparados para las acciones de respuesta en casos de emergencia en la zona, importante argumento para la presencia permanente de unidades navales que han mantenido las armadas de Chile y Argentina y de donde nace la acción cooperativa que veremos más adelante.

### **Chile y su Presencia Permanente en el Continente Blanco.**

Como fue señalado, en el siglo XIX aventureros de algunas potencias europeas y EE.UU., comenzaron la explotación de focas y ballenas de la Antártica, actividad para la cual solicitaban las licencias a la autoridad administrativa chilena asentada en Punta Arenas.

A comienzos del siglo XX la actividad ballenera cobra importancia, aumentando el tráfico de naves por el estrecho de Magallanes y Paso Drake, supervisada por la autoridad marítima de Chile. Es así como, con el fin de mejorar el conocimiento y control sobre la región, en 1906 se planificó la primera expedición antártica, intento que debió ser abandonado a consecuencia del devastador terremoto que ese año asoló la región central de Chile.

La primera acción efectiva del Estado de Chile en presencia en el continente blanco está marcada por el rescate de la Expedición Transantártica del explorador británico Sir Ernest Shackleton.

Esta expedición tenía por propósito cruzar el continente desde el Mar de Weddell al Mar de Ross, pasando por el Polo Sur, para lo cual zarpó a bordo del buque *Endurance* desde Plymouth el 8 de agosto de 1914. Sin embargo, después de más de un año de esfuerzo por alcanzar el continente y quedar atrapados en el hielo, el 27 de octubre de 1915 el *Endurance* es abandonado y se inicia una larga travesía a la deriva por los hielos, hasta desembarcar en Isla Elefantes el 14 de abril de 1916. Tras varios intentos fallidos, son finalmente rescatados el 30 de agosto de ese año por el buque de la Armada de Chile “*Yelcho*” al mando del Piloto Luis Pardo.

Postergada por muchos años, en el verano de 1947 se concreta la primera expedición de exploración y ejercicio de soberanía del Estado de Chile, con dos unidades de la Armada que recorren la península antártica más al sur del Círculo Polar y construyen la primera base de ocupación permanente, ahora llamada Arturo Prat y en plena operación. Al año siguiente, en una nueva expedición en buques de la Armada, el Presidente de la República visita el territorio y se construye la segunda base permanente, llamada Base “Bernardo O’Higgins”, operada por el Ejército.

Desde entonces, la presencia de personal chileno ha sido constante e ininterrumpida, todos los años se efectúa una nueva expedición con unidades de la Armada, transportando los relevos para las bases permanentes, científicos y la logística para nuestras bases y las de otros Estados que solicitan nuestro apoyo. Actualmente el Estado de Chile mantiene 5 bases permanentes y otras 10 bases estivales y refugios repartidos por el Territorio Chileno Antártico.

### **Operaciones Cooperativas en presencia.**

De acuerdo con el derecho internacional y el uso y costumbre, una obligación irrenunciable del Estado es la protección de la vida humana en el mar y el cuidado del medioambiente sobre las aguas que son de su jurisdicción.

Desde el asentamiento de bases permanentes en ese territorio, hasta la actualidad, el flujo de naves y personas ha crecido sostenidamente. Asimismo, la explotación permitida de recursos vivos, pero con crecientes regulaciones, ha hecho necesario contar con mayor capacidad fiscalizadora. Así, en los años 60, la cantidad registrada de personas en tránsito por el territorio no superaba el millar en aproximadamente 5 naves. Sin embargo, hacia el final de la década del 90, esta cifra se eleva a las 15.000 personas en más de 20 naves en viajes regulares, sin contar los buques y personal al servicio de los Estados ¿Cómo enfrentar con razonables posibilidades de éxito y a un costo abordable, la protección de un creciente número de personas y actividad humana en una muy amplia región y de tan duras condiciones climáticas?

La Armada de Chile operaba desde 1992 una Patrulla Antártica con una unidad capacitada para cumplir las obligaciones del Estado en época estival. Sin embargo, el incremento en la actividad turística y pesquera y los compromisos adquiridos dentro del STA, hacían recomendable mejorar la presencia efectiva en el continente.

La solución a esta dificultad sólo podía abordarse cooperativamente. Considerando que la Armada Argentina enfrentaba igual problema, sobre una misma área geográfica que ambos países consideran propia, lo razonable era establecer mecanismos de cooperación acogiendo el espíritu de la declaración Vergara/La Rosa de 1948.

Es así como en el año 1998 ambas Armadas acuerdan efectuar actividades alternadas en la Antártica, en el marco del Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento marítimo de 1979, incorporando además las obligaciones que ambos Estados han asumido en el marco del STA, dando origen de esta manera a la Patrulla Antártica Naval Combinada PANC, como actividad de cooperación permanente, que lleva 20 años de exitosa labor.

La directiva combinada permanente emitida por ambos estados, establece la siguiente misión:

“Conformar una Patrulla Antártica Naval Combinada, entre el 15 de noviembre y el 31 de marzo de cada año, para efectuar actividades y ejercicios de búsqueda, rescate, salvamento, control y combate de la contaminación, con el propósito de otorgar seguridad a la navegación,

a la vida humana en el mar y contribuir a mantener las aguas libres de contaminación, en el área comprendida en el Tratado Antártico, delimitada por el Paralelo 60° S y los meridianos 010° W y 131° W”.

La acción cooperativa no solo permite racionalizar los costos, sino que mantiene un buque en presencia y otro en condiciones de concurrir en apoyo ante emergencias mayores, aumentando la seguridad para todos los operadores antárticos, como se puede apreciar en el siguiente resumen de las principales acciones desarrolladas:

- III PANC (2000-2001): Rescate de un expedicionario australiano y asistencia en la varada del buque chileno “PATRIARCHE” por parte del ATF “LAUTARO”.
- IV PANC (2001-2002): Asistencia en la varada del buque danés “ANNE BOYS”, el que fue auxiliado por el Aviso A.R.A “SUBOFICIAL CASTILLO” quien realizó inspección del casco y despliegue de la barrera de contención.
- V PANC (2002-2003): El 22 de noviembre de 2002, se socorrió a la M/N “CLIPPER ADVENTURER”, varado en caleta Balleneros de Isla Decepción.
- VII PANC (2004-2005): se auxilió a los veleros “PURE MAGIC”, de bandera irlandesa y “DARWIN PASSAGE”, de bandera canadiense, durante un temporal. El día 29 de diciembre de 2004, se evacuó un pasajero enfermo desde el buque de pasajeros de bandera inglesa “ROYAL PRINCESS”.
- VIII PANC (2005-2006): La PANC participó en el combate de la contaminación marina a causa de la rotura de una tubería de la base rusa “BELLINGSHAUSEN”, que produjo el derrame de hidrocarburos desde tierra hacia el mar.
- IX PANC (2006-2007): Se prestó apoyo al Velero “SANTA MARÍA”, con serias averías en el casco. Se asistió en la reparación del radar de navegación del BIO “LAS PALMAS”, de la Armada española.
- X PANC (2007-2008): La décima patrulla se inició en forma temprana, cuando el 23 de noviembre de 2007 se recibió la alerta de emergencia por inundación del buque de pasajeros “EXPLORER”. Se destacó al AP “OSCAR VIEL”, unidad que se encontraba en las inmediaciones del siniestro, recalando al sitio del suceso una vez que el “Explorer” había naufragado y los pasajeros y tripulación habían sido evacuados a bordo de la M/N “NORDNORGE”. El AP “OSCAR VIEL” inició las tareas de monitoreo de la nave siniestrada y control

de la contaminación por dispersión mecánica. Fue relevado en esta tarea por el Aviso A.R.A "SUBOFICIAL CASTILLO" que continuó con las actividades de descontaminación en el área del hundimiento y finalizando las mismas el ATF "LAUTARO".

- XI PANC (2008-2009): El AP AQUILES y el ATF LAUTARO acuden en apoyo del buque de pasajeros "USHUAIA", varado en sector de la Península Arowski. El AQUILES evacúa a los pasajeros y el ATF LAUTARO efectúa la desvarada, tras la cual el buque navega por sus propios medios hacia Punta Arenas.

El A.R.A SUBOFICIAL CASTILLO concurre en apoyo del buque "OCEAN NOVA" de Bahamas luego de su varadura, ofreciéndole asistencia y apoyo meteorológico para el cruce del paso Drake.

- XII PANC (2009-2010): El ATF LAUTARO apoya al yate brasileño "MAR SEM FIRN", permitiendo llevarlo a puerto seguro, sin lamentar pérdida de vidas humanas o contaminación del medio marino.
- XIV PANC (2011-2012): Se brindó asistencia técnica y mecánica para la reparación del sistema de gobierno al velero "ANNE MARI" (Noruega). Asimismo, se prestó apoyo a la Base COMANDANTE FERRAZ (Brasil), con ocasión del incendio que afectó a las instalaciones de dicha base.
- XV PANC (2012-2013): A pesar de que la emergencia se generó fuera del periodo de la PANC, el 17 de abril el buque pesquero chino "KAI-XIN", declaró un incendio a bordo, produciendo su hundimiento tres días después, lo que obligó a ambos Estados a efectuar un esfuerzo para desplegar una unidad que controlara la emergencia. Por tal motivo, se destacó al ATF "LAUTARO" desde Punta Arenas, el que recaló al área del siniestro una vez que el "KAI-XIN" había zozobrado, por lo que se mantuvo en el área buscando restos y efectuando dispersión mecánica en los sectores con trazas de hidrocarburos.
- XVI PANC (2013-2014): En este período se efectuaron tareas de monitoreo y control a la contaminación por el derrame de hidrocarburos en el área del hundimiento del pesquero "KAI-XIN". Asimismo, se asistió al pesquero coreano "KWANG JA HO", que varó en bahía Chile (Bahía DISCOVERY), en donde el AP "OSCAR VIEL" se dirigió al lugar del siniestro, sin materializar el apoyo debido a que la nave desvaró por sus propios medios, sin inconvenientes estructurales ni derrame de hidrocarburos. Asimismo, la PANC

apoyó a la Fuerza Aérea Argentina, destacando al Buque de Servicio Antártico y Buque de Apoyo Antártico como unidades SAR para el cruce de los helicópteros MI-17 en vuelo desde Ushuaia al continente blanco.

- XVII PANC (2014-2015): El ATF "GALVARINO" brindó asistencia médica a un tripulante del yate australiano "ICEBIRD". Entre los días 23 de diciembre 2014 y el 1 de enero 2015 el Aviso A.R.A "SUBOFICIAL CASTILLO" asistió al velero polaco "POLONUS" varado en Cabo Anca de León, frente a la base permanente ARTOWSKI; evacuando en primer lugar a su tripulación y trasladándola a la base anteriormente mencionada.
- XVIII PANC (2015-2016): Se apoyó al yate francés "JUAN SA BULAN III", el 3 de enero de 2016, el que presentaba una falla en su motor principal y al yate polaco "POLONUS", el 13 de enero de 2016, varado en Bahía Almirantazgo. El 25 de enero de ese mismo año, el buque de la Armada de Uruguay ROU "VANGUARDIA", se encontraba sin propulsión y con peligro de vararse en la costa oeste de Bahía Fildes, por lo que fue socorrido en conjunto por el Aviso A.R.A "SUBOFICIAL CASTILLO" y el ATF "LAUTARO", siendo remolcado por esta última unidad hacia Caleta Potter.
- XIX PANC (2016-2017): En este período no ocurrieron incidentes marítimos mayores. Siendo las unidades PANC un resguardo permanente para la seguridad en el área, se apoyó a la Fuerza Aérea Argentina, durante el cruce en vuelo de los helicópteros MI-17 desde Ushuaia al continente blanco. Asimismo, y como actividad rutinaria, se verificaron posibles derrames en las áreas donde se encuentran hundidos el buque de pasajeros "EXPLORER", el buque pesquero "KAI XIN" y otros naufragios de larga data, sin observaciones.
- XX PANC (2017-2018): El desarrollo de la patrulla en el último período estival no tuvo incidentes marítimos, lo que puede constituir un indicativo de mejora en las condiciones de navegación, preparación y experiencia de los operadores antárticos, para una región de muy difíciles condiciones geográficas y climáticas, lo que de por sí justifica mantener la actividad de la PANC.

En sus veinte años de existencia, esta operación naval cooperativa entre las armadas de Argentina y Chile, ha demostrado su eficacia y ha permitido mejorar las condiciones de seguridad de todos los operadores antárticos en el área en que ambos Estados comparten responsabilidad por la seguridad de la vida humana en el mar. Su consolidación en el

tiempo no sólo ha permitido racionalizar los siempre escasos recursos, sino que ha permitido superar antiguas desconfianzas, favoreciendo la capacidad de operar cooperativamente en otras circunstancias y lugares

### **El Futuro. Oportunidades, riesgos y amenazas.**

Para el Estado de Chile y su Armada, el futuro en materia Antártica presenta grandes oportunidades, que van de la mano con los principios de nuestra política exterior. En el siguiente apartado estableceremos cuáles son estas oportunidades, los riesgos y amenazas que se enfrentan, y la forma en que se ha decidido afrontar dichos temas. En primer lugar, debemos señalar que para el Estado de Chile “los principios de nuestra política exterior son los lineamientos fundamentales que sustentan y dan coherencia a las decisiones que adopta el país en materia de relaciones exteriores. Son las orientaciones de mayor jerarquía que guían nuestra política exterior” (Chile, 2008). Estos son tres, el primero de ellos corresponde al respeto al derecho internacional, segundo promoción de la democracia y el respeto a los Derechos Humanos y tercero responsabilidad de cooperar.

En base a estos tres principios, Chile presenta un gran compromiso en materia antártica, ya sea con su territorio nacional antártico o en instancias de colaboración y cooperación con otros países que tienen presencia antártica o desean desarrollar actividades en el continente blanco, en las diferentes áreas y materias relacionadas.

El Estado de Chile comprende que en la vida internacional los actores estatales y no estatales interactúan con una gran intensidad y este cuadro genera importantes oportunidades de cooperación entre los Estados y de éstos con otros sujetos internacionales para encarar mancomunadamente y con herramientas cada vez más eficaces los nuevos desafíos y amenazas internacionales. (Chile, 2008)

Grandes temas como el cambio climático, epidemias, seguridad alimentaria, degradación del medio ambiente, conflictos étnicos, crisis humanitarias, el crimen organizado transnacional, la trata de personas, entre otras graves situaciones que se producen en el mundo actual, exigen una acción conjunta. (Chile, 2008)

Una aproximación cooperativa con una mirada amplia resulta fundamental a la hora de abordar los riesgos de alcance global. Ningún miembro de la comunidad internacional deseoso de promover la paz, la seguridad y el bien común puede eludir esa responsabilidad. Por ello, Chile tiene el firme compromiso de cooperar, a través de sus recursos técnicos y humanos, en todos los foros multilaterales, universales, regionales, subregionales y bilaterales, para contribuir a la solución de estos problemas que acechan a las naciones. (Chile, 2008)

Tenemos como país el deber de proteger y promover el cuidado del medio ambiente antártico, incluyendo el medio ambiente marino y sus ecosistemas dependientes y asociados. (Nacional, 2017), junto con desarrollar la investigación en ciencias naturales y sociales sobre bases de excelencia, orientándose a temas globales de interés político y aquellos de interés económico nacional, a través de un Instituto Antártico Chileno robusto, eje de la colaboración científica internacional de Chile en la Antártica. (Nacional, 2017)

72

El punto anterior nos ha llevado a tener como lineamiento de Estado el desarrollar y promover a la Región de Magallanes y Antártica Chilena como un centro de actividad antártica nacional e internacional, incluyendo su consolidación como un polo de desarrollo científico y logístico para la Antártica. Reforzar la conectividad entre esta región y el continente antártico. (Nacional, 2017)

En consonancia con nuestra política de Estado y Antártica, la Armada de Chile tiene como misión en estas áreas salvaguardar la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino, fomentar y promover la cooperación. Llevando a cabo todas las acciones que sean necesarias para proteger el medioambiente, prevenir, reducir y controlar la contaminación aplicando el principio de gradualismo y mejoramiento continuo, potenciando y utilizando coordinadamente la institucionalidad que establece la legislación especial vigente. Los esfuerzos de nuestra Armada se focalizarán en cumplir los preceptos que establecen los numerosos cuerpos legales nacionales e internacionales, ratificados por Chile, relativos a la prevención, reducción y control de la contaminación, especialmente los referidos a la contaminación marina y a la protección del medioambiente acuático y sus recursos.

Considerando los párrafos anteriormente expuestos, que resumen brevemente los principales puntos de nuestra política exterior, antártica y el rol de nuestra armada en las áreas señaladas, evidenciamos como una gran oportunidad las instancias de colaboración internacional que permiten romper desconfianzas y mejorar las condiciones de intercambio.

La acción cooperativa permite entregar un mejor resultado a la comunidad. En este caso a la comunidad antártica. Asimismo, como fue señalado, este es un ecosistema frágil y del cual depende en gran medida la climatología global. Preservarlo es una enorme responsabilidad que puede abordarse con mayor eficacia actuando cooperativamente, mediante el cumplimiento del derecho internacional, podemos establecer la seguridad marítima mejorar cooperación y coordinación entre los Estados y los organismos Internacionales Chile ha jugado un papel protagónico en la consagración del Continente Antártico como territorio para el desarrollo de la ciencia, explotación racional y sostenible de sus recursos, y actividades pacíficas, posicionándolo como un ejemplo de conservación y administración.

La vocación antártica de Chile tiene su base en nuestra historia y cercanía geográfica. Hace décadas contamos con una presencia física permanente, desarrollando actividades en el continente blanco, en particular aquellas de orden científico. Es por ello, que señalamos que la ciudad de Punta Arenas y la región de Magallanes se presentan como la puerta de entrada a la Antártica.

La experiencia de Chile como Operador antártico es grande y la hemos puesto al servicio de las naciones amigas con las que compartimos intereses.

El Programa Nacional de Ciencia Antártica ha experimentado un crecimiento importante en la última década. La próxima temporada, nuestro país ejecutará, por primera vez, más de 100 proyectos científicos antárticos, todos en sintonía con las tendencias mundiales de investigación y en colaboración con 17 programas extranjeros, fortaleciendo así nuestra posición dentro del STA y la comunidad internacional en general.

Chile junto a Argentina presentaron ante la Comisión para la Conservación de Recursos Marinos Vivos Antárticos, una propuesta de Área Marina Protegida en la Antártica, reafirmando el compromiso con nuestros océanos.

Además, el Proyecto Centro Antártico Internacional (CAI) en Punta Arenas otorgará la capacidad para la investigación antártica para cerca de 500 científicos anualmente y permitirá efectuar exhibiciones y acuarios que revivirán las condiciones polares. Esta inversión es una gran oportunidad que perfilará a Punta Arenas y a la Región de Magallanes y la Antártica Chilena como un polo de desarrollo científico a nivel internacional, generando conocimiento e ingresos financieros a través de la prestación de mejores servicios a los más de veinte países que ocupan hoy dicha región como puerta de entrada al Continente Antártico.

Sumado a lo anterior, la creación del Centro Subantártico "Cabo de Hornos" de Puerto Williams permitirá la investigación y exhibición de la región subantártica. Iniciativa que se desarrollará mediante la Universidad de Magallanes, Universidad Católica de Chile y Universidad de Texas, de Estados Unidos.

Como se puede evidenciar el trabajo científico en la Antártica tiene una característica intrínseca a la ciencia: la cooperación. Este distintivo es cada vez mayor en la investigación polar moderna, tanto a nivel nacional como internacional. Hoy no se puede imaginar un avance cualitativo en el conocimiento sin la ayuda de científicos de diferentes regiones y países que complementan desde sus respectivas disciplinas el estudio y comprensión de un fenómeno.

En materia antártica si bien podemos señalar grandes oportunidades principalmente en instancia cooperativas, también existen riesgos y amenazas que debemos tener presentes, tales como la fragilidad en la continuidad del tratado ante eventual escasez y competencia por recursos naturales. La sobreexplotación de recursos existentes en el ambiente marino, la incertidumbre generada por el cambio climático, principalmente lo asociado al calentamiento global. Sabemos que la realidad medioambiental hoy es muy diferente a la existente en la década del 50.

Es por ello, que existen grandes desafíos a considerar, tales como la pesca ilegal, la contaminación, protección a la biodiversidad y el resguardo de la vida humana en el mar.

Complementario a lo anterior, tenemos hoy en día, un crecimiento del turismo en naves de todos los tamaños, lo que, si bien refleja un esperanzador interés por esta región, la presencia humana masiva genera riesgos que consideramos deben abordarse cooperativamente para mitigar sus efectos nocivos. Es por ello por lo que el crecimiento constante de la presencia humana en el continente antártico requiere de una acción cooperativa cada vez más amplia.

Conforme a lo señalado, el balance de esta ponencia considera a la PANC como un éxito, desde varios puntos de vista en patrullaje, actividades de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, además de la preservación del medio ambiente.

Desde el ámbito político e institucional, la PANC demuestra como dos países geopolíticamente rivales, son capaces de actuar de manera combinada, lo que la traduce en un ejemplo de cooperación internacional, que ha contribuido a mejorar y fortalecer relaciones entre países vecinos. Lo anterior, resalta la importancia de generar instancias de cooperación entre Estados que, si bien surgen con un foco determinado en un área de interés, finalmente contribuyen a generar lazos mayores entre los Estados.

Para concluir, señalamos que el valor geopolítico de la región antártica sólo puede incrementarse en el tiempo. Que el éxito de las Operaciones Cooperativas con la Armada Argentina es la expresión práctica del camino a seguir para alcanzar los objetivos de la política nacional antártica a través de la cooperación internacional.

Sin las Operaciones Navales Cooperativas, las actividades antárticas no serían viables en lo logístico y en la protección de las personas y el medio ambiente. No hay otros medios que puedan sustituir las capacidades de los buques para alcanzar los niveles que requiere la operación permanente de entidades del Estado y privadas en el territorio antártico.

Finalmente, considerando que los avances tecnológicos permiten la operación antártica en todo tiempo, se amplía la necesidad de cooperación y abre la posibilidad para integrar a otros países a las tareas de asegurar la vida humana y proteger el medio ambiente antártico.

# “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”.\*

*Por: Capitán de Navío CG. José Luis Hernández Martínez*

*Ningún Estado con vocación marítima puede prescindir de su Marina de Guerra.*

**Almirante J.P. PADILLA.**

77

Todo lo que se plantea en este trabajo es el resultado de lo que el ponente ha podido percibir a través de las diversas comisiones desempeñadas en la Armada de México; así como, de la información institucional y líneas discursivas que se exponen en distintos foros académicos, en donde personal de la Armada de México ha colaborado. Las opiniones expresadas en este documento no reflejan necesariamente la posición oficial de la Secretaría de Marina-Armada de México o de sus integrantes.

---

\* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del Proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “B”.

5 **Capitán de Navío CG. DEM. José Luis Hernández Martínez.** Ingeniero en Ciencias Navales por la Heróica Escuela Naval Militar (HENM), Especialista en Comunicaciones y Electrónica, Especialista en Mando Naval, Magister en Administración Naval, los tres últimos impartidos por el Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). Fué Docente - Investigador Invitado a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, en el año 2017. Actualmente se desempeña como Docente y Jefe de la Maestría en Administración Naval y del Curso de Estado Mayor en el Centro de Estudios Superiores Navales de México. Correo electrónico: joseluishdezmtz@gmail.com.

## Introducción.

Para comprender la dinámica actual de la Armada de México en el escenario regional, a través de **operaciones navales cooperativas de no guerra**, comenzaré primeramente por partir de sus orígenes y será comentando un poco de historia de México al final de la Revolución Mexicana.

México como Estado libre y soberano, al término de su Revolución deroga su Constitución de 1857 y promulgó el 5 de febrero de 1917 nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, bajo la cual nos regimos como mexicanos hasta el día de hoy. Lo más destacable de ella es la eliminación de la reelección presidencial, la erradicación del cargo de vicepresidente, gobierno con duración de seis años, republicano, representativo, democrático y federal; y se refrendó la división de poderes en Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Esta Carta Magna que define derechos, obligaciones, base de gobierno y organización, permite que de ella se deriven de forma escalonada sus leyes nacionales. En este sentido descendente, para normar esta organización existe la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (llamada LOAPF por sus siglas).

Ahora bien, la LOAPF define la orgánica del país en Secretarías de Estado y las funciones que cada una de ellas realizará.

La Secretaría de la Defensa Nacional y La Secretaría de Marina (SEMAR) como partes de la LOAPF, son dos Secretarías de Estado al mismo nivel e independientes entre ellas. Cabe mencionar que el presidente designa a los militares que estarán durante su sexenio como los titulares de cada una de estas secretarías.

Para ser específico, mencionaré entonces algunas de las atribuciones que la SEMAR tiene:

- Organizar, administrar y preparar la Armada.
- Ejercer soberanía y vigilancia en el mar territorial, su espacio aéreo, costas del territorio mexicano y recintos portuarios.
- Establecer y dirigir el Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en la mar.

- Ejercer autoridad en materia de: Seguridad marítima; salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones; búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar; el control de tráfico marítimo; vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales.
- Construir, mantener y operar astilleros, dragas, unidades y establecimientos navales y aeronavales, para el cumplimiento de la misión de la Armada, así como prestar servicios en el ámbito de su competencia que coadyuven al desarrollo marítimo nacional.
- Celebrar acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.

El Gobierno planea y establece un Plan Nacional de Desarrollo (PND) con objetivos y metas nacionales y estrategias que son el eje rector de los objetivos y líneas de acción de los distintos Programas Sectoriales de la Administración Pública Federal.

Para contribuir al logro del PND y de la Constitución, la SEMAR plasma la visión a largo plazo y planeación estratégica de objetivos a corto y mediano plazo y de forma adicional, la Armada, como institución militar de carácter permanente (LOAM, Art, 1), es la encargada de cumplir y desarrollar las estrategias operativas a corto, mediano y largo plazo.

México como parte del contexto internacional y la globalización, es afectado por igual debido a los problemas mundiales, como la seguridad, principal flagelo de impacto transnacional. Los actuales escenarios de riesgos y amenazas asimétricas que se derivan de la multidimensión de la seguridad provocan que los Estados necesiten incrementar su cooperación, presencia, participación y proyección internacional. En ese sentido, la SEMAR forma parte de los instrumentos de la política exterior del país, a partir de las diferentes actividades que desarrolla en el extranjero.

Dado que los recursos humanos, materiales y financieros asignados siempre son limitados, en su ejercicio se mantienen los principios básicos de economía de esfuerzos y unidad de objetivos, para maximizar el desarrollo de las capacidades que permitan garantizar la defensa y seguridad nacionales.

## **La Armada de México y sus operaciones navales.**

Las actividades que realiza la SEMAR, en un país bioceánico con dos grandes litorales, nos posicionan estratégicamente ante el mundo, debido al gran potencial marítimo de México, demanda que la Armada ejecute operaciones navales para la salvaguarda de los intereses marítimos, las vías de comunicación, recursos naturales, áreas protegidas, etc.; para contribuir al desarrollo nacional, y cooperar con la comunidad internacional.

Según los roles definidos para el poder naval en el siglo XXI: a) Defensa de los intereses marítimos nacionales (ámbito militar), b) coadyuvar a la política exterior del Estado (ámbito diplomático), y c) Seguridad y desarrollo económico de la Nación (ámbito marítimo).

Hasta este punto, podemos definir que la Armada de México desarrolla operaciones navales que se pueden dividir en dos roles principales: como Marina de Guerra tiene definidas acciones para la Defensa Exterior (ámbito militar) y apoyo a la política exterior (ámbito diplomático); y como Guardia Costera desarrolla acciones para mantener el Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas (ámbito marítimo).

### **Operaciones Navales como guardia costera.**

Uno de los principales compromisos que México debe cumplir como Estado ribereño, es el implementar, poner en funcionamiento y el mantener un eficiente y eficaz "Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate Marítimo" acorde a estándares internacionales que garantice la salvaguarda de la vida humana en la mar, mediante la localización de personas, rescate, asistencia médica, evacuaciones marítimas o aéreas y apoyo a embarcaciones, proporcionando siempre una respuesta inmediata y efectiva.

Para ello la Armada de México cuenta a la fecha con 29 Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima, que la ponen a la par de otras guardias costeras del mundo.

Partiendo de las capacidades técnicas y operativas que la Armada de México tiene, se encuentra listo para asumir mayores compromisos

en materia de búsqueda y rescate en el ámbito global; por lo que, en concordancia con otros Estados ribereños del Continente Americano, como lo son: Canadá, Chile, Estados Unidos de América y Perú, se estudia la posibilidad de ampliar la cobertura de nuestra área de responsabilidad de búsqueda y rescate marítimo, hasta en un 40% mayor al actual, con el fin de adquirir los mismos compromisos que tienen estos países actualmente.

Lo anterior, sin detrimento de las operaciones para cumplir con la meta nacional "México en Paz", en el territorio y zonas marinas mexicanas, principalmente en las áreas marítimas delicadas, donde es necesario el combate a la pesca ilegal, tráfico de drogas vía marítima y aérea, así como la salvaguarda de la vida humana y la protección de la biodiversidad, entre otras.

Esto ha sido posible con una correcta redistribución de los Mandos Navales y la oportuna optimización en el despliegue de los medios operativos navales de mar, aire y tierra, con el propósito de fortalecer la seguridad y protección en aguas interiores, franja costera, puertos, mar territorial y ZEE en los 17 estados costeros del País, así como en 4 estados del interior del país donde tenemos presencia en los espejos de agua.

Un ejemplo de las acciones para cumplir con la meta nacional "México con responsabilidad global" son las operaciones navales de cooperación regional México, Estados Unidos y ONG's en el Alto Golfo de California, para preservar a especies en peligro de extinción como la Totoaba y la vaquita marina (quedando solo 25 a nivel mundial). Cabe destacar que, el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) en el último monitoreo acústico y visual ha reconocido la existencia de crías de la vaquita, lo que indica que aún está reproduciéndose. Estas acciones de compromiso mundial apuntalan el esfuerzo interinstitucional que hoy es reconocido a nivel internacional para salvar a estos cetáceos del peligro de la extinción.

De la misma manera, en la Armada de México se realiza todo lo necesario para incrementar las capacidades operacionales en el ámbito regional, consolidándose con el diseño y construcción de nuestros propios buques en cinco astilleros, empleando alta tecnología y mano de obra mexicana especializada.

Esto, además representa un audaz impulso al desarrollo marítimo nacional, al incrementar y modernizar la construcción naval en México, mejorar la capacitación y profesionalización del personal que labora en nuestros astilleros, generar nuevas fuentes de empleo, impulsar la participación de empresas 100% mexicanas y el uso de materia prima y tecnología nacionales. A manera de recuento, del año 2013 al 2017 se construyeron 13 buques para la Armada de México y 7 buques para la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX).

Para lograr aumentar las capacidades aeronavales de la Armada, se adquirieron 47 aviones y 30 helicópteros, para cumplir con el remplazo de 19 y 18 aeronaves antiguas respectivamente. Con esta adquisición, se reflejó un incremento real de la flota aeronaval del 51% y 22% respectivamente.

Citadas unidades aeronavales efectúan operaciones navales como son: de patrulla aérea marítima, búsqueda y rescate, apoyo a la población en zonas de emergencia, ayuda humanitaria y concerniente a la seguridad interior.

### **Operaciones Navales como marina de guerra.**

Toda Marina de Guerra en el mundo debe cumplir con las tres funciones básicas: a) proyectar el poder naval de la Federación, b) garantizar la defensa del territorio, y c) apoyar a la política exterior; la Armada de México por su parte, debe por mandato constitucional consumir su misión, y en su rol como Marina de Guerra, cuenta con dos Fuerzas Navales, una en cada litoral (Océano Pacífico y Golfo de México), que constituyen la primera línea de defensa del país, con capacidad de ejecutar diversos tipos de operaciones de superficie, anfibia y aeronavales.

Para desempeñar esas funciones, es necesario garantizar estas capacidades a la altura de las demás potencias navales, es por eso que en tiempo de paz se realizan **operaciones navales cooperativas de no guerra**, participando en Operaciones Multinacionales a nivel regional, que dan el espacio ideal de poder interactuar con otras Armadas, permitiendo contar con los medios operativos adecuados, acrecentando la preparación técnica y adiestramiento de nuestro personal de manera

conjunta, y así llevarnos a tener una Armada capaz de operar en ambientes de cooperación, ante las amenazas y riesgos a la seguridad mundial de nuestros tiempos.

En lo que va de los seis años, se han realizado 42 **operaciones navales cooperativas de no guerra** en la región, mismas que han beneficiado adecuadamente para poder fortalecer la interoperabilidad con Armadas amigas, y certificar la capacidad y desempeño de nuestro personal naval bajo estándares internacionales que demandan este tipo de ejercicios.

En este año 2018 se tiene proyectada la colaboración en 9 **operaciones navales cooperativas de no guerra** en la región, de los cuales destacan: los ejercicios SAREX (de Búsqueda y Rescate en escenarios complejos y de Largo Alcance); así como por asistir por primera ocasión a la Operación Estrella Austral, coordinada por el Estado Mayor Conjunto de Chile, con la misión de adiestrar en los procesos de planeación, conducción, mando y control de fuerzas especiales en operaciones de paz multinacionales.

La Armada de México año con año aumenta de manera activa tanto su participación en ejercicios de esta naturaleza, como su nivel de complejidad en ellos. Esto, sin lugar a duda, es también otro gran esfuerzo a nivel institucional si se toma en consideración el enorme requerimiento de variadas funciones y tareas a la que nuestra fuerza armada siempre responde. Sólo para poner sobre la mesa este tema, con las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y con su Guardia Costera, se llevaron a cabo 408 **operaciones navales cooperativas de no guerra** en el año 2017, abarcando con estos tanto los ámbitos operativos, como académico, tecnológico y de protección al medio ambiente, entre otros, y para el 2019 se tiene programada una agenda tentativa de casi 500 operaciones navales cooperativas de no guerra en la región.

En otros temas relevantes de cooperación internacional, México se incluye a la dinámica de seguridad mundial, y la Armada de México, en estrecha coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), mantiene el gran compromiso de colaborar activamente en las Operaciones para el Mantenimiento de la Paz (OMP). Esta participación como primera etapa ha llegado a niveles relevantes, seguimos con decisión la estrategia general plasmada en la hoja de ruta diseñada en conjunto con la Secretaría de la Defensa Nacional, misma que contempla

de manera gradual y condicionada, una mayor participación a futuro en la mar y en tierra.

Para esa participación, la Armada de México tiene bien definida la necesidad de contar con unidades de superficies modernas, capaces de movilizar a nuestros elementos y su equipamiento, así como garantizar el soporte logístico, la seguridad de los contingentes por tiempos prolongados y la interacción con unidades de diversos países.

Para tales fines, se cuenta con el apoyo de diversas naciones amigas, como son Brasil, Alemania, Chile, Perú e Italia, por mencionar algunas, para llevar a cabo adiestramiento y certificación de personal naval mexicano con miras a ser desplegados como parte de la tripulación de la Fragata "Independencia" de la Marina de Brasil en el componente marítimo de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas para el Líbano Sur (UNIFIL). Lo anterior, como un paso inicial necesario para cuando contemos con unidades propias adecuadas para tales misiones.

Las acciones que demuestran los esfuerzos institucionales de modernizar la Armada de México, y contar con las unidades de superficie adecuadas para afrontar los nuevos retos mundiales, se concretó con el inicio del programa de construcción de la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), que hoy ya es una realidad.

En noviembre del año 2018 se abanderará la primera unidad "POLA", misma que en el año 2019 tendrá plenas capacidades para operaciones multinacionales, de ayuda humanitaria y búsqueda y rescate de largo alcance, y de protección y escolta del tráfico marítimo contra la piratería y actos de sabotaje, así como la posibilidad de coadyuvar en el de Mantenimiento de la Paz.

Esta será la primera unidad de una flota que le permitirá a México ejercer mayor presencia efectiva en el Océano Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe. Estas nuevas unidades de superficie, de diseño basado en las Fragatas ligeras "Sigma Class" "holandesas", contarán con sistemas modernos e interoperables en comunicaciones, detección y armas compatibles con los que utilizan las Armadas de países miembros de la OTAN y países amigos de Sudamérica.

La Armada de México en su noble compromiso con el país y fiel a su tradición de solidaridad con la comunidad internacional, se ha destacado en Operaciones navales de Ayuda Humanitaria, llevando personal y víveres a diferentes partes del mundo, gracias a la capacidad y experiencia de nuestro "Plan Marina" de apoyo a la población civil en casos y zonas de desastres provocados por la naturaleza.

Sin embargo, la crisis de los sismos y huracanes del año pasado puso de manifiesto la importancia de mantener una alta capacidad de respuesta, para hacer llegar la ayuda de manera efectiva y expedita a las distintas regiones de nuestro territorio, así como a las naciones amigas que la requieran.

La sobresaliente resiliencia nacional, nos ha enseñado a que hoy estemos más preparados, un ejemplo de esto se refleja en la implementación del Plan Marina; para poder proporcionar ayuda humanitaria dentro del país y estar listos para brindar apoyo de los países hermanos caribeños y la región si así se requiera. Como Fuerza Armada, estamos preparados para hacer frente a los fenómenos naturales y meteorológicos que se pudieran presentar.

Otro ejemplo de **operaciones navales cooperativas de no guerra** en la región es la que realiza actualmente nuestro Buque Escuela Velero Cuauhtémoc, en desarrollo del crucero de instrucción "Operación Velas Latinoamericanas"; evento marítimo internacional en la región que concentra a los Buques Escuela de las Armadas del continente cada 4 años. En esta ocasión visitarán 20 puertos de 11 países del Continente Americano, llevando a bordo a Oficiales invitados de países amigos.

### **Otras acciones relevantes.**

La SEMAR definió por una Agenda Estratégica Internacional para dar cumplimiento a los compromisos contraídos por el Estado mexicano que implican participación en la política exterior, así como el fortalecimiento de las capacidades de respuesta operativa e incremento del nivel de preparación del personal naval.

Lo anterior, debido a que la seguridad se ha colocado como uno de los temas centrales de la agenda global y como común denominador

la transnacionalidad. La seguridad en su carácter multidimensional, considera nuevos escenarios de riesgo y amenazas asimétricas que atentan contra la paz y seguridad internacionales, es por ello por lo que los Estados se ven en la necesidad de incrementar su cooperación, presencia, participación y proyección internacional.

Conscientes de la preocupación global, en temas como la protección y sustentabilidad de los océanos y sus recursos, seguridad alimentaria y emisiones de bióxido de carbono, entre otros, es imperativo encuadrar en las políticas marítimas, los programas e instrumentos normativos locales e internacionales, que el Gobierno de México ha reconocido y ratificado, tales como: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Anexo IV del MARPOL, el Acuerdo de París, entre otros.

Una muestra del esfuerzo y compromiso del Estado mexicano con la región es la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (CIMARES), constituida por diez secretarías de Estado y diversos organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, cuyo objetivo es formular e instrumentar las políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo marítimo sustentable, cabe destacar que la presidencia está a cargo de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Para cumplir con su objetivo, la CIMARES elabora la "Política Nacional de Mares y Costas de México", instrumento orientado a detener y revertir el deterioro de nuestros mares, y potenciar su desarrollo actual y futuro; con ello, coadyuvamos al cumplimiento del objetivo número 14 de la Agenda 2030 de la ONU, y bajo este mismo marco prestamos apoyo a otros países hermanos, tales como El Salvador. Es de enfatizar que CIMARES en México es el símil de lo que en Colombia es la Comisión Colombiana del Océano.

Asimismo, en la Armada de México se tiene el compromiso de hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques con el objeto de prevenir la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

Por otro lado, la Secretaría de Marina - Armada de México en su interés de seguir cooperando a nivel internacional, cuenta con 44 instrumentos

de colaboración vigentes (38 regionales) y 45 en trámite con diversas Fuerzas Armadas del mundo (29 regionales), en materia de seguridad, educación, investigación, desarrollo tecnológico e intercambio de información.

En México existen cambios primordiales en el sector marítimo, la Armada de México ha sido el principal impulsor de este esfuerzo que desde hace muchos años como Marina y Guardia Costera ha realizado, para consolidarse hoy por hoy como la Autoridad Marítima Nacional.

Este hecho se concretó el mes de junio del año pasado, habiéndose recibido de la Secretaría Comunicaciones y Transportes (SCT) las facultades y atribuciones de las 103 Capitanías de Puerto de los estados costeros y algunos del interior del país. Ahora, la Autoridad Marítima Nacional se ejerce mediante la interacción que se construye por las atribuciones de las Capitanías de Puerto, y los medios operativos con los cuales la Armada de México ejerce las funciones de Guardia Costera.

Este modelo de administración marítima, liderado por la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), órgano administrativo perteneciente a la SEMAR, permite una Autoridad Marítima Nacional más estable y eficiente, para consolidar el desarrollo estratégico de México.

Con ese mismo objetivo, 14 Centros Unificados para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR) fungen como grupo de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Marina y aquellas dependencias cuyas responsabilidades confluyen en los recintos portuarios, como son: Aduanas, Agricultura, Sanidad, Migración, entre otras, a fin de garantizar las condiciones de seguridad necesarias en los puertos, la aplicación del Código PBIP, las actividades marítimas, la administración, la operación y servicios portuarios, así como atender eficazmente cualquier incidente.

La implementación del nuevo modelo de la Autoridad Marítima Nacional ya ha rendido resultados positivos: en el año 2017 se alcanzó un 50% de buques inspeccionados; superior al 20% establecido en el Acuerdo de Viña del Mar.

Como actividades de difusión de la Autoridad Marítima Nacional a nivel tanto nacional como internacional; se realizaron eventos con motivo del

“Día marítimo mundial”, celebrados en el Puerto de Veracruz, llevándose a cabo el Seminario Internacional “Autoridad Marítima Nacional, una perspectiva global”, destacándose la presencia del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Estos eventos fueron parte de una estrategia conjunta entre la SRE, SCT y SEMAR, para buscar la reelección de México como miembro en la categoría “C” del Consejo de la OMI.

Además, se mantiene como prioridad la colaboración con las Autoridades Marítimas de la región, para el intercambio de información y coordinación directa con las agencias e instituciones con atribuciones en la materia, a fin de brindar más protección y seguridad conforme a los estándares internacionales de la OMI.

Por ello, para el periodo 2017 – 2018, México ocupa la Secretaría General de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), con el objetivo de continuar la armonización y coordinación entre los países miembros, mediante actividades de cooperación técnica, para que esta red, sea reconocida como un referente ante la comunidad marítima global, con base en los lineamientos de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Todo el actuar de la Armada de México está focalizado en los objetivos de incrementar la seguridad y protección marítima, así como promover la prevención de la contaminación de nuestros mares.

Gracias a los sistemas y equipos con los que cuenta la Armada de México, y a los instrumentos de colaboración con otras agencias nacionales y extranjeras, incrementamos el conocimiento del entorno marítimo (MDA), a través de un monitoreo permanente de lo que acontece en el ámbito marítimo y portuario y el constante análisis de los riesgos y amenazas que puedan impactar en la seguridad, protección, economía y medio ambiente del país. De esta manera, estaremos en posibilidad de actuar oportunamente.

## Conclusiones.

Las Armadas modernas están evolucionando hacia la interoperabilidad de las operaciones navales combinadas, que les permitan la participación en fuerzas multinacionales.

El panorama que a nivel académico se desarrolló a lo largo de esta ponencia, es para que se conozcan los esfuerzos emprendidos por la Secretaría de Marina – Armada de México en las operaciones navales cooperativas de no guerra que impactan en el escenario regional, como un ejercicio del Poder Naval.

En este rumbo, como primer punto, es de destacarse como las capacidades operativas de la Armada de México aumentaron gracias al empleo de unidades operativas modernas y capaces de realizar despliegues de largo alcance, con lo cual se incrementa y mejora la capacidad de respuesta y, además, fortalece su colaboración con otras Armadas amigas más allá de sus fronteras.

Así mismo, la Secretaría de Marina-Armada de México constantemente contribuye a posicionar al país a nivel internacional, mediante múltiples acciones y operaciones derivadas de los mecanismos de coordinación regional vigentes, tales como:

- Operaciones para el Mantenimiento de la Paz.
- Ayuda Humanitaria.
- Operaciones Multinacionales cooperativas de no guerra.
- Búsqueda y Rescate de Largo Alcance.
- Mayor presencia en el Océano Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe.

Por último, mencionar, que uno de los avances más significativos que ha logrado la SEMAR, es la consolidación de la Autoridad Marítima Nacional; acción que representa un beneficio no solo para el Estado mexicano, sino también para la comunidad internacional, pues se fortalecen sus capacidades para garantizar la seguridad del entorno marítimo.

La Armada de México establecida como una institución fundamental del Estado Mexicano está comprometida en llevar a cabo **operaciones**

**navales cooperativas de no guerra** en la región, así como también, consiente con la responsabilidad que tiene en el ámbito marítimo internacional, manteniéndose en el rumbo correcto para proyectar a México ante el mundo como una nación cooperativa que adopta una visión integral y proactiva en la región.

# Referencias Bibliográficas

Cintra, J. T. (1991). *Poder Nacional*. Ciudad de México: CESNAV.

Herzog, J. S. (1960). *Breve Historia de la Revolución Mexicana*. México: Fondo de Cultura Económica.

Junta Interamericana de Defensa, JID. (05 de junio de 2017). *JID*.  
Obtenido de [http://www.jid.org/jid-  
anuncios](http://www.jid.org/jid-anuncios).

Ley Orgánica Armada de México. (31 de diciembre de 2002). *Diputados.gov.mx*. Obtenido de [www.diputados.gov.mx/LeyesBiblio/pdf/249.pdf](http://www.diputados.gov.mx/LeyesBiblio/pdf/249.pdf)

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. (29 de diciembre de 1976). Cámara de Diputados. México, D.F., México.

Marina, P. S. (2013-2018). *Programa Sectorial de Marina 2013-2018*. México, D.F.: Secretaria de Marina. México, H. C. (1 de agosto de 2018). [www.diputados.gov.mx](http://www.diputados.gov.mx). Obtenido de [http://www.diputados.gov.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_270818.pdf](http://www.diputados.gov.mx/LeyesBiblio/pdf/1_270818.pdf)

OEA. (10 de mayo de 2017). <http://www.oas.org>. Recuperado el 10 de mayo de 2017, de <http://www.oas.org>: <http://www.oas.org>

PND. (2013-2018). *Plan Nacional de Desarrollo México 2013-2018*. México, D.F.: Presidencia de los Estados Unidos Mexicanos.

PNMC. (01 de diciembre de 2015). *Política Nacional de Mares y Costas de México*. Obtenido de [www.biodiversidad.gob.mx/pais/mares/pdf/A4\\_PNMC\\_actualizada\\_dic2015.pdf](http://www.biodiversidad.gob.mx/pais/mares/pdf/A4_PNMC_actualizada_dic2015.pdf)

Santillán, D. A. (1976). *Historia de la Revolución Mexicana*. México: Biblioteca Virtual ALFA OMEGA.

SEMAR. (30 de enero de 2010). *Estrategia Regional y Cooperación. Estrategia Regional y Cooperación*. D.F., México, México: SEMAR.

SEMAR. (20 de marzo de 2018). [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx). Obtenido de [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx): <http://www.semar.gob.mx/planmarina/>

SEMAR, P. M. (01 de enero de 2013). [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx). Obtenido de <http://www.semar.gob.mx/planmarina/>

UNODC. (08 de junio de 2017). [www.unodc.org](http://www.unodc.org). Obtenido de [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/.../Reporte\\_OEA\\_2008.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/.../Reporte_OEA_2008.pdf)

# Operaciones Navales Cooperativas de No Guerra en el Escenario Regional - Un Ejercicio del Poder Naval, desde la Perspectiva de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú.\*

Por: *Contralmirante (Ret.) Mario Caballero Ferioli*<sup>6</sup>.

## Abstract

The Navy of Peru is one of the components of the Armed Forces of Peru, and as such fulfills the strategic roles of guaranteeing sovereignty and territorial integrity, contributing to internal order, participating in national development, integrating the national management system disaster risk and participate in the foreign policy of the country. On this occasion, we will focus on highlighting a successful program that Peru has been developing, the National Program "Action Platforms for Social Inclusion" of the Ministry of Development and Social Inclusion, implemented as part of the Strategy for Social Action with Sustainability, and in which the Ministry of Defense, the Armed Forces and in particular,

93

---

\* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual "Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval", realizado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", como insumo del Proyecto de Investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en "B".

6 Contralmirante (Ret.) Mario Caballero Ferioli. Ex - Director General de Educación de la Marina de Guerra del Perú. Doctor en Educación. Docente - Investigador en la Escuela Superior de Guerra Naval - Marina de Guerra del Perú.

the Navy of Peru plays an important role with the Itinerant Platforms of Social Action, fluvial and lacustrine vessels built and equipped with all the advances required to provide diverse services to the vulnerable rural and native populations located in the border areas of the country, and which are operated by the Peruvian Navy.

## Introducción.

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 165°, que las Fuerzas Armadas del Perú “están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el artículo 137° de la Constitución” (Congreso de la República, 1993).

Asimismo, el artículo 171° de la misma Constitución específica que “las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley”.

94

Realmente las funciones asignadas a las Fuerzas Armadas no datan de la última Constitución Política del Perú de 1993 sino de tiempo atrás, por no decir que se remontan a la creación de cada una de las Fuerzas Armadas.

Concurrente con lo desarrollado en los párrafos anteriores, el Ministerio de Defensa del Perú ha establecido que las Fuerzas Armadas deberán cumplir con los siguientes roles estratégicos:

- Garantizar la soberanía e integridad territorial.
- Participar en el orden interno.
- Participar en el desarrollo nacional.
- Participar en el sistema nacional de gestión de riesgo de desastres.
- Participar en la política exterior.

En lo que concierne a la Marina de Guerra del Perú, su misión es la de “ejercer la vigilancia y protección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre, y apoyar la política exterior del Estado a través del Poder Naval; asumir el control del orden interno, coadyuvar en el desarrollo económico y social del país y participar en la defensa civil

de acuerdo a ley; con el fin de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República y el bienestar general de la población” (Marina de Guerra del Perú, 2019), la misma que contiene y amplía las funciones que le son asignadas en la Constitución Política del Perú de 1993. Igualmente, en la misma referencia se define que la Marina de Guerra del Perú tiene por visión “Poder Naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los intereses nacionales”.

Desde una perspectiva geoestratégica, el Perú es marítimo, andino, amazónico, bioceánico y antártico, y su ubicación privilegiada ocupando la parte central occidental de América del Sur, lo convierte en el nexo natural entre los extremos norte y sur del continente así como puerta de ingreso/salida de los países sudamericanos del Atlántico hacia la Cuenca del Pacífico.

El escenario geográfico está definido por un dominio marítimo de 855,475 km<sup>2</sup> y con un área de búsqueda y rescate de 6´290,000 km<sup>2</sup>, una cuenca amazónica que tiene más de 670,000 Km<sup>2</sup> y más de 14,000 Km de ríos navegables, y un ámbito lacustre definido por el lago Titicaca (Bolivia y Perú comparten el lago), en el cual Perú tiene soberanía en una extensión de 4.996 Km<sup>2</sup>., con 104 poblados ribereños distribuidos en 76 islas. Se incluye a la Antártida, continente en el cual el Estado peruano tiene presencia.

En dicho escenario, el Poder Naval peruano cumple su tarea principal que es la ejercer la vigilancia y control del mar en su dominio marítimo, así como la vigilancia, patrullaje y control de los ríos de la cuenca amazónica y del lago Titicaca, debiendo estar en condiciones de actuar con éxito en donde lo requieran los intereses del Estado peruano, tal como reza su visión.

En adición, el Poder Naval viene actuando desde hace cerca de 30 años en la lucha contra los delincuentes terroristas en la zona de emergencia delimitada por los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro conocida como VRAEM, y en la región Ucayali.

En lo que corresponde a las acciones militares (navales) de no guerra, el actuar de la Marina de Guerra del Perú es destacable, y conjuntamente con el resto de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, integran

y/o dirigen diversos organismos o sistemas sectoriales, nacionales y multinacionales que están empeñadas en actuar para lograr la Seguridad Integral, que van desde la representación del Perú en organizaciones que conducen operaciones de paz, pasando por la contribución al desarrollo del país a través del combate a los ilícitos, la erradicación de la pobreza y la realización de actividades técnico-productivas, hasta la prevención, atención y mitigación de daños ocasionados por desastres naturales.

### **Conceptos sobre Seguridad.**

Los desarrollos anteriores toman en consideración el concepto de Seguridad Humana promovido por las Naciones Unidas en su Informe sobre el Desarrollo Humano del año 1994, y que es definido como la condición donde a las personas se les libera de aquello que impide el desarrollo humano. En tal sentido, postula que dicho concepto debe permitir liberar a la persona de las amenazas crónicas como el hambre, la enfermedad y la represión, y en segunda instancia, debe protegerla contra las alteraciones súbitas y dolorosas de la vida cotidiana, ya sea en el hogar, en el empleo o en la comunidad.

96

Dicho concepto tiene 7 componentes que son: Seguridad económica, seguridad alimentaria, seguridad en la salud, seguridad ambiental, seguridad personal, seguridad de la comunidad y seguridad política (Informe de las Naciones Unidas, 1994).

También consideran el Enfoque Multidimensional de la Seguridad Hemisférica, desarrollado en la Trigésima Segunda Asamblea General de la OEA desarrollada en Bridgetown, Barbados, en junio del 2002, y que la definió así: "Considerando... que las amenazas, preocupaciones y otros desafíos a la Seguridad en el Hemisferio son de naturaleza diversa y alcance multidimensional y que el concepto y enfoque tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales..." (Organización de Estados Americanos, 32º Asamblea, 2002).

El concepto reafirmado durante la Conferencia Especial sobre Seguridad desarrollada en Ciudad de México en octubre del 2003, en la cual se emitió la Declaración sobre la Seguridad en las Américas, destacando

que Seguridad Hemisférica es de alcance multidimensional, incluye a las amenazas tradicionales y a las nuevas amenazas, preocupaciones y otros desafíos que atenten contra la seguridad de los Estados del Hemisferio, incorpora las prioridades de cada Estado, contribuye a la consolidación de la paz, al desarrollo integral y a la justicia social, y se basa en valores democráticos, el respeto, la promoción y defensa de los Derechos Humanos, la solidaridad, la cooperación y el respeto a la soberanía nacional.

Reafirmaron que el fundamento y razón de ser de la seguridad es la protección de la persona humana y que las condiciones de la Seguridad Humana mejoran mediante el pleno respeto de la dignidad, los Derechos Humanos y las libertades fundamentales de las personas, así como mediante la promoción del desarrollo económico y social, la inclusión social, la educación y la lucha contra la pobreza, las enfermedades y el hambre.

Consideran que el nuevo enfoque de Seguridad Hemisférica considera las amenazas tradicionales que son los conflictos internos, conflictos o controversias limítrofes, y control de armas y programas de desarme de los países; las nuevas amenazas definidas por el crimen transnacional que comprende el crimen organizado, tráfico y consumo de drogas, tráfico de personas, lavado de dinero, delito cibernético, destrucción del medio ambiente y terrorismo, así como desastres naturales y accidentes catastróficos, tales como terremotos, huracanes, inundaciones, maremotos y accidentes catastróficos como derrame de petróleo o de residuos tóxicos; y que los factores que contribuyen son pobreza, indigencia y desigualdad, violación de los Derechos Humanos, corrupción, inestabilidad política e institucional, e inestabilidad económica y desempleo.

En esta oportunidad queremos presentar en el seminario internacional organizado por la Escuela Superior de Guerra de Colombia, un caso exitoso de acción de no guerra que se viene desarrollando en el Perú, el Programa Nacional "Plataformas de Acción para la Inclusión Social" (PN-PAIS) del Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (MIDIS), desarrollado como parte de la Estrategia de Acción Social con Sostenibilidad (EASS), estrategia multisectorial liderada por el MIDIS, de carácter multisectorial y en el cual el Ministerio de Defensa cumple un papel importante.

El programa antes indicado se sustenta en el concepto de Seguridad Integral, propuesta desarrollada por el Perú y que para su mejor entendimiento es necesario que previamente se defina que dicho concepto se desarrolla en tres entornos: Un entorno público, que está a cargo del Estado y que el poblador debe aceptar como legítimo; un entorno social, donde se ubica la población; y un entorno económico o comercial, donde se encuentra el mercado, que a su vez debe ser promovido por el Estado, y en el cual interactúan fuerzas formales e informales.

La Seguridad Integral comprende tres componentes que actuarán en forma integral y articulada, y que son: Desarrollo, alcanzado a través de la Acción Social con Sostenibilidad a ser desarrollada en las localidades alejadas y con poblaciones vulnerables; Seguridad, puesta de manifiesto a través de la ocupación positiva, real y permanente del territorio por la población, creándose núcleos urbanos-rurales válidos y con vida propia; y Defensa, que a través de los viajes que realizarán las Plataformas Itinerantes de Acción Social estarán realizando al mismo tiempo la vigilancia, patrullaje y control del territorio nacional fronterizo e interior, mostrando el pabellón y destacando la presencia.

98

El círculo virtuoso de la Seguridad Integral permite que la inversión privada y pública se realice, ello da oportunidad de trabajo, que mejoren los ingresos de los pobladores y que se reduzca la pobreza, lo que finalmente incide en tener mejores ciudadanos y democracias fuertes y consolidadas, que a su vez, realimentan a la Seguridad Integral.

### **Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) Antecedentes en la Cuenca Amazónica**

El 7 de enero de 1861, el Presidente de la República, Mariscal Ramón Castilla, dispuso el establecimiento en la provincia litoral de Loreto, el Departamento Militar de Loreto a cargo de un Comandante General, con residencia fija en la zona, recayendo la designación en la persona del Contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería, a quien se le asignó la gran responsabilidad de engrandecer la región más grande y atrasada del Perú de esa época.

Paralelamente, se dispuso la construcción de la factoría naval encargándose al astillero británico Samuda Hermanos la máquina de

vapor para dicha factoría así como un dique flotante de 500 toneladas de levante. Al mismo tiempo, se contrató la construcción de los vapores Morona y Pastaza de 500 toneladas de registro cada uno, y los vapores Napo y Putumayo de 60 toneladas de registro cada uno.

La fecha fundacional de la factoría naval fue el 5 de enero de 1864, fecha en que arribaron las unidades navales Morona y Pastaza, acompañadas del vapor Próspero que traía los equipos y material de la factoría naval y del dique flotante.

En 1864, la Marina de Guerra del Perú se estableció en la pequeña villa de Iquitos y a partir de allí, extendió su accionar hacia toda la región. Posteriormente, con el apoyo de los lugareños construyeron el apostadero naval. Ambas infraestructuras, la factoría y el apostadero, permitieron que Iquitos sea considerado como un punto de recalada obligatorio, facilitando su explosivo crecimiento, tal es así, que dos años más tarde, el 7 de febrero de 1866, el gobierno decidió crear el departamento de Loreto.

Desde entonces, la Marina de Guerra del Perú ha estado presente en la Amazonía, no sólo cumpliendo funciones propias de resguardo de la soberanía e integridad del territorio nacional sino explorando y surcando todos los ríos, y haciéndose presente en los pueblos y comunidades nativas a través del tan conocido programa anual de acciones cívicas que beneficia regularmente a los pobladores.

99

En la década de los setenta, se construyen los primeros buques tópicos dotados con capacidades para atenciones médicas y odontológicas, y a partir de allí es usual que el programa de acciones cívicas se realicen en ese tipo de buque, realizándose viajes de larga duración que recorren alternadamente las diferentes cuencas hidrográficas de la Amazonía.

### **El Programa Nacional Plataformas de Acción Social y las Plataformas Itinerantes de Acción Social en la Cuenca Amazónica.**

En el año 2012, la Marina de Guerra del Perú propuso un enfoque innovador para reemplazar los programas de acción cívica que se hacían en la Amazonía como parte de la función de contribución al desarrollo, sugiriendo que el mismo sea adoptado como parte de la EASS del

MIDIS. El nuevo enfoque consideraba un esquema de intervención estatal multisectorial montado sobre Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS) figura 6, apoyado en Plataformas Locales (Infraestructura y Comités Locales) y en Plataformas de Soporte (TIC's).

Figura 1 PIAS Río Morona



Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

Si bien es cierto que el programa de acciones cívicas permitía paliar las necesidades de las poblaciones amazónicas, su concepto era asistencialista y sus efectos eran puntuales y temporales. El nuevo concepto es multisectorial, articulado e integral y busca obtener efectos permanentes, cambiando el estatus de los pobladores y enseñándoles a usar el entorno en forma favorable, para que generen y aprovechen las oportunidades que les aseguren su sostenibilidad en el tiempo.

El PN-PAIS, utilizando principalmente las PIAS, debía seguir los siguientes lineamientos en su planeamiento y ejecución:

1. Enfoque multisectorial, articulado e integral del Estado.
2. Optimizar la participación de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.

3. Optimizar la participación de los gobiernos regionales y locales.
4. Promover la participación de la empresa y organizaciones privadas.
5. Maximizar el empleo del poblador rural y nativo.
6. Respeto a la cultura e identidad de las comunidades nativas.
7. Conservación del medio ambiente, la biodiversidad y uso sostenible de los recursos naturales.
8. Enfoque geográfico por cuencas.

Las PN- PIAS, tienen las siguientes características conforme a la Figura 7:

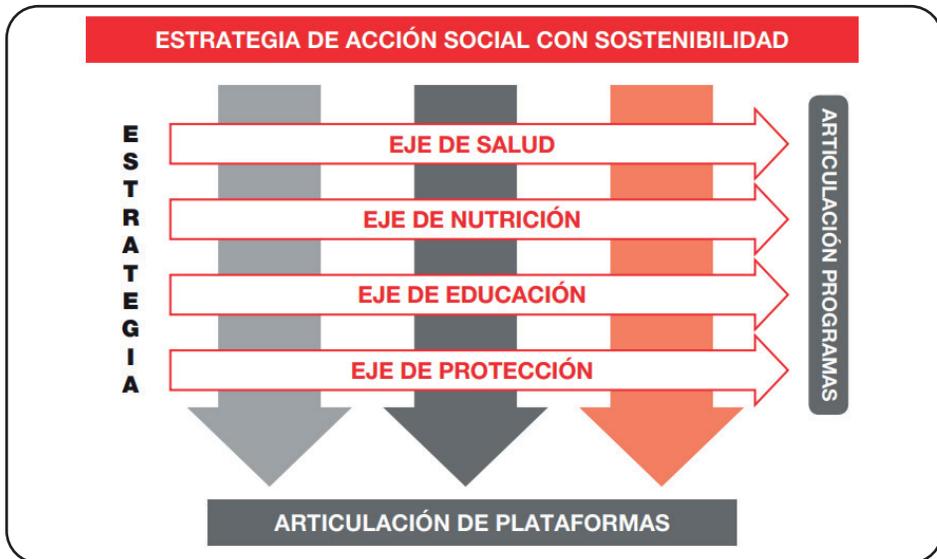
Figura 2. PIAS Características



Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

El PN-PAIS fue conceptualizado para ser desarrollado sobre 4 ejes principales: Salud, nutrición, educación y seguridad, debiendo tener en cuenta que su ejecución demandará una fuerte inversión del Estado así como un gasto fiscal apreciable en su sostenimiento, debido principalmente a las múltiples carencias que tienen las poblaciones vulnerables y lo particular de la geografía amazónica en cuanto a extensión y dificultad en su conectividad.

Figura 3. Estrategias de sostenibilidad



Fuente: <https://www.mimp.gob.pe/webs/mimp/pnaia/pdf/libro-plataforma-itinerante.pdf>

Las PIAS son embarcaciones fluviales operadas por personal de la Marina de Guerra del Perú, que se desempeñan como plataformas multiservicios trasladando programas y servicios de diferentes entidades y sectores del Estado, en forma modular e itinerante, a las poblaciones de las comunidades rurales y nativas de la Amazonía, contribuyendo a mejorar las condiciones de vida y promover el desarrollo de las mismas. Intervienen los siguientes sectores, instituciones y programas:

- Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.
- Ministerio de Educación.
- Ministerio de Salud.
- Ministerio de Cultura.
- Ministerio de Defensa.
- Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC)
- Seguro Integral de Salud (SIS)
- Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA)
- Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH)
- Banco de la Nación.
- Dirección Regional de Salud de Loreto y Ucayali.

- Programa Nacional de Apoyo Directo a los más Pobres (JUNTOS).
- Programa Nacional de Asistencia Solidaria (PENSIÓN 65).
- Programa Nacional Contra la Violencia Familiar y Sexual (PNCVFS).
- Programa JUGUEMOS.

Las PIAS brindan 59 servicios del Estado, entre los principales servicios tenemos: Atención médica en obstetricia, medicina general, odontología, laboratorio, inmunizaciones, control de crecimiento y desarrollo, farmacia, triaje y telemedicina; pago a beneficiarios de los programas JUNTOS y PENSIÓN 65; trámites de la RENIEC, del Sistema de Focalización de Hogares (SISFOH), afiliaciones al Seguro Integrado de Salud (SIS); servicios de pagaduría y banca automática del Banco de la Nación; visitas y charlas educativas del MINEDU; Programa JUGUEMOS y servicios de consejería de Programa Nacional de Lucha Contra la Violencia Familiar del MIMP; charlas e interpretación del MINCUL, charlas a cargo de DEVIDA, entre otros.

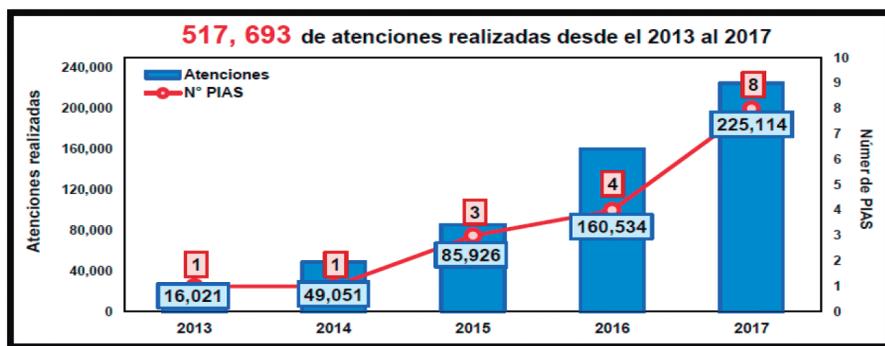
Al 2018, la Marina de Guerra del Perú opera 05 PIAS y tiene 01 buque hospital y 02 buques tópicos que vienen realizando campañas itinerantes de acuerdo a la siguiente tabla elaborada por la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía:

	PLATAFORMA	ÁREA
1	PIAS RÍO NAPO	Cuenca Del Río Napo
2	PIAS RÍO PUTUMAYO I	Cuenca Baja Del Río Putumayo
3	PIAS RÍO MORONA	Cuenca Del Río Morona
4	PIAS RÍO PUTUMAYO II	Cuenca Alta Del Río Putumayo
5	PIAS LAGO TITICACA I	Lago Titicaca (Región Puno)
6	B.A.P. "MORONA"	Cuenca Del Río Yavarí
7	B.A.P. "CORRIENTES"	Cuenca Del Río Tigre
8	B.A.P. "CURARAY"	Cuenca Del Río Ucayali (Región Ucayali)

La primera PIAS comenzó a operar el 2013 y realizó 3 campañas mientras que al presente año se tienen las siguientes estadísticas indicadas en la tabla elaborada por la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía:

Buque/Año	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
PIAS Río Napo	3	5	5	4	5	4	26
PIAS Río Putumayo I	-	-	2	5	5	4	16
PIAS Río Morona	-	-	1	5	3	4	13
PIAS Río Putumayo II	-	-	-	5	5	4	14
PIAS Lago Titicaca I	-	-	-	-	2	4	06
B.A.P. Morona	-	-	-	1	2	4	07
B.A.P. Corrientes	-	-	-	-	2	4	06
B.A.P. Pastaza	-	-	-	-	2		02
B.A.P. Curaray	-	-	-	-	2	4	06
<b>TOTAL CAMPAÑAS</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>96</b>

En el año 2017, las 05 PIAS, los 02 buques tópicos y el buque hospital, realizaron un total de 225,114 atenciones en las cuencas de los ríos Napo, Bajo Putumayo, Alto Putumayo, Morona, Yaraví, Tigre y Ucayali, sumando en sus 5 años de operación un total de 517,693 atenciones.



## Antecedentes en el Lago Titicaca.

Al igual que en la Amazonía, la Marina de Guerra del Perú está presente en el lago Titicaca desde hace más de siglo y medio. El auge en el ámbito lacustre llegó una vez más por la decisión presidencial del Presidente del Perú, Mariscal Ramón Castilla, quien dispuso en 1861 que se construyeran dos vapores en Inglaterra. Las 2.766 piezas y dos cigüeñales de dichas embarcaciones llegaron el 15 octubre de 1862 al puerto de Arica, en ese entonces territorio peruano, y fueron transportados a lomo de mula, cruzando primero el desierto y luego la cordillera de los Andes hasta llegar al Altiplano, el viaje fue programado para 6 meses y duró 7 años, llegando a Puno el 1 de enero de 1869.

El Yavari fue botado el 25 de diciembre de 1870 y el Yapura el 18 de marzo de 1872. Ambos fueron operados por la Empresa Nacional de Ferrocarriles y transferidos a la Marina de Guerra del Perú en 1976, que los rebautizó como BAP "Chucuito" y BAP "Puno", respectivamente. El primero es actualmente un buque museo mientras que el segundo sigue operando como buque hospital.

Desde la década de los 70, la Marina de Guerra del Perú ha venido realizando los programas de acción cívica en el lago Titicaca con esas naves y con patrulleras lacustre de pequeño porte, siendo el buque principal el BAP "Puno".

Viendo el éxito alcanzado con las PIAS en la Cuenca Amazónica, y a sugerencia de la Marina de Guerra del Perú, el MIDIS vio por conveniente extender PN-PAIS hacia el lago Titicaca.

La primera PIAS lacustre denominada "Lago Titicaca I" comenzó a construirse en julio del 2015, fue lanzada al agua en febrero del 2017 y el 16 de octubre del mismo año se realizó en Puno la ceremonia de afirmado del Pabellón Nacional, incorporación de la plataforma e inicio de la primera campaña de Acción Social de la PIAS en dicho lago, permitiendo ampliar la calidad y cobertura de los programas sociales del Estado a las islas y comunidades del Lago Titicaca, llegando a más de 70 centros poblados y comunidades, y beneficiando a más de 23.000 pobladores del interior y entorno del lago navegable más alto del mundo.

## Marco Legal

A la fecha, el marco legal del PN-PAIS ha evolucionado favorablemente y se encuentra perfectamente establecido, es así que se han promulgado los siguientes documentos que aseguran una continuidad del programa en el tiempo.

En primera instancia, el artículo 3° del Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, de fecha 09 de diciembre del 2012, ampara la intervención de la Marina de Guerra en el PN-PAIS, toda vez que establece la participación en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda.

Posteriormente, mediante el Decreto Legislativo N° 1197, de fecha 21 de septiembre del 2015, en su artículo 1°, aprueba la transferencia al Ministerio de Defensa, de la operación, mantenimiento y ejecución de los proyectos de inversión pública - Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS).

106

Igualmente, en su artículo 3° indica que el MIDIS tendrá a su cargo la coordinación de las intervenciones, en el marco de la EASS dirigida al desarrollo y protección de los pueblos indígenas con énfasis en la Amazonía.

Por último, en la tercera disposición final complementaria, faculta al Ministerio de Defensa para la formulación y ejecución de proyectos de inversión pública en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública, referidos a las PIAS.

El MIDIS, para consolidar su propuesta, mediante Decreto Supremo N° 003-2016-MIDIS, de fecha 14 de mayo del 2016, aprobó la EASS, y mediante Decreto Supremo N° 013-2017-MIDIS, de fecha 06 de septiembre 2017, creó PN-PAIS, integrando las PIAS con las plataformas de servicios denominados TAMBOS.

## Construcción Naval y proyectos futuros.

El 2017 se incorporó la PIAS “Lago Titicaca I” y a fines del 2018, se sumará la PIAS “Río Yavarí”, próxima a iniciarse en las instalaciones del SIMA-IQUITOS.

Cabe resaltar que el PN-PAIS no sólo brinda beneficios a las poblaciones vulnerables sino también al Servicio Industrial de la Marina (SIMA-PERÚ), astillero que a través de su sede SIMA-IQUITOS, diseñó y convirtió 3 unidades tipo motochata cedidas en uso por la Comisión Nacional de Bienes Incautados (CONABI), convirtiéndolas en las PIAS “Río Napo”, “Río Putumayo I” y “Río Morona”; y posteriormente, la construcción integral de la PIAS Río Putumayo II”. Asimismo, a través de la sede SIMA-CALLAO, construyó la PIAS “Lago Titicaca I”, cuyos módulos fueron construidos en el Callao y luego trasladados a Puno, donde fue ensamblada.

La proyección futura es que para los próximos 5 años se construyan entre 4 y 6 PIAS para la Cuenca Amazónica y una PIAS para el Lago Titicaca, lo que significará un gran esfuerzo para el Estado peruano en inversión y gasto de sostenimiento del PN-PAIS.



# Referencias Bibliográficas:

Conferencia Especial sobre Seguridad de la OEA (2003). *Declaración sobre la Seguridad en las Américas*. Recuperado de [https://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/DeclaracionMexico\\_Seguridad.pdf](https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/DeclaracionMexico_Seguridad.pdf)

Congreso de la República del Perú (1993). *La Constitución Política del Perú*. Artículos 165°, 137° y 171°. Recuperado de [www.constitucionpoliticadelperu.com/](http://www.constitucionpoliticadelperu.com/)

Marina de Guerra del Perú (2019). *Marina de Guerra del Perú - Acerca de Nosotros*. Recuperado de <https://www.marina.mil.pe/es/nosotros/acerca-de/>

Ministerio de Defensa del Perú (2019). Recuperado <https://www.gob.pe/mindef>

Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social (2019). *Programa Nacional PAIS*. Recuperado de <http://evidencia.midis.gob.pe/programa-nacional-pais/>

Organización de Estados Americanos, 32° Asamblea General (2002). *Seguridad Hemisférica*. Recuperado de <http://www.oas.org/es/>

Organización de las Naciones Unidas (1994). *Informe sobre Desarrollo Humano*. Recuperado de <https://derechoalaconsulta.files.wordpress.com/2012/02/pnud-informe-1994-versic3b3n-integral.pdf>

# Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico.\*

Por: Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni<sup>7</sup>.

## Temario

- 1.- Introducción.
- 2.- Generalidades.
- 3.- Poder Naval, Poder Marítimo e Intereses Marítimos.
- 4.- Operaciones navales de “no guerra” combinadas.
- 5.- Entorno Antártico.
- 6.- Antecedentes del Uruguay en el Tratado Antártico.
- 7.- Conclusiones.

## Introducción.

La Armada Nacional de Uruguay participa en múltiples operaciones de “no guerra” en la región. Se puede destacar como las más relevantes

---

\* Este documento es resultado de la Ponencia Virtual presentada en Desarrollo del III Seminario Internacional Virtual “Operaciones navales cooperativas de no guerra en el escenario regional, un ejercicio de Poder Naval”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del Proyecto de Investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL 123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “B”.

7 **Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni.** Director de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay. Catedrático y docente en la Escuela Naval, en el centro de Instrucción de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval.

aquellas que tienen que ver con el quehacer del funcionamiento del país como por ejemplo el control del tráfico marítimo y SAR que si bien no entran dentro de la definición de operaciones navales, consumen mucho tiempo y recursos. También están aquellas que se llevan adelante siguiendo lineamientos estratégicos del país como las Misiones de Paz y la Antártida.

En esta oportunidad por ser una operación que reúne los objetivos de la videoconferencia, desarrollaré las Operaciones Antárticas que realiza la Armada de Uruguay.

### **Generalidades.**

Es indiscutible la importancia del mar en descubrimiento y desarrollo del continente americano. Todo el proceso fundacional que en esta región se dio a inicios del siglo XVIII, tiene al mar, a sus bahías y fondeaderos como eje de la evolución. Desde el establecimiento del Apostadero Naval de la Real Armada Española para el Atlántico Sur, el Puerto de Montevideo se convirtió en un eje comercial y a Buenos Aires como centro político. En aquella época, la importancia de las vías de comunicaciones marítimas también era indiscutible.

112

Uruguay como país ribereño asumía desde su independencia los desafíos del comercio marítimo contando a finales del siglo XIX con una importante actividad fluvial, con puertos en las ciudades del litoral, astilleros, diques y una flota de cabotaje. Uruguay contaba con una marina mercante nacional de ultramar que atendía los requerimientos del comercio de la época. Se puede decir que el Poder Marítimo influía en el logro de los Intereses Estratégicos Nacionales.

### **Ubicación geográfica y de contexto.**

Ubicado al sur de Brasil y al este de la República Argentina, Uruguay se encuentra bañado por las aguas del río Uruguay en el límite con Argentina y por el Río de la Plata al sur.

1.400 km de costas y 70% de los límites del país son custodiados por la Armada Nacional.

Su población es de poco más de 3 millones de habitantes de los que el 70% vive en las ciudades costeras.

Su mar territorial y zona económica exclusiva así como la extensión a las 350mn superan la superficie terrestre como se visualiza en la gráfica.

Figura 1. Territorio marítimo de Uruguay



Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

Contamos con un detallado tratado bilateral del Río de la Plata firmado entre Uruguay y Argentina en el año 1976 otorga los límites y determina las actividades autorizadas.

### Poder Naval.

Sin entrar en detalles, cuando una frase sintetiza de muy buena forma un concepto se puede utilizar y este es el caso. Con esta definición y la siguiente, quedan los conceptos claramente definidos pese a la confusión que naturalmente tendemos a realizar en la simplificación y generalización de los términos.

Operaciones navales de no guerra en el escenario regional, una vista desde un país de cara al Atlántico

A modo ilustrativo preferí tomar la definición realizada por Geoffrey Till que dice así *"El Poder Marítimo es claramente un concepto más amplio que el Poder Terrestre o el Poder Aéreo, ninguno de los cuales comprende las dimensiones geo-económicas de la actividad humana al grado en que lo hace el Poder Marítimo."*

*A diferencia del ejército y de la fuerza aérea, cuyo tamaño y poder de fuego deben guardar relación con aquellos del adversario potencial, el tamaño de la Armada es determinado por el "quantum" de activos e intereses marítimos que uno debe proteger".*

### **Poder Marítimo.**

Es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en la guerra. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio.

El Poder Marítimo (PM) está integrado por dos elementos de distinta naturaleza pero complementarios entre sí: Los Intereses Marítimos (IM) que le otorgan la sustancia, mientras el Poder Naval (PN) los defiende.

**El poder marítimo**

**PM = IM x PN**

**Intereses Marítimos**

**Poder Naval (PN)**

**El Poder Naval**

**PN = F x P**

**Fuerza Naval (F) Posición**

**Estratégica (P)**

**Voluntad Estratégica**

**Podemos destacar dentro de los intereses marítimos los más significativos:**

- a. Mantenimiento de la paz y seguridad internacionales.
- b. Preservar el medio ambiente.
- c. Asegurar el desarrollo económico y social del país:
  - Turismo.
  - Vías de comunicación y cables submarinos.

- Extensión de las 350 millas.
- d. Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico.
  - e. Promover la investigación científica en el país.
  - f. Exploración petrolera y el GNL
  - g. Brindar seguridad del tráfico marítimo - Búsqueda y rescate.

### **Intereses Marítimos y las operaciones navales para protegerlos.**

De todas ellas destacó 4 y desarrolló una de ellas:

- a.- Proteger los Cable submarino que proporcionan el 99% de las comunicaciones digitales, entre ellas las transacciones bancarias que integran al Uruguay al mundo financiero globalizado, las comunicaciones internacionales empleando los celulares y sus aplicaciones más conocidas que proveen video en tiempo real.

Muchas veces cuando hablamos de cyber espacio tendemos a imaginarnos algo etéreo intangible y relacionado con satélites. Las comunicaciones en el cyber espacio se realizan a través de algo tan tangible y real como un cable submarino. Este cable es frágil e interferible.

Además de detallar en las cartas de navegación las restricciones de navegación y actividades como el fondeo o la pesca de arrastre sobre los cables submarinos, se realizan controles y supervisión de la navegación en las zonas de más fragilidad de los mismos que son en la salida a la costa así como en los empalmes. En la salida a la costa se supervisa con radares, control visual y patrullaje mientras que en los empalmes a más de 30mn de la costa se controla mediante patrullas de la Armada y control del tráfico mediante AIS.

- b.- La hidrovía Paraná – Paraguay - Plata

Ubicada en el corazón de Sudamérica, cuenta con 3.444 km de longitud. Los tres ríos completan una vía de agua natural que no requiere esclusas para gestión del transporte. Es una cuenca útil para el transporte de mercaderías iniciando en el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay y en el otro extremo contamos con el puerto brasilero Puerto Cáceres.

Figura 2. Hidrovía Paraná - Paraguay - Plata



<http://www.meguiabrasil.com/mapabrasil/mapa-hidroviav/mapa-hidrovia-bacia-do-paraguay.jpg>

El control de la navegación y la participación de ejercicios y operaciones denominados ACRUX entre Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay permiten mantener un alto grado de alistamiento para enfrentar diferentes situaciones que afecten la seguridad de los países participantes.

### c.- Extensión de las 350 millas

Sin dudas el reclamo coordinado entre los países ribereños por la soberanía de hasta las 350 millas en una muestra de operaciones de relevamiento del fondo marino coordinadas con Argentina y Brasil.

Después de un proceso de muchos años, Uruguay logró el 30 de agosto del 2016, que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU, órgano técnico creado por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), emitiese una recomendación que en los hechos supone una extensión de la plataforma continental

del Uruguay hasta las 350 millas marinas desde la denominada “línea de base”. Esto otorga a Uruguay derechos sobre el suelo y el subsuelo. Las unidades de la Armada patrullan esta área y realizan ejercicios y operaciones con las armadas amigas para mantener la seguridad en la navegación. Además Uruguay integra el AMAS (Área Marítima del Atlántico Sur) junto con Argentina, Brasil y Paraguay. En el CAMAS (Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur) se realiza un control cooperativo del tráfico marítimo de la región.

Figura 3. Área de responsabilidad de AMAS - CAMAS



Fuente: [www.google.com](http://www.google.com)

d.- Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico Estas operaciones son las que voy a describir seguidamente.

**5.- Entorno Antártico.**

El continente Antártico representa una reserva natural dedicada a la paz y a la investigación científica.

El territorio continental en sí mismo, los Mares Australes y la zona de convergencia constituyen un área de interés científico y estratégico,

con oportunidades de investigación de fenómenos, sistemas y procesos, que la constituyen en un laboratorio de la humanidad, vinculada directamente a nuestro país. La importancia científica de la Antártida, radica en los siguientes tópicos:

- Las regiones polares como componentes integrales del planeta, influyen directamente en el clima, el nivel medio del mar y los ciclos biogeoquímicos de los sistemas marinos.
- La interrelación entre el océano, la atmósfera y Criósfera hacen a la Antártida un elemento de medular importancia debido a su directa influencia en el cambio climático.
- En él logran sobrevivir organismos particulares que dan la oportunidad mediante su estudio, de comprender la evolución en los campos ecológico y biológico.

**Por lo tanto, todo lo que sucede en la Antártida, repercute directamente en nuestros países.**

### **El interés mundial en la Antártida**

118

La Antártida fue el último continente en ser descubierto. Sus reservas de recursos minerales, su vasta fauna marina y el interés de la comunidad científica internacional, convierten a dicho continente en un sitio de particular interés para los Estados.

Además del potencial económico, ocupa una posición geográfica estratégica que permite reforzar el poderío de los mismos. El Tratado Antártico, no abordaba en forma precisa el problema de la explotación de minerales en el continente, lo cual mantenía cierta inestabilidad y se presentaba como una fuente de posibles discrepancias entre los Estados.

Con el fin de evitar disputas entre aquellos que querían realizar una explotación controlada de los mismos y los que se oponían totalmente a ella, se alcanzó a través del Protocolo de Madrid de 1998 (adicional al Tratado) una solución intermedia, la cual suspendía dichas actividades durante un período de 50 años. Por esto se puede decir, que el Sistema del Tratado Antártico ha logrado desde su creación funcionar como una herramienta eficaz para establecer reglas de conducta, y proponer acciones para el desarrollo y la protección del continente.

## El Tratado Antártico.

El Tratado Antártico es un esquema jurídico internacional mediante el cual los Estados tienen derechos y deberes que se traducen en realizar actividades con fines pacíficos y esencialmente científicos y es llamado actualmente Sistema del Tratado Antártico.

Dichas actividades se realizan en el área que se encuentra al sur de los 60 grados de latitud sur, promocionando y participando en forma conjunta en la investigación del mismo.

Remontándonos a la historia para comprender el génesis del mismo, debemos saber que siete países habían realizado reclamos territoriales sobre el continente helado entre los años 1908 y 1940 (Argentina, Chile, Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Reino Unido y Francia).

Preocupado por el impacto que estos reclamos podrían generar, ya que en algunos casos las zonas se solapaban y la Guerra Fría ya había comenzado, los Estados Unidos aprovecharon el éxito alcanzado durante el Año Geofísico Internacional (1957-1958) y propusieron la elaboración de un tratado. Este instrumento congeló las reclamaciones existentes, siendo la piedra angular para que la Antártida se convirtiera en lugar pacífico, desmilitarizado y de cooperación científica entre los países que se habían adherido al mismo.

El 1º de diciembre de 1959, los doce países que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida y sus alrededores durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957-1958 firmaron en Washington el Tratado Antártico, entrando en vigor en el año 1961 siendo aceptado desde ese entonces por otras naciones. Los miembros consultivos del tratado son actualmente 29 de los 53 países adherentes al tratado.

El mencionado documento se concretó, al reconocer:

- Que es de interés de toda la humanidad que la Antártida se utilice siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia.

## Antecedentes del Uruguay en el Tratado Antártico.

Uruguay fue miembro no consultivo del tratado antártico desde enero de 1980 y miembro consultivo desde 1985 (mismo día que ingresa china), el 14 de Diciembre de 1984, la República Oriental de Uruguay estableció la Base Científica Antártica Artigas en la Península Fildes, isla Rey Jorge, islas Shetland del Sur, Lat. 62° 10' S, Long. 58°50' O. La estación tuvo en sus inicios un contingente de 23 personas, demostrando sólidos planes para luego iniciar una ocupación permanente de la estación desde la temporada 1985 – 1986 iniciando programas en meteorología, biología litoral y costera, estudios sobre krill y poblaciones de pingüinos.

La Armada realizó su primer campaña antártica con buque propio en 1990 año que la armada adaptó el buque ROU24-Comandante Pedro Campbell.

Le siguieron el ROU26–Vanguardia y el ROU04-Artigas. Desde esa fecha se mantuvieron en forma ininterrumpida los viajes durante los veranos australes con dos objetivos principales: la investigación científica y el abastecimiento de la base, como por ejemplo 150.000 litros de combustible para los generadores. En dos oportunidades se realizaron dos viajes con diferentes buques el mismo año transportando materiales como: más combustible, tanques de almacenamiento y materiales de construcción. Obviamente al regreso se trae la basura.

Los buques con que cuenta la armada no son antárticos pero cuentan con casco reforzado que le permite navegar con precaución, pero con seguridad en las aguas antárticas.

Siempre tenemos como referente la misión liderada por el TN Ruperto Elichiribehety que a bordo del buque llamado "Instituto de PescaN1" de 45 mts de eslora, alistó la embarcación y zarpó en el mes de junio de 1916 al intento de rescate de la tripulación de la Expedición de Ernest Shackleton. La misión llegó muy cerca pero no fue posible realizar el rescate por la densidad de los hielos. La tripulación fue finalmente rescatada por la Armada de Chile que proporcionó el buque Yelcho al mando del Piloto Pardo el 30 de agosto de 1916.

La Base Científica Antártica Artigas se sustenta logísticamente con medios propios con el apoyo de operaciones conjuntas de las Fuerzas Armadas, como lo son las campañas antárticas con medios navales de la Armada Nacional, los vuelos de los F.A.U. con el Hércules C-130 y la contribución al sostenimiento de la operación de base por parte del Ejército Nacional.

Se destacan la participación conjunta en actividades antárticas en la década del 50, accediendo a invitaciones de la Armada Argentina, con la Armada Británica a bordo del buque "Protector" en el verano de 1963-1964, después en la década del 80 que comienza nuevamente a participar en campañas antárticas enviando asiduamente observadores en buques de Armadas amigas como Inglaterra, Argentina, Brasil y Chile, generándose así un nuevo y actualizado aporte de experiencia.

2008: Operación ANTARVEN I: República Bolivariana de Venezuela-República Oriental del Uruguay. Entre los meses de febrero y marzo de ese año, a bordo del buque hidrográfico de la Armada de Uruguay ROU 22 "Oyarvide", se llevó a cabo una Campaña Antártica con participación de oficiales y científicos venezolanos. El buque realizó diferentes operaciones oceanográficas e hidrográficas en el Estrecho Antártico y Bahía Esperanza.

## Conclusiones

- a.- Las operaciones combinadas son sumamente importantes para incrementar el nivel de alistamiento de las unidades navales. También colaboran en la toma de conciencia de otras realidades de las armadas participantes.
- b.- Los conocedores de las operaciones en el continente blanco saben que ninguna campaña es igual a otra y cada una de ellas es un reto para toda la institución y requiere de la cooperación internacional para su desarrollo.
- c.- Sin dudar la presencia de Uruguay en la Antártica ha comprobado el altísimo grado de cooperación entre todos los países que participan.

d.- Es un desafío mantener el equilibrio del PODER NAVAL balanceado entre: las Capacidades, los medios y el personal versus la responsabilidad, el área a custodiar, las tareas asignadas y el volumen de tráfico.

De no mantener el equilibrio se puede percibir una aparente y temporal zona de confort hasta que otros actores ocupen esos roles o saque ventaja de la ausencia de control.

Por ello, el futuro nos depara un escenario donde se deben presentar las necesidades en forma clara y concreta, justificando en todo momento con argumentos válidos cada tarea y objetivo a ser cumplido.

e.- Uruguay tiene por delante y su Armada busca contribuir en los siguientes desafíos futuros:

El fomento del transporte marítimo y fluvial.

El turismo de cruceros seguro.

La pesca sustentable.

La industria naval rentable.

Las terminales marítimas eficientes.

La exploración petrolera a gran profundidad.

Quiero finalizar este artículo planteando dos preguntas a modo de reflexión:

¿Quién protege el medio ambiente más allá de las 200 mn?

¿Quién hace uso de ese mar?

**Muchas gracias**

# La Diplomacia de Defensa y la Proyección de la Oceanopolítica.\*

Por: Capitán de Mar y Guerra. Hebert Orepüller do Nascimento<sup>8</sup>.

## Resumen

La diplomacia siempre ha sido el camino principal en las relaciones entre los Estados, aunque solo sea para preceder a un estado beligerante entre ellos. Hay varios tipos de diplomacia y varias formas en que se pueden aplicar. Uno de ellos se refiere a la Diplomacia de la Defensa, que a través de los militares y civiles del área, contribuye a la armonización entre los Estados, utilizando varios métodos de manera continua y, a veces, específica, como es el caso de las Misiones de Paz de las Naciones Unidas. La Oceanopolítica está estrechamente vinculada a la diplomacia en su conjunto, ya que abarca las áreas de comercio internacional, la definición de límites soberanos y el derecho internacional, por ejemplo. La oceanopolítica es, con el foco puesto en el mar, la geopolítica avanzada. Más del 80% del comercio mundial se realiza a través de los océanos, que son la gran frontera entre los Estados y que aún no están totalmente explorados. Los océanos también circulan bienes ilícitos y

123

---

\* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en "B".

8 **Capitán de Mar y Guerra Hebert Orepüller do Nascimento** de la Marina de Brasil. Egresado en 1990 de la Escuela Naval, Especialista en Sistemas de Armas. Magíster en Hidrografía, Magíster en Estado Mayor, Doctor en Política y Estrategia Marítima de la Escuela de Guerra Naval de Brasil. Investigador Internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2019. Correo electrónico danielalfaro1227@gmail.com

actividades de todo tipo, que son grandes desafíos. La aplicación de la Diplomacia de Defensa, específicamente la Diplomacia Naval, con la visión de Oceanopolítica, está bien demostrada en las operaciones navales no relacionadas con la guerra, especialmente en el ejemplo de la Fuerza de Tarea Marítima empleada en la FPNUL (UNIFIL).

**Palabras clave:** Diplomacia, Diplomacia de Defensa, Diplomacia Naval, Oceanopolítica, Misiones de Paz, FPNUL, UNIFIL.

### **Abstract**

Diplomacy has always been the main path in relations between states, even if only to precede a belligerent state between them. There are several types of diplomacy and various ways they can be applied. One of these concerns Defense Diplomacy, which through the area's military and civilians, contributes to harmonization between states, using various methods on a continuous and sometimes specific basis, as is the case with United Nations Peace Missions. Oceanopolitics is closely linked to Diplomacy as a whole, as it encompasses the areas of international trade, the definition of sovereign limits and international law, for example. Oceanopolitics is, with the focus turned to the sea, the advanced geopolitics. More than 80% of world trade is carried out by the oceans, which are the great frontier between states and not yet fully explored. The oceans also circulate illicit goods and activities of all kinds, which are major challenges. The application of Defense Diplomacy, specifically Naval Diplomacy, with the vision of Oceanopolitics, is well demonstrated in non-war naval operations, especially in the example of the Maritime Task Force employed at UNIFIL.

**Key words:** Diplomacy, Defense Diplomacy, Naval Diplomacy, Oceanopolitics, Peace Missions, UNIFIL.

### **Introducción.**

En las Relaciones Internacionales (RI), la actuación de la diplomacia para impedir la deflagración de conflictos es uno de sus papeles principales. Sin embargo, cuando el conflicto ya está en curso, además de su actuación continua, la diplomacia tradicional podrá contar también con la participación de fuerzas militares para distender la crisis. Las fuerzas

serían, entonces, un brazo avanzado de esa diplomacia. Esta implicación no se da sólo durante las operaciones, sino de forma constante.

En situaciones de guerra entre Estados la actuación de fuerzas militares de otros países para establecer o asegurar una suspensión de las hostilidades dependerá de las concordancias de los Estados beligerantes. De esta forma, queda claro la actuación de la diplomacia tradicional en el pre despliegue de fuerzas. La actuación de fuerzas militares fuera de sus países de origen, en situación de no guerra, es importante para contribuir a la disuasión y también a la diplomacia. En ese contexto, aparece el concepto de Diplomacia de Defensa.

El empleo de fuerzas militares por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en misiones de paz, es la demostración de la diplomacia por otros medios. Después del consenso diplomático entre naciones (diplomacia parlamentaria) y normalmente la concordancia de las partes beligerantes (más un acto diplomático), las fuerzas militares se desdoblán en el área de operaciones, en tierra y/o en el mar, para que puedan hacer valer las decisiones diplomáticas de alto nivel, en operaciones de no guerra. De esta forma, lo que suceda en esa área será parte de una diplomacia mayor, parcela esa llamada de Diplomacia de Defensa. En última instancia, esa actuación contribuirá, a nivel operacional y táctico, hacia un objetivo político-estratégico. Lo que se ve es una complementariedad dentro de un concepto mayor.

125

En el contexto de las RI, el mar tiene una importancia estratégica, ya que es la mayor frontera entre países y que los une por intereses primordialmente comerciales, cada vez más pujantes, pero también por intereses geopolíticos. El mar es único. No olvidemos que buena parte de los crímenes transnacionales también dependen de los océanos, lo que aumenta los desafíos de cómo lidiar con esa gran masa de potencial aún no totalmente delineada (STAVRIDIS, 2017).

Lo que se desea en este artículo es mostrar la importancia de la Diplomacia de Defensa en apoyo a las políticas externas de los países, especialmente cuando en misiones de paz de las Naciones Unidas. Debido a la capacidad expedicionaria y la movilidad de las Marinas de Guerra, haciéndose presente en varias partes del globo, concentraremos las argumentaciones en acciones eminentemente navales, destacando

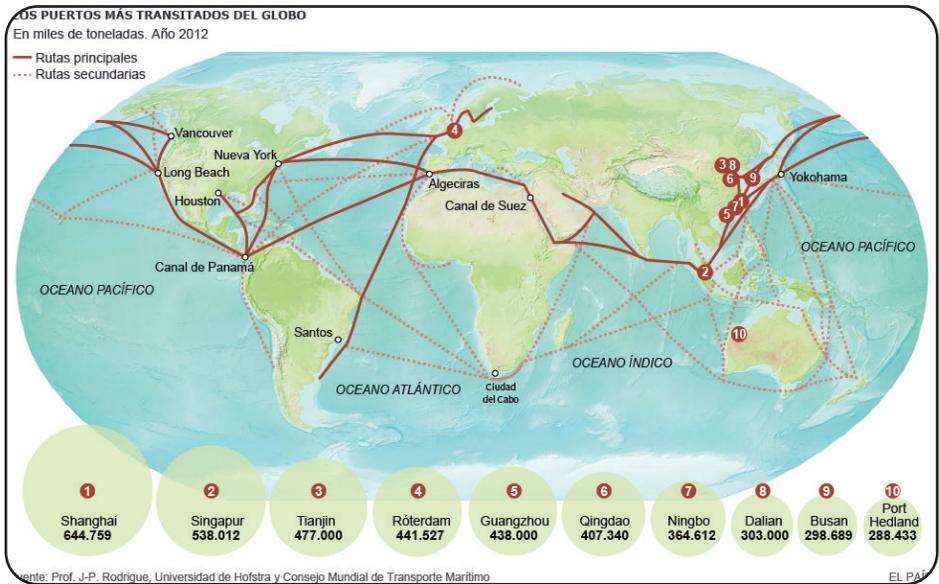
la importancia de los mares dentro de un concepto de proyección oceanopolítica.

## La Diplomacia y la Oceanopolítica

A lo largo de la historia, la Diplomacia siempre desempeñó un papel fundamental para evitar guerras e incluso crear condiciones para largos períodos sin esos enfrentamientos considerados más dañinos. De la diplomacia se espera el entendimiento y la predisposición al diálogo entre los Estados. Sin embargo, las disputas son recurrentes, aunque a menudo no toman los campos físicos de batalla. Expande el campo físico de esta batalla al mar, donde muchas disputas han ocurrido y aún ocurren. Estas disputas hoy en día se centran en la obtención de recursos naturales como el petróleo y otros minerales y la pesca, por ejemplo. Esta acción en el mar, cuando por parte del Estado, con el fin de extraer su máximo potencial, puede ser una definición simplista de lo que llamamos Oceanopolítica. Y la Oceanopolítica no puede separarse de la Diplomacia. La definición de Oceanopolítica, según el Almirante chileno Jorge Martínez Busch, es el que considera el entorno geográfico oceánico y su influencia en las decisiones políticas de un Estado. La idea principal es que la política ve en el océano un espacio propicio para el desarrollo y el crecimiento (MARTÍNEZ, 1993).

No solo el comercio legal gira en torno a la gran masa neta del planeta. Las actividades ilícitas también circulan en los océanos y tienen un alto potencial de riesgo, especialmente para los países costeros. En el sistema marítimo mundial con sus principales rutas, puntos de ahogo y puertos, donde los riesgos son mayores (STAVRIDIS, 2017).

Figura 1 – Rutas marítimas y puertos más transitados del mundo.



Fuente: Prof. J-P. Rodrigue, Universidad de Hofstra y Consejo Mundial de Transporte Marítimo

Un concepto que retrata bien los intereses de los Estados hacia el mar es el de “Mar presencial”, creado por el Almirante chileno Martínez, y que Chile implementó en sus Leyes y estableció el interés nacional en el mar, pudiendo enunciarse como:

Se denomina mar presencial a la zona contigua que existe entre el límite de las 200 millas de zona económica exclusiva y la alta mar adyacente en donde el Estado ribereño tiene intereses especiales que atañen a su desarrollo y seguridad. En ella el Estado ribereño podría ejercer derechos de soberanía bajo el concepto de soberanía de subsistencia (MARTÍNEZ, 1999, p. 25).

Está claro que el apoyo de este concepto está vinculado a razones geográficas, políticas y derecho internacionales. Y es en la política internacional que vinculamos la Oceanopolítica con la diplomacia. Las obligaciones internacionales asumidas por el estado en los tratados y acuerdos sirven como base para sostener sus intereses en el mar (MARTÍNEZ, 1999). En la figura 2 podemos ver el mar presencial de Chile.

Figura 2. Mar presencial chileno



128

Fuente: PRENSA ANTÁRTICA, 2016

La diplomacia de un país es la responsable de las RI y también de la política exterior, tanto en las relaciones bilaterales como en las regionales y multilaterales. Hay varias ramificaciones partiendo de la definición clásica de la diplomacia. En Brasil, por ejemplo, se utiliza el término Diplomacia Pública para promover la imagen del país en el exterior y también para una mayor transparencia de las actividades de Itamaraty<sup>9</sup> para la sociedad civil, alcanzando así de igual manera

9 Itamaraty - como también es conocido el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE) de Brasil.

al público interno. Hay también la llamada Diplomacia Económica, Comercial y Financiera, que se caracteriza por la promoción y agenda del comercio, de las organizaciones económicas internacionales y de las negociaciones externas (BRASIL, 2019a). El actual ejemplo se refiere al posible ingreso de Brasil en la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), tratado en un encuentro diplomático reciente entre el presidente brasileño Jair Bolsonaro y el estadounidense Donald Trump (BRASIL, 2019b). Otro caso diplomático que involucra el aspecto económico es el acuerdo reciente entre el MERCOSUR y la Unión Europea (UE), que "...juntos representan un PIB de aproximadamente US \$ 20 billones, aproximadamente el 25% de la economía mundial y un mercado de aproximadamente 780 millones de personas. El acuerdo será una de las zonas de libre comercio más grandes del mundo" (BRASIL, 2019c). Esto impulsará aún más la economía azul, que "se basa en el uso sostenible de los océanos y sus recursos, orientados hacia el crecimiento económico, la seguridad alimentaria, la creación de empleos y la preservación del medio ambiente marino" (BRASIL, 2019d). Cabe señalar aquí que el Comercio de Brasil, por ejemplo, ocurre en el 95% de su total por mar, así como en promedio en otros países con vocación marítima (BRASIL, 2019e). En la Figura 3 podemos ver la definición de la Amazonía Azul de Brasil, que cubre una gran área oceánica, con aproximadamente 5,7 millones de km<sup>2</sup>, donde se encuentran el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de ese país.

Figura 3. Amazonia Azul de Brasil



130

Fuente: Thompson e Muggah (2015)<sup>10</sup>

Otro ejemplo reciente de empleo de la diplomacia es la creación del PROSUR, que funcionaría más como un foro de alto nivel y menos como una organización internacional clásica. La iniciativa pretende fortalecer los vínculos entre los países del Grupo de Lima<sup>11</sup>, así como de deconstruir a UNASUR, creada por los gobiernos de izquierda que prevalecieron en la región a la época de su creación.

10 Recuperado de [https://www.researchgate.net/figure/Figura-2-A-Amazonia-Azul-Fonte-Thompson-e-Muggah-2015\\_fig1\\_320797767](https://www.researchgate.net/figure/Figura-2-A-Amazonia-Azul-Fonte-Thompson-e-Muggah-2015_fig1_320797767)

11 Grupo de Lima - Este bloque se formó el 8 de agosto de 2017 en la capital peruana, Lima, para encontrar salidas a la crisis en Venezuela. Entre otras cosas, exige la liberación de los presos políticos en el país sudamericano y critica la ruptura del orden democrático. 12 países americanos (Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay y Perú) conforman el Grupo.

Los mandatarios de Chile, Colombia, Argentina, Brasil, Ecuador, Perú y Paraguay lanzaron ... en Santiago la primera piedra de PROSUR, un nuevo bloque regional que pretende reemplazar a UNASUR, y del que está excluido Venezuela. La declaración final fue firmada por los siete presidentes que asistieron a la cumbre, más un representante de Guyana. Uruguay y Bolivia, que enviaron a representantes a la cita, no la suscribieron (EL HERALDO, 2019).

Cabe señalar que estos siete países principales también están unidos por el mar, considerando que Paraguay tiene una gran vocación marítima, aunque solo tiene la vía fluvial Paraguay-Paraná para su comercio marítimo. El Puerto de Paranaguá, en Brasil, tiene un almacén para vender productos de Paraguay (importación y exportación). Un acuerdo entre Brasil y Paraguay se estableció en la década de 1950 que creó el almacén en Paranaguá y también le dio a Brasil un puerto seco en territorio paraguayo. Además, este acuerdo contempla algunas facilidades como la agilidad en el despacho de carga en ambos países (PORTOS DO PARANÁ, 2011).

El reconocimiento de Juan Guaidó como Presidente Interino de Venezuela por más de 50 países es otra demostración de la fuerza de la diplomacia, con reflejos impactantes directos, como embargos económicos y el aislamiento del país en foros internacionales. Venezuela sufre las consecuencias del entendimiento internacional de que vive un régimen dictatorial y, por eso, merecía las sanciones impuestas. Estas sanciones afectan el comercio exterior venezolano, disminuyendo su influencia y capacidad oceanopolítica. Por otro lado, Rusia y China son los mayores partidarios del régimen de Nicolás Maduro con un significativo asentimiento de sus diplomacias. Los intereses económicos (préstamos y petróleo) y geopolíticos (adversarios de los Estados Unidos) nutren ese apoyo. Cabe resaltar que un cambio en ese acento es posible si la situación interna en Venezuela se vuelve eminentemente pro-Guaidó. Otros jugadores internacionales también se interesan en apoyar a Maduro, como Turquía - interesada en el oro - e Irán para estar "cerca de los enemigos de nuestros enemigos". (GOZZER, 2019). En este sentido, se observa la versatilidad y adaptabilidad de la diplomacia, siempre ligada a los intereses del Estado, lo que no podría ser diferente.

En general, la Diplomacia tradicional tiene como tarea principal hacer y/o mantener Estados amigos o, de alguna forma, establecer los enten-

dimientos dentro de la estabilidad considerada normal en las RI; ya la Diplomacia de Defensa se vuelve más a la tarea de la disuasión, manteniendo a los eventuales enemigos en sus posiciones y también fortaleciendo los lazos de confianza con los amigos o socios más cercanos (ELIZONDO, 2017). Las dos tareas forman parte de algo mayor, a nivel político-estratégico, que es defender los intereses del país en el concierto de las naciones. Y es en este nivel político-estratégico que el Estado establece su importancia en el contexto oceanopolítico, definiendo cómo desea “maniobrar” con su mar y sus recursos vivos y no vivos y ejerce su diplomacia para afirmar sus anhelos. El Poder Marítimo, compuesto por el Poder Naval y los Intereses Marítimos, representa, en general, seguridad y desarrollo, que a su vez son la base del Poder Nacional de un país. Sin embargo, otro componente es fundamental en esta ecuación, la mentalidad marítima. Un ejemplo es el programa de mentalidad marítima de la Marina de Brasil, cuyo objetivo es:

Estimular, mediante acciones planificadas, objetivas y continuas, el desarrollo de una mentalidad marítima en la población brasileña, de acuerdo con los intereses nacionales y orientado a un mayor conocimiento del mar y sus recursos, su importancia para Brasil, la responsabilidad por la explotación racional y sostenible y conciencia de la necesidad de preservarlo (BRASIL, 2019f).

Veamos, entonces, la aplicabilidad de la Diplomacia de Defensa con respecto a la Diplomacia Naval.

### **Diplomacia de Defensa y Diplomacia Naval.**

Dentro de las diversas ramificaciones de la Diplomacia, hay aquellas que poseen un poder de permeabilidad, o capilaridad, mayor, dada su capacidad de hacerse presente de varias formas y en variados lugares, actuando de manera sistemática y simultánea, sin que se someta las amarras de las formalidades y burocracias de las oficinas y los parlamentos. Ciertamente, la Diplomacia de Defensa (DD) se encuadra en esos aspectos.

Una definición de Diplomacia de Defensa, según el Ministerio de Defensa de España:

Conjunto de actividades internacionales basadas principalmente en el diálogo y la cooperación que realiza el Ministerio de Defensa a nivel bilateral con nuestros aliados, socios y países amigos para impulsar el cumplimiento de los objetivos de la política de defensa en apoyo de la acción exterior del estado (ESPAÑA, 2011).

La DD, no con definiciones formales, existe desde los primordios de las formaciones de los ejércitos o incluso de guardias informales de determinado grupo social o comunidad, una vez que esa simple existencia hacía que otros grupos fueran cautelosos en sus eventuales embestidas, funcionando así como la prevención de conflictos. El pionerismo en definir y especificar el campo de actuación de la Diplomacia de Defensa correspondió al Reino Unido en 1998, cuando publicó su Revisión Estratégica de Defensa (SDR<sup>12</sup>, sigla en inglés), que pretendía disipar hostilidades por medio del fomento y mantenimiento de las relaciones de confianza con otros países (AZUARA, 2009). Queda claro en la SDR que era necesario formalizar esa vinculación de las actividades de la Defensa con los objetivos nacionales de política exterior:

Diplomacia de Defensa. Las Fuerzas Armadas y el Ministerio de Defensa tienen una experiencia y pericia considerables en el trabajo de prevención de conflictos, pero la creación de una Misión de Diplomacia de Defensa formal hará de esta una actividad de defensa fundamental. Esto le dará mayor prioridad y garantizará que esté correctamente vinculado a los objetivos políticos más amplios del gobierno<sup>13</sup> (UK, 1998).

Un ejemplo de aplicación del concepto de DD viene de la OTAN, que tuvo que repensar su actuación en esa área con un nuevo concepto estratégico, a partir de 2010. La cooperación entre los países miembros, con énfasis en la defensa, es considerada uno de los pilares de su Diplomacia de

---

12 SDR – Strategic Defense Review

13 Defence Diplomacy. The Armed Forces and the Ministry of Defence have considerable experience and expertise in conflict prevention work but the creation of a formal Defence Diplomacy Mission will make this a core defence activity. This will give it greater priority and ensure that it is properly linked to the Government's broader policy objectives.

Defensa. Era necesario hacer frente a nuevos movimientos que se intensificaban, como crecientes ataques cibernéticos, terrorismo, tráfico de drogas, armas y personas, además de proteger las rutas marítimas de vital importancia en el contexto del bloque:

Todos los países dependen cada vez más de las comunicaciones vitales, el transporte y las rutas de tránsito que se vinculan al comercio internacional, la seguridad energética y la prosperidad. Ellos exigen mayores esfuerzos internacionales para garantizar su resiliencia contra ataques o interrupciones. Algunos países de la OTAN quedarán más dependientes de la energía extranjera y, en algunos casos, redes extranjeras de suministro y distribución de energía para sus necesidades energéticas. Como una parte mayor del consumo mundial es transportada por el globo, los suministros de energía están cada vez más expuestos a interrupciones (NATO, 2010).

En Francia, el carácter interministerial queda más claro debido a un sector, llamado Dirección de Cooperación Militar y de Defensa, vinculado al Ministerio de Asuntos Exteriores y sin equivalencia entre los países europeos, encabezado por un General que es asesorado directamente por un diplomático. Se trata de una mejor coordinación entre las actividades de los dos ministerios, beneficiando a la política exterior francesa, que se centra en la dirección Norte-Sur, con énfasis en los países francófonos de África (BLANCO, 2009). En Brasil también hay una oficina "militar" dentro del Ministerio de Asuntos Exteriores (MRE<sup>14</sup>, en portugués), que pretende optimizar los análisis y coordinaciones entre los ministerios y juzgar las acciones del Ministerio de Defensa en el exterior. El ejemplo práctico de estas actividades y vinculaciones son las Reuniones de Diálogo Político-Militar (RDPM), también conocidas como "Diálogos 2 + 2", que apuntan a acercar e integrar a los países a través de un foro diplomático, con la participación directa de sus Ministerios de Defensa, como la que ocurrió entre Brasil y Francia en 2017. Brasil tiene una cooperación significativa y de largo plazo con Francia en el área de Defensa, en especial con relación a los cuatro submarinos

---

14 MRE – Ministério das Relações Exteriores

convencionales de la clase Scorpène a ser producidos de forma conjunta y con transferencia de tecnología (el primero, submarino “Riachuelo”, fue lanzado en diciembre de 2018) y el submarino de propulsión nuclear, cuyo sistema de generación de energía (reactor nuclear) posee tecnología sólo brasileña. Esta asociación no sería posible sin la integración de la Diplomacia tradicional con la Diplomacia de Defensa, en ese caso con una mayor participación de la Marina de Brasil. Significa un salto del estado brasileño en términos de Oceanopolítica, fortaleciendo su Poder Naval, con énfasis en la disuasión y seguridad (BRASIL, 2017).

La DD es ejercida por las fuerzas militares y por el personal civil que compone la Defensa como un todo. Si se compondría sólo de militares, el término más adecuado sería Diplomacia Militar, como se llama en algunos países (Russia es un ejemplo), pero no se profundizará en ese concepto en este artículo. Una posible subdivisión de DD sería atribuir a las Marinas el ejercicio de la Diplomacia Naval, como fuera la actuación de la Marina de Brasil (MB) en el caso de la cooperación con Francia descrita arriba. En la MB, por ejemplo, la Diplomacia Naval tiene un papel relevante en el reconocimiento internacional de la vocación marítima de Brasil, en la demostración del trabajo realizado en el levantamiento de la plataforma continental y presentación en la Organización Marítima Internacional (OMI) de los pleitos para su extensión, con base en las leyes y acuerdos internacionales relativos al mar. Brasil se hace presente en su Zona Económica Exclusiva (ZEE) de forma sistemática, con investigaciones y patrullas, para defender no sólo sus intereses en esa zona, pero también atender a las demandas internacionales acordadas, como la responsabilidad con la Búsqueda y Salvamento de un área mucho más allá de la ZEE. Además, la región brasileña de presal<sup>15</sup>, con grandes cantidades de petróleo y gas, requiere un Poder Naval capaz de estar presente y ejercer algún poder disuasorio. No solo el Poder Naval es responsable de la supervisión y el control de lo que sucede en la ZEE, sino también los otros componentes de lo Poder Marítimo, compuestos por barcos, aviones, astilleros, autoridades portuarias y otros actores relacionados con el mar. Esta presencia en el mar tiene, además del efecto disuasorio, el carácter diplomático relacionado con los aspectos co-

---

15 Los yacimientos del presal se encuentran ubicados en aguas muy profundas a unos 300 kilómetros del litoral y bajo una capa de sal de dos kilómetros de espesor.

merciales, donde la seguridad de la navegación es un hecho primordial, de gran relevancia en los valores de los seguros involucrados (BRASIL, 2019g).

La visión del comandante de la Marina de Brasil, acerca de Brasil y su proyección hacia el mar puede ser notada en su presentación sobre la Política Naval:

Brasil, debido a la situación socioeconómica, la extensión territorial, los espacios oceánicos y sus Líneas de Comunicación Marítima (LCM) de interés, actúa en la comunidad internacional como un actor global. Posee inmensos recursos naturales, incluidos el lecho y el subsuelo marino bajo la jurisdicción brasileña, y una capacidad tecnológica e industrial en el proceso de avance, el país tiene un alto potencial para expandir su proyección internacional, lo que puede conducir a posibles conflictos de intereses.<sup>16</sup>

La Diplomacia Naval está contenida subliminalmente en la Política Naval<sup>17</sup> brasileña, que establece:

En vista de la posición geoestratégica dominante, la extensión de la costa y el potencial económico de Brasil es indispensable que su fuerza naval sea compatible con esta dimensión político-estratégica en el contexto internacional, apoyando la política exterior y defendiendo los intereses nacionales<sup>18</sup>.

Otro país, Colombia, privilegiado geográficamente, con acceso al mar del Caribe y al océano Pacífico, con solo el 10% de la población que vive cerca de la costa, otrora orientado hacia el interior, ahora desarrolla la conciencia marítima, fruto de su ampliación en las actividades

---

16 Frase del comandante de la Marina de Brasil, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Júnior, constante de la presentación de la Política Naval de la Marina de Brasil, en [www.marinha.mil.br/politicanaval](http://www.marinha.mil.br/politicanaval).

17 La Política Naval tiene el propósito de establecer los Objetivos Navales, que deben ser alcanzados por la Marina de Brasil, orienta su planificación estratégica y se formula en un entorno donde existen factores que, al influir en su concepción, serán decisivos para una coherencia con la realidad.

18 Em vista da posição geoestratégica preponderante, da extensão do litoral e do potencial econômico do Brasil, é indispensável que sua força naval guarde compatibilidade com essa dimensão político-estratégica no contexto internacional, respaldando a política externa e defendendo os interesses nacionais.

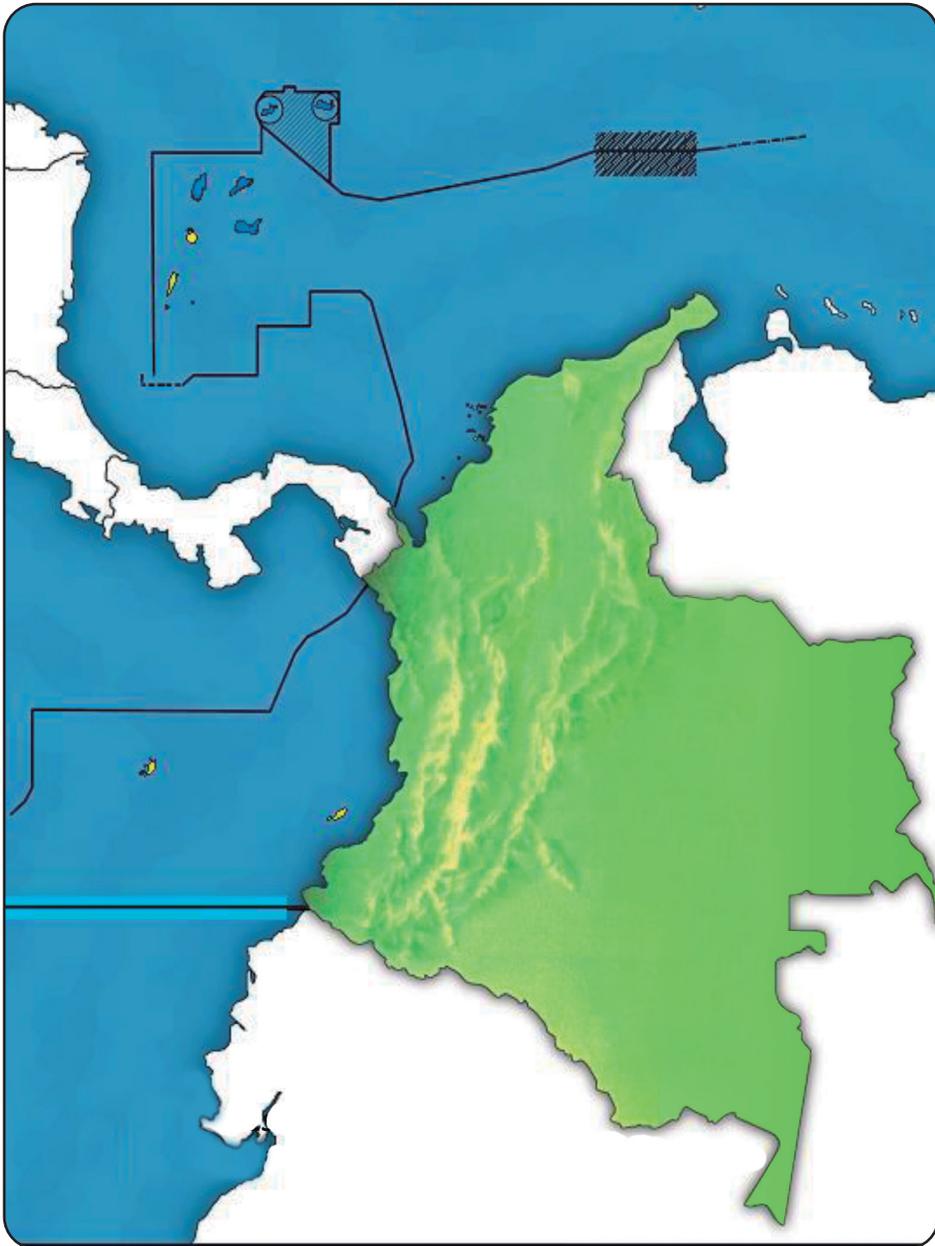
relacionadas al mar, sea con el empleo del Poder Naval en acciones reales y también ejercicios con otras Marinas, sea por el impulso a las actividades portuarias por el comercio internacional, forzando los puertos, como el de Buenaventura, a desarrollarse. Con ese movimiento, la tendencia es que otros puertos, tanto en el Pacífico - Tumaco y Cúpica - como los del Caribe - puerto de Cartagena - tengan también un desarrollo “forzado”. También se destaca por COTECMAR<sup>19</sup>, “... que trabaja dentro del campo de investigación científica y tecnológica, apoyando el desarrollo de la industria marítima...” (COTECMAR, 2019) y es un activo real de la Oceanopolítica colombiana.

Todo ello aliado al concepto de Diplomacia Naval, aumentando el reconocimiento internacional del Estado en la medida en que combina alianzas militares estratégicas con impulso comercial y una mirada cada vez más responsable al mar. (CÁCERES, 2017; SALAMANCA, 2018). Hoy, es posible decir que Colombia empezó a ejercer la gobernanza en el espacio marítimo, o como descrito en Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PNOEC, Gobernanza Marino Costera, con niveles Nacional, Regional y Local. Colombia ya cuenta con esa herramienta desde el 1 de julio de 2007. En la figura 4 podemos ver la extensión territorial de Colombia, donde el océano es parte fundamental.

---

19 Corporación de ciencia y tecnología sin ánimo de lucro, con naturaleza jurídica de entidad descentralizada indirecta vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, con régimen jurídico de derecho privado y presupuesto propio.

Figura 4. Mapa esquemático de Colombia.



Fuente: Tomado de "El Océano en las Ciencias Naturales y Sociales". CCO. 2003

Dependiendo de la naturaleza de los objetivos externos del Estado, la diplomacia naval se puede utilizar de manera competitiva o colaborativa, o incluso más común, una mezcla de los dos. De acuerdo con Corbett, la primera función de la escuadra era apoyar u obstruir los esfuerzos estratégicos (TILL, 2018). Concluimos aquí que la Diplomacia Naval es más un componente indisociable de la Diplomacia de Defensa.

Como se indica en la introducción, existe una complementariedad entre la diplomacia tradicional y la diplomacia de defensa. Esta complementariedad se da por medio de diversas actividades, como reuniones de nivel ministerial o Estado Mayor Conjunto, presencia de Agregados Militares en los países asociados, firmas de acuerdos de cooperación bilateral en el ámbito de la Defensa, intercambios de personal, visitas, ejercicios militares y acciones humanitarias o de paz, en tierra o en el mar. Además de ese aspecto complementario, deberá existir también la coordinación, incluso sin vínculo jerárquico, para que los objetivos en el más alto nivel sean perseguidos (MEZA, 2009; MUTHANNA, 2011).

Con el final de la guerra fría, la ONU aumentó el número de misiones de paz y creó las condiciones para un acercamiento diplomático y las actividades de defensa, lo que llevó al empleo de militares y civiles (defensa) en asuntos relacionados con asuntos exteriores de sus países, especialmente los de seguridad (GONÇALVES, 2018).

Apeguémonos, a seguir, a las misiones de mantenimiento de la paz en el entorno marítimo.

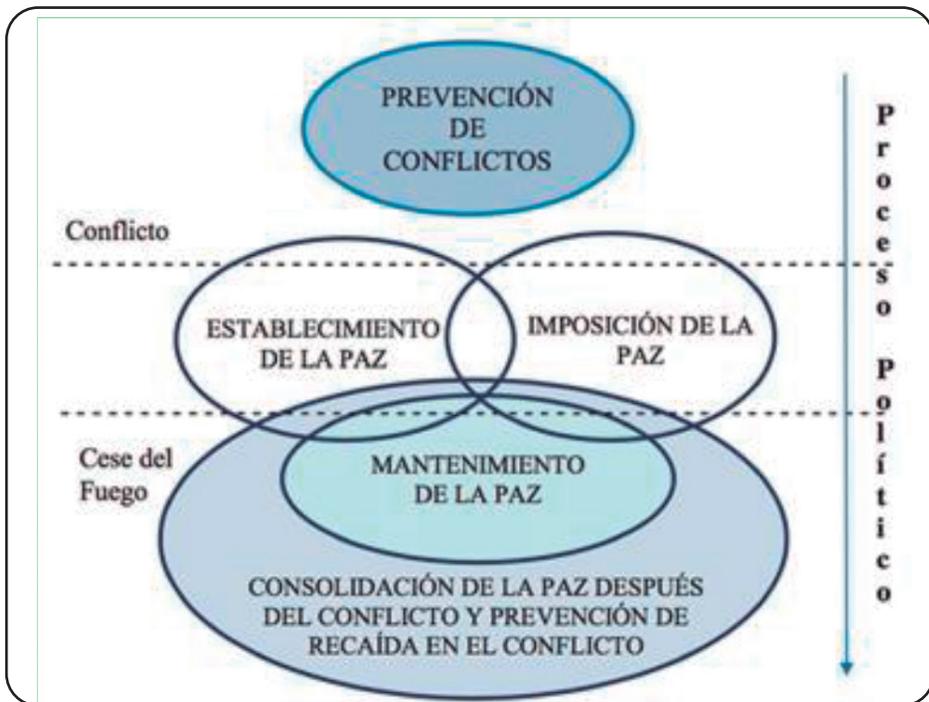
### **Operaciones Navales en misiones de las Naciones Unidas.**

En las diversas misiones de paz de las Naciones Unidas, normalmente, hay el empleo de medios navales, aunque en su gran parte sea sólo para apoyo logístico, como transporte de tropas, equipos y suministros. En algunas misiones los medios navales fueron utilizados de forma auxiliar, ya sea patrullando aguas costeras para mayor protección de la tropa en tierra, sea en transporte de tropa en ríos donde el desplazamiento terrestre representaba alto riesgo o dificultades en relación con el factor tiempo x distancia hacia el área de operaciones. Una de las ventajas de

utilizar medios navales es su movilidad o versatilidad, lo que hace que el empleo de estos medios pueda hacerse en una variedad de misiones. Sin embargo, la ONU no posee una sólida experiencia en operaciones navales en misiones de paz. Esto viene cambiando, pero todavía hay un largo camino por recorrer, sea por el costo de las operaciones, que es alto, sea por la dificultad de coordinación mar x tierra. Ocupar el terreno siempre fue considerado más fácil, incluso cuando las amenazas, aunque muchas veces indirecta, venga del o por el mar (CONING, 2017).

Existen varios tipos de operaciones de paz bajo los auspicios de la ONU, y la forma en que se adoptarán dependerá del proceso político y de las negociaciones diplomáticas de las partes involucradas, como podemos ver en la figura 5.

Figura 5. Descripción de los tipos de operaciones de paz a implementar versus el proceso político en el marco de las Naciones Unidas

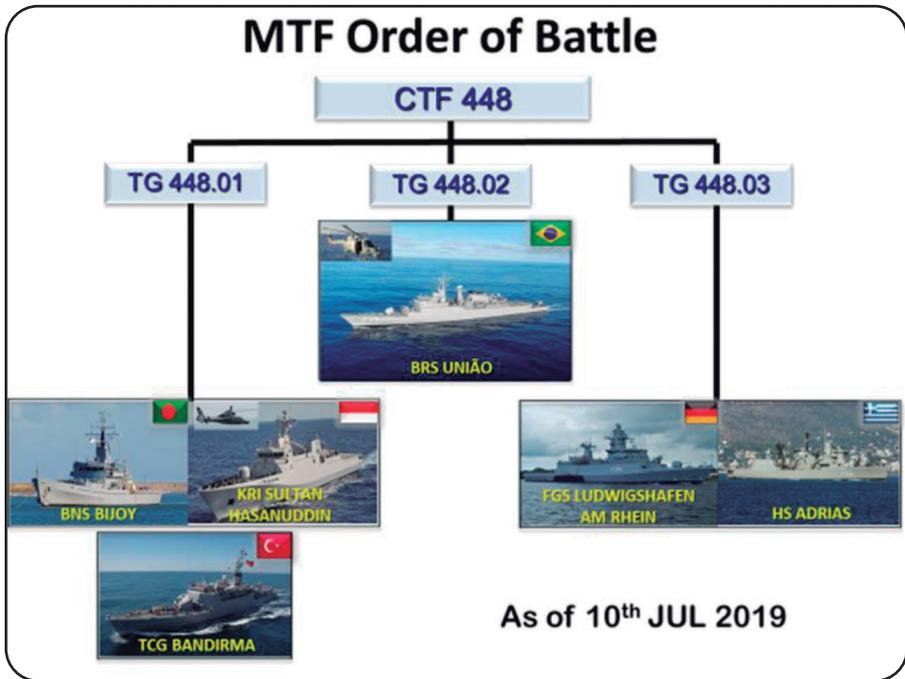


Fuente: Servicio Integrado de Capacitación de las Naciones Unidas (2009). Unidad 2 – parte 1, 1a edición, p. 10.

Una demostración de la contribución de la Diplomacia de Defensa a la Política Exterior y a la Diplomacia de un Estado es la participación de

las fuerzas navales en misiones de mantenimiento de la paz, como la Fuerza de Tarea Marítima (FTM) de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en El Líbano – FPNUL (UNIFIL<sup>20</sup>, en inglés). La FTM apoya a la Armada libanesa desde 2006, ocasión en que Líbano sufría un bloqueo naval implementado por Israel. El apoyo es para el monitoreo de aguas territoriales, que asegura la línea costera y evita el ingreso no autorizado de armas o materiales relacionados por mar. Además de esto, FTM contribuye a la capacitación de la Armada libanesa para que sea la responsable por ejercer las tareas de seguridad marítima, tener alguna proyección Oceanopolítica y de desarrollar una mentalidad marítima significativa. Hoy, Líbano y la Armada libanesa no tienen esas capacidades. En la figura 6 podemos ver la Orden de Batalla de la MTF a partir del 10 de julio de 2019.

Figura 6. Orden de Batalla de la Fuerza de Tarea Marítima de la UNIFIL



Fuente: Sección de Operaciones Marítimas de la UNIFIL

20 UNIFIL – United Nations Interim Force in Lebanon

UNIFIL-FTM actualmente comprende unidades navales de Alemania (1 barco), Bangladesh (1 barco), Brasil (1 barco - barco de bandera y 1 helicóptero - Super Linx AH-11A), Grecia (1 barco), Indonesia (1 barco y 1 helicóptero - Dauphin AS 365) y Turquía (1 barco). Actualmente está comandada por el Contralmirante Eduardo Augusto Wieland, de la Marina de Brasil. Las acciones de FTM en aguas jurisdiccionales libanesas han contribuido al desarrollo del comercio exterior de ese país, haciendo que el comercio por modal marítimo aumente significativamente. La Armada libanesa es en realidad una parte del Ejército (FAL - Fuerzas Armadas Libanesas; LAF<sup>21</sup>, en inglés), o sea, no es una fuerza independiente. Con la intención de profesionalizar aún más a LAF-Navy<sup>22</sup>, la FTM ha preparado las tripulaciones de dos barcos de ese país, los buques de patrulla Nakoura y Tabarja, para permanecer ininterrumpidos en el mar durante 24 horas y 48 horas respectivamente (UN, 2018).

Las acciones de una fuerza naval que patrulla la costa libanesa es una demostración práctica de cómo se conectan la Diplomacia de Defensa y la Oceanopolítica. Ha cambiado la economía del país y ha traído una perspectiva de desarrollo con el sesgo marítimo.

## Conclusión

En este artículo hemos tratado de establecer una correlación entre la Diplomacia tradicional y la Diplomacia de la Defensa en su complementariedad, fusionándonos con los conceptos de Oceanopolítica y tocando otros aspectos como el Interés Marítimo, los Poderes Navales y Marítimos, la Política Naval y la Economía Azul, donde el mayor interesado es el Estado cuya población tiene conciencia marítima.

---

21 LAF – Lebanese Armed Forces

22 LAF Navy – Parte del ejército asignado a acciones navales

Hemos visto que la importancia de la oceanopolítica radica en el esfuerzo conjunto entre el Gobierno, la población y las Fuerzas Armadas para explotar los recursos vivos y no vivos del mar de manera sostenible, proporcionando seguridad y desarrollo.

Con respecto a la Diplomacia de Defensa, podemos concluir que los militares y civiles, especialmente los de las Marinas, ya sean las de guerra o mercantes, pueden ser considerados “embajadores” de sus países, así como sus instituciones, ya que la interacción con otras naciones es constante y de manera general buscan agregar aspectos positivos, contribuyendo así a las políticas externas del país, o sea, con la Diplomacia.

Un aspecto que no puede desprenderse de la Diplomacia de Defensa es que ésta tiene una connotación totalmente democrática, estrictamente vinculada al mantenimiento de las condiciones pacíficas en las relaciones entre los Estados, a pesar del aspecto disuasorio inherente a las fuerzas armadas.

De esta manera, llegamos a la conclusión de que la participación de las armadas en las misiones de paz contribuye a la diplomacia y a la proyección de la Oceanopolítica a medida que acerca al país a los problemas político-estratégicos globales, y aporta a las naciones una mayor visibilidad, participación y poder de decisión en el concierto de las naciones. Y esto puede garantizar sus reclamos con respecto a la explotación del cuerpo de agua que está dentro de su jurisdicción en la actualidad y especialmente en el futuro.



# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLANCO, I. A. (2009). *Diplomacia de Defensa*. Boletín de Información, Madrid (308): 75 -121.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Política Externa Comercial e Econômica*. 2019a. Recuperado de <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa-comercial-e-economica>

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. (24 de mayo 2019b). *Governo dos EUA reitera apoio ao ingresso do Brasil na OCDE*. Recuperado de <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/20439-governo-dos-eua-reitera-apoio-ao-ingresso-do-brasil-na-ocde>

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. (04 de julio 2019c). *Acordo de Associação MERCOSUL-UNIÃO EUROPÉIA*. Recuperado de [http://www.itamaraty.gov.br/images/2019/2019\\_07\\_03\\_-\\_Resumo\\_Acordo\\_Mercosul\\_UE.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/2019/2019_07_03_-_Resumo_Acordo_Mercosul_UE.pdf)

BRASIL. Marinha do Brasil. (2019d). *Economia Azul*. Recuperado de <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>

BRASIL. Marinha do Brasil. (2019e). *Amazônia Azul*. Recuperado de [https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul/](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/)

BRASIL. Marinha do Brasil. (2019f). *Programa de Mentalidade Marítima*. Recuperado de <https://www.marinha.mil.br/secirm/promar>

BRASIL. Marinha do Brasil. (2019g). *Missão e Visão de Futuro da Marinha*. Recuperado de <https://www.marinha.mil.br/content/missao-e-visao-de-futuro-da-marinha>

BRASIL. Ministério da Defesa. (10 de marzo 2017). *Ministério da Defesa e MRE realizam VI Reunião de Diálogo Político-Militar Brasil França*. Recuperado de <https://www.defesa.gov.br/noticias/29158-ministerio-da-defesa-e-mre-realizam-vi-reuniao-de-dialogo-politico-militar-brasil-e-franca>

CÁCERES, S. U. (2017). *Impacto del Poder Marítimo en la Política Exterior – Diplomacia Naval*. El Estado y el Mar. Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional, Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Colombia y seis países más crean Prosur. (22 de marzo 2019). El Heraldo. Recuperado de <https://www.elheraldo.co/economia/colombia-y-seis-paises-mas-crean-prosur-610926>

CONING, Cedric de; AOI, Chiyuki; KARLSRUD, John. (2017). *UN Peacekeeping Doctrine in a New Era Adapting to Stabilization, Protection and New Threats*. Abingdon, Inglaterra: Routledge.

COTECMAR. Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial. Cartagena de Indias – Colombia. 2019. Recuperado de <https://www.cotecmar.com/quienes-somos>

ELIZONDO, J. R. (8 de junio 2017). *Diplomacia, Defensa y Liderazgo. Cono Sur*. Recuperado de [https://www.tendencias21.net/conosur/DIPLOMACIA-DEFENSA-Y-LIDERAZGO\\_a424.html](https://www.tendencias21.net/conosur/DIPLOMACIA-DEFENSA-Y-LIDERAZGO_a424.html)

ESPAÑA. Ministerio de Defensa. (2011). *Plan de Diplomacia de Defensa*. Recuperado de <http://www.defensa.gob.es/Galerias/misiones/diplomaciaDefensadoc/DGL-110506-Plan-Diplomacia.pdf>

- GONÇALVES, F. C. N. I. (2018, septiembre). *Defesa, Política Externa e Pensamento Militar Brasileiro*. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 24, n. 3 p. 787-819.
- GONÇALVES, T. & CORBELLINI, M. (2014, diciembre). *A Estratégia Marítima Brasileira Contemporânea para o Atlântico Sul*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/307651135\\_A\\_ESTRATEGIA\\_MARITIMA\\_BRASILEIRA\\_CONTEMPORANEA\\_PARA\\_O\\_ATLANTICO\\_SUL](https://www.researchgate.net/publication/307651135_A_ESTRATEGIA_MARITIMA_BRASILEIRA_CONTEMPORANEA_PARA_O_ATLANTICO_SUL)
- GOZZER, S. (24 de febrero 2019). Por que a crise na Venezuela interessa tanto países como Rússia, China e Turquia? *BBC News Mundo*. Recuperado de <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-47312442>
- MARTÍNEZ, J. (1993). *Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo*. Santiago: Andrés Bello. Solís, E, (1998). "Poderío marítimo", en *Revistamarina.cl*
- MARTÍNEZ, J. (1999). *Concepto Jurídico del Mar Presencial: pasado, presente y futuro*. Revista de derecho y ciencias penales: Ciencias Sociales y Políticas, Nº. 1, págs. 13-26.
- MEZA, M. N. (2009). *Política Exterior y Política de Defensa*. Una cercanía esquivada. *Política y Estrategia*, Santiago (114): 54 – 116.
- MUTHANNA, KA. (2011). *Military Diplomacy*. Journal of Defense Studies. New Delhi (5): 1 – 15, enero 2011.
- NATO. 2010. *Active Engagement, Modern Defense, Strategic Concept for the Defense and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization adopt by Heads of State and Government in Lisbon*. Recuperado de [http://www.nato.int/strategic-concept/pdf/strat\\_concept\\_web\\_en.pdf](http://www.nato.int/strategic-concept/pdf/strat_concept_web_en.pdf)
- PORTOS DO PARANÁ. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. (25 de Julio de 2011). Paraguai retoma exportações de soja pelo Porto de Paranaguá. Recuperado de <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=805>

PRENSA ANTÁRTICA. Territorio Marítimo Chileno. (17 de octubre de 2016). Recuperado de <https://prensaantartica.cl/2016/10/17/buque-cientifico-de-la-armada-estudia-por-primera-vez-en-chile-fondo-marino-a-5-kilometros-de-profundidad/>

SALAMANCA, R. A. R. (2018). *Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacífico*. Ensayos sobre Estrategia Marítima., Bogotá: 89 – 101.

STAVRIDIS, Admiral James. (2017). *Sea Power: the history and geopolitics of the world's oceans*. New York: Penguin Press.

TILL, Geoffrey. (2018). *SEAPOW, A Guide for the Twenty-first Century*. Abingdon, Inglaterra: Routledge.

UNITED NATIONS (UN). (2018). UNIFIL - United Nations Interim Force in Lebanon. New York. Recuperado de <https://unifil.unmissions.org/unifil-maritime-task-force>

UNITED KINGDOM (UK). (1998). Ministry of Defense. *Strategic Defense Review*. Recuperado de <http://fissilematerials.org/library/mod98.pdf>

# La Armada de México y su relación con la Protección Civil, en la aplicación del “Plan Marina”.\*

Por: Capitán de Navío Juan Hernández Ramírez<sup>23</sup>

## Introducción.

Actualmente los desastres ocasionados por fenómenos naturales y antropogénicos se han vuelto más recurrentes en todo el mundo, como consecuencia principalmente del cambio climático, causando estragos en la sociedad, pérdidas humanas y económicas; prevaleciendo el surgimiento de amenazas más diversas e indeterminadas tanto de carácter hidrometeorológico, geofísico o tecnológico, que afectan a los Estados de diferente manera.

Bajo estas condiciones, es importante reflexionar en la problemática por la que atraviesa México con la incidencia de desastres, asociados con el impacto de fenómenos naturales y antropogénicos, que, por sus características y complejidad han sido inevitables y difícilmente

---

\* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

23 **Capitán de Navío de Infantería de Marina, DEM, Juan Hernández Ramírez**, Armada de México. Ingeniero Hidrógrafo por la Heroica Escuela Naval Militar de México, Magíster en Administración Naval y en Seguridad Nacional, por el Centro de Estudios Superiores Navales de México, Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales, por la Escuela Superior de Guerra de Colombia. Docente – Investigador Internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2019. Correo electrónico danielalfaro1227@gmail.com

predecibles, aunado al incremento poblacional, la concentración en las grandes urbes, la mala planeación de las ciudades, así como la construcción y operación de estructuras colosales construidas por el hombre, ha propiciado que la vulnerabilidad de las poblaciones vaya en aumento. Ello hace necesaria la participación de todas las instituciones de los tres niveles de gobierno (Federal, Estatal y Municipal), así como de la sociedad en general para mitigar los daños y la incertidumbre que estos ocasionan en la población, sus pertenencias, la infraestructura pública y el medio ambiente, lo cual puede poner en riesgo la estabilidad del Estado Mexicano.

La Ley General de Protección Civil (LGPC), en su artículo 16 establece las bases de coordinación en materia de Protección Civil (PC) y su integración que incluye la participación activa de las siguientes instancias: Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal; Sistemas Estatales y Municipales de PC; Grupos Voluntarios, Vecinales y Organizaciones de la Sociedad Civil; Cuerpos de Bomberos; Representantes de los Sectores Privado y Social; Medios de Comunicación; Centros de Investigación, Educación y Desarrollo Tecnológico (DOF del 19-01-2018, p. 11).

150

Dentro de las Dependencias de la Administración Pública Federal se encuentran consideradas las Fuerzas Armadas (DOF del 30-11-2018); la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y la Secretaría de Marina (SEMAR) que cuentan con planes de auxilio a la población civil, para actuar ante situaciones de emergencia; la primera integrada por el Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana con su llamado "**Plan DN-3**" y la segunda que cuenta con la Armada de México (AM) con su "**Plan Marina**". Quienes, por su despliegue, disposición, preparación, medios e infraestructura tienen la capacidad de estar presentes en todo el territorio nacional, lo que las convierte en el principal recurso del Gobierno Federal para apoyar a las autoridades civiles en las acciones de auxilio a la población, tal y como se establece en el artículo 21 de la LGPC.

### **Conceptualización de la Protección Civil.**

La Protección Civil, nació el 12 de agosto de 1949 con la firma del Protocolo 1, adicional al Convenio de Ginebra para facilitar el trabajo realizado por la Cruz Roja internacional, siendo su principal misión la "Protección

a las víctimas de los conflictos armados internacionales". Es un sistema que debe instituirse en cada país, para administrar los servicios de emergencia que proporcionen protección y asistencia a los ciudadanos que habitan y transitan en él, así como proteger sus patrimonios y el medio ambiente, en caso de la ocurrencia de cualquier desastre provocado por la naturaleza o por la acción del hombre. En México, tiene sus orígenes en los desastres acaecidos por la erupción del volcán Chichonal en Chiapas en 1982, la explosión de tanques de combustible en San Juan Ixhuatepec, Edo. de México en 1984 y los sismos del 19 y 20 de septiembre de 1985, ya que esto favoreció el nacimiento de diversas propuestas para instituir un ente que permitiera hacer frente a los desastres de manera apropiada, y que trabajara sobre los aspectos técnicos de la prevención de desastres, considerando, las etapas de prevención, auxilio, recuperación y reconstrucción, además de desarrollar una cultura de prevención en la población; de esa manera en 1986 el gobierno federal creó el Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC), y en 1988 el Centro Nacional de Atención de Desastres (CENAPRED). El cual, a partir de su creación, ha desarrollado acciones en materia de investigación, capacitación y difusión, para lo cual cuenta con instalaciones y equipamiento de alta tecnología, que fueron puestas en operación en mayo de 1990.

La PC inicia formalmente con el primer programa de mediano plazo, llamado: Programa Nacional de Protección Civil 1990-1994, con el que se buscaba integrar y regular los esfuerzos nacionales en la materia, que estableciera objetivos particulares, estrategias y líneas de acción para prevenir y mitigar las consecuencias de los cinco fenómenos perturbadores identificados: geológicos, hidrometeorológicos, químicos, sanitarios y socio-organizativos; dándose continuidad al mismo, en el periodo 1995-2000 y por primera vez es mencionado en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2001-2006 en la estrategia "c", del objetivo rector 5, del punto 7.3.5 población y protección civil, del área 7 orden y respeto: fomentar la capacidad del Estado para conducir y regular los fenómenos que afectan a la población en cuanto a su tamaño, dinámica, estructura y distribución territorial, se habla sobre "transitar de un sistema de protección civil reactivo a uno preventivo con la corresponsabilidad y participación de los tres órdenes de gobierno, población y sectores social y privado" (PND, 2001-2006, p 127, 142, 143 y 144), con el fin de mejorar la eficacia preventiva y operativa del SINAPROC y de las unidades de PC en todo el país; para lo cual se requiere identificar y mejorar el conoci-

miento de amenazas y riesgos en las comunidades; fortaleciendo la investigación aplicada para desarrollar o mejorar tecnologías para mitigar los riesgos; estableciendo una política y cultura de autoprotección; desarrollando y procurando apoyos técnicos y financieros para mitigación, recuperación, y dando atención prioritaria a los grupos más vulnerables de la población.

1. Definiciones conceptuales (DOF, LGPC, última reforma 19-01-2018, p. 2, 3, 4, 5).
  - a) Protección civil: Es la acción solidaria y participativa, que en consideración tanto de los riesgos de origen natural o antrópico como de los efectos adversos de los agentes perturbadores, prevé la coordinación y concertación de los sectores público, privado y social en el marco del Sistema Nacional, con el fin de crear un conjunto de disposiciones, planes, programas, estrategias, mecanismos y recursos para que de manera corresponsable, y privilegiando la Gestión Integral de Riesgos y la Continuidad de Operaciones, se apliquen las medidas y acciones que sean necesarias para salvaguardar la vida, integridad y salud de la población, así como sus bienes; la infraestructura, la planta productiva y el medio ambiente.
  - b) Desastre: es el resultado de la ocurrencia de uno o más agentes perturbadores severos y o extremos, concatenados o no, de origen natural, de la actividad humana o aquellos provenientes del espacio exterior, que cuando acontecen en un tiempo y en una zona determinada, causan daños y que por su magnitud exceden la capacidad de respuesta de la comunidad afectada.
  - c) Fenómeno Antropogénico: agente perturbador producido por la actividad humana.
  - d) Fenómeno Natural Perturbador: agente perturbador producido por la naturaleza;
  - e) Fenómeno Geológico: tiene como causa directa las acciones y movimientos de la corteza terrestre (sismos, erupciones volcánicas, tsunamis, inestabilidad de laderas, etc.).
  - f) Fenómeno Hidrometeorológico: se genera por la acción de los agentes atmosféricos (ciclones tropicales, lluvias extremas, inundaciones pluviales, fluviales, costeras y lacustres, etc.).

- g) Fenómeno Químico-Tecnológico: se genera por la acción violenta de diferentes sustancias derivadas de su interacción molecular o nuclear. (incendios de todo tipo, explosiones, fugas tóxicas, radiaciones y derrames).
- h) Fenómeno Sanitario-Ecológico: se genera por la acción patógena de agentes biológicos que afectan a la población, a los animales y a las cosechas, causando su muerte o la alteración de su salud. Las epidemias o plagas constituyen un desastre sanitario en el sentido estricto del término. En esta clasificación también se ubica la contaminación del aire, agua, suelo y alimentos.
- i) Fenómeno Socio-Organizativo: se genera con motivo de errores humanos o por acciones premeditadas, que se dan en el marco de grandes concentraciones o movimientos masivos de población, tales como: demostraciones de inconformidad social, concentración masiva de población, terrorismo, sabotaje, vandalismo, accidentes aéreos, marítimos o terrestres, e interrupción o afectación de los servicios básicos o de infraestructura estratégica.

## **La Armada de México y su relación con la Protección Civil.**

153

La ubicación bioceánica de México y sus condiciones geológicas, lo hace un país proclive a ser afectado por fenómenos naturales tanto hidrometeorológicos, como geofísicos, así como también a los de origen antrópico que han provocado desastres de gran magnitud en el país los cuales han tenido un gran impacto sobre la población, la infraestructura y los sectores económicos del país.

Ejemplo de estos desastres los tenemos con: Fenómenos naturales: huracanes; Gilbert en 1988, o Wilma en 2005, los sismos de septiembre de 1985 y 2017; que afectaron de manera directa a la población y al medio con fallecimientos, heridos y daños materiales, así como de manera indirecta con desabasto, aislamiento, damnificados y desplazados, repercutiendo de manera importante en aspectos socioculturales y político-económicos; en todos estos eventos el apoyo de las FF.AA. mediante sus planes de auxilio a la población civil, ha sido fundamental para la mitigación del problema.

Las FF.AA. mexicanas se encuentran integradas por tres componentes: el terrestre, el aéreo y el naval (marina de guerra). Su organización es muy sui-generis, debido a que los poderes terrestre y aéreo, representados por el Ejército y la Fuerza Aérea Mexicanos, se encuentran bajo el mando unificado del Secretario de la Defensa Nacional, y el poder naval representado por la Armada de México, es comandado por el Secretario de Marina. Todos bajo el mando del Presidente de la República como su Comandante Supremo.

La Armada de México, nace con la Independencia de México en noviembre de 1821 como parte de la Secretaría de Guerra y Marina, haciéndose cargo de todos los asuntos relacionados con las armas y la guerra en mar y tierra, posteriormente en 1940 se le concede la autonomía al Departamento de la Marina Nacional (DOF del 30/12/1939) y es el 1º de diciembre de ese mismo año, que se eleva al rango de Secretaría de Estado, con la finalidad de que una sola dependencia manejara los asuntos nacionales relacionados con el mar, que incluía a la Armada Nacional y a la Marina Mercante (DOF del 31/12/1940).

154

Posteriormente en el DOF del 30 de agosto de 1944 se expide la LOAM y con el transcurso de los años, a fin de actualizar el marco normativo de la Armada a los nuevos retos del país, citada LOAM sufre algunas enmiendas importantes, hasta llegar a la última reforma realizada en mayo del 2017 y que actualmente rige a la institución.

La AM, de acuerdo con su Ley Orgánica (LOAM); "es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales (DOF del 31-12-2012). Entre algunas de sus atribuciones se consideran; organizar, adiestrar, alistar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen; salvaguardar la vida humana en la mar y **auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia; aplicando los planes institucionales de protección civil, en coordinación con otras autoridades** Las cuales podrá ejercer por sí, juntamente con el Ejército y Fuerza Aérea o en coadyuvancia con otras dependencias del Ejecutivo Federal.

La importancia de la AM, para apoyar los esfuerzos del estado mexicano a minimizar los efectos de los desastres, se incrementa debido a que México es un país bioceánico con una franja costera de más de 11 mil kilómetros dentro de los cuales se ubican 17 de los 32 estados del país, en los que habitan casi 55 millones de personas (INEGI, encuesta intercensal 2015). Estos estados costeros se encuentran sujetos a la constante afectación de los huracanes que se generan tanto en el litoral del Océano Pacífico, como en el litoral del Golfo de México y Mar Caribe, aunado a sus condiciones geológicas, por estar situado en la zona de influencia del llamado “Cinturón Circumpacífico o Cinturón de Fuego” y de la falla de San Andrés”, por lo que expone a una fuerte actividad sísmica y volcánica.

De acuerdo con las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Estudios Legislativos, segunda; las primeras labores de auxilio a la población realizadas por la SEMAR, oficialmente registradas, se efectuaron en el Puerto de Tampico, Tamps. en 1955 frente al embate del huracán Hilda y en 1959 en el Puerto de Manzanillo, Col. por el paso del huracán México. Posteriormente en el 2001, se implementó un plan homólogo al DN-III de la SEDENA, cuya organización Institucional y estructura englobó cuatro niveles de actuación: local, regional, litoral y nacional, en consonancia con el SINAPROC creado en 1985; y para distinguirse del plan DN-III se le denominó **“Plan Marina”**

### **Aplicación del Plan Marina**

La responsabilidad que tiene la SEMAR como parte de la PC de México se plasma en su misión y atribuciones, que sustentan su actuación en el apoyo a la población civil en casos y zonas de desastre, de tal manera que a través de la AM pone a disposición recursos humanos, materiales y financieros para la aplicación del Plan Marina. De esa manera el Secretario de Marina y Alto Mando de la Armada de México, dispondrá del Estado Mayor General de la Armada (EMGA), del Cuartel General del Alto Mando y Direcciones Generales, en la Ciudad de México; de las Fuerzas, Regiones, Zonas y Sectores Navales en los Estados costeros que pondrán en ejecución citado plan a través de acciones operativas (figura 1).

## La misión del Plan Marina

Auxiliar a la población en casos y zonas de emergencia o desastre, actuando de manera coordinada con las dependencias federales, estatales y municipales, así como con los sectores privado y social; con el fin de evitar o minimizar el efecto de agentes perturbadores destructivos. Para ello el Secretario de Marina o un representante participará en las reuniones del Consejo Nacional de Protección Civil (CNPC), con el fin de dar seguimiento a las decisiones de alto nivel que se tomen con respecto a las acciones a implementar (SEMAR, Plan Marina 2018).

Figura 1. Organigrama de la Secretaría de Marina.



Tomada del DOF, de 20-02- 2018.

## El propósito del plan

Vincular las acciones de la Armada al Plan Nacional de Respuesta dentro de la Administración Pública Federal (Plan MX) y al SINAPROC, con el fin de concentrar esfuerzos y medios para garantizar la protección de las personas, sus bienes, la planta productiva y su entorno, estableciendo líneas de acción generales a los Mandos Navales de la Armada de México, para el caso de llevar a cabo labores de auxilio en apoyo a la población (SEMAR, Plan Marina 2018).

## Las fases del Plan

Para su implementación, el “Plan Marina” está integrado por 3 fases (SEMAR, Plan Marina 2018)

- a. **Prevención.** Con esta fase se da inicio a la aplicación del Plan y se implementan un conjunto de acciones y mecanismos tendientes a disminuir riesgos, así como evitar o disminuir los efectos del impacto destructivo de los fenómenos perturbadores probables o inminentes, que puedan afectar la vida y bienes de la población, la planta productiva, los servicios públicos y el medio ambiente. Se activará al enterarse que un fenómeno afecta el área de responsabilidad de la SEMAR o al recibir directamente el alertamiento por parte del EMGA y finalizará al iniciar acciones de apoyo a la población.
- b. **Auxilio.** Esta fase tiene como finalidad salvaguardar la vida humana, sus bienes, la planta productiva, preservar servicios públicos y el medio ambiente. Se activará al momento que es desplegado el personal naval para proporcionar apoyo a la población afectada, sin importar, el que no se haya activado anteriormente la fase de Prevención y finalizará cuando los Mandos responsables de la aplicación del Plan Marina, hayan comprobado que no existe población atrapada, aislada o en peligro o después de ocho días del paso del fenómeno perturbador, considerándose que los apoyos que se presten después de este periodo de tiempo, se deberán incluir en la fase de recuperación.
- c. **Recuperación.** En esta fase se da prioridad a la reconstrucción y mejoramiento del sistema afectado, incluye el apoyo a otras dependencias que de acuerdo a sus atribuciones son las responsables de la reconstrucción de las vías de comunicación, viviendas, escuelas, hospitales, etc.

## Del Estado Mayor General de la Armada de México.

De acuerdo con el artículo 12 de la LOAM el EMGA (DOF última reforma del 31-12-2012, p.6) es el órgano asesor del Alto Mando a quien auxilia en la planeación, coordinación y supervisión de las operaciones requeridas para el cumplimiento de las atribuciones asignadas a la Armada,

transformando sus decisiones en directivas, órdenes e instrucciones, supervisando su cumplimiento. Es el responsable de mantener informado al Alto Mando de las operaciones que se desarrollan en el ámbito de la protección civil y a través de sus secciones se realizarán las siguientes acciones (SEMAR, Plan Marina 2018):

- Establecerá una mesa de seguimiento de fenómenos naturales o antropogénicos de menor, mediana y gran magnitud con personal del EMGA y especialistas de las Direcciones Generales en apoyo a las operaciones de protección civil.
- Emitirá alertamientos a los Mandos Navales, cuando un evento meteorológico tenga posibilidades de evolucionar y afectar el territorio nacional.
- Designará al personal de apoyo, refuerzo y especialista que se requiera en el área de operaciones.
- Integrará personal naval a las reuniones del Consejo Nacional de Protección Civil (CNPC) cuando se prevea una emergencia de gran magnitud.
- Emitirá instrucciones para enviar con anticipación personal, vehículos, aeronaves y embarcaciones, a las áreas de probable impacto de fenómenos hidrometeorológicos u otras emergencias.
- Coordinará el cierre o apertura a la navegación de los puertos nacionales.
- Coordinará con la Unidad de Inteligencia Naval (UIN) la generación de fotografías satelitales antes y después del paso de un agente destructivo, con el fin de que se tengan puntos de comparación de los daños sufridos.
- Coordinará con los Mandos Navales, SINAPROC, Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) o donantes, los medios, equipo especializado, víveres y demás efectos de ayuda a la población que sean proporcionados a la SEMAR, coordinando su concentración al área afectada.
- Coordinará con la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), la integración del "Grupo de Acciones de Labor Social", para Organizar los centros de acopio y refugios temporales bajo el control de SEMAR. Para la clasificación, elaboración, distribución de alimentos y agua potable, así como para proporcionar apoyos médicos.
- Establecerá comunicaciones adecuadas para el desarrollo del Plan Marina.

## **Del Cuartel General del Alto Mando.**

El Alto Mando de la Armada de México a través del Comandante del Cuartel General del Alto Mando (CUGAM), Aplicará el “Plan Marina” en coordinación con el Gobierno de la Ciudad de México (CDMX), y de los estados que conforman la denominada megalópolis (Ciudad de México y los Estados de México, Hidalgo, Puebla, Morelos, Querétaro y Tlaxcala), por los riesgos de desastres que puedan comprometer el área metropolitana.

## **De las Direcciones Generales**

A través de estas direcciones se generará la información técnica para el seguimiento de aquellos fenómenos que cuentan con potencial para afectar el territorio nacional, así como la asignación de recursos materiales y financieros que demande la aplicación del plan.

**La Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología (DIGAOHM)** a través de la Dirección de Meteorología Marítima, elaborará los boletines meteorológicos, avisos de ciclón tropical y sus actualizaciones.

159

**El Centro de Alerta de Tsunamis (CAT)**, elaborará y emitirá el boletín de alerta correspondiente y mantendrá un seguimiento continuo del evento.

**La Dirección General Adjunta de Obras y Dragado (DIGAOD)**, coordinará las acciones y empleo de medios para la aplicación del Plan, capacitará al personal de ingenieros para integrar la red de evaluadores de daños y para asesorar a los Mandos Navales o Consejos de Protección Civil, en tareas de construcción de obras que mitiguen los efectos de los fenómenos perturbadores o agentes destructivos como, por ejemplo, la contención de arroyos o ríos, construcción de obra sanitaria, evaluación de daños y demolición.

**La Dirección General Adjunta de Sanidad Naval (DIGASAN)**, integrará equipos médico-quirúrgicos móviles, para prestar la atención médica necesaria; que incluirá especialidades médicas. En caso de desastres o de operaciones de ayuda humanitaria internacional, proporcionará lo

necesario a los buques que se designen, para dotarlos con personal, medicamentos, quirófano y equipo especializado de sanidad.

### **De las Fuerzas Navales**

Pondrán a disposición de los Comandantes de Regiones, Zonas y Sectores Navales, los medios humanos y materiales disponibles para apoyar la aplicación del "Plan Marina", en los casos que los recursos locales y/o regionales a utilizarse en el área de afectación se encuentren rebasados.

### **De las Regiones, Zonas y Sectores Navales**

Aplicarán el "Plan Marina", en coordinación con el Consejo de Protección Civil Estatal o Municipal de su jurisdicción, ante la presencia súbita de un agente perturbador en su área jurisdiccional, estableciendo las fases y los niveles de aplicación del "Plan Marina Regional", mediante la integración de Unidades de Apoyo Móvil. Evaluarán el área de afectación, identificarán prioridades de apoyo. Establecer líneas de coordinación con los tres niveles de gobierno. Mantendrán disponible al Equipo de Búsqueda y Rescate en Estructuras Colapsadas (BREC) para reaccionar en el menor tiempo en caso de sismo o derrumbe de edificios. La coordinación con los tres niveles de gobierno la mantendrán a través del Consejo de Protección Civil correspondiente (municipal, estatal o federal), según sea el caso y nivel del desastre. Los apoyos logísticos que las unidades de apoyo móvil demanden durante las fases del Plan, serán proporcionados de la siguiente manera: 1. En primera instancia utilizarán los recursos propios de las Regiones, Zonas y Sectores Navales, de manera autónoma. 2. En segunda instancia, se hará uso de todos los recursos de sus Mandos Subordinados. 3. En tercera y última instancia, se dispondrá de todos los recursos operativos y logísticos a través del EMGA.

160

### **Conclusiones:**

En el desarrollo de este capítulo se puede observar que uno de los aspectos característicos de la Secretaría de Marina-Armada de México, como institución naval militar, es su composición básica, los principios de jerarquía y de disciplina que garantizan su cohesión y la limitación constitucional de su esfera de actuación; lo cual le permite mantener a

su recurso humano con un alto nivel de adiestramiento y a sus recursos materiales listos para la implementación del Plan Marina en el momento que las necesidades lo demanden; consciente de la interrelación que debe de existir entre las diferentes dependencias de la Administración Pública Federal, para asegurar una respuesta adecuada de PC y alcanzar la coordinación y concertación de los sectores público, privado y social de manera corresponsable, y privilegiando la Gestión Integral de Riesgos y la Continuidad de Operaciones, se apliquen las medidas y acciones que sean necesarias para salvaguardar la vida, integridad y salud de la población; como condición necesaria para que el Estado logre mantener el desarrollo nacional, que se debe reflejar en la seguridad y bienestar de los mexicanos.

Esto se ha logrado por medio del desarrollo de las capacidades de la AM en cuanto a su organización y equipamiento se refiere, que permiten un control efectivo en la aplicación del Plan Marina en nuestras costas (apoyo rápido y eficaz a la población en casos y zonas de desastre), que incluye la salvaguarda de vidas humanas en la mar.

De lo escrito anteriormente, se desprende que los aspectos primarios del Plan Marina a través de los apoyos en momentos aciagos que la población ha vivido, buscan el bien común y el desarrollo del país, teniendo como única premisa "Servir a México, en el mar, en el aire y en la tierra"



# Referencias Bibliográficas:

Cámara de Diputados. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última Reforma publicada DOF 26-02-2013, México.

Ley General de Protección Civil. Última Reforma publicada DOF 19-01-2018, México.

Cámara de Diputados, *Ley Orgánica de la Armada de México*. Última reforma publicada DOF 19-05-2017. México.

*Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. Última reforma publicada DOF 17-06-2018. México.

Presidencia de la República. Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. México.

INEGI. *Cuéntame INEGI*. Encuesta intercensal de población 2015. <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/habitantes.aspx?tema=P>

Secretaría de Marina. Plan Marina 2018. México.

Gobernación. Coordinación General de Protección Civil, historia de la protección civil. <https://proteccioncivil.inba.gob.mx/quienes-somos/historia-de-la-proteccion-civil>. Consultado el 20-05-2019

Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Estudios Legislativos, Segunda Abril 25, de 2018. [http://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/3/2018-04-25-1/assets/documentos/Dict\\_Moneda\\_Plan\\_Marina.pdf](http://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/3/2018-04-25-1/assets/documentos/Dict_Moneda_Plan_Marina.pdf). Consultado el 01-07-2019

## “La investigación científica, una manera de realizar operaciones diferentes a la guerra en contribución al desarrollo del Poder Marítimo de Colombia”.\*

Por: Capitán de Navío (RA) Jorge Ricardo Espinel Bermúdez<sup>24</sup>

### Resumen

El presente escrito pretende evidenciar que las operaciones diferentes a la guerra contribuyen al desarrollo del poder marítimo de la nación. De tal manera, que países que se encuentran en vía de desarrollo como Colombia, necesitan que sus marinas no sólo lleven a cabo sus tareas de seguridad y defensa nacionales, sino que además contribuyan al desarrollo marítimo del país, a través de realización de operaciones en tiempo de paz, una de ellas es la investigación científica, la cual ayuda a encontrar medios que mejoren la explotación de los recursos marinos de una manera responsable y sostenible. Por ello, a través de una revisión de conceptos sobre poder marítimo propuestos por pensadores como Geoffrey Till, Eri Solis y Greg Mills, El presente estudio exploró la historia de cómo se comprendió qué es ese poder marítimo, y cuáles son los roles que cumplen las marinas de hoy en día. Igualmente, se

---

\* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

24. **Capitán de Navío (RA) Jorge Ricardo Espinel Bermúdez.** Magíster en Gerencia de Proyectos, Especialistas en Seguridad y Defensa Nacionales, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Especialista en Docencia Universitaria, Candidato a Magíster en Ciberseguridad y Ciberdefensa, Docente Investigador de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, jorgerespinel@gmail.com

caracterizaron las operaciones diferentes a la guerra y describiendo cuáles son las visiones que las diferentes marinas tienen sobre esas operaciones y en particular cuál es el enfoque de Colombia. Además, se mostró cuáles son las actividades que se llevan a cabo en el desarrollo de esas operaciones y cómo la investigación científica está ligada a ellas. Finalmente, mostrar dos ejemplos de las operaciones de investigación que desarrolla Colombia a nivel interno y a nivel internacional, para lo cual se expusieron las expediciones científicas *Seaflower* y las expediciones científicas a la Antártica. Entre las conclusiones se destaca como, a través de las acciones que hace la Marina de Colombia con las operaciones de investigación ésta contribuye al desarrollo del país porque le permite encontrar medios de subsistencia alimentaria al país y a la región, fortaleciendo de esa manera el Poder Marítimo de la Nación.

**Palabras Claves:** Poder Marítimo; Investigación científica; Operaciones diferentes a la guerra; Operaciones de Paz; *Seaflower*; Antártica.

## Introducción

166

Después del término de la guerra fría, las marinas se vieron enfrentadas a un cambio de sus roles. Debido a que las amenazas nucleares y el temor a un enfrentamiento entre las dos potencias reinantes ya no era parte del ambiente estratégico mundial. De tal manera, que entran a jugar nuevos factores en el escenario internacional que obliga a las marinas asumir nuevos roles y cumplir nuevas funciones como son las operaciones de ayuda humanitaria en caso de desastres y de apoyo al mantenimiento de la paz. Asimismo, las marinas se ven involucradas en apoyar a sus naciones en el desarrollo de los intereses nacionales.

Por otra parte, entra una nueva era en la cual hay una libertad e integración de los mercados de trabajo, bienes, servicios, tecnologías y capitales, la cual ha sido llamada globalización. Esta nueva era ha traído un aumento del uso del mar como vía de comunicación y de intercambio comercial. Sin embargo, ese aumento en su uso ha generado nuevas amenazas, las cuales son de carácter transnacional entre las que se encuentran: el tráfico de drogas, la piratería, el tráfico de armas, la migración ilegal, entre muchos más. Lo que ha conllevado a que exista una interdependencia por parte de los estados para proteger sus líneas de comunicación marítima y sus aguas jurisdiccionales y apoyar aquellos que no tienen esa capacidad de contrarrestar esas amenazas.

Es por esto, que el objetivo del presente artículo es evidenciar la importancia de la investigación científica como una operación diferente a la guerra y la forma en que contribuye al desarrollo del poder marítimo del país. Para lo cual, se inicia definiendo que es Poder Marítimo basándose en lo dicho por los pensadores estratégicos navales como lo son Geoffrey Till y Eri Solís de la Marina de Chile, Poder Marítimo, entonces, es un concepto amplio que va más allá de las marinas de guerra y las marinas mercantes, y que incluye la capacidad del Estado para explotar y proteger sus intereses marítimos. Luego, ha utilizado lo expuesto por Geoffrey Till en su libro de Poder Marítimo, sobre los nuevos roles que tienen las marinas y la clasificación que él propone de las marinas como son: las marinas modernas y la pre modernas, lo cual permite determinar cuáles son esas tareas y misiones que éstas deben desarrollar en pro de los intereses del estado. Por otra parte, utilizando el concepto propuesto por Greg Mills, en el cual los países no desarrollados, requieren de un trabajo cooperativo para poder enfrentar las amenazas que se presentan dentro de cada país, y que el rol de las marinas en tiempo de paz es el desarrollo de las operaciones de paz, y que el concepto de seguridad incluye la pobreza, el terrorismo, la salud y el medio ambiente. Permitirá encontrar las tareas que éstas deben llevar a cabo.

De tal manera que se puedan caracterizar qué son operaciones diferentes de la guerra, tomando las perspectivas de diferentes marinas y países, para lo cual se tomaron como ejemplo a Chile, Perú, Estados Unidos y Colombia. Y de esa manera, hacer un listado de las actividades que se realizan durante el desarrollo de las operaciones diferentes a la guerra y como éstas están reflejadas en las que desarrolla el País.

El presente estudio analiza las operaciones que realiza Colombia como operaciones diferentes a la guerra y entre las que se encuentran las expediciones científicas que se llevan a cabo dentro del territorio nacional y en el exterior, para lo cual se tomaron como ejemplo las expediciones científicas Seaflower y las expediciones científicas a la Antártica, mostrando cuál es la importancia que tienen éstas expediciones para el desarrollo del país y algunos de los resultados obtenidos. Por último, se puede afirmar que el llevar a cabo las operaciones diferentes a la guerra es un aporte importante para el desarrollo del poder marítimo sobre todo en países como Colombia que está en vías de desarrollo.

## Poder Marítimo

En un principio se intentará definir qué es Poder Marítimo, término conocido en inglés como SEAPOWER. Geoffrey Till habla del poder marítimo desde dos puntos de vista, uno desde sus aportes, el cual está determinado por las marinas, los guardacostas, las industrias marítimas militares y civiles, que contribuyen a las fuerzas de tierra y aire, y además que hacen parte del poder nacional. Como segundo punto de vista sobre los resultados, en el cual el poder marítimo es simplemente acerca de qué se toma para hacer uso del mar, sino que también se refiere a la capacidad de influenciar el comportamiento o el pensamiento de otras personas sobre los asuntos que se realizan en el mar o desde éste. Esta aproximación de la definición del poder marítimo está dada en términos de sus consecuencias, por lo cual son más importante sus resultados no sus aportes, lo principal es el fin no sus medios. (Till, 2013)

De la misma manera Solís (1993) definió al poder marítimo como la capacidad del Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger sus intereses marítimos tanto en la paz como en la guerra, a pesar de los antagonismos que se presenten, el poder marítimo está constituido por los medios a flote y en tierra, sobre todo por la voluntad Estado, para la seguridad y el aprovechamiento de los recursos marítimos y del mar como fuente de desarrollo. (Solís (1993) citado por Uribe, Díaz, y Rodríguez Mauricio, 2016)

## Roles actuales de las marinas

De acuerdo con Geoffrey Till (2013) la globalización es un hecho fundamental que afecta el ambiente estratégico de los estados en los inicios del siglo XXI. Para lo cual Till plantea tres niveles de estados de acuerdo su desarrollo económico los premodernos, modernos, y los posts modernos. Entendiendo que un Estado premoderno basa su desarrollo esencialmente en la agricultura, con una limitada interdependencia económica y unos insuficientes excedentes que le permitan invertir en más desarrollo, estos Estados han sido asociados con debilidad, o llamados Estados fallidos, porque se han caracterizado por tener bajos estándares de gobierno, corrupción, falta de leyes, lo que no facilita un progreso económico y social. Los estados modernos, en contraste, están formados por una producción industrial en masa en torno de entidades efi-

cientes y con autoconfianza, estos estados de por sí son competitivos y dirigidos por unas expectativas realistas en que las relaciones internacionales son básicamente una lucha para quién, qué, cuándo y cómo, el qué es una cuestión de recursos, territorio, influencia y poder. Por otro lado, los estados post modernos, son económica e institucionalmente eficientes en diferentes formas, ellos son moldeados por y para la actual economía de la información que es una característica de la globalización actual, así como son instintivamente colaborativas, que aspiran a un sistema mundial cooperativo y de una dependencia abierta y mutua. (Till G., 2013)

En ese mismo sentido, los tres niveles pre moderno, moderno post moderno han sido utilizados para vincular el desarrollo de las marinas de acuerdo con la naturaleza del estado al cual éstas sirven y las actitudes competitivas hacia la globalización. Para lo cual, Till (2013) utiliza una serie de adjetivos y términos para clasificar en dos conjuntos aparentemente competitivos de marinas hipotéticas y de misiones navales así:

Marinas modernas	Marinas post modernas
Marinas tradicionales	Marinas no tradicionales
Marinas convencionales	Marinas no convencionales
Marinas competitivas	Marinas colaborativas
Centradas en el Estado	Centradas en sistemas

Para Till (2013) esta clasificación no es un juicio de valor, la primera columna no es sinónimo de malas marinas y la segunda de buenas. En el mundo real las marinas muestran una mezcla de las dos tendencias, una mezcla que se refleja en otras cosas, que los estados tienen actitudes hacia la globalización. (Till, 2013)

Teniendo en cuenta lo anterior, Till (2103) afirma que las marinas modernas serán en teoría más precavidas sobre las implicaciones de la globalización para su propia seguridad y soberanía, son más proteccionistas en sus políticas económicas y menos inclinadas a colaborar con otras en el actual sistema de comercio mundial. Lo que lleva a que una postura tradicional o más convencional se verá reflejada en los supuestos roles y en las capacidades necesarias de las marinas, por lo cual prevalecerá los problemas nacionales sobre los colaborativos. Esto lleva a que estos

estados modernos se enfoquen a la defensa de sus países y de intereses inmediatos sobre la defensa colaborativa de los intereses comunes en un sistema. Es por eso que las prioridades de las marinas cambian sus misiones de acuerdo con sus intereses. De igual manera Till (2013) propone que las marinas modernas llevarán a cabo las siguientes misiones: control del mar, disuasión nuclear y defensa de misiles balísticos, proyección del poder marítimo, un buen orden exclusivo del mar, una competitiva diplomacia de cañoneros. (Till, 2013)

Por otra parte, las marinas post modernas, con el propósito de abarcar el espectro del riesgo, la amenaza y el conflicto; desarrollando fuerzas y estrategias destinadas a producir resultados sobre los cinco conjuntos de términos y adjetivos anteriormente descritos. Muchas de ellas son claramente diferentes interpretaciones de las aspiraciones de las marinas tradicionales. Para lo cual Till (2013) propone que las cinco misiones que llevarán a cabo las marinas post modernas son; control del mar, operaciones expedicionarias, operaciones de estabilización y asistencia humanitaria, buena organización inclusiva del mar, diplomacia naval cooperativa.

Asimismo, el Director del Instituto Africano de Asuntos Africanos Greg Mills plantea que el rol de las marinas de los países en vía de desarrollo, debe ser de carácter militar en tiempo de paz y de guerra, para proteger las líneas de comunicación marítimas (LL.CC.MM), ejercer el control del mar, llevar a cabo bloqueos y negarle el uso del mar al enemigo. Adicionalmente, las marinas cumplen un rol diplomático, que para Mills se basa en operaciones de paz y ayuda a desastres. Por otra parte, tienen un rol policial que consiste en la vigilancia y coordinación de fronteras y protección de los recursos marítimos (Mills (1995) citado en Gómez H, 2007). De la misma manera, Mills (1996) menciona que en la era de la post guerra fría la palabra seguridad ha cambiado su significado, con una manera diferente de ver al enemigo, que tiene unas amenazas comunes las cuales no pueden ser abordadas a través de un sentido militar, porque traspasan los estados y sus fronteras ideológicas, políticas y religiosas. (p.45)

Hoy las amenazas de seguridad son la pobreza, las drogas, asuntos de salud, terrorismo y problemas ambientales, más que una amenaza a la seguridad de un estado, las cuales se han elevado más allá de un pro-

blema local o nacional a uno de importancia global (Mills, 1996, p. 45). Asimismo, Luke I. (2013) afirma que el contexto moderno es diferente al pasado debido a tres factores: el impacto de la globalización en comercio marítimo los cambios en ambiente de las amenazas, y la evolución de ley internacional del mar. Por lo tanto, se puede decir que existe un cambio en los roles que desempeñan las marinas debido al impacto que tienen sobre los estados, las circunstancias políticas, económicas y sociales a nivel mundial. (p. 2)

## Operaciones diferentes a la guerra

¿Qué se entiende por operaciones diferentes a la guerra? Según la publicación guía de oficiales del Jefe de Estado Mayor Conjunto de los Estados Unidos en su apéndice E, las operaciones diferentes a la guerra son aquellas actividades en las cuales el instrumento militar del poder nacional es utilizado con propósitos diferentes a las operaciones de combate a las que usualmente están asociadas con la guerra. (JOINT FORCES STAFF COLLEGE Pub1, 2000, p.8-1). Estas operaciones para el caso de los Estados Unidos se conducen fuera de su territorio y ellas incluyen el apoyo a autoridades y organizaciones civiles. Las operaciones militares diferentes a la guerra involucran a los tradicionales elementos militares como son: las fuerzas de aire, tierra, mar, espacio y de operaciones especiales. Además, de otras instituciones gubernamentales y organizaciones no gubernamentales. (JOINT FORCES STAFF COLLEGE Pub1, 2000, p. 8-1)

Asimismo, para Chile las operaciones de no guerra tienen dos orientaciones, una es el cumplimiento de tareas en el plano internacional con el propósito de respaldar los esfuerzos de la cooperación del Estado con la comunidad internacional para operaciones de mantenimiento de paz y la seguridad global. Por otra parte, está la orientación que tiene que ver con aquellas actividades que se cumplen al interior del país con el propósito de beneficiar la población y contribuir a su desarrollo nacional y la seguridad interior, lo cual hace a través del desarrollo de operaciones militares diferentes a la guerra, que las define como aquellas operaciones que realizan las fuerzas militares sin que hubiera presencia de un enemigo convencional que pertenezca a otro estado; en la mayoría de las circunstancias no existe ningún enemigo (Bahamondes, 2016). Por otra parte, el pensamiento de la Marina de los Estados Unidos divide

las misiones de tiempos de paz en dos categorías: las operaciones de seguridad marítima y las de asistencia humanitaria (Luke, 2013, p.18). Lo que permite notar que no existe un consenso en la definición de las operaciones diferentes a la guerra u operaciones en tiempos paz.

De acuerdo el manual de campo FM 100-7 del Departamento del Ejército de los Estados Unidos, las operaciones militares están dadas en dos estados, en tiempos de paz o en conflicto. En tiempos de paz en el cual el Estado usa sus poderes diplomáticos, económicos informacionales y militares para alcanzar los objetivos nacionales. Desde que los tiempos de paz estén privilegiados por los asuntos del estado, qué mejor que las misiones que lleven a cabo las fuerzas armadas en tiempos de paz sean las vitales para los intereses de la nación (Department of the Army, 1995). Asimismo, la Marina de Guerra del Perú, en su libro apuntes de estrategia, afirma que las fuerzas armadas además de su empleo para la guerra y la disuasión cumplen otro rol que pretende contribuir a la seguridad y desarrollo interno de la nación y a la paz del mundo. (De Izcue, Arriraran, y Tolmos, 2013, p.50)

172

Para Colombia, de acuerdo con su Plan Estratégico Militar 2030, así como en su documento Plan Estratégico Nacional 2015-2018, se dan las pautas para la participación por parte de la Armada Nacional en operaciones de mantenimiento de paz bajo la dirección de las Naciones Unidas, asimismo incluye que se deben orientar las operaciones de la Armada en el cumplimiento del objetivo nacional, que tiene que ver con la construcción de una Colombia en paz, equitativa y educada (Samuel Rivera-Páez, José F. Wiedman, y Vallejo Herny, 2017). De igual manera, el Plan Estratégico Naval en su enfoque estratégico afirma que "El entorno de seguridad que enmarca el desarrollo de Colombia como una nación próspera y moderna, tiene una dinámica única y especial, aunque susceptible a los retos, desafíos y amenazas globales y regionales." (Comando Armada Nacional, 2015, p.5). De lo anterior, se puede decir que Colombia tiene dos visiones para las operaciones diferentes a la guerra, que son: una internacional para el apoyo a la seguridad y la paz mundial, y otra visión que tiene a nivel interno en apoyo al desarrollo de la nación y al cumplimiento de los objetivos nacionales.

De tal manera que las actividades que se realizan durante el desarrollo de operaciones diferentes a la guerra o en algunos casos también co-

nocidas como operaciones de paz, está determinado por cada nación de acuerdo con su enfoque estratégico y sus intereses. En este sentido, se mostrarán algunos ejemplos de las actividades o misiones que están consideradas dentro de las operaciones diferentes de la guerra.

De acuerdo con la publicación *The Joint Staff Officer's Guide* (2000) los tipos de operaciones diferentes a la guerra son:

- Control de Armas.
- Combatir el terrorismo.
- Operaciones de apoyo al Departamento de Defensa en contra del tráfico de drogas.
- Asistencia a la nación.
- Operaciones de evacuación a no combatientes.
- Operaciones en apoyo a autoridades civiles Operaciones de paz
- Apoyo a insurgencias (JOINT FORCES STAFF COLLEGE Pub1, 2000)

De la misma manera Bonn K. y Baker A. (2000) han dividido las operaciones diferentes a la guerra en dos grupos principales y cada grupo con sus actividades respectivas, así:

173

Fundamentalmente internas:

- Apoyo militar general a autoridades civiles.
- Asistencia con funciones estatales durante huelgas.
- Asistencia a los departamentos (estados) durante desastres naturales.
- Asistencia a autoridades locales en búsqueda y rescate.
- Asistencia militar a instituciones civiles para el cumplimiento de la ley.
- Restauración de la ley y el orden.
- Apoyo con entrenamiento a instituciones nacionales que apliquen la ley.
- Protección de bienes fundamentales.
- Soporte a operaciones contra narcóticos.
- Soporte a combatir el terrorismo interno.

Fundamentalmente internacionales:

- Asistencia humanitaria en área de crisis.
- Ayuda a desastres en el extranjero.
- Apoyo a civiles refugiados o desplazados.

- Seguridad para aquellos que prestan ayuda.
- Soporte y asistencia técnica.
- Asistencia a una nación y asistencia a contrainsurgencia.
- Asistencia de seguridad.
- Asistencia en defensa interna en el exterior.
- Asistencia humanitaria o civil en momentos de no hay crisis.
- Operaciones de evacuación a no combatientes.
- Operaciones de paz.
- Operaciones de mantenimiento de paz.
- Operaciones de la aplicación de la paz.
- Operaciones de demostración de fuerza.
- Apoyo a insurgencias. (Bonn & Baker, 2000)

### **La Armada Nacional y las operaciones diferentes a la guerra.**

De acuerdo con la clasificación anterior, y lo revisado por el Plan Estratégico Naval (PEN) 2015- 2018, la Armada de Colombia se orienta al cumplimiento de casi todas esas operaciones, con excepción de algunas que no están autorizadas por la Constitución Política del País o por leyes internas de la Nación, y que en algunos casos requieren de un permiso por parte del Senado de la República. Asimismo, la Armada Nacional de Colombia lleva a cabo otro de tipo de operaciones que no están dentro de las nombradas anteriormente, como son aquellas que buscan apoyar el desarrollo de la nación y sobre todo de sus intereses marítimos nacionales, los cuales están contemplados dentro de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. En la cual, no sólo se encuentran temas relacionados con salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, sino aquellos que pretenden fortalecer el poder marítimo de la nación a través de la investigación científica, tecnológica y de la innovación de los espacios marítimos y costeros de interés de la nación. (Comando Armada Nacional, 2015)

En ese mismo sentido, la Armada de Colombia ha venido desarrollando una serie de operaciones de apoyo a la investigación científica dentro del territorio nacional y en el extranjero, las cuales pretenden el afianzamiento de la conciencia marítima en el país y de manera que le permita continuar avanzando en un crecimiento sostenible en el uso de los espacios marinos y costeros (Comisión Colombiana del Océano, 2015). Por otra parte, está el compromiso del país a la solución de problemáticas

mundiales, la protección de la biodiversidad marina, la investigación de los efectos del cambio climático, la investigación de fenómenos ambientales como el Niño, los cuales afectan los intereses de la nación. Lo cual ha llevado a que Colombia se suscriba a diferentes organismos internacionales como a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Unesco, El Programa de Investigaciones Cooperativas del Caribe y Regiones Adyacentes (CICAR), la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y el Sistema del Tratado Antártico (STA), entre muchos (Comisión Colombia de los Océanos, 2017). De esa manera, por intermedio de la cooperación internacional se busca la protección de los ecosistemas marinos y el desarrollo marítimo del país de una manera colaborativa con la región.

A continuación, se presentan dos ejemplos de las operaciones de apoyo a la investigación que viene desarrollando Colombia. El primero, es dentro de las aguas jurisdiccionales, que son las Expediciones Científicas Seaflower; y otro a un nivel internacional, las Expediciones Científicas a la Antártica.

### **Expediciones Científicas Seaflower**

175

Colombia cuenta con el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y en él existe una reserva de biosfera Seaflower, el cual es un lugar único en Colombia al ser una conjugación de sus valores ambientales y culturales (CCO, 2015). El cual ha sido decretado por la UNESCO durante el año 2000, como una reserva de biosfera, y posteriormente como un área marítima protegida de Seaflower (65.000km<sup>2</sup>) por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, dándole una importancia internacional a este archipiélago al aparecer en las bases de datos a nivel mundial de áreas protegidas (CORALINA-INVERMAR, 2012). De igual manera, éste archipiélago tiene una importancia especial por su tamaño, ubicación, ecosistemas, diversidad biológica, riqueza cultural e importancia económica, convirtiéndose en un punto de interés nacional, al ser vulnerable debido a los procesos de contaminación y mal uso de los recursos marinos que está viviendo el planeta. (CCO, 2015)

Con el propósito de continuar el proceso de investigación de este espacio marítimo colombiano y de aunar esfuerzos entre varias instituciones del Estado, se creó la Expedición Científica Seaflower, que para su

versión del año 2014, La Comisión Colombiana del Océano (CCO) fungió como organismo coordinador de las demás instituciones entre las cuales participaron: la Dirección Marítima (DIMAR) con su Centro de Investigaciones de Hidrográficas y Oceanográficas del Caribe (CIOH), la Universidad Nacional (UNAL), la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (CORALINA), la Fundación OMACHA, La Agencia Presidencial para la Cooperación Internacional (APC-Colombia), La Fundación Malpelo, El Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives De Andrés" (INVEMAR), La Pontificia Universidad Javeriana de Cali, Parques Nacionales Naturales, La Secretaría de Agricultura y Pesca, Gobernación de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y la Universidad Jorge Tadeo Lozano. (CCO, 2015)

176 Durante la Expedición Científica Seaflower 2014, la participación de la Armada Nacional a través de sus unidades a flote de investigación y con la coordinación de la CCO, CIOH y la DIMAR; fueron vitales para aspectos logísticos, de seguridad y en la participación en algunas de las líneas de investigación que se llevaron a cabo, las cuales requerían del uso de los equipos con los que cuenta el buque oceanográfico que participó. Para esta Expedición participaron 20 científicos con 16 proyectos de 13 entidades y su principal enfoque fue en el Cayo de Serranilla y Quitasueño al norte del Archipiélago de San Andrés. Sus líneas de investigación fueron: oceanografía física y biológica, calidad del agua y sedimentológica, biodiversidad marina, abundancia y riqueza de especies con interés ecológico y económico, telemetría satelital y acústica. (Soltau y Murillo, 2014)

De manera continuada cada año se vienen realizando este tipo de Expediciones. En el año 2018, la Armada Nacional participó con el ARC "Roncador", un buque hidrográfico y con un Patrullero Oceánico, el ARC "Victoria". A los que se sumaron sus capacidades como el helicóptero y tres botes de apoyo. De la misma manera, participaron 44 investigadores de 31 instituciones que realizaron su trabajo en dos turnos, con 13 personas de apoyo logístico en los campamentos. Asimismo, las líneas de investigación de esta expedición fueron: componente físico del medio marino costero; biodiversidad y ecosistemas marino-costeros; calidad ambiental marina; cultura y educación marino-costera y las ingenierías y tecnologías aplicadas. (CCO, 2018).

El desarrollo de estas expediciones de acuerdo con Soltau (2014) aporta al conocimiento de la biodiversidad marina de la reserva, lo que permite conocer nuevas especies del área, y además evidenciar la necesidad de continuar llevando a cabo el levantamiento de información que posibilitará el avance en el conocimiento del estado actual de nuestros recursos. Asimismo, Soltau (2014) afirma, que es un ejemplo de esfuerzo interinstitucional conjunto, porque es posible aunar esfuerzos y capacidades al vincular los planes institucionales y de otras organizaciones para un bien común (Soltau y Murillo, 2014). De la misma manera, el país puede obtener herramientas que le permitan aprovechar de una mejor forma la reserva Seaflower, y de esta forma fortalecer la presencia y el reconocimiento del país en la región caribe. (CCO, 2015). Por otra parte, todos los resultados de las expediciones se ven reflejados en el desarrollo de la Nación, porque al tener más información y conocimientos en materia de recursos pesqueros, redes tróficas, especies invasoras, rutas migratorias, etc.; se convierte en un factor importante para la gestión de recursos estratégicos que impacten en la seguridad alimenticia del país. (CCO, 2015)

### **Expediciones Científicas a la Antártica.**

177

De la misma forma se encuentran el desarrollo de las Expediciones Científicas a la Antártica, las cuales iniciaron en el año 2014 y a la fecha se han llevado a cabo cinco expediciones científicas, la última culminó en este verano austral. Las expediciones a la Antártica llevadas a cabo por Colombia se han desarrollado en dos modalidades, una primera utilizando una plataforma propia que es el Patrullero Oceánico (OPV) ARC "20 de Julio", y otra modalidad en la cual los investigadores viajan al continente austral por medio de la cooperación institucional con otros países. Para el presente escrito se hablará de aquellas que involucran a la plataforma propia, por lo que se convierten en operaciones por parte de la Armada Nacional para llevar a cabo estas expediciones.

Estas expediciones son desarrolladas por el interés de Colombia en la protección y conservación del continente blanco y de la importancia de diferentes factores que se ven reflejados en beneficios para el desarrollo marítimo, ambiental y económico del país (CTN AA - CCO, 2014). De la misma manera poder consolidar la presencia efectiva en el continente austral, con el propósito de entender las conexiones que el país posee

con la Antártica; como la migración de las ballenas jorobadas que nacen en el Pacífico colombiano y regresan a la Antártica, así como la conexión con fenómenos del Niño (CTN AA - CCO, 2015). Asimismo, la importancia que presenta el estudio de la corriente de Humboldt, cuyas corrientes frías generan un impacto sobre los ecosistemas marinos a lo largo de la costa occidental de Suramérica, lo cual influye de manera directa en las fuentes alimenticias que van en beneficio de los pescadores y por ende de la seguridad alimentaria del país y la región. (CTN AA - CCO, 2014)

Para el desarrollo de estas expediciones la Armada Nacional ha utilizado su Patrullero Oceánico (POV) ARC "20 de Julio", el cual tuvo que ser adaptado para desarrollar operaciones en aguas gélidas. Asimismo, aprovechando las capacidades de la unidad, las expediciones pudieron contar con el helicóptero, el cual tenía las tareas de apoyar los trabajos científicos, seguridad y en caso de que fuera necesario realizar evacuaciones aero-médicas. De igual manera, la unidad contaba con un bote de interdicción tipo Defender, que fue adaptado para operar a bajas temperaturas y tenía la capacidad para adaptársele una ecosonda multihaz que posibilitaba realizar batimetrías en aguas someras. Además de sus respectivos botes de goma para transporte de personal y apoyo logístico durante las expediciones. De igual forma, el tener la capacidad de poder transportar dos contenedores de 20 pies, permitió que en una de las posiciones se tuviera un laboratorio móvil embarcado (LOME), en el cual se realizaban los procesamientos de las muestras, y en la otra posición se instaló una plataforma móvil oceanográfica (PMO), que servía para la toma de muestras de los proyectos de investigación.

A continuación, se muestra un cuadro comparativo de algunos de los resultados obtenidos durante el desarrollo de las expediciones científicas en la Antártica por parte del Programa Antártico Colombiano con apoyo de la Armada Nacional:

Expedición	Científicos	Proyectos	Entidades Participantes	Países Cooperación Internacional
"Caldas" 2014-2015	20 (3 extranjeros)	9	21 (5 internacionales)	1
"Almirante Padilla" 2016-2017	48 (2 extranjeros)	34	26 (3 internacionales)	8
"Almirante Tono" 2017-2018	41 (4 extranjeros)	25	23 (7 internacionales)	5
"Almirante Campos" 2018-2019	32 (6 extranjeros)	19	26	7

Fuente: Comisión Colombiana del Océano

Dentro de los resultados obtenidos durante el desarrollo de las expediciones científicas a la Antártica se desataca la línea de investigación seguridad marítima con su proyecto Investigación Científica Marina para la Seguridad Marítima en la Antártica (ICEMAN), el cual se ha desarrollado durante todas las expediciones, el cual consiste en que mediante el levantamiento hidrográfico y oceanográfico se obtengan datos que permitan la elaboración de cartas náuticas internacionales que contribuyan a mejorar la seguridad de la navegación en la Antártica y la cual beneficia a toda la comunidad internacional. Es así, que durante la Expedición "Caldas" se realizó un levantamiento hidrográfico de 235.699 millas náuticas, para la carta náutica internacional 9103 Bahía Markmann – Bahía Adnvord como apoyo de Colombia al Instituto Hidrográfico y Oceanográfico Chileno (SHOA) (Molares, 2015). De la misma manera, para el desarrollo de la expedición "Almirante Padilla" se realizó un levantamiento de 134,8 millas náuticas de hidrografía para cubrir un total de 32 kilómetros cuadrados en aguas someras en las bahías Mikkelsen Harbour y Cierva Cove, las cuales han aumentado la afluencia de tránsito de buques de turismo, y no se encuentran debidamente cartografiadas. Este fue un requerimiento del Instituto Hidrográfico del Reino Unido para una nueva carta náutica internacional (Torres, 2017). Asimismo, en la expedición "Almirante Tono" el Instituto Hidrográfico de Reino Unido, pidió la colaboración para realizar un levantamiento hidrográfico para la elaboración de la carta náutica internacional 9166 en el área general de la Península Cap Reclus. (Colombia- RAPAL, 2018)

Los otros proyectos que se llevaron a cabo también son de suma importancia para las líneas estratégicas del Programa Antártico Colombiano. Como son, fomentar el aumento de la investigación científica de Colombia en la Antártica, la cual debe estar orientada a las prioridades y necesidades del país en materia de ciencia, innovación y tecnología. De igual manera, como contribución de Colombia dentro de su compromiso con el Sistema de Tratado Antártico para preservar la paz y la seguridad del continente blanco por intermedio de la investigación científica. (CTN AA - CCO, 2014)

### **Conclusiones:**

Marinas de guerra como la de Colombia, requieren desarrollar operaciones en tiempos de paz que estén orientadas a la protección de sus líneas de comunicación marítimas, y contribuir en su rol policial a la vigilancia y protección de los recursos marinos. Además, deben contribuir con el desarrollo de la nación a través de operaciones que ayuden a la consecución de los intereses marítimos de la nación. De la misma manera, deben realizar un rol diplomático a través de las operaciones de paz, operaciones de muestra de la bandera y cooperación internacional. Es por eso que las expediciones científicas se constituyen en una herramienta importante para la Armada Nacional, porque a través de éstas se contribuye con el desarrollo del país y la visibilidad internacional mediante la cooperación internacional.

El desarrollo del poder marítimo de Colombia requiere aunar diferentes esfuerzos que vayan en favor de la consecución de los intereses marítimos nacionales. Es por esto que la Armada Nacional se convierte en uno de los articuladores dentro de este proceso del desarrollo marítimo a través de sus diferentes líneas de acción, desde la militar para garantizar la soberanía del territorio nacional, como la de garantizar la seguridad en sus aguas jurisdiccionales, la de desarrollar estrategias que busquen fomentar la conciencia marítima en la población y la de contribuir al desarrollo económico, social y cultural de los espacios marinos y costeros del país. Por tal razón, es necesario que se lleven a cabo operaciones diferentes a la guerra que apoyen a estas líneas de acción.

# Referencias Bibliográficas

- Bahamondes, O. (2016). *Empleo de las FF.AA. en operaciones militares distintas de la guerra*. Santiago - Chile: Centro de Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. Recuperado de <https://www.anepe.cl/wp-content/uploads/cuaderno-2016-No01.pdf>
- Bonn, K. E., & Baker, A. E. (2000). *Guide to military operations other than war: tactics, techniques, and procedures for stability and support operations: domestic and international*. Mechanicsburg: STACKPOLE BOOKS.
- CCO. (2015). *Aporte al conocimiento de la reserva de biósfera seaflower*. Bogotá, Colombia: Entrelibros.
- CCO. (2018). Expedición Científica Seaflower 2018 rumbo a la Isla Cayos de Albuquerque [Prensa CCO]. Recuperado 15 de marzo de 2019, de <http://www.cco.gov.co/cco/prensa/noticias/156-notas-marinos/noticias-seaflower/noticias-seaflower-2018/575-expedicion-cientifica-seaflower-2018-rumbo-a-la-isla-cayos-de-albuquerque.html>
- Colombia- RAPAL, D.-16. (2018). Colaboraciones de Colombia para la generación de nueva cartografía náutica en la Antártica. Recuperado de <https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/>

files/publicaciones/rapal/documentos/di/DI-16%20-%20  
Colaboraciones%20de%20Colombia%20para%20la%20  
generación%20de%20nueva%20cartograf%C3%ADa%20  
nautica%20en%20la%20Antártica.pdf

Comando Armada Nacional. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018*. Bogotá.

Comisión Colombia de los Océanos. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*. CCO.

CORALINA-INVERMAR. (2012). *Atlas de la Reserva Biósfera Seaflower, Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina* (Primera). Bogotá, Colombia: Ediprint LTDA.

CTN AA - CCO. (2014). *Agenda Científica Antártica Colombiana 2014-2035* (Primera Edición). Bogotá, Colombia: Entrelibros.

CTN AA - CCO. (2015). *Programa Antártico Colombiano* (Primera Edición). Bogotá, Colombia: Entrelibros.

182

De Izcue, C., Arriraran, A., & Tolmos, Y. (2013). *APUNTES SOBRE ESTRATEGIA OPERACIONAL* (Segunda). Callao Perú: División de publicaciones de la Escuela Superior de Guerra Naval. Recuperado de <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/157/3/Portada%20e%20indice.pdf> Department of the Army. (1995). FM 100-7 Decisive Force: The Army in theater operations. US Government printing office. Recuperado de [https://ia802709.us.archive.org/1/items/milmanual-fm-100-7-decisive-force/fm\\_100-7\\_decisive\\_force.pdf](https://ia802709.us.archive.org/1/items/milmanual-fm-100-7-decisive-force/fm_100-7_decisive_force.pdf) (visitado el 14 de marzo 2019)

JOINT FORCES STAFF COLLEGE Pub1. (2000). The Joint Staff Officer's Guide 2000. NATIONAL DEFENSE UNIVERSITY.

Luke, I. T. (2013). Naval Operations in Peacetime: Not Just "Warfare Lite". *Naval College Review*, 66(No 2 Article 4), 12-17.

Mills, G. (1996). A MARITIME VISION FOR SOUTH AFRICA IN THE 21ST CENTURY. *African Security Review*, 5(1), 45-50. <https://doi.org/10.1080/10246029.1996.9627667>

Molares, R. (2015). PRIMERA EXPEDICIÓN CIENTÍFICA DE COLOMBIA EN LA ANTÁRTIDA (REPORTE DE CRUCERO) VERANO AUSTRAL 2014/2015 (Científico). Bogotá, Colombia: PAC- CCO.

Samuel Rivera-Páez, José F. Wiedman, & Vallejo Herny. (2017). Capítulo IX Poder Naval y operaciones de paz en Colombia. En *El Estado y el mar, Relaciones con el poder marítimo, poder naval y el desarrollo nacional* (Primera edición). Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra.

Soltau, J., & Murillo, I. (2014, marzo 17). EXPEDICIÓN CIENTÍFICA SEAFLOWER 2014. *La Timonera*, (22), 49-51.

Till, G. (2013). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (Third edition). Routledge.

Torres, R. R. (2017). *Informe de la III Expedición Científica de Colombia a la Antártida "Almirante Padilla", Verano Austral 2016-2017* (Científico). Bogotá, Colombia: PAC-CCO.

Uribe, S., Díaz, J., & Rodríguez Mauricio. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra



## “Poder Naval y Posacuerdo: Retos y Oportunidades en Soberanía e Integridad territorial”.\*

Por: Capitán de Fragata José Francisco Castañeda Angulo .

*“Todos los países, sean grandes o pequeños, fuertes o débiles, deben gozar de igualdad de derechos en las relaciones internacionales. Su soberanía y su integridad territorial deben ser respetadas, nunca violadas”.*

Zhou Enlai (Primer Ministro de Relaciones Exteriores Chino)

185

El proceso de paz firmado por el Gobierno Nacional el 24 de noviembre del año 2016 con la Organización Narcoterrorista - Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (ONT-FARC), dio inicio a una nueva era en la República de Colombia, resultado de un encuentro exploratorio sucedido en la ciudad de La Habana, Cuba, los días 23 de febrero y 26 de agosto de 2012 (Alto Comisionado para la Paz, 2016) y lanzado oficialmente el 18 de octubre en Oslo, Noruega; poniendo fin a un conflicto de baja intensidad y de carácter irregular que nace desde el 27 de mayo del

---

\* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

25 **Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo.** Magíster en Física Aplicada de la Escuela Naval de Posgrados de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica (NPS). Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales e Ingeniero Electrónico de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Especialista en Gestión Humana de la Universidad EAN, Colombia. Investigador del Grupo de Investigaciones “Poseidón” de la Facultad de Ciencias Navales y Náuticas de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” categorizado “B” por Colciencias. francisco.castaneda@aramda.mil.co; franco79@gmail.com.

año 1964, cuando se forman las ONT-FARC como reclamo por parte de campesinos liberales a una reforma agraria del gobierno que habitaban territorios bajo influencia comunista, denominados "repúblicas independientes" (Noticias Caracol, 2016).

Si bien este conflicto termina en la fecha de su firma, representaron un poco más de 52 años de intento fallido por alcanzar el poder mediante el empleo de las armas, y en donde las Fuerzas Militares de Colombia jugaron un papel primordial, indistintamente de las diferentes formas de lucha, cambio de doctrina, soporte en delitos conexos y el haber sido permeados en muchos estamentos del Estado. En lo particular, la Armada República de Colombia (ARC) no ha sido ajena a esta lucha frontal contra la ONT-FARC, inclusive realizando un viraje en su concepción de Fuerza netamente marítima, y enfocando esfuerzos en la red fluvial del país, así como ciertas porciones del territorio continental, atendiendo permanentemente al mandato constitucional establecido en el Artículo 217 de la Constitución Política de Colombia (1991):

186

La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional (p. 83).

Con base en lo anterior, el posacuerdo con la ONT-FARC se presenta como una oportunidad para re direccionar los recursos y orientar la estrategia hacia la protección y salvaguarda de la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, el cual constituye 928.660 km<sup>2</sup> representando el 44,86% de la extensión total del territorio colombiano (Comisión Colombiana del Océano, 2017), teniendo en cuenta que el esfuerzo principal se enmarcaba en la confrontación de una amenaza permanente en la jurisdicción asignada y actualmente esta ha sido controlada por el Estado.

El posacuerdo representa tanto retos como oportunidades para la Armada Nacional teniendo en cuenta que ciertos recursos, tanto humanos como económicos, pueden orientarse a fortalecer el Poder Naval de la Nación considerando el ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo del escenario marítimo mundial.

Primero, la protección del medio ambiente marino y la investigación científica en los mares son dos aspectos estrechamente ligados e interdependientes, inclusive el Grupo mixto de expertos sobre temas científicos de la protección del medio ambiente (GESAMP por sus siglas en inglés), el cual hace parte de la Organización Marítima Mundial (OMI) y que fue creado en 1967, entre otros programas y organismos afiliados a nivel mundial, han logrado que estos atributos se conviertan en intereses globales, ocupándose de todas las propiedades científicas relacionadas con la prevención, reducción y control de la degradación del medio marino con el único fin de mantener los sistemas de subsistencia, los recursos y los lugares de esparcimiento (“Organización Marítima Internacional,” 2018).

En el caso de Colombia, y posterior a la adhesión como Estado Miembro de la OMI en el año de 1974, se empieza a gestar la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) que deriva en el más reciente documento en marzo de 2017, para lo cual el país ha orientado sus acciones en la protección del medio ambiente marino desde los años setenta al adherirse al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL) de 1973 y su protocolo de 1978 (Comisión Colombiana del Océano, 2017), y desde entonces, mediante diferentes mecanismos y estrategias se ha potencializado el tema relativo a la investigación científica y recolección de datos apoyado por la Armada Nacional y la Dirección General Marítima, así como el afianzamiento de la cooperación internacional.

Es así como el Estado Colombiano a través de una dedicada articulación liderada por la Comisión Colombiana del Océano (CCO) y tomando como punto de partida los resultados obtenidos en el diagnóstico temático, desarrollado en cinco áreas fundamentales, así: soberanía e integridad del territorio, desarrollo económico, fortalecimiento de la gobernanza, uso sostenible de la biodiversidad y Cultura, educación y ciencias marítimas (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

La CCO con sus funciones básicas, busca jalonar a los diferentes ministerios del gobierno nacional que, en conjunto con la ARC, DIMAR, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR) y la academia, propenden mediante el desarrollo de expediciones científicas y actividades de investigación, el desarrollo sostenible en busca de la

protección de los recursos y mejorar las condiciones de vida de todos los colombianos.

Adicionalmente, es imperativa la necesidad de cuidar el medio ambiente marino costero para la salud de los mares a nivel mundial y la responsabilidad del Estado colombiano radica en las buenas prácticas y la educación ambiental, pero lo imprescindible es la voluntad política e inversión pública que, en contexto para Colombia, resulta difícil debido a la no existencia de políticas de Estado (Uribe, 2017). Para la ARC se convierte en una prioridad el direccionamiento mediante la recientemente creada Jefatura de Intereses Marítimos y Relaciones Internacionales (JI-MAR) con la cual se busca fortalecer la cultura marítima en concordancia con los intereses marítimos definidos en la PNOEC y en el marco de un espectro integral en los ejes de Defensa Nacional, Regional y Salud Ambiental, entre otros objetivos.

Los aspectos anteriormente mencionados proponen una continuidad en el impulso otorgado a la PNOEC, en donde la coordinación y articulación interinstitucional, permitan que un fin común, que debe ser del nivel nacional, se enmarque en la protección del medio marino mediante una estructurada investigación científica que le permita al Estado colombiano convertirse en un referente en los temas y coadyuve a la correcta toma de decisiones del conductor político para que se eleve su nivel a política de Estado y no de Gobierno.

De la mano de los esfuerzos considerables por parte de la Armada Nacional, se suman los esfuerzos de la Dirección General Marítima (DIMAR), teniendo en cuenta que este organismo como Autoridad Marítima Colombiana adscrito al Ministerio de Defensa, se encarga de ejecutar la política del gobierno en temas marítimos, contando con una estructura que contribuye al fortalecimiento del poder marítimo nacional, velando por la seguridad integral marítima, la protección de la vida humana en el mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación (Ministerio de Defensa Nacional, 2018).

Al mismo tiempo, la DIMAR en su Plan Estratégico de Desarrollo 2030 implementa el concepto de Seguridad Integral Marítima, cuyo compo-

nente fundamental es el funcionamiento de un servicio de control de tráfico marítimo. Dentro de sus responsabilidades se encuentra la protección del medio ambiente marino, la generación de conocimiento a través de proyectos de investigación científica marina, así como la ciencia y la tecnología, los cuales son temas con alta prioridad y que afectarán la política y el desarrollo colombiano, en especial en el ámbito internacional (Dirección General Marítima, 2018). Es así como de manera prospectiva, la DIMAR, con apoyo de la ARC y la CCO propenden por el desarrollo nacional en el marco de las oportunidades que brinda el posacuerdo.

Lo anterior, siempre considerando que internacionalmente se han establecido convenios orientados a prevenir la contaminación, en especial del medio marino, estableciendo procedimientos, responsabilidades y permitiendo otorgar jurisdicción (Garcés, Marchessi, Cabezas, & Pauvif, 2015), que la ARC debe salvaguardar mediante el correcto empleo de un Poder Naval flexible y más adaptado a las necesidades propias.

Segundo, la industria naval abarca dos grandes ramas, la construcción y la reparación, que, si bien pueden asemejarse en algunos aspectos de la tecnología aplicada, difieren en organización, infraestructura necesaria, magnitud de inversiones y operativa financiera (Armada Argentina, 2018). La importancia de la misma, radica principalmente en el impulso económico que le otorga a aquel estado que entiende y dinamiza dicha industria, e inclusive su importancia puede ser cuantificada de manera netamente económica en tres canales: el impacto directo (empleos, ingresos y contribución al PIB dentro de la construcción y reparación de buques), el impacto indirecto (empleos, ingresos y contribución al PIB derivado de la cadena de suministros derivados de la construcción y reparación de buques) y el impacto inducido (empleos, ingresos y contribución al PIB por los gastos en los hogares provenientes de los sueldos de los empleados derivados de la construcción y reparación de buques) (Maritime Administration, 2015).

En el caso colombiano, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (COTECMAR), la cual nace en el año 2000 bajo el impulso de la Armada Nacional como corporación sin ánimo de lucro, con naturaleza jurídica de entidad descentralizada indirecta, con régimen jurídico del derecho privado y presupuesto

propio (COTECMAR, 2018). En lo particular, esta empresa integra el modelo Universidad-Estado-Empresa, lo cual le ha permitido posicionarse a nivel regional y a su vez ha contribuido al desarrollo de buques que fortalecen el Poder Naval de la Nación, y se posiciona hoy en día como la empresa astillero más importante del país.

El aporte de COTECMAR al Poder Naval se ha visto en gran manera reflejado por la construcción de medios navales, que han permitido que el País cuente hoy en día con una cantidad considerable de unidades a flote de acuerdo a la capacidad económica de la Nación, aprovechando el intercambio de tecnologías y procedimientos, la modernización de equipos y actualización de las Unidades Navales existentes mediante la construcción, a la fecha, de más de nueve buques que contribuyen a salvaguardar la soberanía y la integridad territorial (Uribe, Rodríguez, & Díaz, 2016).

Mencionado proceso se ha dado mediante la implementación de una estrategia adecuada dentro de un entorno favorable, que ha permitido desarrollar un programa de transformación productiva en el país, estableciéndose un programa de fomento para la industria astilleros mediante el decreto ministerial No. 590 del 2 de abril de 2018, el cual otorga principalmente beneficios arancelarios para la importación de mercancías y bienes con el compromiso de incorporarlos a la producción de embarcaciones y/o sus partes para la venta en el mercado nacional o internacional (Ministerio de Comercio, 2018), coadyuvando así al impulso de esta industria.

En consideración a lo anterior, la estrategia empresarial llevada a cabo entre el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el sector privado y la Cámara de Comercio de Cartagena, lograron desde el año 2017 reforzar la competitividad de catorce empresas que conforman el clúster astillero en la ciudad de Cartagena buscando la innovación y mejora continua para satisfacer las necesidades de los clientes, involucrando de lleno a los proveedores (Ministerio de Comercio, 2018). Es así como se da inicio a la búsqueda del éxito empresarial, que de la mano de la Armada Nacional a través de COTECMAR, buscan contribuir al desarrollo del Poder Naval del País.

Resulta de suma importancia como la Armada Nacional en concordancia con las áreas misionales del Ministerio de Defensa y de la mano de CO-

TECMAR, ha otorgado un gran impulso a la industria astillero en el país mediante una sumatoria de esfuerzos basada en una adecuada estrategia y dentro de un entorno favorable.

Derivado de este esfuerzo, el Gobierno Nacional aprobó en el mes de abril de 2018 el Decreto 590, mediante el cual se reglamenta el programa de fomento para la industria de astilleros con el fin de fortalecer y dinamizar la producción de embarcaciones y sus partes para mejorar los niveles de competitividad y productividad de la industria siendo el sector astillero un pilar esencial de la industria nacional (Ministerio de Comercio, 2018).

En tercera medida, el crecimiento de capacidades de la Armada Nacional durante las últimas dos décadas se ha orientado específicamente a los componentes terrestres y fluviales de la Infantería de Marina para enfrentar a las organizaciones narcoterroristas y al fortalecimiento de las capacidades de guardacostas para enfrentar el tráfico de drogas. Sin embargo, los últimos cuatro años se inició un importante esfuerzo fiscal para modernizar las capacidades navales estratégicas existentes, que se denominó Plan Orión, el cual en sus dos fases se enfocó con una dimensión adecuada y orientada, al desarrollo de una capacidad estratégica disuasiva y a la complementación de los medios ya adquiridos y a su modernización tecnológica (Armada Nacional, 2012).

Así mismo, el plan Orión contempló el inicio de un proceso de reasignación de misiones y de transformación organizacional para que las capacidades terrestres actuales se adecuaran con mayor énfasis en la seguridad de costas, entre otras. Los nuevos roles allí contemplados, implicarían nuevas capacidades, nuevos medios, nuevas doctrinas y la adecuación de estructuras a nuevos modelos de ejecución operacional y logística, que se han venido adelantando en la Fuerza, sin embargo, las limitaciones presupuestales han frenado un poco el avance y la consecución de lo visionado por el conductor militar-naval del momento, el Almirante Roberto García Márquez.

No obstante, el posacuerdo se presenta como una posibilidad para alcanzar esos objetivos propuestos, en consideración a que, dentro del proceso de reestructuración de las Fuerzas Militares de Colombia se busca, por una parte, la adaptación de la Fuerza a los cambios generados por

la Globalización, como por ejemplo doctrinas internacionales (OTAN), así como la definición exacta de las tareas de la Fuerza Pública, alineado con lo establecido en la Directiva Permanente 01 de 2008 del Ministerio de Defensa Nacional (Ministerio de Defensa Nacional, 2008).

En lo que respecta a la ARC, la directiva define las operaciones en dos ámbitos, las operaciones de guerra y las operaciones no relacionadas con la guerra, que sin dejar de un lado las operaciones fluviales, define dentro de las operaciones de disputa del control del mar, las operaciones de defensa de costas y contra la invasión (contra-proyección), así como las operaciones de proyección. Estas son en términos genéricos, operaciones de flota versus costa y de soporte de fuerzas terrestres operando en el litoral, siendo per se las operaciones tipo que debe desarrollar la Infantería de Marina de un Estado en el marco de un conflicto de alta intensidad (Vego, 2008).

Un ejemplo tangible del aprovechamiento de la Infantería de Marina como fuerza anfibia de un país, lo constituye los Estados Unidos de América, (EE.UU.) como la habilidad de emplear el mar como espacio de maniobra multidimensional. La Armada de este país considera las capacidades marítimas, dando especial realce a los "soldados del mar", refiriéndose a los Infantes de Marina, fuerza contemplada dentro de una Fuerza de Tarea conjunta sin embargo, sus compromisos con operaciones de contra-insurgencia, cooperación en seguridad y operaciones cívico-militares no han tenido cambios sustanciales (US Navy, US Marine Corps, & US Coast Guard, 2010).

**Analizando este caso, es claro que los** esfuerzos de una fuerza como la Infantería de Marina deben estar alineados con las necesidades de la Armada Nacional y por ende a los requerimientos del país. Sin embargo, la misionalidad debe ser única y resulta relevante que aunque el País no ha requerido contar con capacidades en operaciones de proyección, la amenaza ante una invasión debe ser siempre contemplada y por ende los objetivos, siempre conjuntos, deben enmarcarse en la seguridad nacional e integridad territorial.

Con base en lo anterior, los esfuerzos de la Institución deben girar en torno a un balance entre el dominio marítimo y el dominio fluvial, tomando como base los 928.660 km<sup>2</sup> de extensión marítima, los 2.900 km

de costas y los 15.497 km de responsabilidad fluvial y soportados en los polos de desarrollo e integración de la nación y las nuevas amenazas. Mencionado balance, con prioridad hacia la defensa de costas, debe presentarse en la medida que se entienda la importancia de salvaguardar la soberanía, en especial cuando una de las principales amenazas a la integridad territorial se puede presentar por proyección desde el mar.

De esta manera, luego de analizar tres de las oportunidades que el posacuerdo le proporciona a la Armada Nacional, es de vital importancia exponer dos de los factores que podrían desestabilizar la implementación del acuerdo e impactar directamente el desarrollo a cabalidad de las nuevas tareas propuestas. En primer lugar, se encuentra como el gobierno colombiano estructura su plan de desarrollo en políticas de gobierno y no de Estado, es decir, el actual Presidente de la República luego de su posesión y en compañía de su gabinete presentan el documento que será la guía para su periodo presidencial. Este documento es resultado de un exhaustivo análisis de la realidad del país (Banco de la República, 2018), pero que al cambiar con cada gobierno no proporciona continuidad en los programas.

Así las cosas, al hacer una retrospectiva en la historia del país se evidencia que muchos políticos se han equivocado en la consolidación e implementación de estos planes, al anteponer intereses particulares sobre los verdaderos intereses del Estado. Como resultado, algunos proyectos y objetivos se formulan para no trascender la actual administración y en ocasiones no continúan con el desarrollo de programas que resultaron exitosos en gobiernos anteriores (Jaramillo, 2012). Es así como convierten el modelo de Estado en una estructura volátil y cambiante, la cual termina por afectar los lineamientos de las Fuerzas Militares de Colombia y sus planes de acción.

En segundo lugar, un factor igual de importante es la presencia y crecimiento de las disidencias de las ONT- FARC. Actualmente, las Fuerzas Militares de Colombia han realizado un viraje en sus objetivos institucionales, al adaptarse "a las nuevas dinámicas de orden público. Deben trabajar por la paz y a la vez, enfrentar el crimen organizado y las disidencias, entre otras tareas cruciales". En varias regiones las disidencias ponen en riesgo las garantías de seguridad para los exguerrilleros y sus familiares contempladas en los acuerdos. "De un solo grupo (Frente 1),

hemos pasado a entre 16 y 18 estructuras, las cuales agruparían aproximadamente 1.200 integrantes con algún tipo de presencia en diferentes zonas de 13 departamentos”, de los 32 que componen Colombia (Torrado, 2018).

El fortalecimiento y propagación de estos grupos demanda de las Fuerzas Militares un despliegue de recursos y establecimiento de estrategias que podrían terminar por afectar las nuevas proyecciones que se vislumbraron con el acuerdo. Actualmente, se trabaja arduamente por neutralizar el accionar de las disidencias y continuar con el despliegue concebido en el posacuerdo y pudiese ser que, en el corto plazo, el plan de reestructuración de las Fuerzas Armadas se encontrase con una barrera que desviaría el fin para el cual fue diseñado.

Finalmente, luego de realizar un análisis de las oportunidades y los retos que representa la implementación del posacuerdo para la Armada República de Colombia, es indispensable puntualizar en los siguientes aspectos.

194

Primero, la necesidad de continuar trabajando en el desarrollo de programas que incentiven la investigación y protección del medio marino, claros ejemplos de ello son Seaflower, la expedición a la Antártida y las diferentes exploraciones en el pacífico colombiano. Lo anterior con el fin de profundizar en el conocimiento de los recursos marinos del país y ajustar continuamente la protección y usos de los mismos de acuerdo a sus características y estado actual.

En este orden de ideas, se encuentra en segundo lugar, el favorable alcance de instituciones como COTECMAR y su invaluable aporte a la industria naval. El resultado del arduo trabajo se evidencia en el crecimiento sostenible y proyección internacional de la producción nacional. Así mismo, el fortalecimiento de las unidades operativas de la Armada Nacional al ser fabricadas para responder de manera eficaz y eficiente a las necesidades operacionales del entorno representa un avance para la institución en la consecución de sus objetivos misionales.

En tercer lugar, propender con base en una política integral marítima en concordancia con un plan estratégico naval moderno y actualizado, para que el País cuente en el mediano plazo con una óptima capacidad en defensa de costas, e indistintamente de la actitud estratégica nacional

que está definida como defensiva-ofensiva, se cuente con una capacidad ajustada para la conducción de operaciones de proyección, para su empleo en caso tal que la integridad territorial haya sido afectada.

Para garantizar el éxito de los proyectos establecidos, se requiere una correcta implementación y protección de los programas creados. En el caso de la conservación y exploración de los recursos marinos es imprescindible la estructuración y consolidación de una política de Estado que les permita tener continuidad y estabilidad tanto económica como autonomía en su ejecución.

Igualmente, es necesario reclamar un apoyo permanente del Estado a la industria naval que facilite su expansión y constante modernización para responder a las nuevas lógicas del entorno con un Poder Naval flexible y acorde las demandas actuales del país. El fortalecimiento de instituciones como COTECMAR, proporciona una plataforma de perfeccionamiento en el área, que, mediante la implementación de tecnología de punta, personal altamente capacitado y un conocimiento pleno de las necesidades institucionales, no sólo aporte al éxito corporativo en la ejecución de sus actividades operacionales, sino a un crecimiento e influencia en el mercado internacional con sus creaciones.

Finalmente, es la Armada Nacional con su componente de la Infantería de Marina, la institución que debe propender por el mantenimiento y mejoramiento de los procesos de modernización y generación de nuevas capacidades, en especial aquellas para la defensa de las costas, propendiendo por el fortalecimiento del entrenamiento, desarrollo tecnológico y la doctrina, que se ajusten a las necesidades propias del País en el marco de una ambiente volátil, incierto, complejo y ambiguo.



# Referencias Bibliográficas

Alto Comisionado para la Paz. Acuerdo Final para la terminación del conflicto y construcción de una paz estable y duradera (2016). Retrieved from [http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-y-conversaciones/Documentos\\_compartidos/24-11-2016NuevoAcuerdoFinal.pdf](http://www.altocomisionadoparalapaz.gov.co/procesos-y-conversaciones/Documentos_compartidos/24-11-2016NuevoAcuerdoFinal.pdf)

Armada Argentina. (2018). La Industria Naval. In *Manual de Intereses Marítimos Nacionales* (p. 114). Buenos Aires.

Armada Nacional. Planeamiento de Fuerza 2030: Plan de Desarrollo Armada Nacional (2012). Colombia.

Banco de la República. (2018). El gobierno colombiano. Retrieved July 19, 2018, from [http://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/El\\_Gobierno\\_colombiano](http://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php/El_Gobierno_colombiano)

Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros* (Proyecto). Bogotá D.C. Retrieved from [http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec\\_2015.pdf](http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf)

Corte Constitucional de Colombia. (1991). Constitución política de Colombia actualizada con los actos legislativos a 2015. *Corte Constitucional de Colombia*, 121. <https://doi.org/2344-8997>

Cotecmar. (2018). COTECMAR. Retrieved from <http://www.cotecmar.com/>

Dirección General Marítima. (2018). *Plan Estratégico de Desarrollo 2030*. Bogotá, D.C. Retrieved from [https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/plan\\_estrategico\\_de\\_desarrollo\\_2030\\_-\\_impresionv2\\_1.pdf](https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/plan_estrategico_de_desarrollo_2030_-_impresionv2_1.pdf)

Garcés, A., Marchessi, S., Cabezas, J., & Pauvif, Y. (2015). CRECE CONCIENCIA POR CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE MARINO. *Revismar* 2, 28–31. Retrieved from <https://revistamarina.cl/revistas/2015/2/variosautores3.pdf>

Jaramillo, P. (2012). De Políticas de Gobierno a Políticas de Estado. Retrieved July 19, 2018, from [http://www.elcolombiano.com/historico/de\\_politicas\\_de\\_gobierno\\_a\\_politicas\\_de\\_estado-LGEC\\_213888](http://www.elcolombiano.com/historico/de_politicas_de_gobierno_a_politicas_de_estado-LGEC_213888) Maritime Administration. (2015). The Economic Importance of the U.S. Shipbuilding and Repairing Industry,34. Retrieved from [www.shipbuildinghistory.com](http://www.shipbuildinghistory.com)

Ministerio de Comercio, I. y T. Programa de Fomento para la Industria de Astilleros, Pub. L. No. 590, Decreto 11 (2018). Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Retrieved from [http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO\\_590\\_DEL\\_02\\_DE\\_ABRIL\\_DE\\_2018.pdf](http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO_590_DEL_02_DE_ABRIL_DE_2018.pdf)

Ministerio de Defensa Nacional. Definición Tareas Fuerza Pública, Pub. L. No. 1, 44 (2008). Colombia.

Ministerio de Defensa Nacional. (2018). Dirección General Marítima. Retrieved August 13, 2018, from <https://www.dimar.mil.co/content/que-es-dimar-mision-y-vision>

Noticias Caracol. (2016). La historia de las FARC: 52 años de un doloroso conflicto. Retrieved July 17, 2018, from <https://noticias.caracol.com/acuerdo-final/la-historia-de-las-farc-52-anos-de-un-doloroso-conflicto> Organización Marítima Internacional. (2018). Retrieved July 17, 2018, from <http://www.imo.org/ES/Paginas/Default.aspx>

- Torrado, S. (2018). Así operan las disidencias de las FARC en Colombia. Retrieved July 19, 2018, from [https://elpais.com/internacional/2018/04/12/colombia/1523548514\\_079723.html](https://elpais.com/internacional/2018/04/12/colombia/1523548514_079723.html)
- Uribe, S. (2017). *El Estado y el Mar*. (S. Uribe, Ed.) (Primera). Bogotá, D.C.: Escuela Superior de Guerra.
- Uribe, S., Rodriguez, M., & Diaz, J. (2016). *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva*. (Escuela Superior de Guerra, Ed.) (1a ed.). Bogotá: Imprenta y Publicaciones FF.MM.
- US Navy, US Marine Corps, & US Coast Guard. (2010). *Naval Operations Concept 2010 Implementing The Maritime Strategy*. Retrieved from <https://fas.org/irp/doddir/navy/noc2010.pdf>
- Vego, M. N. (2008). *Major Naval Operations* (Vol. 60).



## “La Armada Nacional de Colombia y sus aportes en la generación de conocimiento científico integral en el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia”.\*

*Por: David Barrios Amaya<sup>26</sup>, Juliana Sintura Arango<sup>27</sup>, y Capitán de Corbeta Rafael Hurtado Valdivieso<sup>28</sup>,*

En agosto del año 1768 zarpó del puerto de Plymouth en Gran Bretaña, una Expedición Científica con rumbo al Pacífico Sur, la finalidad inicial de este viaje era observar el tránsito de Venus frente al sol y poder ampliar los datos e información necesaria para calcular la distancia desde nuestro planeta a la principal estrella de nuestro sistema (National Library Of Australia). El liderazgo de la expedición científica fue dado a James Cook, quien no solo era un geógrafo y etnógrafo consumado, sino también un oficial naval. El Teniente James Cook, de 40 años, navegó al mando del “HMS Endeavour” con 85 marinos, artillería, pólvora y armamento suministrados por la Armada Real Británica, mientras que gran parte de los otros gastos incurridos para llevar a cabo la Expedición fueron cubiertos por la Royal Society de Londres.

---

\* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “B”.

26 **David Barrios Amaya.** Asesor en Ecosistemas Estratégicos del Caribe de la Comisión Colombiana del Océano CCO.

27 **Juliana Sintura Arango.** Asesora en Ecosistemas Estratégicos del Caribe de la Comisión Colombiana del Océano CCO.

28 **Capitán de Corbeta Rafael Hurtado Valdivieso.** Subsecretario Ejecutivo, Comisión Colombiana del Océano CCO.

La expedición que volvió a Inglaterra hasta el año 1771, aportó una enorme cantidad de información en áreas del conocimiento como la astronomía, geografía, meteorología, botánica, zoología y antropología. Sus descubrimientos supusieron contribuciones transcendentales a varias disciplinas, además de visitar varias islas del Pacífico como Australia y Nueva Zelanda. La expedición de Cook, más allá de los resultados científicos, sentó las bases de la ocupación británica del océano Pacífico suroccidental (Cook James, 1768).

El desarrollo de expediciones científicas marítimas ha sido una fórmula que las naciones han utilizado con éxito para a través de la marina de guerra consolidar su expansión científica, territorial y política. Algunos de los ejemplos que podrían mencionarse son: las expediciones al continente blanco por parte del Almirante Fabian Gottlieb von Bellingshausen de la Armada Imperial Rusa o las expediciones navales francesas por el océano pacífico del Contralmirante Jules Durmont D'Urville (Lawrence, 2015). La comprensión de la importancia estratégica de la Armada y el potencial que ésta tiene para aportar de manera efectiva al desarrollo de un país llevó a la Gran Bretaña a convertirse no solo en un imperio, sino también en la nación más desarrollada e influyente del mundo hasta finales del siglo XIX.

Así mismo, la figura del Capitán James Cook nos ilustra sobre el carácter intrínseco del oficial naval, quien además de ser altamente instruido en temas de navegación y operaciones militares, era a su vez un hombre de ciencia que aportó a través del conocimiento científico a edificar el Imperio Británico de ultramar (Cook James, 1768).

La anterior contextualización histórica resulta útil para entender el rol de la Armada Nacional de Colombia en el desarrollo de expediciones científicas marinas orientadas a ampliar el conocimiento integral y la comprensión de los espacios marinos y costeros del país.

Colombia posee en el Caribe occidental un territorio ideal para el desarrollo de un ejercicio científico cooperativo. El Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, declarado como Reserva de Biósfera Seaflower el 10 de noviembre del año 2000 por el programa "El Hombre y la Biósfera" de la UNESCO, es una figura de desarrollo sostenible la cual representa un esquema científico intergu-

bernamental que busca establecer bases técnicas que permitan armonizar el relacionamiento de las personas con su entorno. Comprendiendo las metas y retos que el país tiene frente al adecuado manejo, gestión y promoción del conocimiento de la Reserva de la Biosfera Seaflower (UNESCO, 2000) la Armada Nacional de Colombia está comprometida a facilitar la investigación científica marina en esta área que constituye la frontera azul del país en la Gran Cuenca del Caribe.

Según lo establecen el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia y el decreto 1946 de 2013, es interés de la Nación comprender integralmente el territorio marítimo. De esta forma, se han emprendido acciones desde múltiples frentes para determinar los nombres y complejidad de todas las islas del Departamento Archipiélago, representadas por formaciones geológicas predominadas por atolones con un sinnúmero de accidentes geomorfológicos, que a su vez conforman islas bordeadas por arrecifes que se extienden hasta la línea de bajamar y cuyas aguas interiores son consideradas parte integral del territorio colombiano, lo que ha inspirado grandes campañas gestadas en sinergia en pro del conocimiento de los mares, para su adecuado aprovechamiento (Gobierno de Colombia, 1991).

Con los principales ecosistemas estratégicos marinos del trópico allí representados, no cabe duda de la importancia ecológica y ecosistémica de esta reserva que fue nombrada en honor a la embarcación que trajo los primeros colonos ingleses al Archipiélago, "The Seaflower". Con evidencias cartográficas de todas las islas del Archipiélago en los antiguos mapas de navegación del siglo XVI como punto de partida, la Armada Nacional de Colombia ha mantenido una constante búsqueda por actualizar el conocimiento sobre esta reconocida área del país, contando hoy día con equipos y plataformas que permiten ahondar en el conocimiento y comprensión de un territorio cuya inmensidad impone retos logísticos, tecnológicos y presupuestales enormes, para así desplegar operaciones de gran complejidad que faciliten la generación de conocimiento interdisciplinario por parte de los científicos más prolíficos de Colombia, que bajo los más altos estándares de calidad, en un ejercicio de gran envergadura que involucra organizaciones de diversa naturaleza trabajan incansablemente en el logro de objetivos comunes, por la apropiación y comprensión de nuestro territorio marítimo.

El Artículo 217 de la Constitución Política de Colombia establece: “Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional...” “En una comprensión amplia de lo que significa el ejercicio de soberanía del Estado colombiano sobre el territorio nacional, el desarrollo de expediciones científicas marinas es congruente con este mandato, pues refuerza desde el ejercicio científico la posición del país frente al 44.86% del territorio nacional, que corresponde a espacios marítimos (Gobierno de Colombia, 1991).

El conocimiento integral, producto del ejercicio de las expediciones científicas, constituye entre otras cosas el acervo que respaldará la toma de decisiones en el futuro sobre el manejo, desarrollo y conservación del mar. Es así como a lo largo del desarrollo de cinco expediciones científicas, desarrolladas a la luz del Plan Nacional de Expediciones Científicas Seaflower, se ha consolidado como la iniciativa interinstitucional más importante en cuanto a generación de conocimiento científico integral en los espacios marítimos nacionales (Prato & Newball, 2016).

De esta manera, a la fecha se han obtenido resultados de alto contenido científico en el marco de 63 proyectos de investigación, de los cuales se han publicado más de 37 artículos científicos en revistas indexadas, se han reportado más de 110 nuevos registros de especies para las Islas Cayo de Roncador, Serrana, Serranilla y Albuquerque y se han enriquecido las bases de datos de biodiversidad, nacionales e internacionales, con cerca de 5.000 registros de especies de la Reserva de Biosfera Seaflower. Adicionalmente, contenidos audiovisuales difundidos a nivel mundial, eventos de construcción de conocimientos y actos culturales complementan esta producción científica, cubriendo vacíos de conocimiento bajo los pilares del Programa de las Ciencias del Mar y los Recursos Hidrobiológicos de COLCIENCIAS, permitiendo así impactar en la toma de decisiones frente al manejo y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos para las Islas Cayos de la Reserva de la Biosfera de Seaflower, con miras a promover el desarrollo sostenible de la región, la apropiación social del conocimiento y salvaguardar el patrimonio de la Nación a través de la ciencia y la soberanía (Comisión Colombiana del Océano, 2015).

En ese sentido, la más reciente de las Expediciones Científicas Seaflower se realizó entre septiembre y octubre de 2018, teniendo como destino las Islas Cayo de Albuquerque, un complejo arrecifal circular con más de 8 km de diámetro que está ubicado a unos 35 km al suroeste de la isla de San Andrés, el cual se caracteriza por poseer una extensa barrera de coral, cercana a los 6km de longitud, otros ecosistemas como pastos marinos, dos islas con una altura máxima de 2 msnm caracterizadas principalmente por arbustos y palmas (Geister & Diaz, 1997) y ser un punto importante para la pesca artesanal de la población isleña.

Esta expedición, coordinada por la Comisión Colombiana del Océano, la Armada Nacional, la Dirección General Marítima, el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación – COLCIENCIAS, a través del proyecto Colombia BIO, la Gobernación de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina - CORALLINA, contó con el apoyo logístico y científico de la Patrullera Oceánica ARC “Victoria”, el helicóptero ARC 227 y cuatro embarcaciones menores para transportar y prestar apoyo en la investigación de 46 científicos de las diversas ramas de las ciencias del mar, los cuales fueron en representación de 27 instituciones y desarrollaron 13 proyectos de investigación.

La interdisciplinariedad de este plan de expediciones permitió que durante la Expedición Científica Seaflower 2018 se desarrollara una campaña hidrográfica de aguas someras, el estudio de la mayoría de grupos de seres vivos allí presentes, el estado de contaminación por basuras y metales pesados, una estimación de la valoración económica de los servicios que prestan los ecosistemas marino-costeros, el desarrollo de nuevas tecnologías enfocadas a herramientas de información geográfica y la instalación de herramientas geomáticas para monitorear constantemente condiciones medioambientales de estas áreas del Caribe.

Entre los principales resultados obtenidos por los grupos de investigación en Islas Cayo de Albuquerque, se resalta la identificación de 207 especies de peces, la mayor registrada en el marco de las Expediciones, con 26 nuevos registros para las Islas Cayo ubicadas al sur del departamento Archipiélago y 5 para la Reserva de Biosfera, a pesar la baja abundancia de peces de interés comercial; la alta abundancia de tiburones y rayas, establecida mediante la metodología estándar del proyecto Glo-

bal Fin Print, el cual compara cerca de 400 arrecifes en el mundo y ha sido de gran ayuda en el departamento Archipiélago como respuesta a las acciones populares instauradas para la protección de estas especies; el alto contenido de fragmentos de plástico en los residuos sólidos encontrados, el cual representa el 66% de toda la basura marina encontrada en las zonas emergidas del cayo, seguido por un 22% de icopor y un 12% de otros materiales, siendo la gran mayoría provenientes de áreas aledañas debido a los vientos y corrientes marinas; la caracterización de los tipos de coberturas del fondo marino del complejo arrecifal y la estimación de la reducción en la energía del oleaje gracias a la barrera de coral, la cual es superior al 63% de la energía afuera de esta; el reporte de 54 especies de aves, de las cuales 3 son nuevos registros para esta zona de la Reserva y el 85% son migratorias, resaltándola importancia de estas islas en medio del Caribe como un lugar de descanso y alimentación para aves boreales que emprenden titánicas travesías en búsqueda del clima cálido y los bosques, que son otra de las riquezas de nuestro país, evidenciando la clara conexión de la geografía colombiana en toda su complejidad.

206

Es así que se genera un concepto claro sobre la integridad y la importancia de la Reserva de Biosfera Seaflower como un espacio interconectado física y biológicamente, que trae consigo un sinnúmero de posibilidades para el desarrollo sostenible de las comunidades, el adecuado manejo de nuestros ecosistemas y el bienestar de la población.

Cuando nos referimos a información de utilidad para la toma de decisiones, un ejemplo puntual y significativo son los monitoreos sistemáticos que se han elaborado para comprender recursos pesqueros como el caracol pala (*Lobatus gigas*). Durante las Expediciones de 2016 en Islas Cayo de Serrana; 2017 en Islas Cayo de Serranilla; y 2018, el apoyo adicional a la Expedición que prestó la Armada Nacional para monitorear nuevamente Islas Cayo de Serrana, se colectó información suficiente para establecer cuotas anuales de extracción de este recurso y cierre de la pesquería en Islas Cayo de Serranilla, por parte de las autoridades competentes, debido al estado de sobreexplotación encontrado, principalmente por actividades de pesca ilegal de barcos de bandera extranjera, los cuales fueron avistados durante la Expedición. De este modo, se han podido establecer estrategias y esfuerzos mancomunados que permiten un mejor manejo y mayor control y vigilancia de las áreas del

Archipiélago, promoviendo la recuperación de este recurso que es considerado baluarte de la cultura raizal y muchas otras especies de interés comercial como peces loro, pargos, chernas y meros.

Esto responde a la estrategia marítima pentagonal de la Armada Nacional, a través del desarrollo marítimo, el rol que juega a nivel internacional en el Gran Caribe, la promoción de la investigación científica marina interdisciplinaria, la protección y sostenibilidad de los recursos y el ejercicio de la soberanía en todas las áreas geográficas del Archipiélago, poniendo a disposición de las Expediciones Científicas Seaflower sus plataformas a flote y aéreas ARC "20 de Julio", ARC "Victoria", ARC 225, ARC 227 y embarcaciones menores, además de la logística y personal capacitados para garantizar el éxito de cada operación y la seguridad de todos los expedicionarios.

De esta forma la Armada Nacional ha puesto al servicio del país sus capacidades para que todos los colombianos sean conquistados por la inigualable belleza y riqueza del mar de los siete colores, comprometidos en un plan sistemático que arrojará las bases y el derrotero para seguir comprendiendo nuestros mares a través de la investigación científica en operaciones que demuestran la fortaleza del trabajo en equipo y el espíritu cooperativo de la gente de mar (Comisión Colombiana del Océano).



# Referencias Bibliográficas

Comisión Colombiana del Océano. (2015). Aportes al Conocimiento de la Reserva de la Biosfera Seaflower. Bogotá, D.C.: Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano.

Comisión Colombiana del Océano. (2016). Hacia una Potencia Oceánica. Bogotá, D.C.: Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano.

Cook James, H. J. (1768). Cook, James & Hutchinson, John & Wallis, Samuel & Bolckow.

Recuperado el 02 de 05 de 2019, de <http://nla.gov.au/nla.obj-228958440>

Geister, J., & Diaz, J. M. (1997). A field guide to the oceanic barrier reefs and atolls of the southwestern Caribbean (Archipiélago of San Andrés and Providencia, Colombia). 8th International Coral Reef Symposium. , 1: 235-262.

Gobierno de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia (Gaceta Constitucional No. 116 ed.). Bogotá, D.C.

Lawrence, C. (2015). Livingstone Online. (M. Ward, & A. S. Wisnicki , Editores) Recuperado el 04 de 2019, de <http://www.livingstoneonline.org/>

life-and-times/18th-and-19th-century-european-expeditions

National Library Of Australia. (20 de 04 de 2019). <https://www.nla.gov.au>. Obtenido de <https://www.nla.gov.au/selected-library-collections/james-cook-and-his-voyages>

Prato, J., & Newball, R. (2016). Aproximación a la Valoración Económica Ambiental de la Reserva de la Biosfera Seaflower. Bogotá, D.C.: Secretaría Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano.

UNESCO. (10 de Noviembre de 2000). United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Recuperado el 20 de 04 de 2019, de Man and the Biosphere Program: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/latin-america-and-the-caribbean/>

## Instrucciones para autores

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

- a. **Artículo científico original.** Documento completo que presenta de manera detallada los resultados originales derivados de proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico finalizados.
- b. **Artículo de reflexión.** Documento original que presenta resultados de investigación, desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre una temática específica, recurriendo a fuentes originales.
- c. **Artículo de revisión.** Documento resultado de una investigación donde se organiza, analiza, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas sobre un campo en ciencia y tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

- d. **Artículo corto.** Documento breve que presenta resultados originales preliminares o parciales de una investigación científica o tecnológica que requieren pronta difusión.
- e. **Reporte de caso.** Documento que presenta los resultados de un estudio sobre una situación particular con el fin de dar a conocer las experiencias técnicas y metodológicas consideradas en un caso específico. Puede incluir una revisión sistemática comentada de la literatura sobre casos análogos.

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

- Estrategia y Poder Marítimo.
- Poder Naval y Organización militar
- Intereses Marítimos y Fluviales.
- Derecho del Mar, marítimo, fluvial y portuario.
- Seguridad Integral Marítima
- Logística Naval
- Historia Naval

## **Normas generales**

Todo artículo debe:

- Hacer referencia al campo propio de la revista.
- Ser un documento o artículo original, no publicado previamente y no considerado en otra revista.
- Estar científicamente documentado, presentar coherencia y gozar de unidad interna.
- Indicar el tipo de artículo. Sí corresponde a un artículo científico original, de reflexión derivado de investigación; de revisión; artículo corto o reporte de caso, indicar el proyecto de investigación, registro (en caso de contar con este) y/o datos relacionados con el trabajo a presentar.
- Indicar la filiación institucional del autor (es), perfil profesional y datos de contacto.

- Cada propuesta de artículo se somete a la evaluación de pares, cuyo concepto es importante para la decisión de su publicación.
- Se debe presentar la Cesión de derechos de propiedad intelectual.
- La carta de presentación de artículo debe declarar la originalidad de la obra por parte del autor (En dicho documento se incluye aspectos referidos a la licencia de uso). El equipo editorial queda, por lo tanto, exonerado de cualquier obligación o responsabilidad de acción legal que pueda suscitarse derivada de la obra depositada por la vulneración de derechos de terceros, sean de propiedad intelectual o industrial, de secreto comercial o cualquier otro. Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a derechos de autor.

#### Requisitos del texto

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

- Citación y referencias: el sistema de citación y lista de referencias se debe realizar con base en las normas APA 6ta edición.
- Las notas al pie de página se utilizarán sólo para aportes sustantivos al texto.

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

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

**Resumen:** en español, portugués e inglés entre 150 - 200 palabras máximo; considerar los tipos de resúmenes: \*Analítico – sintético: donde incluya un comentario crítico del autor sobre el contenido del artículo presentado, además se indica la profundidad y extensión del trabajo, considerando objetivo, metodología, resultados y conclusiones. \*Analítico: texto informativo que presenta de manera breve y explícita todos los aspectos significativos y relevantes del artículo, mediante una relación lógica y lineal de los temas tratados; incluye resultados. **Palabras clave, Palavras-chave y Key Words:** de 3 a 6 en orden alfabético (tener en cuenta las palabras temáticas que proporcionan los tesauros), separadas por punto y coma (;). **Introducción** (hacer mención del problema de investigación). **Método. Resultados. Discusión y/o análisis. Conclusiones, Recomendaciones y/o Agradecimientos** (opcional). **Referencias** en orden alfabético – siguiendo las normas APA 6ta edición. **Fichero aparte: incluir datos del autor(es)** incluir nombres, apellidos, breve currículo, filial institucional, dirección electrónica y postal (dirección lugar de trabajo y/o de correspondencia), números telefónicos de contacto y adscripción académica o profesional.

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

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

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

## Proceso de revisión y publicación

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

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

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

1. El resultado final de las evaluaciones lo comunica el Editor a los autores. La revista no se compromete a mantener correspondencia con el autor(es) sobre los criterios adoptados. Se hace la retroalimentación de los conceptos en el caso de realizar las mejoras correspondientes a estructura y forma.
2. Cada artículo aceptado queda supeditado a una nueva revisión por el Editor y Comité Editorial. Los autores cuyos artículos fueron aceptados para publicación, deberán enviar una carta de autorización de uso de derechos de propiedad inte-

lectual, en donde se consigne la autorización de publicación en cualquier medio, físico y/o electrónico.

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

**Datos de Contacto:** [dptoarmada@esdegue.edu.co](mailto:dptoarmada@esdegue.edu.co) PBX: 6204066 Ext 20717 – 20718 Bogotá, DC.

### **Departamento Armada**

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”







