

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 8

Ensayos

La Armada de México y el Concepto MDA (Maritime Domain Awareness).

Capitán de Navío Daniel Alfredo Alfaro Flores (Armada de México).

Presencia en la Antártida: contribución en el desarrollo de un país.

Capitán de Fragata José Alejandro Díaz Delgado (Marina de Guerra del Perú) y María Camila González Hernández.

La Diplomacia de Cañoneras: conceptualización y usos en la historia con miras al siglo XXI.

Andrés Felipe Cardona Orozco.

Colombia Estado marítimo: impulso como Potencia Media Oceánica.

Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo, Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano y Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata.

Incidencia de la construcción del canal de Nicaragua sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: una evaluación de sostenibilidad.

Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas, Capitán de Corbeta, Grace Patricia Durán de las Salas y Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla.

¿De qué manera podría la Armada Nacional tener un poder de influencia mayor en el teatro regional?

Capitán de Corbeta Tomas Alfredo Roncallo Torres, Capitán de Corbeta Mario Ricardo Vélez Forero y Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán.

Logística Naval y Fluvial en apoyo a Operaciones de No Guerra, perspectiva OTAN.

Capitán de Corbeta Luis Francisco Chacón Olier, Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla, Mayor de Infantería de Marina Rubén Darío Domínguez Sotelo, Capitán de Corbeta Algenis Antonio Manzueta Leonidas (Armada de República Dominicana) y Capitán de Corbeta Yamil Eduardo Namen Mesa.

Logística Inversa Naval en Colombia: prioridad creciente en el marco de la legislación ambiental.

Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán De las Salas, Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán, Capitán de Corbeta Alejandro Joya Prieto, Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos y Mayor de Infantería de Marina Carlos González Fernández.

Contribución de la Armada Nacional a la protección y conservación del ambiente marino y biodiversidad para asegurar su desarrollo sostenible en un escenario prospectivo.

Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos, Capitán de Corbeta David Alejandro Restrepo Giraldo y Capitán de Corbeta Gabriel Reyes Ochoa.

Cambios y desafíos navales en un ambiente y escenario de seguridad marítima global.

Capitán de Corbeta Jenny Alejandra Camacho Torres, Capitán de Corbeta Diana Consuelo Urrego Niño y Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez.

ISSN 2500-4735

Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 4 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D. C.
Enero de 2019
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre
**Estrategia
Marítima**



Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra

Directivos

Mayor General **FRANCISCO JAVIER CRUZ RICCI**
Director Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Brigadier General I.M. **OSCAR EDUARDO HERNÁNDEZ DURÁN**
Subdirector Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Coronel **CARLOS CASTRO AGUDELO**
Vicedirector Académico Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Capitán de Navío **FELIPE GÓMEZ FAJARDO**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

Editor Publicación

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ
Docente - Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

Capitán de Navío **FELIPE GÓMEZ FAJARDO**, Msc.
Capitán de Navío (RA) **HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ**, Msc.
Capitán de Navío (RA) **LUIS HERNANDO OSORIO DUSSAN**, Msc.
Capitán de Navío (RA) **SERGIO URIBE CÁCERES**, Ph. D.
Capitán de Navío (RA) **SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ**, Ph. D.

Corrección de estilo: Blanca Marlene Huertas Arco
Diseño y diagramación: Imprenta FF.MM.
Impresión: Imprenta FF.MM.

Octava Edición: Diciembre de 2018

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

ISSN 2500-4735

© ESDEGUE - DEARC, 2017

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

dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2019



Mapa de Colombia

Fronteras marítimas y terrestres



Colombia es un país de naturaleza marítima que requiere implementar acciones para consolidar una proyección bioceánica y plurifluvial, con el propósito de aprovechar de forma sostenible su territorio marítimo e hídrico como factor estratégico en la consecución de los intereses nacionales.

La forma de hacerlo parte del conocimiento del mar y de su entorno, de sus posibilidades de uso y de su cuidado, a través de la ejecución de una Estrategia Marítima Nacional que establezca los objetivos, desafíos y lineamientos principales que debe seguir la nación colombiana, con la finalidad de mantener y emplear el Poder Marítimo Nacional en el fomento y protección de sus Intereses Marítimos, en pro del desarrollo, el bienestar y la seguridad de los colombianos.

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

Contenido

Presentación	15
<i>Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz</i>	
Ensayos	
La Armada de México y el Concepto MDA (Maritime Domain Awareness)	23
<i>Capitán de Navío Daniel Alfredo Alfaro Flores (Armada de México)</i>	
Presencia en la Antártida: contribución en el desarrollo de un país	39
<i>Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) José Alejandro Díaz Delgado María Camila González Hernández</i>	
La Diplomacia de Cañoneras: conceptualización y usos en la historia con miras al siglo XXI	57
<i>Andrés Felipe Cardona Orozco.</i>	
Colombia Estado marítimo: impulso como Potencia Media Oceánica	83
<i>Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata.</i>	

Incidencia de la construcción del canal de Nicaragua sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: una evaluación de sostenibilidad 107

Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas,
Capitán de Corbeta, Grace Patricia Durán de las Salas
Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla.

¿De qué manera podría la Armada Nacional tener un poder de influencia mayor en el teatro regional? 131

Capitán de Corbeta Tomas Alfredo Roncallo Torres
Capitán de Corbeta Mario Ricardo Vélez Forero
Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán

Logística Naval y Fluvial en apoyo a Operaciones de No Guerra, perspectiva OTAN..... 155

Capitán de Corbeta Luis Francisco Chacón Olier
Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla
Mayor de Infantería de Marina Rubén Darío Domínguez Sotelo
Capitán de Corbeta Algenis Antonio Manzueta
Leonidas (Armada de República Dominicana)
Capitán de Corbeta Yamil Eduardo Namen Mesa.

Logística Inversa Naval en Colombia: prioridad creciente en el marco de la legislación ambiental 169

Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán De las Salas
Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán
Capitán de Corbeta Alejandro Joya Prieto
Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos
Mayor de Infantería de Marina Carlos González Fernández

Contribución de la Armada Nacional a la protección y conservación del ambiente marino y biodiversidad para asegurar su desarrollo sostenible en un escenario prospectivo 189

Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos
Capitán de Corbeta David Alejandro Restrepo Giraldo
Capitán de Corbeta Gabriel Reyes Ochoa.

Cambios y desafíos navales en un ambiente y escenario de seguridad marítima global	211
---	-----

Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres

Capitán de Corbeta Diana Consuelo Urrego Niño

Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez.

Presentación

La edición de la Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima, volumen 8, continúa con la línea editorial del Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", con el propósito fundamental de generar difusión del conocimiento, reflexión académica y pensamiento crítico sobre la Estrategia Marítima, el desarrollo marítimo y la promoción de los Intereses Marítimos de Colombia como país bioceánico y plurifluvial con proyección hemisférica.

El pasado 20 de noviembre el señor Presidente de la República Iván Duque Márquez, presidió la ceremonia de zarpe del ARC "20 de Julio" en desarrollo "V Expedición Antártida Almirante Campos" de la Armada Nacional y la comunidad científica colombiana, expedición que llegará hasta la Península de la Antártica en el verano austral 2018-2019 reafirmando una vez más el interés de Colombia de proyectarse al Continente Blanco; el escenario ceremonial sirvió también a su vez como evento de divulgación y lanzamiento de la publicación de la Armada Nacional titulada "Marina Integral de Colombia. Hacia una Potencia Bioceánica y Plurifluvial"; sobre este documento en un ejercicio de sinergia y sincronización de los contenidos, el señor Comandante de la Armada Nacional Almirante Ernesto Durán González, señala como:

"La Marina de guerra con sus Fuerzas de Superficie y Submarina, Aviación Naval, Inteligencia, Infantería de Marina, Guardacostas y Logística, sus Reservas y mediante el direccionamiento estratégico de organizaciones diseñadas por ella, como la Dirección General Marítima, DIMAR, la Comisión Colombiana del Océano, CCO y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial, COTECMAR, se encargan de defender,

proteger e impulsar el «Azul de la Bandera» y las actividades para su desarrollo, aprovechamiento y explotación racional, para beneficio de todos los colombianos y de los ciudadanos del mundo que se relacionan con el buen orden en y desde el mar. A esa institucionalidad, única en lo funcional, en lo administrativo y en lo operacional para mares y ríos, la denominamos «la Marina Integral».

De igual manera bajo el liderazgo del señor Almirante Comandante de la Armada Nacional se desarrolla una propuesta de «Estrategia Marítima» la cual será puesta a consideración de los colombianos para el debate y la crítica constructiva que permita la construcción de un país marítimo por excelencia, este documento a su vez debe contar con una sólida estructura legal e institucional para el aprovechamiento sostenible de los espacios oceánicos, la administración eficiente de los recursos marítimos de la nación, con el objetivo esencial de Fortalecer el Poder Marítimo Nacional.

16

Así, teniendo en cuenta los anteriores referentes y sus propósitos institucionales, 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 jurisdiccionales de Colombia. En la edición de la Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima Volumen 8, se acogen los siguientes ensayos elaborados con criterio de difusión académica por los Docentes-Investigadores de planta e internacionales invitados a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, así como contribuciones de personal del sector marítimo que adelantaron el Diplomado de Introducción a la Oceanopolítica y de los señores oficiales superiores alumnos del Curso de Estado Mayor Armada 2018, como en adelante se describen sus trabajos.

Capitán de Navío Daniel Alfredo Alfaro Flores (Armada de México), Docente-Investigador internacional invitado, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, 2018.

En su ensayo titulado “La Armada de México y el Concepto MDA (Maritime Domain Awareness)”, destaca como la Armada de México a través de

un trabajo articulado y de sincronización entre diferentes agencias y organismos nacionales e internacionales denominado Panorama Operacional Común POC, garantiza en sus áreas marinas y submarinas jurisdiccionales la aplicación de la ley y el orden en desarrollo de diversas actividades marítimas mediante el referenciamiento y posicionamiento del concepto del Conocimiento del Dominio Marítimo MDA, para la toma de decisiones en los diferentes niveles que lleven a una eficiente protección y cumplimiento de la seguridad marítima y portuaria.

Capitán de Fragata José Alejandro Díaz Delgado (Marina de Guerra del Perú); Docente-Investigador internacional invitado, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", 2018 y María Camila González Hernández alumna del Diplomado Introducción a la Oceanopolítica 2018, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto 2018.

En su ensayo "Presencia en la Antártida: contribución en el desarrollo de un país", abordan el tema de la Antártida, el Continente Blanco, encausando y contextualizando la importancia de la presencia y desarrollo de la investigación científica en "La Antártida, tierra internacional de la ciencia", de los Estados miembros del Sistema Antártico, y la oportunidad de mantener un sustancial programa científico que les permita el derecho a participar de las decisiones sobre el futuro de la región. A su vez se destaca la condición geoestratégica del Perú que lo ubica y caracteriza como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en el Océano Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica.

Andrés Felipe Cardona Orozco, Docente de planta de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", alumno del Diplomado Introducción a la Oceanopolítica de la misma institución.

En su ensayo "La Diplomacia de Cañoneras: conceptualización y usos en la historia con miras al siglo XXI", efectúa una revisión histórica del concepto de la Diplomacia de las Cañoneras, como ejercicio de Poder Naval PN, destacando la importancia del uso Mar y las relaciones de poder derivadas para los Estados, lo que históricamente se denomina como Diplomacia de Cañoneras, resaltando a grandes rasgos el uso de esta como una estrategia en el siglo XXI. Examina la diferenciación entre la Diplomacia Naval y la Diplomacia de Cañoneras, señalando conceptos teóricos de diferentes autores sobre el uso y aprovechamiento del mar.

Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo, Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano y Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata.

En su ensayo “Colombia Estado marítimo: impulso como Potencia Media Oceánica”, plantean reflexiones sobre aspectos relevantes para lograr que Colombia sea a 2030 una Potencia Media Oceánica, con apoyo de la Armada Nacional, la Dirección General Marítima DIMAR, la Comisión Colombina del Océano CCO, y la aplicación y transversalización de los conceptos interestatales respecto al uso del mar, como los de Estado Ribereño (ER), Estado Rector del Puerto (ERP) y Estado de Abanderamiento (EDA), que incluyen la adopción de reglas y normas en la seguridad marítima y soberanía territorial, con hoja de ruta y marco de referencia en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros PNOEC, reconociendo además, cómo la Armada República de Colombia (ARC) ha estructurado un Planeamiento de Fuerza a 2030 con la concepción estratégica de convertirse en una Marina Mediana de Proyección Regional.

18

Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas, Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán De las Salas y Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla.

En su ensayo “Incidencia de la construcción del canal de Nicaragua sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: una evaluación de sostenibilidad”, abordan mediante un análisis de impacto utilizando la herramienta conocida como Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible (SDAG), las graves afectaciones que se generarían en la región y en particular al desarrollo sostenible –dimensiones política, social, económica, ambiental y cultural- del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, por la proyectada construcción del canal de Nicaragua, vía interoceánica que conectará el mar Caribe con el océano Pacífico, señalando la importancia de realizar este ejercicio de evaluación de manera periódica y extender este tipo de iniciativas a otras intervenciones de orden nacional y regional.

Capitán de Corbeta Tomas Alfredo Roncallo Torres, Capitán de Corbeta Mario Ricardo Vélez Forero y Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán.

En su ensayo ¿De qué manera podría la Armada Nacional tener un poder de influencia mayor en el teatro regional?, señalan la importancia del posicionamiento de la Armada Nacional colombiana, para consolidar la presencia y liderazgo a nivel regional mediante un ejercicio soportado en cinco capacidades fundamentales: la cobertura del mar territorial y zona contigua, las capacidades estratégicas de defensa completas, el adecuado control de la zona económica exclusiva y la plataforma continental, el fortalecimiento de las capacidades en ríos y fronteras. Enfocándose en un escenario al 2050, para generar una la influencia creíble y efectiva, en particular potenciando; la autoridad marítima nacional, la Protección costera, el impulso a la tecnología marítima e innovación, la investigación y desarrollo, la transversalización de las políticas y coordinación intersectorial, en una proactiva gestión internacional y un mayor énfasis en el programa antártico. Proponen como tema de discusión y debate una fórmula conceptual sobre el Poder Marítimo.

Capitán de Corbeta Luis Francisco Chacón Olier, Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla, Mayor de Infantería de Marina Rubén Darío Domínguez Sotelo, Capitán de Corbeta Algenis Antonio Manzueta Leonidas (Armada República Dominicana) y Capitán de Corbeta Yamil Eduardo Namen Mesa.

En su ensayo “Logística Naval y Fluvial en apoyo a Operaciones de No Guerra, perspectiva OTAN”, resaltan que las Fuerzas Militares de Colombia en la actualidad no cuentan con un sistema logístico conjunto que estandarice procesos y procedimientos para el desarrollo de sus operaciones bajo un solo comando de apoyo. A su vez, destacan que a pesar de ser reconocidas a nivel mundial por el alto nivel de profesionalismo alcanzado debido al conflicto interno de más de 50 años, y la guerra librada contra el narcotráfico y otros grupos al margen de la ley, el proceso del ciclo logístico se ha realizado siempre con el propósito de satisfacer las necesidades locales, pero sin tener en cuenta en la mayoría de las ocasiones los estándares manejados a nivel internacional. El compromiso de Colombia como miembro de la Organización del Tratado Atlántico Norte (OTAN) en una cooperación en la categoría de “social global”, en este sentido, es relevante establecer si la Logística Naval de la Nación está en la capacidad de apoyar las Operaciones de No Guerra que se establezcan en escenarios OTAN.

Capitán de Corbeta Grace Durán De las Salas, Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán, Capitán de Corbeta Alejandro Joya Prieto, Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos y Mayor de Infantería de Marina Carlos González Fernández.

En su ensayo “Logística Inversa Naval en Colombia: prioridad creciente en el marco de la legislación ambiental”, destacan los esfuerzos en la gestión efectiva del ciclo de vida de los diferentes bienes y/o productos, incluyendo su disposición final una vez se llega al término de su vida útil; de esta forma, surge la necesidad de generar alternativas que permitan un eficiente retorno y disposición de estos en forma sostenible. En este propósito destacan que la logística inversa es un conjunto de actividades que permiten entre otros, determinar la mejor acción a seguir cuando un bien ha cumplido su ciclo de vida, considerando alternativas tales como su reparación, renovación, redistribución, reciclaje, o destrucción final, minimizando la afectación del medioambiente. La Armada Nacional ha dado pasos significativos en la implementación de la logística inversa en sus procesos de gestión del ciclo de vida de los activos en sus diferentes componentes, sin embargo, se evidencian debilidades que deben ser atendidas de manera prioritaria para fortalecer estos procesos, y lograr el impacto deseado.

20

Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos, Capitán de Corbeta David Alejandro Restrepo Giraldo y Capitán de Corbeta Gabriel Reyes Ochoa.

En su ensayo “Contribución de la Armada Nacional a la protección y conservación del ambiente marino y biodiversidad para asegurar su desarrollo sostenible en un escenario prospectivo”, resaltan posibles aportes de la Armada Nacional a la protección y conservación del ambiente marino y su biodiversidad para asegurar su desarrollo sostenible con una eficiente articulación institucional, contribuyendo de esta manera a la protección y conservación de los recursos naturales marinos y ejerciendo un liderazgo regional en este aspecto. Igualmente, destacan comparativamente con países desarrollados, que el estudio de la biodiversidad en Colombia es relativamente joven, ya que no sobrepasa los 30 años de investigación.

Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres, Capitán de Corbeta Diana Consuelo Urrego Niño y Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez.

En su ensayo titulado “Cambios y desafíos navales en un ambiente y escenario de seguridad marítima global”, describen brevemente cómo afectan los nuevos retos y amenazas, propias del mundo actual que afectan la seguridad en el escenario marítimo a nivel global. Destacan que al analizar escenarios en el entorno global, es posible entender los múltiples riesgos y amenazas transnacionales que emergen, en especial aquellas que utilizan el medio marino para desarrollarse y resaltan algunos organismos internacionales que mantienen una permanente búsqueda de medidas para contrarrestarlas. De igual forma a nivel nacional se consideran documentos rectores que determinan el derrotero para la proyección de la “Estrategia Marítima para una Colombia Azul” y cómo la Armada Nacional dirige sus esfuerzos en la protección de los intereses marítimos de la Nación.

El Editor

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ

Capitán de Navío, en la honrosa situación de retiro

La Armada de México y el Concepto MDA (Maritime Domain Awareness).*

Por: Capitán de Navío Daniel Alfredo Alfaro Flores (Armada de México)¹

Las capacidades de la Armada deben reflejar lo que nuestra Nación espera de nosotros. Es imprescindible para la estrategia de Seguridad Nacional de México que todas las Fuerzas Armadas trabajen para contribuir a la disuasión estratégica y mantenimiento de la paz en nuestro territorio, responder a las crisis regionales y estar prevenidas para enfrentar una amenaza exterior.

23

Secretaría de Marina - SEMAR

Resumen

El número y complejidad de las operaciones que desarrolla la Armada de México enfocadas a la protección y seguridad marítima y portuaria, obliga a un empleo más eficaz y eficiente de las Fuerzas disponibles; para lograrlo, resulta necesario contar con información detallada de las actividades que ocurren en el área marítima de interés. Conseguir lo anterior, requiere la participación de agencias e instituciones nacionales e internacionales en un dinámico intercambio de información marítima,

* 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 "C".

1 Capitán de Navío Daniel Alfredo Alfaro Flores (Armada de México). Magíster en Administración Naval del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México. Oficial Naval egresado de la Heroica Escuela Naval Militar como Ingeniero en Ciencias Navales, Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico danielalfaro1227@gmail.com

que permita reducir la incertidumbre y apoyar la toma de decisiones de los Comandantes en los diferentes niveles de mando. Esta necesidad condujo a la Armada de México a tomar como referencia el concepto MDA, a fin de crear para quienes ejercen el mando, una serie de herramientas que faciliten la toma de decisiones, proporcionando información completa y oportuna de lo que ocurre en las Zonas Marinas Mexicanas a través de un Panorama Operacional Común.

Palabras Clave:

Conocimiento del entorno marítimo, Información marítima, Panorama Operacional Común, seguridad marítima y portuaria, sistemas de información.

Abstract

The number and complexity of the operations carried out by the Mexican Navy focused on maritime and port security and protection, requires a more effective and efficient use of the available Forces; to achieve this, it is necessary to have detailed information on the activities that occur in the maritime area of interest. Achieving the above requires the participation of national and international agencies and institutions in a dynamic exchange of maritime information, to reduce uncertainty and support the decision making of the Commanders at the different levels of command. This need led the Navy of Mexico to take as reference the MDA concept, in order to create for those who exercise command, a series of tools that facilitate decision making, providing complete and timely information of what happens in the Marine Areas. Mexicans through a Common Operational Panorama.

Keywords:

Knowledge of the maritime environment, maritime information, Common Operational Panorama, maritime and port security, information systems.

Fecha de Recepción: septiembre 01 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

México cuenta con una situación geográfica privilegiada, con acceso a los dos océanos más grandes del mundo, con más de 3 millones de kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales, 11 122 kilómetros de litorales, así como una amplia plataforma continental y territorio insular. La vastedad de las Zonas Marinas Mexicanas representa un enorme reto para el Estado, que debe mantener la seguridad, la soberanía y el desarrollo sustentable de estas zonas. Las costas y mares del país poseen una gran riqueza natural que debe ser protegida y empleada de manera sustentable para impulsar el desarrollo nacional. De igual manera, debe considerarse la privilegiada ubicación geográfica del país que le permite tener un amplio acceso al comercio internacional, a través de sus puertos en ambos litorales.

La intensa actividad que se realiza por mar y que mueve más del 90 % del comercio mundial tiene un impacto relevante en la economía del país y es en este entorno que el gobierno de la República ha definido entre sus metas principales transformar a México en una plataforma logística global (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2017), efectuando importantes inversiones en infraestructura portuaria, impacto que se verá reflejado en un considerable crecimiento económico y que demanda del Estado mexicano las acciones necesarias encaminadas al fortalecimiento de la seguridad y protección de mares y puertos.

Es importante mencionar que una parte significativa del desarrollo del país depende de la promoción del comercio marítimo, el mejoramiento de las capacidades de los puertos y el fortalecimiento de todo el sector marítimo mexicano. La realidad de la importancia del comercio exterior para México, se ve reflejada de acuerdo con lo establecido por la Secretaría de Economía (2015), en una red de 12 Tratados de Libre Comercio con 46 países (TLC), 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

En las Zonas Marinas Mexicanas se realizan diferentes actividades de explotación de los recursos naturales, entre las que destacan, las actividades que se adelantan en las zonas marítimo-petroleras del golfo de México. En el mes de diciembre de 2017, se contaba con

241 plataformas marinas para el respaldo de las operaciones costa afuera, 3231 kilómetros de ductos marinos y se daba empleo a 13.000 trabajadores aproximadamente (Pemex, 2018).

Por otra parte, la actividad pesquera representa una actividad económica importante para los mexicanos, ya que México se ubica a nivel mundial en el tercer lugar como productor de pulpo; cuarto en atún; séptimo en camarón, y séptimo en sardina; mientras que a nivel nacional, las principales especies por volumen son: sardina, camarón, mojarra, túnidos y anchoveta, con una producción pesquera y acuícola total de un millón 800 mil toneladas (Conapesca, 2018).

Durante el presente gobierno, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes buscó impulsar el comercio internacional, otorgándole al sector marítimo portuario un carácter estratégico en el desarrollo nacional, lo anterior se vio reflejado en un incremento notable en el movimiento de contenedores:

Por primera vez en su historia, los puertos mexicanos operaron seis millones 375 mil 338 contenedores de 20 pies (TEU) durante 2017, lo cual se traduce en un incremento de 12.2% respecto de cinco millones 680 mil 483 registrados en 2016, informó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Zanela, 2018).

Esta enorme capacidad operativa representa un reto para la seguridad de los puertos, debido a que las organizaciones criminales transnacionales, han incrementado el empleo de contenedores para actividades ilícitas (contrabando, tráfico de armas, tráfico de drogas, etc.).

El entorno descrito con anterioridad, permite entender que existe una imperiosa necesidad para el Estado mexicano, de contar con información amplia y precisa de las actividades que se desarrollan en sus puertos y Zonas Marítimas, con el fin de llevar a cabo las acciones necesarias para que las citadas actividades, se realicen en un marco de paz y seguridad que fomente el desarrollo nacional.

De la misma manera, resulta importante para el país, mostrarse como un Estado comprometido con la protección y seguridad marítima y portuaria, de manera tal, que el mundo globalizado pueda tener la certeza, de que México está comprometido con el fomento de un comercio marítimo, apegado a los estándares establecidos por la comunidad internacional.

El Conocimiento del Entorno Marítimo (MDA) y la creación de un Panorama Operacional Común en la Armada de México

Es evidente que la situación marítima actual representa un ambiente sumamente complejo de afrontar, el número y diversidad de actividades que se desarrollan en los litorales mexicanos representan un reto enorme para la Armada de México, en su papel como garante de la protección marítima y portuaria.

En la búsqueda de soluciones que permitan un empleo más eficiente de los recursos, la Armada de México decidió tomar medidas encaminadas a mejorar el Conocimiento del Entorno Marítimo, tomando como referencia el Concepto Maritime Domain Awareness (MDA), establecido por el Gobierno estadounidense en su Estrategia Nacional para la Seguridad Marítima, que se refiere a "Todas las áreas y cosas de, sobre, bajo, relativas a, adyacentes a, o limítrofes a un mar, océano u otras vías navegables, incluyendo todas las actividades marítimas relacionadas, infraestructura, personas, cargas, naves y otros medios de transporte" (Department of Homeland Security, 2005).

Es fundamental mencionar también, la notable importancia que la Armada de los EE. UU. otorga al intercambio de información en los esfuerzos para alcanzar el concepto MDA, este criterio se refleja en lo establecido en el Navy Maritime Domain Awareness Concept:

Las relaciones de intercambio de información con las agencias y las naciones son vitales para alcanzar el nivel de MDA que los comandantes navales requieren, para una toma de decisiones efectiva en cada nivel de Mando: Estratégico, Operacional y Táctico (United States Department of the Navy, 2007).

Para la Armada de México, la amplitud del concepto implicaba la necesidad de realizar diversos trabajos de manera paralela con el fin de adquirir nuevas capacidades y fortalecer las ya existentes en la institución, a fin de estar en mejores condiciones de enfrentar los retos que supone el Conocimiento del Entorno Marítimo.

Esta necesidad permitió visualizar la importancia de contar con personal especializado, sistemas de información, equipos de comunicación y procedimientos específicos en este tema.

El Conocimiento del Entorno Marítimo o MDA por sus siglas en inglés, es parte fundamental de la Estrategia Marítima de la Secretaría de Marina-Armada de México y se encuentra establecido en el Programa sectorial de Marina 2013-2018:

La Institución debe buscar el punto de equilibrio que le permita contar con las capacidades necesarias para cumplir adecuadamente con sus atribuciones, basadas en la interacción de dos capacidades esenciales: El Conocimiento del Entorno Marítimo y la capacidad de respuesta eficaz y oportuna, a fin de asegurar una reacción inmediata ante cualquier incidente en el ámbito de nuestra responsabilidad.
(p. 24)

Entre todas las condiciones necesarias para lograr un Conocimiento del Entorno Marítimo efectivo, tomó especial importancia la generación de un Panorama Operacional Común (POC) como el instrumento principal de trabajo de los Mandos Navales, ya que este tipo de herramienta facilita el despliegue de información cercana al tiempo real de forma ágil y precisa, en un gráfico que por sus características, permite al Comandante observar la situación marítima de un área en particular y reducir la incertidumbre generada por las operaciones.

El POC es compartido por todos los Mandos Navales a través del Sistema de Mando y Control Institucional, la infraestructura del sistema contempla la interconexión de todos los Mandos Navales distribuidos en la República con el Centro de Mando y Control del Estado Mayor General de la Armada, por medio de sus respectivas Salas de Mando y Control, utilizando las redes informáticas y de comunicaciones de la institución.

La red institucional que soporta el POC debe ser capaz de mantener el enlace para el intercambio de información entre Mandos Navales de manera permanente. La relevancia de este instrumento se describe como: "El entendimiento común y la capacidad de coordinar rápidamente la asistencia marítima o conjunta se logra a través de la orientación colaborativa con herramientas en red" (Department of the Navy, 2008).

El POC contiene la información de las Fuerzas propias desplegadas en todo el territorio nacional proporcionadas por los Mandos Navales, la imagen operacional se complementa con la información de buques

y embarcaciones recabada de fuentes externas, a fin de obtener una imagen del área marítima de interés con la mayor cantidad de información disponible.

Este POC muestra entre otras cosas las posiciones de las naves (pesqueros, mercantes, cruceros, yates, etc.) que transitan en las Zonas Marinas Mexicanas y que se reciben de diferentes sistemas de traqueo y posicionamiento de manera ininterrumpida, pues se busca mantener un monitoreo constante de todas las actividades en la mar y en los puertos mexicanos. Aunque el interés primordial de la Armada de México se encuentra en el monitoreo de las actividades dentro de la Zona Económica Exclusiva, el POC permite observar las actividades en un panorama global, al interactuar con fuentes de información con alcance mundial.

Este POC incluye una serie de herramientas que permite el trabajo colaborativo y coordinado entre los Mandos Navales y contribuye a que todos los Comandantes obtengan conocimiento situacional. El POC se alimenta de diferentes bases de datos y sistemas de información marítima, que lo nutren de manera continua, permitiendo de esta manera mantener en todo momento una imagen marítima actualizada. La información obtenida del POC puede ser compartida de manera selectiva con otras agencias e instituciones de acuerdo con sus atribuciones y responsabilidades.

Los datos contenidos en el POC pueden ser visualizados en capas de información, de manera tal, que el Comandante puede acceder a los datos disponibles de manera gradual o solo obtener la información que en un momento dado es de interés. Esta capacidad de visualización selectiva evita la saturación en el panorama, permitiendo al tomador de decisiones centrarse en la información más importante de acuerdo con la situación prevaleciente.

La imagen de actividades marítimas desplegadas en el POC es complementada con los datos recopilados por los sensores de los buques y aeronaves de la Armada de México que realizan operaciones de patrulla marítima en las Zonas Marinas Mexicanas, estas unidades desplegadas a lo largo de ambos litorales transmiten los datos de contactos y avistamientos a las Salas de Mando y Control de los Mandos Navales y simultáneamente al Centro de Mando y Control del Estado Mayor General de la Armada. Los datos recolectados por las unidades permiten

obtener información adicional valiosa de las naves que transitan en aguas mexicanas y que por alguna razón no transmiten su posición. En este esquema los sistemas de enlace de datos con los que cuentan los buques y aeronaves de la Armada juegan un papel esencial, ya que es a través de estos sistemas que se puede intercambiar información en tiempo real con los Mandos Navales para el seguimiento de naves sospechosas y realizar acciones coordinadas entre las unidades operando en el área para su seguimiento e intercepción en caso necesario.

Como parte de la información que se integra al POC, los datos recabados por la Unidad de Vigilancia Aérea y de Superficie del Golfo (Univasgo) en el área de la Sonda de Campeche, toma especial relevancia por tratarse de un área de carácter estratégico en la que existe un intenso tráfico marítimo y aéreo. El objetivo principal de la Univasgo es garantizar la seguridad de las instalaciones petroleras en la Sonda de Campeche, empleando sistemas de vigilancia de superficie y radares aéreos para la detección de embarcaciones o aeronaves que puedan ser consideradas una amenaza o que pongan en riesgo las actividades de la industria petrolera establecida en esa zona.

30

En esta área de gran importancia para el país, la capacidad y efectividad para recolectar, fusionar y analizar los datos, a fin de convertirlos en información e Inteligencia Operacional, es de vital importancia para los diferentes escalones de mando involucrados en las operaciones de seguridad de la Sonda de Campeche. El Conocimiento del Entorno Marítimo hace posible la entrega oportuna de los elementos descritos de una manera rápida y sencilla que facilita la toma de decisiones de carácter operativo.

Medidas adoptadas por la Armada de México para el Conocimiento del Entorno Marítimo

La supervisión de las actividades que ocurren en las zonas marinas de interés es la base del concepto del Conocimiento del Entorno Marítimo, ya que esta vigilancia hace posible identificar las tendencias y distinguir las anomalías. Los datos crudos sin un análisis posterior son de poco valor, lo que se requiere es recopilar, fusionar y analizar los datos, para crear información e Inteligencia Operacional.

Como parte fundamental del proceso de trabajo, se mantiene un monitoreo constante de las actividades que se desarrollan en las

zonas marítimas de interés, mediante la recolección y procesamiento permanente de datos, que permiten entender los patrones de comportamiento de las actividades marítimas llevadas a cabo en las aguas mexicanas. El monitoreo está enfocado principalmente en: buques y embarcaciones, carga, tripulaciones y pasajeros de los buques, y puertos de zarpe y arribo.

En este proceso de adquirir nuevas capacidades, surge de manera obligada la necesidad de vincular este trabajo de monitoreo con el trabajo de Inteligencia, a fin de proporcionar a los Mandos Navales información relevante que les permita tomar acciones de prevención para neutralizar las diferentes amenazas que pueden presentarse en el ámbito marítimo y que se extienden de manera global (narcotráfico, terrorismo, contrabando, piratería, pesca ilegal, tráfico de personas, tráfico de armas, proliferación de armas de destrucción masiva y contaminación del medio ambiente marino).

Para facilitar la vinculación del Conocimiento del Entorno Marítimo con la Inteligencia y mejorar en el ejercicio de las funciones y atribuciones para garantizar la Seguridad y Protección Marítima, y el Mantenimiento del Estado de Derecho, la Armada de México creó una Sala de Inteligencia Marítima y Portuaria como parte integral del Centro de Mando y Control del Estado Mayor General, lo que favorece el trabajo coordinado del personal que realiza labores de Inteligencia relacionadas con el Conocimiento del Entorno Marítimo.

El personal de la Sala de Inteligencia Marítima y Portuaria que trabaja en colaboración con el Módulo de Conocimiento del Entorno Marítimo del Centro de Mando y Control, y que a su vez trabaja en el intercambio de información con socios o aliados nacionales e internacionales, tiene como objetivo principal identificar a través del análisis de la información, las situaciones o actividades de buques, personas y cargas que puedan afectar las condiciones de seguridad y protección en mares y puertos.

La gran cantidad de datos suministrados por las diversas fuentes de información marítima y el extenso trabajo necesario para su análisis, creó la necesidad de desarrollar un proyecto de sistema informático denominado Herramientas MDA (HMDA) capaz de integrar la información de las diferentes bases de datos y sistemas de posicionamiento marítimo disponibles, con la capacidad de procesamiento y almacenamiento necesario para su análisis.

El desarrollo del sistema estuvo a cargo del Instituto de Investigación y Desarrollo de la Armada de México (Inidetam), en colaboración con el Estado Mayor General de la Armada (EMGA), la Unidad de Inteligencia Naval (UIN), la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (Unicapam) y la Dirección General Adjunta de Comunicaciones e Informática y en coproducción con una compañía extranjera. El trabajo se desarrolló con la participación de todos los entes mencionados para definir el diseño y requerimientos del sistema, integrando en un solo sistema todas las fuentes de información disponibles hasta el momento (sistemas de datos, geolocalización e identificación de embarcaciones e información de cargas del ámbito marítimo y portuario). En este desarrollo, el trabajo en conjunto facilitó la generación de los algoritmos necesarios para identificar aquellos comportamientos anómalos que pudieran tener significancia para la seguridad y protección marítima, a fin de ser detectados por el sistema y desplegados en un panel de alarmas para su análisis posterior.

El sistema se concluyó y forma parte de las herramientas disponibles en el Módulo de Conocimiento del Entorno Marítimo en el Centro de Mando y Control del Estado Mayor General de la Armada, y es operado por personal de la Sección de Inteligencia del Estado Mayor. El sistema se encuentra también disponible en todas las Salas de Mando y Control de los Mandos Navales y a través de él se aporta información de interés al Panorama Operacional Común. Algunos de los principales sistemas y bases de datos que actualmente se encuentra integrados al sistema, son los siguientes:

- Sistema de Información de Seguridad y Protección Marítima (MSSIS por sus siglas en inglés).
- Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS por sus siglas en inglés).
- Sistema de Identificación y Traqueo de Buques de Largo Alcance (LRIT por sus siglas en inglés).
- Sistema Satelital de Monitoreo de Embarcaciones Pesqueras (SISMEP).
- Sistema de Información de Puertos y Marina Mercante (SIPYMM).
- Información de Zarpes y Arribos de las Capitanías de Puerto.

- Información de las Unidades Navales de Protección Portuaria (Unaprop).
- Información de la Unidad de Vigilancia Aérea y de Superficie del Golfo (Univasgo).
- Alertas de radiobalizas del sistema COSPAS SARSAT.
- Sistema de Alerta de Protección de Buques (SSAS por sus siglas en inglés).
- Sistema de Operación Integral Aduanera (SOIA).
- Base de datos del Registro Público Marítimo Nacional.
- Información de las páginas web de las Administraciones Portuarias Integrales (API).

El sistema HMDA mantiene el conocimiento situacional de naves, carga y personas que se encuentran principalmente en las Zonas Marinas Mexicanas y su desarrollo asegura su interacción con el Sistema de Mando y Control de la Armada. El sistema permite mantener un monitoreo continuo de las actividades marítimas en el área de responsabilidad y facilita el seguimiento a las naves de interés, favoreciendo la obtención de información recopilada y fusionada de distintas bases de datos.

El sistema es una ayuda significativa para los analistas y tomadores de decisión en la identificación de actividades de riesgo o sospechosas realizadas por cualquier nave nacional o extranjera que transita en las aguas bajo la jurisdicción del Estado mexicano, a través de herramientas de análisis de comportamientos anómalos, focalizadas en la distinción de actividades de contrabando, narcotráfico, pesca ilegal, monitoreo de unidades con carga peligrosa y actividades sospechosas entre otras.

La herramienta permite la interacción de todos los Mandos Navales para un trabajo colaborativo en la gestión de incidentes y operaciones, permitiendo conocer de manera puntual a los participantes, las actividades que cada uno de los Mandos involucrados ha realizado, optimizando las coordinaciones y el desarrollo de los procedimientos establecidos para atender una amplia gama de acontecimientos (búsqueda y rescate, inspección a buques, seguimiento de embarcaciones sospechosas, inspección a contenedores, operaciones para control de derrames de hidrocarburos, etc.), mediante la asignación de tareas específicas a los Mandos involucrados.

Por otra parte, y como ya se ha mencionado el intercambio de información toma un papel sumamente relevante en el Conocimiento del Entorno Marítimo, por lo que la Armada de México ha establecido acuerdos con diferentes agencias e instituciones nacionales e internacionales para compartir datos de buques y embarcaciones, así como información relacionada con las actividades marítimas.

La complejidad de las actuales amenazas a la seguridad y protección marítimas, obliga a una interacción y colaboración mucho más robusta entre las organizaciones a nivel internacional, que permita un empleo más eficiente de los recursos que cada país destina para enfrentar tales amenazas. El Estado mexicano es consciente que solo con la colaboración y participación de todos los países que tienen interés en mantener las condiciones de seguridad en mares y puertos es posible obtener resultados satisfactorios, en el anhelo de tener condiciones óptimas de seguridad y protección.

En el ámbito nacional, la Armada mantiene un dinámico intercambio y colaboración con diferentes Dependencias entre las que se encuentran principalmente: Secretaría de la Defensa Nacional, Dirección General de Marina Mercante, Capitanías de Puerto, Administraciones Portuarias, Aduanas Marítimas, Policía Federal, Comisión Nacional de Pesca, Petróleos Mexicanos, Navieras y el Sistema de Administración Tributaria.

En el ámbito internacional se han establecido acuerdos de colaboración e intercambio de información con agencias e instituciones de diferentes países del continente, lo que permite no solo el intercambio de información, sino también el seguimiento coordinado de aeronaves y embarcaciones sospechosas de actividades ilícitas en la región.

Conclusiones

Aun cuando la Secretaría de Marina - Armada de México, ha implementado diversas acciones para alcanzar un Conocimiento del Entorno Marítimo más completo, sin duda hay mucho trabajo aún por hacer a fin de contar con una infraestructura de sistemas y sensores suficientemente amplia, que permita una cobertura más efectiva de monitoreo en las Zonas Marinas Mexicanas y una mayor capacidad de generación de Inteligencia, para obtener un Conocimiento del Entorno Marítimo más completo, que permita enfrentar con mayor eficacia las amenazas marítimas globales.

Los trabajos encaminados a desarrollar nuevas capacidades en MDA requieren de inversión en tecnología que facilitan crear una infraestructura que sea capaz de mantener el enlace para el intercambio de información entre mandos navales en todo momento y mantener una imagen operacional del área marítima en la que se desarrollan las operaciones, desplegando la información operativa necesaria para apoyar la toma de decisiones y coordinar las actividades de las Fuerzas desplegadas. Para lograr esto se requiere contar con unidades (terrestres, aéreas y de superficie) equipadas con sistemas de enlace de datos y con medios de comunicaciones confiables, que contribuyan de manera efectiva a generar el Panorama Operacional Común, como base para él alcanzar el concepto de MDA.

La experiencia obtenida en el desarrollo del sistema HMDA, permitirá generar nuevos sistemas con mejores diseños y herramientas, incorporando nuevas tecnologías y fuentes de información. Los esfuerzos para estos desarrollos deben ser orientados a incorporar la mayor cantidad de datos provenientes de entidades gubernamentales relacionadas con las actividades marítimas y a mejorar los procesos de Inteligencia.

Para lograr un MDA eficaz será necesario incrementar la colaboración con diferentes agencias e instituciones nacionales e internacionales con miras al intercambio de información y seguimiento de blancos de interés, ya que los métodos empleados por las organizaciones criminales transnacionales para realizar sus actividades delictivas se hacen día a día más sofisticados.

Lo que se espera alcanzar en un futuro cercano, es integrar toda la información e Inteligencia disponible, con el fin de generar una imagen operacional para el monitoreo de las actividades marítimas que permita identificar, localizar y rastrear posibles amenazas, facilitando la toma de decisiones exactas y oportunas en aras de una respuesta efectiva, que conduzca a la intercepción o neutralización de los blancos, garantizando así las condiciones de seguridad y protección en los mares y puertos mexicanos.

Referencias Bibliográficas

CONAPESCA. (28 de marzo de 2018). gob.mx. Obtenido de <https://www.gob.mx/conapesca/prensa/aumenta-en-2017-la-produccion-pesquera-y-acuicola-nacional-a-1-8-millones-de-toneladas-conapesca>

Department of Homeland Security. (2005). National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security. EE UU.

Department of the Navy. (2008). Navy Tactics, Techniques, and Procedures. Maritime Operations Center NTTP 3-32.1. Washington.

_____. (2007). Navy Maritime Domain Awareness Concept. Washington.

Pemex. (2018). Panorama de la Subdirección de Producción Bloque Sur.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2017). México: Plataforma logística global. Ciudad de México.

Secretaría de Economía. (10 de mayo de 2015). gob.mx. Obtenido de <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>

Secretaría de Marina. (2012). Programa Sectorial de Marina. Ciudad de México.

Zanela, L. A. (2018 de enero de 2018). T21.com.mx. Obtenido de <http://t21.com.mx/maritimo/2018/01/24/mexico-supera-primera-vez-6-millones-contenedores-puertos>

Presencia en la Antártida: contribución en el desarrollo de un país.*

Por: Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) José Alejandro Díaz Delgado², María Camila González Hernández³.

Consolidar la presencia activa y permanente del Perú en la Antártida, fortaleciendo la investigación científica, en el marco de la cooperación antártica y la legislación peruana en ciencia, tecnología e innovación tecnológica, para contribuir al conocimiento, protección ambiental y manejo de la Antártida.

39

Objetivo estratégico 2. Política Nacional Antártica del Perú.

Resumen

El desarrollo del presente ensayo se enfoca en contextualizar la importancia en la toma de decisiones de los países, sobre la conveniencia de tener presencia de manera científica en la Antártida, incluso de forma

* 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 "C".

2 Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) José Alejandro Díaz Delgado. Magister en Dirección Estratégica y Liderazgo en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Master of Science in Strategy and Leadership en la Escuela de Alta Dirección y Administración (EADA Business School) de Barcelona - España, Especialista en Submarinos, Electrónica y Comunicaciones, y Profesional en Ciencias Marítimas de la Escuela Naval del Perú. Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico jodiazde4@hotmail.com

3 María Camila González Hernández. Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada, fundadora de Latin American Youth Resilience. Alumna Diplomado Introducción a la Oceanopolítica Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico gonzalezh.mariacamila@gmail.com

permanente, y la necesidad de que estos grupos humanos no alteren su ecosistema, al ser este uno de los mayores reguladores del clima en el planeta, el cual provee de corrientes de aguas frías a los océanos que la circundan.

En tal sentido, se apreciarán las características de lo que es hoy en día el continente blanco y sus regulaciones internacionales frente a la presencia del ser humano en esta región; así mismo, se tiene como objetivo mostrar la visión estratégica de un país con relación a este punto geográfico y la necesidad o relevancia de mantener su presencia en dicha zona.

Palabras clave:

Presencia en la Antártida, Tratado Antártico, dimensiones geoestratégicas del Perú.

Abstract

The development of this essay focuses on contextualizing the importance in the decision-making of the countries, on the convenience of having a scientific presence in Antarctica, even permanently, and the need for these human groups not to alter their ecosystem. , as this is one of the largest regulators of climate on the planet, which provides cold water currents to the oceans that surround it.

In this sense, the characteristics of what the white continent is today and its international regulations in face of the presence of the human being in this region will be appreciated; likewise, the objective is to show the strategic vision of a country in relation to this geographic point and the need or relevance of maintaining its presence in said area.

Key words:

Presence in Antarctica, Antarctic Treaty, geostrategic dimensions of Peru.

Fecha de Recepción: septiembre 01 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

En la actualidad se evidencia el aumento de la inclemencia del clima en nuestro planeta, factor que está generando de manera más consecutiva desastres naturales con impactos devastadores sobre diversas poblaciones, por lo tanto, la búsqueda de una solución a este problema representa un gran reto para todos los países del mundo, tal como lo menciona Boer (2007):

El clima ha llegado a convertirse en uno de los desafíos más críticos que se han presentado jamás a la humanidad. Sus efectos van desde la elevación del nivel del mar hasta el derretimiento de los casquetes polares y los glaciares...”

En este sentido, en el presente ensayo se aborda nuestro planeta como sistema que interrelaciona sus espacios aéreos, terrestres y marítimos, a través de los movimientos de los vientos y las corrientes marítimas entre otros; los mismos que son afectados de manera directa por los efectos de la contaminación que la industrialización de nuestros países producen (gases de efecto invernadero). El impacto que este hecho tiene en la región Antártida constituye un punto importante para observar los efectos de los cambios ambientales en nuestro planeta, tarea que vienen desarrollando algunos países desde mediados del siglo XX, con presencia de grupos humanos en el marco de la investigación científica, incluso de forma permanente, toda vez que este territorio podría representar la reserva alimentaria, hídrica, mineral y energética de nuestro planeta dados los recursos que contiene.

De igual forma, el contenido también se propone destacar la configuración de esta región que por estar cubierta de hielo blanco en contraste con el azul oscuro del mar que la rodea, es uno de los mayores reguladores del clima en el planeta, además de proveer de las corrientes de aguas frías que permiten el intercambio del calor a través de los océanos que lo circundan, tal como lo menciona (British Antarctic Survey, 2017).

Por muchos años, la Antártida ha sido un lugar inhóspito e inexplorado por el hombre, sin embargo, siempre ha jugado un rol importante en la vida del mismo. Su importancia ha sido evidenciada por su fauna marina -ballenas, focas, crustáceos entre otros-; el tamaño de su territorio, si bien es cierto despoblado, pero apropiable para el hombre; sus minerales; su ubicación geográfica que ha servido como punto de control de los corredores transoceánicos australes durante la Segunda

Guerra Mundial; y finalmente, su influencia en las corrientes marinas y atmosféricas del hemisferio Sur y por consiguiente en el clima del planeta. En este punto, cabe resaltar que hoy en día la región Antártida tiene las reservas de agua más grandes del mundo. Todo esto ha generado que se considere a esta región como una fuente de solución a los problemas alimentarios y energéticos de la humanidad, lo que ha causado una serie de reclamaciones de soberanía por parte de varios países, dando así origen al Tratado Antártico (Espinel, 2017), el cual se aborda para ver los acuerdos internacionales que rigen la presencia del hombre en esta región del planeta.

Finalmente, en el presente ensayo se señalan los avances sobre la presencia del Perú en la Antártida con miras a describir el desarrollo del Estado peruano en virtud de su conocimiento científico en esta región y comprender aún más, cómo enfrentar fenómenos climáticos como el fenómeno de El Niño, el cual afecta considerablemente al país cada vez que se produce. Así mismo, se mencionan los esfuerzos de otros países de la región en su acercamiento al continente blanco.

Antártida

La palabra Antártida proviene de la raíz griega antarktikos (opuesto al ártico); a su vez, "ártico" proviene del vocablo griego arktikos (de la osa), en referencia a la constelación boreal llamada Osa Menor, en la que se encuentra la Estrella Polar, que señala el polo Norte. Por tanto, antarktikos significa "opuesto a la osa"; es decir, alude al polo Sur, que está ubicado en la Antártida (DNA, s.f.).

Los primeros relevamientos cartográficos de la Antártida se hicieron a fines del siglo XV y más resueltamente durante el siglo XVI, utilizando el nombre latino Terra Australis Incognita (Desconocida Tierra Austral). Existe una discusión acerca de si la Tierra Austral y la Antártica son un mismo continente o si la Tierra Austral es un continente legendario sin conexión alguna con el continente sud-polar descubierto al inicio del siglo XIX. (Instituto Antártico Chileno, 2006).

Tanto la región del Ártico como la región antártica están dominadas por condiciones frías y la presencia de hielo, nieve y agua. Aun así, son diferentes pues el Ártico es un océano congelado rodeado de masas continentales y océanos abiertos, mientras que la Antártida es un continente congelado rodeado exclusivamente por océanos. Esta

configuración hace que el hielo, sobre todo en invierno, reaccione mayormente a los cambios en el viento y en menor medida a los cambios en la temperatura. La Antártida tiende a estar aislada térmicamente del resto del planeta por el océano Austral, mientras que el Ártico está fuertemente influenciado por el transporte atmosférico estacional y se derrite en respuesta al aumento de la temperatura en el aire.

Según datos de la Unesco en su informe La Antártida, tierra internacional de la ciencia, la superficie de esta región es aproximadamente trece millones de kilómetros cuadrados, su extensión es casi la superficie de Estados Unidos y Europa juntos. Se cree que, si se cuentan las enormes plataformas glaciales que llenan tanto los mares profundos como las bahías que recortan sus costas, la superficie podría llegar a ser de catorce millones de kilómetros cuadrados. Así mismo, los mares que rodean a este continente se hielan en invierno a lo largo de centenares de kilómetros; por lo cual se forman más bancos de hielo, llegando así a extenderse alrededor del polo austral una superficie sólida de más de treinta y seis millones de kilómetros (Unesco, 1962).

Las montañas Transantárticas, una alineación elevada de unos 4.000 km de longitud (DNA, s.f.), dividen el continente en dos partes desiguales: la Antártida occidental y la Antártida oriental. Esta última está constituida, sobre todo, por rocas muy antiguas, en su mayoría de más de 550 millones de años, y recubierta por una capa de hielo que, en algunas zonas, llega a superar los 4.500 m de espesor. La occidental está situada al sur de América del Sur e incluye la península Antártica, esta presenta rocas más recientes y la cubierta de hielo es más delgada. En esta porción del continente, en las últimas décadas se manifiesta un aumento de temperatura y una pérdida de hielo más intensos que en la Antártida oriental.

La forma del continente es notablemente circular, disposición geográfica que tiene gran influencia sobre las condiciones meteorológicas que reinan en el continente y cuyos efectos se hacen sentir en todo el planeta, pues esta es una de las regiones más sensibles a las variaciones climáticas en la escala global y los procesos atmosféricos, biológicos y oceánicos.

El Centro Nacional de Datos de Hielo y Nieve, conocido por sus siglas en inglés como NSIDC (National Snow Ice Data Center)⁴, hace parte del Instituto de Cooperación para la Investigación en las Ciencias Medioambientales de la Universidad de Colorado Boulder de los Estados Unidos. Este centro se encarga de archivar y distribuir datos digitales relacionados a la nieve y al hielo, así mismo, deja observar por medio de plataformas digitales cómo los polos se ven afectados por el cambio climático.

El Centro Nacional de Datos de Hielo y Nieve conserva bases de datos de la capa de nieve, aludes, glaciares, placas de hielo, hielo de agua dulce, hielo del mar, hielo del suelo, permafrost, hielos atmosféricos, paleoglaciología y testigos de hielo (Hispagua, s.f.).

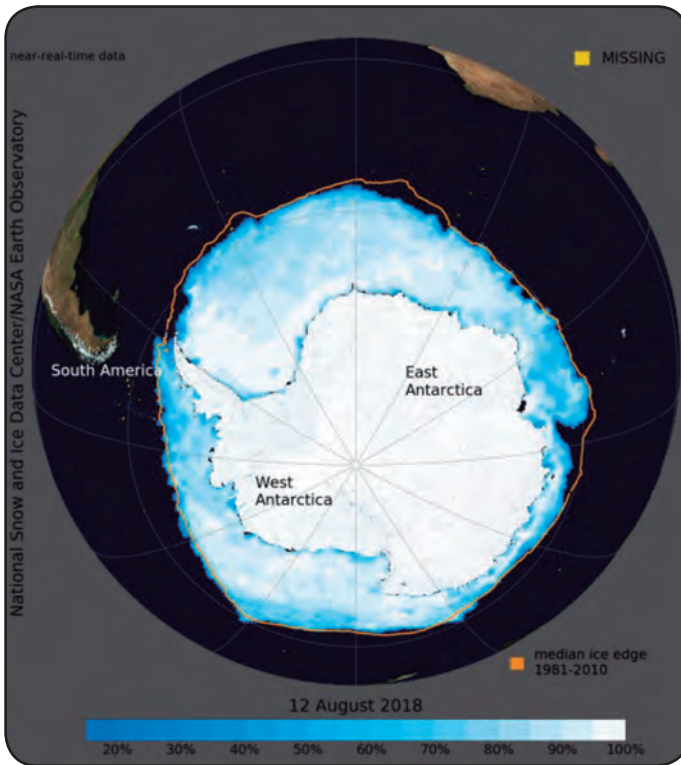


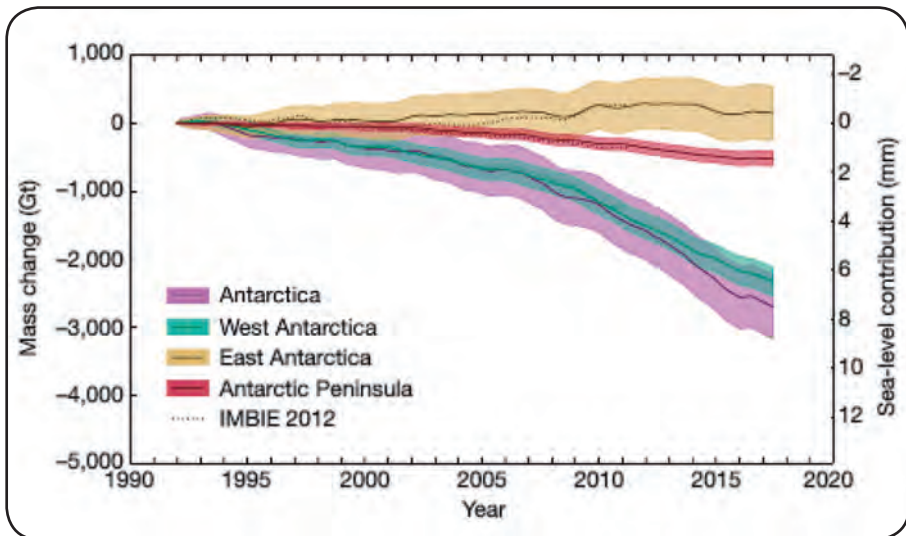
Figura 1. Mapa Índice de hielo marino

Tomado de National Snow Ice Data Center

4 <https://nsidc.org/>

Tal y como se observa en el (Mapa 1), puede apreciarse el mapa de la Antártida donde el índice mensual de hielo marino ofrece una visión rápida de los cambios que ocurren en el hielo marino en toda la Antártida. El mapa indica por medio de la anotación amarilla cómo se ha descongelado la Antártida en tan solo treinta años (desde 1981 a 2010), dejando entonces su superficie en un total de doce puntos cinco millones de kilómetros cuadrados aproximadamente.

Según el reciente estudio de Nature⁵, una de las revistas científicas más prestigiosas del mundo, el paisaje antártico cambia constantemente por causa de la formación de icebergs y la fusión del hielo superficial.



Gráfica 1. Balance de masa de la Antártida

Tomada de Nature

Lo que más preocupa a la comunidad científica es la cantidad de hielo que se pierde cada año. Según las últimas mediciones, la velocidad a la que la Antártida pierde hielo se ha triplicado desde 2007 a 2017 como se aprecia en la (Gráfica 1), pues en este periodo se perdieron unos tres billones de toneladas de hielo, lo que causó un incremento en el nivel de mar de casi 8 milímetros, el 40 % del cual se produjo durante los últimos cinco años del período estudiado, esto es, entre 2012 y 2017. (Pierre-Louis, 2018).

5 <https://go.nature.com/2w7BaUX>

La Antártida tiene una superficie de aproximadamente 14 millones de kilómetros cuadrados y está cubierta por una capa de hielo que contiene el 90 % del agua dulce del planeta. Es el continente más helado de nuestro planeta y pese a encontrarse en una región alejada e inhóspita del mundo, tiene una gran influencia en la regulación del clima y el medioambiente global, situación que la convierte en un territorio con condiciones excepcionales para el estudio del cambio climático, el deterioro de la capa de ozono, la contaminación atmosférica, el aumento del nivel del mar, entre otros. Además, es el territorio menos accesible, el más extremo y quizá el más atractivo (Sánchez, 2008).

Nature calcula que la Antártida contiene entre el 60 % y el 90 % del agua dulce del planeta. Antártida tiene el potencial por sí misma de aumentar el nivel del mar más de 1 metro antes del año 2100. Eso dejaría bajo el agua grandes ciudades como Shanghái, Miami, Nueva York o Ámsterdam, sin embargo, es importante resaltar que la constante actividad humana acelera los procesos de descongelamiento en los polos, es por eso que estos fenómenos de aumento en el nivel del mar se verán reflejados en los próximos años, afectando directamente a los humanos, tan solo colocando uno de los grandes efectos que puede sufrir la raza humana, pues la gran mayoría de la población mundial se ubica en zonas costeras, zonas que con el correr del tiempo tenderán a cubrirse de agua (Nature, 2018).

En la península Antártica, a medida que se derrite el hielo, es probable que los cambios sean rápidos, pero en general es probable que la Antártida y el océano Austral respondan con relativa lentitud al cambio climático, por lo que habrá menos impacto en esta región en 2100; es así como el cambio climático en la Antártida iniciará procesos que podrían durar milenios después de que las emisiones de efecto invernadero se hayan estabilizado, y estos cambios causarán impactos irreversibles en las capas de hielo, la circulación oceánica del agua y el aumento del nivel del mar (Cruz Roja, 2009). Claramente, los humanos no seremos los únicos afectados con el efecto del cambio climático en la Antártida.

En la Antártida prácticamente no hay vida vegetal, a excepción de musgo, algunos líquenes y algas. Pero la vida animal es abundante en la costa y en el océano: alrededor del continente y en las islas que lo bordean hay inmensas colonias de focas, de pingüinos y de petreles. Las aguas del océano son, además, enormemente ricas en elementos nutritivos (plancton y «benteak»). (Unesco, 1962).

Para los países de América del Sur la zona Antártida ofrece un potencial científico importante con relación a la climatología y a las formas de vida en condiciones de frío extremo. La atmósfera es traslúcida, lo cual permite la instalación de observadores astronómicos. La fauna y flora son escasas sobre el continente, pero su océano circundante es rico en vida marina, a pesar de las bajas temperaturas de sus aguas.

Un punto importante es la presencia en la zona Antártida de un diminuto crustáceo que tiene la apariencia de un camarón, llamado krill⁶. Este crustáceo es fundamental en el ecosistema de la Antártida, ya que representa uno de los elementos más importantes de la cadena alimentaria de la región. Como consecuencia de las corrientes marinas, el krill es transportado hacia otras áreas o hasta barreras naturales; lo que obliga a otras especies a concentrarse en áreas específicas. Por consiguiente, una pieza clave al ser el alimento primario de una gran cantidad de especies marinas. La pesca de krill antártico ha sido la pesquería más importante en el océano Austral desde fines de los 70, lo cual puede generar impacto sobre las especies de la zona, tal como dice Gascón (2015), que el potencial del krill es la principal motivación para una rápida expansión de la actividad pesquera en los próximos años, a medida que se vayan desarrollando nuevas tecnologías de procesamiento y aumente la demanda de los productos derivados del krill.

Cabe también señalar que con el pasar de los años, el avance tecnológico en investigación científica ha motivado a muchos Estados a explorar esta zona y realizar investigaciones científicas. Los países sudamericanos están muy ligados a la zona antártica, la evolución histórica de los mismos y su ubicación les da fundados derechos de participar en acciones de política internacional relacionados con este continente.

De este modo, teniendo en consideración lo mencionado anteriormente, es inherente la estrecha relación entre los países y la Antártida para el desarrollo de diversos temas, lo cual genera la presencia del ser humano en este territorio, y por consiguiente, cierto impacto en este ecosistema, ya que la especie humana debe generar condiciones necesarias para vivir en la Antártida, en este sentido resulta necesaria la siguiente pregunta, ¿Qué tan importante es que los Estados deban incrementar gradualmente su presencia en la Antártida?

6 El krill, un pequeño crustáceo que es indispensable para la supervivencia del ecosistema de la Antártida.

Esta región es apetecida por las naciones pues es perfecta para efectuar experimentos inéditos solo posibles gracias a sus características ambientales únicas, como por ejemplo su manto de hielo, que alcanza casi 5000 metros de espesor; tiene una con una atmósfera seca, su fondo oceánico y sus más de 400 lagos subglaciales que caracterizan un nuevo ambiente (UFRGS, 2013).

El Ministerio brasilero de Ciencia, Tecnología e Innovación en su plan de acción 2013-2022 llamado Ciencia Antártica para Brasil resalta la importancia de su interés en la Antártida, destacando que las condiciones de esta región permiten la obtención de los registros más detallados existentes sobre las variaciones climáticas y la química atmosférica de los últimos 800 000 años (por estudios de testigos de hielo); por la búsqueda y el registro de nuevas especies animales en el fondo del hielo y de la región permanentemente cubierta por hielo de hielo antártico; por los estudios de bioinvasión, con la detallada descripción de los impactos del geoespacio en la dinámica de la atmósfera terrestre.

La generación de nuevos conocimientos científicos garantiza el papel activo de los países en las decisiones sobre la preservación ambiental y el futuro del continente Antártico y del océano Austral, de conformidad con el Artículo IX del Tratado Antártico, el cual establece que los países que se convirtieron en miembros dado el alcance de la adhesión deben mantener un sustancial programa científico para tener derecho a participar en reuniones que decidan el futuro de la región.

48

Si el proceso de la presencia de los Estados miembros en la Antártica empezó lento, y totalmente orientado hacia una dimensión económico-territorialista, hoy, el proceso de ocupación gana una intensificación volcada hacia una dimensión ambiental y científica, que predomina en las negociaciones afines al Sistema del Tratado de la Antártica, y de todos los órganos que lo componen.

El 1 de diciembre de 1959, los doce países que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida firmaron en Washington el Tratado Antártico. Este entró en vigor en 1961 y ha sido aceptado por muchas otras naciones. Las Partes del Tratado son actualmente 53 (Secretaría del Tratado Antártico s.f.). En el año de 1981 el Perú se adhiere a este Tratado (Ramacciotti, 1981) y en el año de 1989 Colombia se adhiere al mismo (CCO, s.f.).

A través de este Tratado, se brinda un marco normativo con relación a: el uso pacífico de la Antártida; la cooperación para la investigación científica; intercambio de informaciones; el régimen de inspecciones de las actividades que se realizan en la Antártida; la condición de *statu quo* de las reclamaciones territoriales de siete de los países signatarios, entre los cuales se encuentra Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y el Reino Unido (con reclamos territoriales) (INACH, 2006).

Chile y Gran Bretaña, son parte de los siete Estados que sostienen reclamos soberanos sobre la Antártida. Gran Bretaña pretende el territorio antártico que se ubica al sur del paralelo 60° sur, entre los meridianos 20° oeste y 80° oeste, con vértice en el Polo Sur, y que conforman lo que Gran Bretaña llama el Territorio Antártico Británico; Chile, es el único Estado que reconoce derechos argentinos sobre la Antártida, extiende su reclamo entre los meridianos 53° oeste y 90° oeste, sector que denomina Antártica chilena o Territorio Chileno Antártico. La República Argentina, en tanto, reconoce como propio el territorio antártico comprendido entre los meridianos 74° oeste y 25° oeste, el paralelo 60° sur y el Polo Sur.

El Tratado designa a la Antártica como una región de paz y cooperación, abordando además las cuestiones relacionadas con los reclamos de soberanía. Establece que: *"en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional"* (INACH, 2006).

El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, que fue firmado en Madrid el 4 de octubre de 1991 y entró en vigor en 1998, designa a la Antártida como una "reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia" (Artículo 2). En el Artículo 3 del Protocolo se establecen principios básicos aplicables a las actividades humanas en la Antártida. El Artículo 7 prohíbe todas las actividades relacionadas con los recursos minerales excepto las que tengan fines científicos. Hasta 2048 el Protocolo puede ser modificado solamente mediante el acuerdo unánime de las Partes Consultivas del Tratado Antártico (IAU, s.f.).

Perú

El Perú cuenta con un potencial basado en sus dimensiones geoestratégicas que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en el océano Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica. En ese sentido, el Perú está inmerso en una visión estratégica de desarrollo científico y tecnológico en la Antártida, lo cual le exige mantener las políticas adoptadas con relación a la zona antártica.

Alegria (s.f.) afirma: "la relación del Perú con la Antártida es múltiple: histórica, geográfica, ecológica, jurídica, geopolítica". En alusión a ello, la zona antártica origina la corriente de Humboldt que es la que produce la masa de aguas frías que baña el 95 % de las costas peruanas, que a su vez generan la gran variedad de especies marinas que el Perú posee, siendo estas en gran parte fuente de ingresos para la economía peruana. Esta estrecha relación entre el Perú y la Antártida es de vital importancia, dado que cualquier variación en el continente austral podría repercutir en la biomasa del mar peruano afectando al país.

50

Asimismo, la ubicación y tamaño del continente antártico definen la visión geopolítica y geoestratégica para el Estado peruano, dado que tiene injerencia en su navegación marítima internacional en dicha zona, proyectando a la Antártida como una base de apoyo para el futuro del desarrollo del tráfico marítimo. Además, es importante para el desarrollo de la investigación científica, la cooperación e intercambio con otros países, y el valor nutritivo del crustáceo krill para el consumo humano. Sin duda, es relevante todo esfuerzo que pueda realizar la nación inca, con una visión oceanopolítica respecto a la Antártida.

Es preciso señalar que el Perú tiene presencia en la Antártida dada la proyección de sus meridianos hacia el Polo Sur y consciente de la importancia de esta región para su desarrollo, el país se adhirió al Tratado Antártico desde 1981 y se propuso formar parte del Grupo Consultivo de la Antártida, logrando en 1983 la creación de la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos (CONAAN), organismo que conduce la Política Nacional Antártica. No obstante, para ser reconocido como miembro Consultivo del Consejo Antártico, el Perú tuvo que realizar expediciones de reconocimiento de la zona antártica y ejecutar investigaciones científicas aprobadas por el Consejo Consultivo. Y en adición se vio en la necesidad de construir la Estación Científica "Machu Picchu", la cual

comprende un área de 210 mtz para habitabilidad de 28 personas, un taller y casa de fuerza en un área de 92 mtz y 56 mtz destinados para una zona de emergencia. La base antártica Machu Picchu se encuentra ubicada en la ensenada Mackellar de la isla Rey Jorge, en la bahía del Almirantazgo, extremo norte de la península Antártica.

La política Nacional Antártida fue aprobada por Decreto Supremo 016, el 27 de febrero de 2002, el cual establece como objetivo general la consolidación de la presencia activa y permanente del Perú en la Antártida y de su estatus como parte consultiva del Tratado Antártico. En ese sentido, le corresponde al Estado peruano ejecutar programas de investigación científica, desde una plataforma marítima y desde la Estación Científica Machu Picchu. Así también, el Perú está en la responsabilidad de hacer cumplir los Tratados y Protocolos para la conservación del medioambiente, el equilibrio ecológico y la protección de los recursos antárticos; y mantener activa la participación del personal calificado de todos los sectores en las actividades científicas antárticas y la adquisición y desarrollo de tecnología aplicable a la Antártida.

Como parte de una iniciativa del Estado peruano, en fortalecer la capacidad de investigación científica en la Antártida, el 3 de mayo de 2017, arribó al Perú el Buque Oceanográfico Polar (B.O.P.) "Carrasco", buque que reemplazará al B.I.C. "Humboldt" en las expediciones a la base Machu Picchu en la Antártida. La construcción y adquisición de este buque refleja un claro indicador de continuidad y fortalecimiento en investigación científica por parte del Estado y un elevado interés por la Marina de Guerra del Perú en la búsqueda de recursos para renovar la flota y equipamiento tecnológico en pro de la investigación científica.

Esta situación permite inferir, que el Estado peruano tiene la intención de seguir manteniendo una relación con la Antártida; porque por un lado, tiene un motivo económico, dado que dos de las principales actividades económicas del Perú son la minería y la pesca, las cuales están estrechamente ligadas a lo que pueda suceder en la zona antártica; y por otro lado, tiene un interés científico – tecnológico, teniendo en consideración que la Antártida, hoy en día, es un lugar donde la ciencia ha adquirido una mayor relevancia en el interés de varios países a nivel mundial y ante la existencia de cooperación internacional e intercambio de información científica, resulta atractivo para los intereses peruanos.

El Estado peruano, consciente de la importancia de su presencia en la Antártida, ha apoyado y aportado por varios años en el desarrollo científico del país respecto a la zona antártica, contribuyendo al desarrollo de la visión oceanopolítica del país; sin embargo, aún falta tener un panorama integrado del uso, manejo y gobernanza del océano. Brousset (2017) refiere que con la finalidad de que el Perú pueda manejar de manera integral su litoral, el Estado peruano debe adoptar una visión sistemática para que solo así pueda enfrentarse a fenómenos climáticos como el fenómeno de El Niño, el cual afecta considerablemente al país cada vez que se produce.

Conclusiones

La Antártida representa una zona de interés para la mayor parte de países, no solo por su gran potencial de recursos alimenticios, minerales y energéticos que en ella existen, también por el conocimiento científico que se puede desarrollar en esta área, en gran medida por las características extremas de su ambiente, las cuales tienen un impacto directo sobre los cambios climáticos del planeta, y por ende en la vida de los seres humanos.

52

La pesca y la diversidad marina en la costa Pacífica de Suramérica están relacionadas con las variaciones de clima o fenómenos que ocurran en la Antártida, por eso resulta imperativo continuar buscando proyectos a corto, mediano y largo plazo para la adquisición de tecnologías referentes a la investigación científica en la Antártida, con el menor impacto en esta, pero que permitan obtener un mejor conocimiento de los cambios que se podrían presentar en nuestros ecosistemas, y así mantener el normal desarrollo de las economías de vida en las diferentes regiones del planeta.

Los niveles de afectación por los cambios climáticos que se están produciendo a nivel global, exigen una postura activa de los países a nivel mundial, que permita mitigar o evitar desastres. A pesar de ello vemos que los países o instituciones no se comprometen a adoptar medidas que eviten o mitiguen estos cambios climáticos y siguen contaminando con sus industrias.

En este sentido, es importante que los países continúen desarrollando políticas que permitan la búsqueda del conocimiento en la Antártida de forma científica sobre los efectos del cambio climático en el planeta y el

potencial de los recursos que esta región representa para el sostenimiento de los seres humanos; en diferentes proyectos de investigación científica, como expediciones temporales o asentamientos de forma permanente en la región antártica, lo cual es de suma importancia debido al alto impacto que genera el clima, sobre todo en eventos como el fenómeno de El Niño, el cual tiene directa relación con el cambio que se produce en las corrientes de aguas frías que vienen de la Antártida.

Sin embargo, cuando se habla de tener presencia en la Antártida, ya sea con expediciones científicas a través de buques o bases de investigación permanentes en esta área, se debe tener muy en cuenta el impacto que producen los humanos sobre el hábitat que los contiene, por lo cual, debe ser de suma importancia unificar empeños que permitan la búsqueda del conocimiento de manera eficaz, evitando que se dupliquen esfuerzos, y que la presencia del ser humano sea mínima.

Referencias Bibliográficas

Alegría, M. (Sin fecha). Presencia histórica del Perú en la Antártida, su nueva Política Nacional y visión futura de la unión iberoamericana. Recuperado de

<http://www.histamar.com.ar/InfHistorica-8/PeruenAntartida.htm>

55

ATS (s.f.). Secretaría del Tratado Antártico. El Tratado Antártico. Recuperado de: [Recuperado de: https://www.ats.aq/s/ats.htm](https://www.ats.aq/s/ats.htm).

Boer, Y. d. (2007). Unidos por el Clima. Bonn, Alemania: Druck Center Meckenhein. Recuperado de: https://unfccc.int/resource/docs/publications/unitingonclimate_spa.pdf

British Antarctic Survey (2017). Antarctica and climate change. Recuperado de: <https://www.bas.ac.uk/data/our-data/publication/antarctica-and-climate-change/>

Brousset, J. (2017). Las impresionantes expediciones del Humboldt a la Antártida. El Comercio. Recuperado de <http://elcomercio.pe/peru/impresionantes-expediciones-humboldt-antartida-418405>

CCO (s.f.), Comisión Colombiana del Océano. Programa Antártico Colombiano. <http://www.cco.gov.co> / Consultado en agosto 10 de 2018

Cruz Roja (2009). Análisis del Cambio Climático en el país y acciones de la Cruz Roja Colombiana para reducir el riesgo. Recuperado de: <http://www.cruzrojacolombiana.org/>.

DNA (s.f.), Dirección Nacional Del Antártico. Recuperado de: www.dna.gob.ar/la-antartida.

Espinel, J. (2017). Ensayos sobre Estrategia Marítima. Colombia en el Continente Blanco, (p-83). Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra de Colombia.

Gascón, V. (2015). El krill antártico. Implicaciones en la pesca del ecosistema. Recuperado de: <http://www.lighthouse-foundation.org/index.php?id=176&L=2>

Hispagua (s.f.). Sistema Español de Información sobre el Agua. <http://hispagua.cedex.es/>. Consultado en agosto 10 de 2018

IAU (s.f.). Instituto Antártico Uruguayo. La Antártica. Recuperado de: www.iau.gub.uy/?lang=es.

INACH, (2006). Instituto Antártico Chileno. La Antártica nuestra, Una introducción a su conocimiento. Recuperado de: www.inach.cl/inach/.

Nature, (2018). Mass balance of the Antarctic Ice sheet from 1992 to 2017. Recuperado de: www.nature.com/articles/s41586-018-0179-y.

56 NSIDC, (2018). National Snow and Ice Data Center. Recuperado de: <https://nsidc.org/>.

Pierre-Louis, K (2018) El deshielo de la Antártida es tres veces mayor que hace una década. New York Times. Recuperado de: www.nytimes.com/es/.

Ramacciotti, B. (1984). Revista Derecho PUCP, No. 38, 1984. El Perú frente a la Antártida: Análisis preliminar. Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/6219/6255>

Sánchez, R. (2008). Antártica introducción a un continente remoto. Buenos Aires: Albatros. Recuperado de: <http://ebookbit.com/book?k=Antartida.+Introduccion.+A+Un+Continente+Remoto&isbn=9789502412115&lang=es&source=firebaseapp.com>

UNESCO, La Antártida, tierra internacional de la ciencia (1962). Recuperado de: es.unesco.org/

UFRGS, (2013). Ciência Antártica para o Brasil. Plano de Ação 2013-2022 Recuperado de: <http://www.ufrgs.br/inctcriosfera/arquivos/231154.pdf>

La Diplomacia de Cañoneras: conceptualización y usos en la historia con miras al siglo XXI.*

Por: Andrés Felipe Cardona Orozco⁷

“Todo lo que este país desea es ver a sus vecinos estables, organizados y prósperos. Cualquier país en el que su gente se conduzca correctamente, puede contar con nuestra profunda amistad [...] pero los comportamientos incorrectos crónicos [...] requieren la intervención de alguna nación civilizada, y en el Hemisferio Occidental el apego de Estados Unidos a la Doctrina Monroe nos obliga [...] a ejercer un poder internacional policial”

57

Corolario de Theodore Roosevelt

Resumen

El texto busca ante todo hacer una revisión del concepto Diplomacia de Cañoneras, para a partir de ella, describir algunos ejemplos históricos a través de los cuales se demuestre su uso recurrente por diferentes Estados. En última instancia, se busca establecer si la Diplomacia de Cañoneras ha sido usada en el siglo XXI como parte de acciones de Estados en la protección de sus intereses nacionales.

* 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 “C”.

⁷ **Andrés Felipe Cardona Orozco.**, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” y Docente de planta de la misma institución. Politólogo de la Universidad Javeriana. Alumno del Diplomado Introducción a la Oceanopolítica 2018. Correo electrónico andres.cardona@esdegue.edu.co

Palabras Clave:

Diplomacia Naval, Diplomacia de Cañoneras, Estrategia Naval, Poder Naval, Poder Marítimo

Abstract

The purpose of the text is to revise de concept of Gunboat Diplomacy, in order to describe some of its uses in which this type of diplomacy has been used through times by different States. As a last resort, it is intended to stablish if gunboat diplomacy has been used during de 21st Century as part of a strategy and actions of Countries in order to protect their national interests.

Key Words:

Naval Diplomacy, Gunboat Diplomacy, Naval Strategy, Naval Power, Maritime Power.

Fecha de Recepción: septiembre 01 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción.

La historia de la humanidad ha estado marcada por el uso continuo del mar. Desde los registros antiguos de los fenicios, minoicos, griegos, romanos, pasando por el de los genoveses, venecianos, franceses, españoles, británicos hasta nuestro tiempo, el mar ha sido un referente a través del cual se han forjado grades culturas que han cambiado el mundo. Ahora bien, pese a que el elemento más grande del planeta es el agua (en este caso los grandes mares y océanos) solo pocos Estados han logrado establecer una relación duradera y sostenible con el entorno marino.

Civilizaciones como las mencionadas con anterioridad, han recibido el calificativo de Talasocracias, con el ánimo de describir desde el punto de vista de la geopolítica, a aquellos Estados o Imperios que por largos periodos han ejercido su dominio e influencia a través de los mares (Uribe Cáceres, 2016, p. 41). Estas talasocracias, han sido importantes en el sentido de dar una perspectiva sobre la importancia del mar para el desarrollo de una visión estatal o imperial determinada, de la cual

hoy en día hay mucho por aprender y desarrollar. Lo central, relevante y quizás uno de los elementos en común de las grandes talasocracias es precisamente que el mar es fundamental para el desarrollo y progreso de un pueblo, en lo que se denomina el Ciclo Marítimo Virtuoso (Till, 2006 citado por Uribe Cáceres, 2016, p. 42).

Ahora bien, si bien es cierto que por mucho tiempo se reconocía la importancia de los mares en el desarrollo de los pueblos, y que a través del medio marino no solo se obtenían (y se obtienen) recursos para la supervivencia, también es el escenario a través del cual se movían y se mueven diversas mercancías. Para el año 2017, se estima que entre el 70 % y 90 % del comercio mundial de bienes y productos se realiza a través del mar (en la cifras se incluye transporte de mercancías a granel, crudo y derivados, gas) (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, 2016). Lo anterior es también un elemento central que ayuda a comprender el grado de importancia que significa el aprovechamiento del mar en un mundo globalizado.

En la visión de Mahan, la importancia de los territorios en ultramar como bases permanentes era un elemento central en el desarrollo del Poder Naval y por ende del control del espacio marino (Terzago Cuadros, 2005). El Poder Naval se constituyó en la pieza central para comprender la importancia del mar para el desarrollo de un Estado y dentro del cual se contemplaba tanto el componente armado como el tema comercial a través de las flotas mercantes.

A partir de lo desarrollado por Mahan, han surgido otros pensadores y estrategias como Julian S. Corbett, Wolfgang Wegener entre otros, que han buscado evolucionar y teorizar sobre la importancia del control del mar para efectos del desarrollo pero también para el control de territorios y su defensa.

Es importante señalar en este punto que dentro de los desarrollos de lo que se denomina Poder Marítimo, existen dos términos que son parte central en la comprensión de la Estrategia Naval a saber: a. Los Intereses Marítimos (en adelante IM), b. Poder Naval (en adelante PN), y c. Conciencia Marítima. De forma sencilla los IM son aquellos definidos por la Estrategia nacional y que se consideran propios o a conseguir o explotar, mientras que el PN corresponde a la configuración de una Armada que protege dichos intereses navales (Uribe Cáceres, 2016).

Frente a este escenario de la importancia del mar para los Estados, se busca desarrollar dentro del uso del PN lo que históricamente se denomina como Diplomacia de Cañoneras, pero enfocado en su uso como estrategia en el siglo XXI. Para tales efectos este escrito partirá de la diferenciación entre la Diplomacia Naval y la Diplomacia de Cañoneras, describiendo los elementos centrales de cada término. Seguidamente, profundizar en la Diplomacia de Cañoneras y con base en algunos ejemplos examinar su uso en la historia, para luego pasar a una última sección en donde se describa a grandes rasgos el uso de la Diplomacia de Cañoneras en el siglo XXI.

Diplomacia Naval vs. Diplomacia de Cañoneras

Antes de iniciar la revisión sobre los dos conceptos, amerita tener como punto de partida la definición de la Real Academia de la Lengua, en la cual se dice que el término tiene los siguientes significados:

- a. *Rama de la política que se ocupa del estudio de las relaciones internacionales;*
- b. *Conjunto de procedimientos que regulan las relaciones entre los estados;*
- c. *Servicio de los Estados en sus relaciones internacionales. (Real Academia de a Lengua)*

En consecuencia, partiendo de la primera concepción ofrecida por la RAE, se entendería entonces que la diplomacia es una herramienta de los Estados, pero más importante aún, de la política de los Estados con relación a otros actores del sistema internacional. Se dice habitualmente que la diplomacia es uno de los elementos a través de los cuales se relacionan los actores del sistema internacional, pero que adicionalmente como herramienta de un Estado, es fundamental para evitar escenarios de confrontación con otros actores o como herramienta para buscar cese de acciones de guerra. Ejemplos sobre este tema son muchos, dentro de los cuales se podrían destacar los esfuerzos realizados por diversos Estados luego de la Primera y Segunda Guerra Mundial, como camino hacia la finalización del escenario de guerra.

Ahora bien, cuando se habla de la Diplomacia Naval, se debe entender esta como una herramienta del Estado en tiempos de paz o de guerra. Es un mecanismo de proyección de intereses del Estado frente a otros

actores del sistema internacional. De esta forma, la Diplomacia Naval en tiempos de paz es importante en la medida en que es a través de esta que se genera un escenario de influencia sobre otros Estados con el ánimo de garantizar una relación a través de la cual se permita acceder a recursos y rutas que permitan el desarrollo del propio Estado. En contraposición, la Diplomacia Naval en tiempos de guerra es importante como elemento por medio del cual se busquen medidas de protección al tráfico marítimo y garantizar la supervivencia del Estado (Till, 1988, p. 231).

En el escenario de la Diplomacia Naval en tiempos de paz, se ha debatido extensamente por estrategias navales como Mahan, Corbett, Richmond o Turner, entre otros, entendiendo que el uso de este tipo diplomacia es esencial en apoyo a la diplomacia tradicional en la consecución de objetivos nacionales sin llegar a un conflicto. Adicionalmente se desprende de lo anterior que la existencia de las Armadas es fundamental a la labor diplomática tradicional y por ende su importancia en crearlas y desarrollarlas. En este mismo orden de ideas, es también relevante señalar lo enunciado por Gorshkov (1972) citado por Geofry Till (1988), frente al uso de la armada en tiempos de paz y enfatizando en gran medida en cómo fue usada frente a países del Tercer Mundo para incrementar el prestigio e influencia de la Unión Soviética, en la cual se afirma lo siguiente:

Las armadas pueden demostrar gráficamente la real potencia combativa del Estado. En muchos casos, las acciones navales demostrativas han hecho posible el logro de objetivos políticos sin recurrir a la lucha armada, sino simplemente aplicando presión con la propia fuerza potencial y amenazando con iniciar operaciones militares. (Gorskov, 1972. Citado por (Till, 1988).

La Diplomacia Naval es entonces el uso del Poder Naval⁸ para la obtención de los objetivos nacionales, dentro del cual se combinan

8 El Poder Naval se entiende como aquellos elementos como las Fuerzas Navales y el posicionamiento estratégico de bases, que le permiten a un Estado su proyección en el mar. Se entiende que tanto las Fuerzas Navales como el posicionamiento estratégico de bases no se pueden entender de manera separada, sino de manera conjunta en una relación estrecha y proporcional, ya que una depende de la otra para el correcto funcionamiento del Poder Naval (Uribe Cáceres, 2017, p. 113).

elementos del soft power, como la cooperación, la presencia y la colaboración; y elementos del hard power relacionados con la disuasión (Till, 2013 citado por Uribe Cáceres, 2017, p. 179). Es una combinación de elementos a través de los cuales se busca como primera medida el entendimiento mutuo con otros Estados sobre la base de intereses compartidos o comunes.

El otro concepto relevante y central de este texto es el de Diplomacia de Cañoneras, desarrollado principalmente por el diplomático británico James Cable en sus libros *Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force* de 1971 y *Gunboat Diplomacy 1919 – 1979* de 1981. En dichos libros, Cable desarrolla y estudia diferentes escenarios en los cuales se ha desarrollado la Diplomacia de Cañoneras (*Gunboat Diplomacy* en inglés) y el uso del Poder Naval para la consecución de objetivos de los Estados.

Para James Cable (1981) citado por Robert Mandel (1985), la Diplomacia de Cañoneras se define y se entiende como el uso o la amenaza de uso limitado del Poder Naval, de manera diferente a un acto de guerra, con el objetivo de generar una ventaja, o advertir pérdidas en la eventualidad de llegar a una disputa internacional o contra extranjeros dentro de un territorio o jurisdicción del propio Estado (Mandel, 1986, p. 62). De esta forma, y tomando la definición anterior, se podría comentar que este tipo de diplomacia a diferencia de la Diplomacia Naval, se convertiría en una forma de diplomacia en la cual se busca que el uso o amenaza de la Fuerza Naval se convierta en pieza clave que ayude al logro de los objetivos propuestos por un determinado Estado sin que su uso trascienda a un escenario de conflicto y guerra de mayor escala. Es entonces una alternativa entre la Diplomacia Naval tradicional y la Guerra en la búsqueda de los intereses del Estado.

Para James Cable (1981) citado por Robert Mandel (1985), la Diplomacia de Cañoneras se define y se entiende como el uso o la amenaza de uso limitado del Poder Naval, de manera diferente a un acto de guerra, con el objetivo de generar una ventaja, o advertir pérdidas en la eventualidad de llegar a una disputa internacional o contra extranjeros dentro de un territorio o jurisdicción del propio Estado (Mandel, 1986, p. 62). De esta forma, y tomando la definición anterior, se podría comentar que este tipo de diplomacia a diferencia de la Diplomacia Naval, se convertiría en una forma de diplomacia en la cual se busca que el uso o amenaza

de la Fuerza Naval se convierta en pieza clave que ayude al logro de los objetivos propuestos por un determinado Estado sin que su uso trascienda a un escenario de conflicto y guerra de mayor escala. Es entonces una alternativa entre la Diplomacia Naval tradicional y la Guerra en la búsqueda de los intereses del Estado.

Ahora bien, ya definido y establecido el significado y las diferencias entre la Diplomacia Naval y la Diplomacia de Cañoneras, parece prudente e importante responder la pregunta sobre la efectividad del segundo término. De hecho la pregunta parece ser resuelta por Mandel (1986), donde luego de tomar como punto de partida los estudios de autores como James Cable, Ken Booth, Robert Kaplan entre otros, establece una serie de hipótesis sobre la efectividad de este tipo de diplomacia.

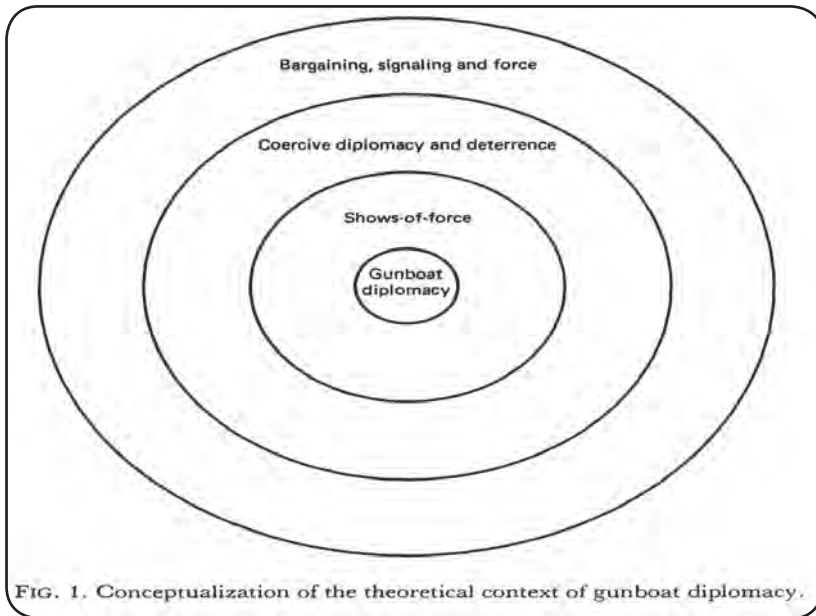


Figura 1: Conceptualización Teórica sobre la diplomacia de cañoneras.

Tomado de (Mandel, 1986. pp.61)

Para Mandel resulta de gran importancia establecer estas hipótesis teniendo en cuenta tanto la postura de quién la usa como sobre quién se usa (relación agresor – víctima). En primera medida, dicho autor toma en cuenta como prerequisites para una acción efectiva lo desarrollado por Lockhart frente a la restricciones de la Diplomacia de Cañoneras, en

razón que para ser efectivas deben ser rápidas, con objetivos limitados y un uso modesto de la fuerza que evite un conflicto mayor. Sumado a lo anterior, también se toma lo desarrollado por George (1971) con relación a la credibilidad de quien ejerce este tipo de acciones, lo que está basado en la protección de objetivos bien definidos y grado de determinación del uso de fuerza de ser necesario (Mandel, 1986, p. 66).

Con estos puntos de partida, Mandel (1986) establece 10 hipótesis sobre el grado de efectividad del uso de la Diplomacia de Cañoneras las cuales se resumen de la siguiente manera:

1. La Diplomacia de Cañoneras es efectiva si la acción es definitiva más propositiva o expresiva. Esto da cuenta que la acción decisiva del uso de la fuerza para lograr el *fait accompli* (hecho consumado) y teniendo en cuenta lo señalado por Cable (1981) citado por el autor, sobre la efectividad del uso sorpresivo y definitivo de la fuerza).
2. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva si la acción está encaminada a generar disuasión que ser una acción de obligación frente al otro actor. Esto indica que la acción busca reforzar una situación existente y prevenir cambios abruptos en dicha condición, lo cual señala adicionalmente que el uso disuasivo es más limitado que aquel que busque obligar.
3. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando la acción involucra múltiples actores (sean estos quienes la realizan o sobre quienes se ejerce) en vez de un solo actor. Basado en lo desarrollado por Jönsson (1978) citado por el autor, se establece que una visión multilateral puede ser más efectiva en términos de negociaciones y buscar concesiones.
4. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva si la acción es solo una muestra o despliegue de Fuerzas más que el uso mismo de la fuerza en una confrontación, tomado como referencia lo estudiado por Blechman y Kaplan en 1978 sobre las acciones de Estados Unidos en diversos escenarios.

5. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando los actores son de bandos opuestos o de bloques opuestos de la Guerra Fría⁹, más que del mismo bloque. Esto en razón a que las diferencias existentes entre bloques diferenciados es mucho más compleja que las diferencias que puedan llegar a darse entre miembros del mismo bloque.
6. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando los actores pertenecen a una misma región más que en regiones diferentes. Esto indica que la condición geográfica de proximidad es importante para una interacción entre los actores. Para ello se tiene en cuenta lo planteado por Cohen (1979) citado por el autor, donde la relación de proximidad crea escenarios de oportunidad y enfatiza en percepciones de seguridad o amenaza.
7. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando quien la desarrolla tiene un historial de confrontaciones violentas en la región a la cual pertenece sobre quien se realiza la acción, demostrando el impacto del legado de violencia sobre este tipo de diplomacia.
8. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando el país que la desarrolla es más poderoso que aquel sobre el cual se desarrolla. Esto hace referencia a la disparidad de poder, esencial para lograr una capitulación o una disuasión efectiva.
9. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando quien la ejerce tiene mayor preparación militar que quien sobre quien se ejerce. En este orden de ideas, la preparación militar o alistamiento militar desarrollado por un Estado puede ser capaz de influir en la efectividad de este tipo de diplomacia.

9 Si bien es cierto que el texto hace referencia al modelo de Guerra Fría y bajo la existencia del Bloque Soviético y el Bloque Estadounidense, lo cierto es que lo central de la hipótesis puede plantearse en términos posteriores a la Guerra Fría donde se pueden señalar relaciones diferenciadas entre Estados, dependiendo de quien ejerza la acción.

10. La Diplomacia de Cañoneras es más efectiva cuando quien la ejerce tiene igual o mayor estabilidad política que sobre el que se ejerce. Según Jönson (1978), citado por el autor, este tipo de diplomacia es más efectiva en términos de negociación cuando se tiene alguna estabilidad política en el Estado en el que se ejerza, ya que en un escenario de desorden político es más complejo establecer líneas de negociación, llegándose a necesitar otro tipo de acciones para resolver la situación.

Las 10 hipótesis mencionadas por Mandel (1986, pp. 66 -70) resultan de gran relevancia en la comprensión de los usos de este tipo de diplomacia, tal y como se corrobora en el mismo texto cuando se parte de los estudios de James Cable (1981) sobre 133 incidentes ocurridos entre 1946 y 1978, teniendo en cuenta que las acciones desarrolladas en este periodo distan o tienen características diferentes a los periodos de las Guerras Mundiales. Al probarse cada una de las hipótesis señaladas con anterioridad, Mandel llega a la conclusión que de los 133 episodios revisados, la Diplomacia de Cañoneras fue efectiva en un 53 %, mientras que un 28 % tuvo resultados mixtos y tan solo un 20 % resultaron en fracaso.

66

Lo anterior sirve entonces como un referente central y como conclusión anticipada, para indicar, que pese a que no reconoce el término de Diplomacia de Cañoneras como una estrategia, sí concibe una lógica de acción efectiva en la búsqueda de objetivos nacionales de un Estado determinado.

La Diplomacia de Cañoneras: algunos ejemplos históricos

Hasta este punto se han logrado definir los conceptos relevantes del tema central, sin embargo no se ha explicado el componente inicial, las cañoneras. Antes de mencionar algunos ejemplos en la historia sobre el uso de la Diplomacia de Cañoneras, es necesario de manera breve describir este tipo de embarcaciones.

De manera simple se define como cañonera/cañonero a una embarcación a la cual se dotaba de uno, dos o más cañones. Se diferencia de embarcaciones como corbetas o fragatas por su tamaño.

Generalmente, estas embarcaciones no eran muy grandes y se usaban en aguas poco profundas. En principio el término hizo referencia a barcos de vela a los cuales se les montaban pequeños cañones, pero luego se usó para identificar barcos a vapor a los cuales se les montaban cañones y morteros.¹⁰ Existen de varias formas y arquitectura y fueron usadas por diversos países como Estados Unidos, Reino Unido, España, Alemania (Imperio alemán) entre otros. Algunos ejemplos se muestran en las siguientes imágenes:

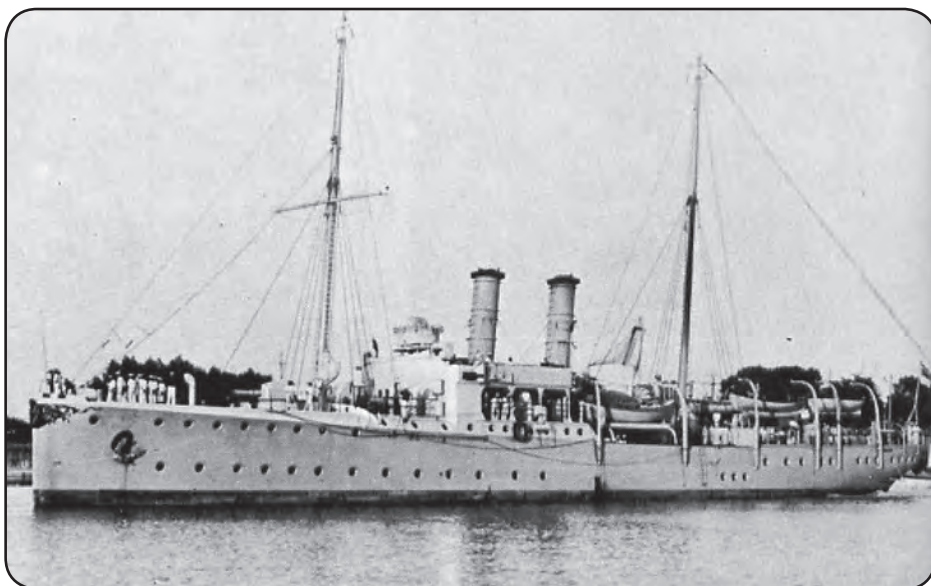


Imagen 1: SMS Panther (1901)

Tomado de <https://www.militaer-wissen.de/gunboat-sms-panther/?lang=en>.

¹⁰ La definición que aquí se propone está basada en definiciones tomadas de varias fuentes, entre ellas la Enciclopedia Planeta, diccionarios entre otras fuentes. No existe una definición completa y se busca a partir de las fuentes consultadas, definir este tipo de embarcación.

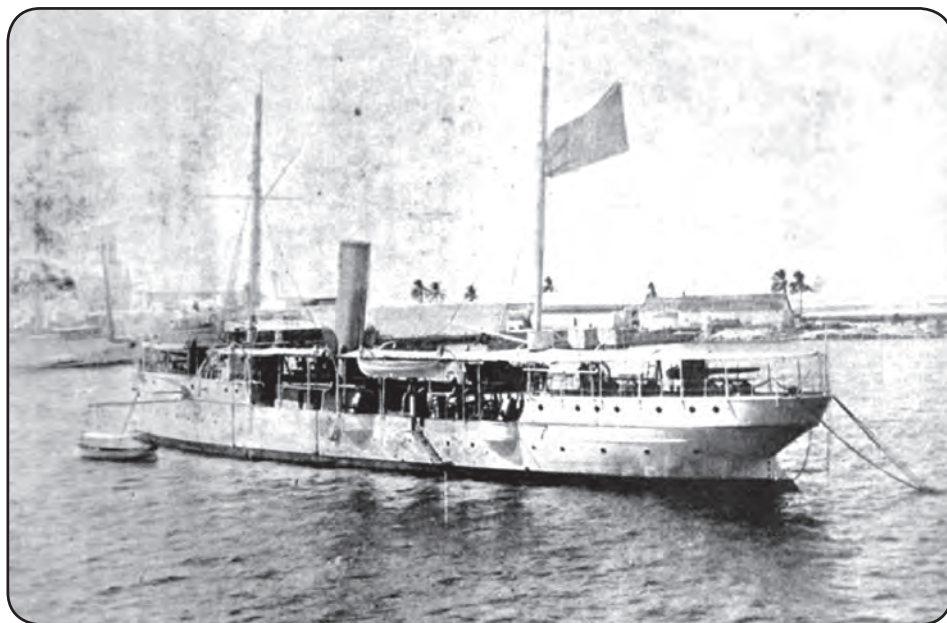


Imagen 2: Cañonero Veracruz de México.

Tomado de <https://facetashistoricas.wordpress.com/2014/03/16/el-timido-desarrollo-de-la-marina-de-guerra-mexicana-podia-defenderse-veracruz-en-1914/>

Imperio alemán y Venezuela

Entre 1902 y 1904, Venezuela entra en disputa con el Imperio alemán por efecto del cese de pago de deuda de esta nación con el Imperio. Ante este escenario el Imperio alemán decide enviar entre otros al SMS Panther, que ya se encontraba navegando por el Caribe, junto con otras embarcaciones, con el objetivo de realizar un bloqueo económico. Dichas acciones dieron paso a acciones de fuerza en las cuales el Imperio tomó la cañonera venezolana "Restaurador" y realizó la toma de Puerto Cabello y el disparo de cañones sobre el Fuerte San Carlos en Maracaibo. El escenario no pasó a un conflicto mayor y la situación se solucionó a través de la vía diplomática (Militaer Wissen, 2018).

Gran Bretaña vs. Islandia. Derechos de pesca 1958 – 1959 y 1972 – 1973

Este escenario de uso de Diplomacia de Cañoneras es importante y señalado por Mandel (1986) en su estudio sobre la efectividad de este tipo de diplomacia. La disputa entre el Reino Unido e Islandia tomó el

nombre de las Guerras del Bacalao, en las cuales el aspecto central era el tema de acceso a zonas de pesca entre los dos Estados la que se inició en 1958 y finalizó en 1976.

Durante este periodo, la disputa se centró en la ampliación de la zona de pesca islandesa de 4 a 12 millas náuticas de manera unilateral y desatendiendo lo pactado por los Estados a principios del siglo XX. Dicha ampliación negaba el acceso a buques pesqueros británicos, que luego de protestar diplomáticamente, deciden enviar un grupo de buques denominados Fishery Protection Squadron. Esto generó entre otras cosas, protestas y escaramuzas entre las Armadas de ambas naciones derivando en la amenaza de Islandia de cerrar la base norteamericana de apoyo a la OTAN. En este primer escenario, se llega a un acuerdo en el cual se le reconocen a Islandia las 12 millas náuticas y a su vez los derechos de pesca al Reino Unido (muy por debajo de lo que se buscaba).

El evento vuelve a repetirse en 1972 cuando Islandia de nuevo decide ampliar su zona limítrofe y de pesca, pero esta vez a 200 millas náuticas incumpliendo lo pactado en 1961. La respuesta no solo fue británica sino de otros países europeos (incluyendo a varios del Pacto de Varsovia) en términos diplomáticos. En el campo militar, fue el Reino Unido el responsable de enviar cerca de 32 fragatas a la zona buscando proteger a sus buques pesqueros, pero de nuevo y ante la visita del Secretario de la OTAN y ante la amenaza por parte de Islandia en cerrar la base OTAN en su país (vital para esta organización y estratégica en el control del mar del Norte) se firma otro acuerdo en el cual se le reconocen dichas 200 millas náuticas al Gobierno islandés (La Brújula Verde, 2017).

La importancia de este evento podría resumirse en que es una clara muestra que no siempre el uso de la Diplomacia de Cañoneras es eficiente, a lo cual se le debe sumar que una corroboración de la hipótesis 5 señalada por Mandel (1986) respecto a que este tipo de acciones es más eficiente sobre países que no hacen parte de una misma coalición o alianza, en vez de serlo sobre países del mismo bloque.

Estados Unidos en el Caribe

Este es quizás uno de los ejemplos más claros sobre el uso de la Diplomacia de Cañoneras. Su uso corresponde a la visión estratégica de Estados Unidos desde finales del siglo XIX y que se desarrolla en las primeras décadas del siglo XX sobre la región. Las acciones desarrolladas

por Estados Unidos en la región fueron también llamadas “La Política del Buen Vecino (Good Neighbor Policy)” mencionadas por Herbert Hoover y puesta en práctica por Franklin D. Roosevelt (Williamson, 2015).

Luego de la guerra hispano-estadounidense de finales del siglo XIX, Estados Unidos logró establecer un control sobre el Caribe, especialmente sobre Cuba y Puerto Rico con influencia, en República Dominicana y Haití. De hecho, en 1904 Theodore Roosevelt estableció que la zona del Caribe era vital para prevenir cualquier interferencia de Alemania en países e islas de la región (Williamson, 2015). Previamente, Estados Unidos había participado en el proceso de independencia de Panamá en 1903, aprovechando el momento coyuntural por el cual atravesaba Colombia en ese momento. Ante esta situación, Roosevelt buscó organizar al reciente Gobierno panameño y de esta forma garantizar la construcción del Canal de Panamá, vital para los intereses norteamericanos (Williamson, 2015).

A partir de estos dos escenarios, la participación de Estados en el Caribe fue importante para garantizar una zona de seguridad y control para rutas de comercio y prevenir interferencias de otros Estados. Algunas de las acciones las indica Williamson (2015) cuando señala el desembarco de tropas en Cuba entre 1906 y 1909 bajo el Acuerdo Platt; el apoyo de los Marines en la crisis de Nicaragua, ocupándolo desde 1912 hasta 1933; la presencia de Marines en República Dominicana desde 1916 hasta 1924; la ocupación del puerto de Veracruz en México entre 1914 y 1916; y la ocupación de Haití entre 1915 y 1934.

Por otra parte, las acciones de Estados Unidos en el Caribe tuvieron un valor estratégico, sobre todo con el advenimiento de la Primera Guerra Mundial y la posibilidad de que la flota de submarinos alemanes incursionara en la región para cortar líneas de apoyo y suministros enviados desde el Caribe a Europa en apoyo a la guerra. De esta forma, la Armada norteamericana realizó extensos patrullajes en el Caribe, buscando evitar la incursión de los temidos U-Boats alemanes de la época. De hecho, para 1910, la Junta de Generales realizó un estudio extenso que derivó en el Plan de Guerra Negro (War Plan Black) en el cual se buscó concentrar una gran cantidad de unidades de la Flota estadounidense para patrullar y sembrar minas en zonas descritas como posibles de interferencia por parte de Alemania como Margarita en Venezuela y la Bahía de Samaná en República Dominicana (Yerxa, 1987)

Estados Unidos y la Gran Flota Blanca

Tras la victoria de Estados Unidos en la guerra hispano-estadounidense y la anexión de Hawái, Guam, Puerto Rico y Filipinas, la influencia de este país a nivel mundial comenzó a tener un gran impacto. Para ello, la gran estrategia tuvo como punto de partida lo planteado por Alfred Mahan y desarrollado por el presidente Theodore Roosevelt, al impulsar la industria naval (Román Lazarovich, 2009, p. 349).

La Gran Flota Blanca, nombre con el cual se designó a la flota de 16 acorazados y buques escolta, fue el resultado del impulso de la flota naval norteamericana y de la decisión de T. Roosevelt de enviar dicha flota a diversas partes del mundo con la doble intención de ser promotora de la empresa naval y de la diplomacia de Estados Unidos. El nombre obedeció principalmente a que todas las embarcaciones de dicha flota estaban pintadas de color blanco antes de ser pintadas de color gris como se realiza en la actualidad a los buques de las Armadas. Dicha flota recorrió cerca de 65 000 km y visitó más de 20 puertos en 6 continentes (Román Lazarovich, 2009).

En su recorrido la Gran Flota Blanca recorrió el Caribe, las costas de Brasil, Argentina, Chile, Perú y México en su primer tramo de 1908. Para su segundo tramo la flota zarpó desde California en dirección a Asia en donde visitó Honolulu, Filipinas, puertos en Australia y Japón. De allí pasó a Sri Lanka en su paso al Mediterráneo a través del Canal de Suez para llegar a Italia, Líbano, Grecia, Libia, Argel entre otras (Román Lazarovich, 2009, pp. 350 – 353).

La Gran Flota Blanca logró posicionar a Estados Unidos en el contexto internacional como potencia en temas marítimos, dentro de los cuales la flota aplicaba tanto la Diplomacia Naval como la muestra de su Poder Naval, logrando establecer rutas de comercio con Japón y también ser útil en ayuda humanitaria tras el terremoto en Messina (Italia) donde parte de la flota estuvo en misión humanitaria (Román Lazarovich, 2009).

Gran Bretaña y San Quintín

Las acciones realizadas por Gran Bretaña en territorio mexicano son vistas en primera medida como una de las últimas acciones de la gran Armada del Imperio británico. No hay que olvidar que antes de que

Estados Unidos iniciara su gran desarrollo naval, el país referente sobre los asuntos del mar era el Reino Unido. La Diplomacia de Cañoneras fue uno de elementos representativos y significativos de supremacía naval británica en la era Palmerston, que inició con la derrota de Napoleón en 1815 hasta el final de la Segunda Guerra Mundial (Taylor, 1996, p. 521).

La toma de San Quintín tiene lugar en medio de las revueltas iniciadas por Francisco Madero en 1910 en contra del gobierno de Porfirio Díaz. La presencia británica en México tiene profundos lazos económicos que unían de manera importante al gobierno de Porfirio Díaz con la Corona británica. A finales del siglo XIX, el Reino Unido había invertido en varias empresas, dentro de las cuales se destacaban la construcción de vías férreas, la extracción de carbón y la participación de la Compañía Mexicana de tierras y Colonización, establecida en Baja California (Taylor, 1996).

La acción británica se da en 1911 cuando el barco HMS Shearwater bajo el comando del Capitán Gerald W. Vivian realiza una parada en San Quintín para aprovisionarse de agua potable en su recorrido por la costa oeste mexicana. Antes de su arribo a la zona, el Capitán había recibido una petición de Frederick Kersey, trabajador de la Compañía Mexicana de Tierras y Colonización, para ser ayudado ante la inminente acción de los insurrectos magonistas sobre la población. Para ese entonces, dicha población tenía inversiones británicas y norteamericanas, al igual que ciudadanos de ambas nacionalidades que veían en amenaza su seguridad en razón a que las tropas mexicanas habían huido de sus puestos. En respuesta a esta petición, el Capitán Vivian ordena el desembarco de tropas de la Marina Real apoyados por una ametralladora Maxim. Se usó una pequeña embarcación tipo esquife (skiff) para el movimiento de hombres y la extracción de civiles de la zona. Pese a que no hubo confrontación, la acción militar fue ampliamente debatida por los gobiernos mexicano, norteamericano y británico, señalando que dichas acciones pudieron ser disuasivas frente a la acción de los insurrectos (Taylor, 1996, pp. 531- 540).

Diplomacia de Cañoneras en el siglo XXI

Hablar de Diplomacia de Cañoneras en el siglo XXI no es una tarea fácil. En principio, por razón al cambio tecnológico y los desarrollos de la industria naval militar alrededor del mundo. Adicionalmente, hablar de este tipo de acciones tiene de por medio un escenario internacional en

donde la comunidad internacional, representada por nacionales juega un papel importante en los asuntos de seguridad global y el manejo de crisis.

Desde la implosión de la Unión Soviética a principios de la década de los 90, la caída del comunismo, la globalización y el surgimiento de otros factores de amenaza como el terrorismo y el crimen transnacional organizado, entre otros, lo único que se ha logrado es dinamizar y diversificar la cantidad de actores dentro del sistema internacional. Si bien es cierto que existen todos estos factores, lo cierto es que en temas de seguridad el Estado sigue siendo y teniendo un papel preponderante.

Si se quisiera hablar de Diplomacia de Cañoneras en el siglo XXI, temas como la tecnología y la capacidad de los Estados en cuanto a su Poder Naval resulta de gran importancia. Hoy no se podría hablar de cañoneras como se pensaba a principio del siglo XX, por el contrario, habría que hablar de un amplio escenario en donde confluyen el uso de portaaviones, submarinos, corbetas, fragatas, buques de apoyo, elementos aeronavales entre otros. Ejemplo de ello puede ser el Grupo de Batalla del USS Carl Vinson de la Marina de Estados Unidos (Imagen 3), que cuenta con un portaaviones con 60 aeronaves y cerca 5000 hombres, acompañado por 2 destructores clase Arleigh Burke, 1 Crucero clase Ticonderoga, entre otros (BBC Mundo, 2017).

Ahora bien, la Diplomacia de Cañoneras no es un término que en el siglo XXI sea usado comúnmente, sin embargo y teniendo en cuenta la definición desarrollada en este texto, puede hacer referencia al uso de unidades navales por parte de un Estado para conseguir sus intereses. Dentro de ese escenario el uso de la fuerza es limitado y con objetivos claros, en este caso el uso de grupos de batalla como USS Carl Vinson.

Si se quisiera hacer una revisión sobre el uso en la actualidad de este tipo de diplomacia habría que analizar los contextos de su uso, para lo cual se proponen los ejemplos en adelante descritos.



Imagen 3. Grupo de Batalla Carl Vinson.

Tomado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39561751>.

Estados Unidos y la tensión con Corea del Norte (2017 – 2018)

Tras una serie de pruebas desarrolladas por el gobierno de Corea del Norte con misiles balísticos¹¹ y otro tipo de elementos militares dentro de los cuales también se incluyeron pruebas con ojivas nucleares que fácilmente podrían impactar territorio norteamericano o de países como Corea del Sur y Japón, aliados de Estados Unidos.

En un escenario que tuvo en vilo al mundo por la posibilidad de llegar a una confrontación armada a gran escala, las acciones desarrolladas por Estados Unidos que pueden catalogarse como Diplomacia de Cañoneras se pueden resumir en las siguientes: 1. Despliegue de Fuerza, materializado con la Séptima Flota Naval compuesta por cerca de 70 barcos y submarinos, 300 aviones y cerca de 40.000 hombres y mujeres (Lima, 2017); 2. Los ejercicios militares realizados entre Estados Unidos y Corea del Sur (Fontdeglória, 2017) y entre Estados Unidos y Japón.

Por fortuna los eventos no desencadenaron en un conflicto de mayores proporciones, en gran medida quizás al despliegue militar en la zona y

¹¹ Es un tipo de misil cuyas características más relevantes son su alcance, dificultar para ser interceptados, de rumbo programado y alto poder destructivo (DeConceptos)

otros factores diplomáticos, que terminaron en un cese de las pruebas de misiles por parte de Pyongyang y abriendo la posibilidad a un escenario de desescalonamiento y oportunidad de diálogo traducida en la reunión de los jefes de Estado de las dos Coreas, considerada como histórica y desarrollada en abril de 2018 (Redacción Huffinton Post, 2018).

Estados Unidos y su presencia global

Si bien se ha hablado del escenario de Corea del Norte, lo cierto es que no es posible pasar por alto la presencia de Estados Unidos a nivel global. El rol y participación de Estados Unidos en los escenarios de seguridad en varias partes del mundo obedece a una lógica de acción de proteger sus intereses y siguiendo lineamientos de su Estrategia de Seguridad.

Más allá de lo revisado con la Séptima Flota Naval, Estados Unidos ha reactivado en el contexto del Atlántico la Segunda Flota Naval, con miras a apoyar a la OTAN en el escenario del Atlántico Norte y con relación a la creciente actividad de la Armada rusa (BBC Mundo, 2018) y el retorno de la Cuarta Flota Naval al escenario del Caribe y disuelta hace más de 5 décadas, con el objetivo de hacer frente a temas como terrorismo, narcotráfico y crimen transnacional, pero no bien acogida por varios países de la región (Redacción Internacional El Espectador, 2008).

La presencia global de Estados Unidos en el siglo obedece esencialmente a una revisión de su Estrategia Marítima y de Defensa, que luego de ser revisada por el Departamento de Defensa en su ejercicio de Revisión Cuatrienal de la Estrategia de Defensa de 2001, establece con claridad que los dos principales escenarios de importancia se concentran en el Noreste Asiático y el golfo Pérsico, pero a la vez haciendo un llamado a la flexibilidad operacional de capacidades de las Fuerzas Armadas para atender cualquier escenario que pueda presentarse en el arco que inicia en el Medio Oriente y que va hasta el litoral asiático. En este sentido, también se promueve el desarrollo y adopción de nuevas tecnologías y doctrina para ese escenario complejo (Kugler, 2002, p. 281).

Resulta importante resaltar que el despliegue de la Armada en principio, y el de las demás Fuerzas de Estados Unidos, obedece no solo a una visión estratégica sino a una herencia de legado del pasado, sobre todo posterior a la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Pese a las diferentes modificaciones a la estrategia y reveses como el de Vietnam, la visión sobre la proyección de la Armada y el Poder Marítimo de Estados

Unidos se ha mantenido y por ende gran parte de su flota naval, como elemento central de la Estrategia de Defensa (Kugler, 2002, pp. 283 - 304).

China y Japón: la disputa por Senkaku/Diaoyu

El contexto de este ejemplo radica en las tensiones sostenidas entre ambos países por una serie de islas situadas en el mar de China Oriental y de ubicación estratégica por estar en uno de los corredores de rutas comerciales más importantes de la zona, tener riquezas pesqueras y posiblemente yacimientos de petróleo (BBC Mundo, 2012).

Si bien es cierto que la tensión entre ambos países es de vieja data, lo relevante de esta situación acaece en 2012 cuando Japón decide comprar a propietarios privados algunas islas con la intención de expandir su influencia sobre la zona, a lo cual China responde no solo con notas diplomáticas sino que paralelamente intensifica su presencia y ejercicios navales en la zona (Hurtatis, 2014). Este tipo de acciones ha causado momentos de tensión entre ambos países sin que la situación de fondo se haya resuelto por completo.

Conclusiones

La Diplomacia de Cañoneras en su concepción, puede y debe ser considerada como una opción estratégica en cuanto se trata de una serie de acciones a través de las cuales se busca ante todo proteger los intereses de un Estado sin llegar a un escenario conflictivo mayor, a la vez que se reconoce que la diplomacia e incluso la Diplomacia Naval, no han sido del todo efectivas.

A lo anterior se debe comentar que pese a los casos exitosos señalados por Mandel, es claro que la Diplomacia de Cañoneras no es una estrategia o curso de acción 100 % efectivo. Sin embargo y pese a esto, las condiciones para su uso dependerán en gran medida de la voluntad estratégica del campo político y de las condiciones específicas para su uso (tiempo, coyuntura, nivel de confrontación y percepción de la amenaza o riesgo).

Otro de los elementos a resaltar, es que la Diplomacia Naval es un uso limitado de la fuerza, en razón a no generar un conflicto a gran escala, sino que por el contrario se centra en el uso basado en objetivos claros y bien definidos, buscando siempre estar dentro de la legitimidad.

Si bien es cierto que el uso de la Diplomacia de Cañoneras tuvo su mayor expresión a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, no se descartó como opción en medio de la Guerra Fría, tal cual como lo señala Cable (1981). Adicionalmente, y pese a los avances tecnológicos, este tipo de diplomacia parece tener también un uso en el siglo XXI, como lo acontecido con Corea del Norte, pero también puede ser aplicado en escenarios en otros países como Rusia o China sean quienes lo apliquen para la protección de sus intereses.

En el presente documento se hace un especial énfasis en las acciones realizadas por Estados Unidos durante el siglo XX y lo recorrido del siglo XXI, sin embargo ello no significa que haya sido el único país en usar la Diplomacia de Cañoneras como parte de su Estrategia Naval. De hecho, los países con una alta capacidad en medios marinos (Poder Naval) han usado este tipo de acciones en la proyección y defensa de sus intereses, muchos de los cuales fueron referenciados como ejemplos en este caso, como el Reino Unido, China y Alemania, sin que ello tampoco implique la existencia de estas acciones por parte de otros Estados como Rusia, Japón, Francia, entre otros.

Referencias Bibliográficas

BBC Mundo. (14 de Septiembre de 2012). BBC News. Obtenido de Claves de la disputa entre China y Japón por islas estratégicas: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/09/120914_china_japon_islas_q_and_a_ar

BBC Mundo. (11 de Abril de 2017). BBC News. Obtenido de ¿Qué Capacidad de armamento tiene el Grupo de Ataque Car Vinson, desplegado por Estados Unidos hacia la Península de Corea?: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39561751>

BBC Mundo. (6 de Mayo de 2018). BBC News. Obtenido de Por qué Estados Unidos reactivó su Segunda Flota, una fuerza militar clave durante la Guerra Fría y disuelta en 2011: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-44018850>

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). (2016). Informe sobre el transporte marítimo 2016. Ginebra: Publicación de las Naciones Unidas.

DeConceptos. (s.f.). Recuperado el 2018, de Concepto de Misil: <https://deconceptos.com/tecnologia/misil>

Fontdeglória, X. (4 de Diciembre de 2017). El País Internacional. Obtenido de EEUU y Corea del Sur realizan sus mayores maniobras aéreas conjuntas.: https://elpais.com/internacional/2017/12/04/actualidad/1512368598_371315.html

Hurtatis, H. I. (15 de Enero de 2014). Universidad del Rosario. Obtenido de La disputa por las islas Senkaku: http://www.urosario.edu.co/cpg-ri/Investigacion-CEPI/documentos/articulos/historico-opinion/2014/15-01-14_hector-hurtatis.pdf

Kugler. (2002). Naval Overseas presence in the New U.S. Defense Strategy. En S. J. Tangredi, & S. J. Tangredi (Ed.), *Globalization and Maritime Power* (págs. 281 - 306). Washington D.C.: National Defense University Press.

La Brujula Verde. (20 de Enero de 2017). Recuperado el 20 de Agosto de 2018, de La Guerra del Bacalao que enfrentó a Islandia con Reino Unido.: <https://www.labrujulaverde.com/2017/01/la-guerra-del-bacalao-que-enfrento-a-islandia-con-reino-unido>

Lima, L. (24 de Agosto de 2017). BBC News. Obtenido de Qué es la Séptima Flota, la fuerza de guerra naval más grande de Estados Unidos, y qué hay detrás de los misteriosos accidentes que ha sufrido en los últimos meses : <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-41030680>

Mandel, R. (Marzo de 1986). The Effectiveness of Gunboat Diplomacy. *International Studies Quarterly*, 30(1), 59 - 76.

Militaer Wissen. (4 de Enero de 2018). Recuperado el 20 de Agosto de 2018, de Gunboat SMS Panther: <https://www.militaer-wissen.de/gunboat-sms-panther/?lang=en>

Real Academia de a Legua. (s.f.). Real Academia Española. Obtenido de Diccionario de la lengua española: <http://dle.rae.es/?id=DpX8hAl>

Redacción Huffinton Post. (27 de Abril de 2018). Huff Post. Obtenido de Kim Jong-un en la reunión de las dos Coreas: "No volverá a suceder que incumplamos acuerdos": https://www.huffingtonpost.es/2018/04/26/kim-jong-un-en-la-reunion-de-las-dos-coreas-no-volvera-a-suceder-que-incumplamos-acuerdos_a_23421549/

Redacción Internacional El Espectador. (30 de Junio de 2008). El Espectador. Obtenido de El Regreso de la Cuarta Flota: <https://www.elespectador.com/impreso/internacional/articuloimpreso-el-regreso-de-cuarta-flota>

Román Lazarovich, G. (Abril de 2009). Revista Marina. Recuperado el 20 de Agosto de 2018, de La Gran Flota Blanca: <https://revistamarina.cl/revistas/2009/4/roman.pdf>

Taylor, L. D. (Abril de 1996). Gunboat Diplomacy's Last Fling in the New World: The British Seizure of San Quintin. *The Americas*, 52(4), 521 - 243. Recuperado el 1 de Agosto de 2018, de <https://www.jstor.org/stable/1008476>

Terzago Cuadros, J. (28 de Octubre de 2005). UNAM México. Recuperado el 13 de Agosto de 2018, de Alfred Thayer Mahan (1840 - 1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico.: <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>

Till, G. (1988). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (Segunda ed.). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Uribe Cáceres, S. (2016). *Estrategia Marítima Evolución y Perspectiva*. Bogotá: ESDEGUE Libros.

Uribe Cáceres, S. (2017). *El Estado y el Mar. Relaciones con el Poder Marítimo, Poder Naval y el desarrollo nacional*. (Primera ed.). (S. Uribe C., Ed.) Bogotá: ESDEGUE .

Williamson, M. (Agosto de 2015). *Weapons and Warfare. History and Hardware of History*. Recuperado el 10 de Agosto de 2018, de Gunboat Diplomacy: <https://weaponsandwarfare.com/2015/08/29/gunboat-diplomacy/>

Yerxa, D. A. (Octubre de 1987). The United States Navy in Caribbean Waters During World War I. *Military Affairs*, 51(4), 182 - 187. Recuperado el 01 de Agosto de 2018, de <https://www.jstor.org/stable/1987947>

Colombia Estado marítimo: impulso como Potencia Media Oceánica.*

Por: Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo¹², Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano¹³ y Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata¹⁴.

Los Estados que adquieren hegemonía regional tienen un objetivo a futuro: prevenir que otras áreas geográficas sean dominadas por otras grandes potencias. En otras palabras, hegemones regionales no desean competidores pares”.

Jhon Mearsheimer (Científico Político Norteamericano)

-
- * 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 “C”.
- 12 Capitán de Corbeta Francisco José Castañeda Angulo. Magister 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. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico francisco.castaneda@aramda.mil.co; francho79@gmail.com.
- 13 Capitán de Corbeta Steve Fernando Mendoza Moyano. Magister en Arquitectura e Ingeniería Naval de la Universidad de Lisboa (IST). Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Ingeniero Naval especialidad Mecánica, Profesional en Ciencias Navales de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Perito Naval en Cubierta, Ingeniería Naval y Buceo y Salvamento. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico steve.mendoza@armada.mil.co
- 14 Capitán de Corbeta Guillermo Pardo Zapata. Magister en Gestión Logística de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. 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 y Administración Marítima de la Universidad Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, Colombia. Especialista en Finanzas Corporativas del CESA, Colombia. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. guillermo.pardo@armada.mil.co

Resumen

Como parte de los efectos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, los Estados han buscado establecer un orden jurídico que facilite la relación entre ellos respecto al uso del mar; nacen de esta manera los conceptos de Estado Ribereño (ER), Estado Rector del Puerto (ERP) y Estado de Abanderamiento (EDA), que incluyen la adopción de reglas y normas en la seguridad marítima y territorial. Es así como en Colombia la Dirección General Marítima (Dimar), que representa la Autoridad Marítima Nacional, se configura como la entidad encargada de materializar estas figuras con el acompañamiento de la Comisión Colombiana del Océano (CCO) y el apoyo de la Armada Nacional de Colombia; plantea la postura del país con relación a conceptos de soberanía, adopción de medidas para la seguridad de los buques y salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección del medioambiente marino y los requisitos para inscripción y registro de buques en territorio nacional, que de manera armónica buscan, dar el impulso adecuado al país para convertirse en Potencia Media Oceánica (PMO).

Palabras Clave:

84

Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto, Estado de Abanderamiento, país marítimo, potencia media oceánica.

Abstract

As part of the aftermath of the Second World War, States have tried to establish a legal order that facilitates the relationship between them with respect to the use of the sea; thus, the concepts of Coastal State (CE), Port State (PS) and Flag State (FS), which include the adoption of rules and regulations on maritime and territorial security. This is how in Colombia the General Maritime Directorate (Dimar), which represents the National Maritime Authority, is configured as the entity responsible for materializing these figures with the support of the Colombian Ocean Commission (CCO) and the support of the Colombian National Navy, raises the position of the Country in relation to concepts of sovereignty, adoption of measures for the safety of ships and safeguarding human life at sea, protection of the marine environment and requirements for registration and registration of ships in national territory, which harmoniously seek in giving the country the right impulse to become an oceanic medium power (OMP).

Key words:

Coastal State, Port State, Flag State, maritime country, oceanic medium power.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

La relación entre los Estados, en la medida en que el tiempo pasa, ha procurado darse de manera más abierta y diáfana; día a día por varias décadas se han realizado acercamientos con el fin de estrechar lazos y pactar o establecer políticas en beneficio común, pero ciertamente sin dejar de lado los intereses particulares que atañen a cada país. Motivados por el deseo de mantener una estabilidad, el consenso en cuestiones relativas a temas comunes, con un espíritu de cordialidad y cooperación que contribuya al mantenimiento de la paz y la justicia, es lo que finalmente redundará en el progreso y desarrollo de los pueblos como uno de los aspectos más importantes del interés nacional para cada Estado.

Diferentes fenómenos y efectos circunstanciales como por ejemplo los periodos de postguerra, la internacionalización, la creación de escenarios bilaterales y multilaterales, entre otros, así como la globalización cuyo propósito principal era y continúa siendo la apertura de mercados e integración de la economía regional y mundial han traído innumerables beneficios a los países y a diferentes actores estatales y no estatales, pero a su vez han suscitado controversias y generado inquietudes entre las cuales se encuentran los aspectos relativos al mar.

De otro lado, buscando la conveniencia de establecer pautas y criterios comunes, así como un orden jurídico que facilite la relación entre los países, que promueva y reconozca el uso de mares y océanos de manera adecuada, equitativa, sostenible, eficiente y que a la vez contribuya en la preservación y protección del medio marino y espacios costeros; se llevaron a cabo las conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, las cuales fueron celebradas en Ginebra en 1958 y 1960.

Estas conferencias poco a poco fueron generando los conceptos y posturas, que llevaron al enunciado de principios en la Resolución 2749 (XXV) del 17 de diciembre de 1970 y que posteriormente se incorporan y exponen de manera oficial en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 10 de diciembre de 1982, celebrada en Bahía de Montego (Jamaica); esta convención se constituye como un hito en la historia y la legislación de los mares y océanos; comúnmente conocida como Convemar, se le otorga el calificativo de la “constitución de los océanos”.

Aparecen entonces tres conceptos importantes: Estado Ribereño (ER), Estado Rector del Puerto (ERP) y Estado de Abanderamiento (EDA), figuras que de manera general contribuyen al relacionamiento de los Estados en esta materia e incluyen la adopción de reglas y normas en la seguridad marítima y territorial. Así las cosas, ¿cómo la Dirección General Marítima de Colombia (Dimar), teniendo como hoja de ruta a la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros (PNOEC), ha estimulado el desarrollo marítimo del país en ejercicio de su competencia en estas tres figuras?

86

Para el caso de Colombia, la Dirección General Marítima (Dimar), que representa la Autoridad Marítima Nacional, con apoyo coordinador de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), es el ente encargado que estas figuras sean materializadas y adicional a ello, que se irradie el conocimiento respecto a que estas han propendido por el proceso de desarrollo y caracterización del término “Potencia Oceánica”, el cual denomina a una nación 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; cuenta con una política proactiva que le permite afianzar su capacidad de influencia regional, con el propósito de incrementar el bienestar de su población y aumentar el desarrollo económico de manera sostenible (Comisión Colombiana del Océano, 2016, p. 22).

En contraste y bajo el precepto de lograr que Colombia sea a 2030 una Potencia Media Oceánica, es importante reconocer cómo la Armada República de Colombia (ARC) ha estructurado su Planeamiento de Fuerza 2030 con la concepción estratégica de convertirse en una

Marina Mediana de Proyección Regional, con todo lo que encierra este concepto, pero con sustento en sus cuatro vectores estratégicos (García, 2012). Por ende, en donde es preponderante la jerarquía de poder de la nación, el prestigio y poder tanto económico, militar y político (Nolte, 2006), siendo el mar el principal actor y es por esto, que desde el punto de vista doctrinal, el país va por un buen camino, requiriendo el soporte de políticas de Estado y voluntad de los gobernantes.

En primera instancia, Estado Ribereño constituye un concepto que está íntimamente relacionado con la soberanía de los Estados que poseen costa, va más allá de sus límites terrestres y aguas interiores, la cual es ejercida en espacios marinos en la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial, incluye lecho y subsuelo y se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial (ONU, 1982).

El Estado es completamente soberano en esa jurisdicción marítima, para lo cual podrá promulgar leyes y reglamentos sobre explotación de recursos, protección al medioambiente, salvaguarda de la vida humana, seguridad territorial, aduanas, actividad policiva, entre otros, que buscan la protección, promoción y desarrollo de sus Intereses Marítimos (Gabaldón García, 2012).

Colombia tiene una privilegiada condición bioceánica, posee 3189 km de costa y cerca de 928.660 km² de jurisdicción marítima que comprende mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva y se establece como ER al ejercer soberanía sobre sus aguas marítimas jurisdiccionales (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

Con relación a la Convemar de 1982, Colombia participó activamente para su redacción y promulgación, siendo uno de los 130 países que la aprobaron, pero no ha sido ratificada como una posición estatal en materia de política exterior y que incide en los diferendos marítimos que existen (Cadena y Devia, 2012).

Colombia antes de la Convemar de 1982 tenía normatividad relativa al mar territorial y el ejercicio de soberanía del Estado en esos espacios, entre las cuales se puede destacar la Ley 120 del 30 de Diciembre de 1919 sobre yacimientos y depósitos de hidrocarburos, la Ley 96 del 07 de Diciembre de 1922 sobre pesca en los mares de la República y la Ley 14 del 31 de enero de 1923 mediante las cuales se expone que se entiende por mar territorial una zona de doce millas marinas en torno de las

costas del dominio continental y del dominio insular de la República. No obstante, pese a la no ratificación de la Convemar, Colombia ha dado cumplimiento y respetado las normas y exigencias que allí se enuncian y en ese sentido se ha dado alcance al concepto de ER en diferentes leyes y normas, entre las cuales se encuentran:

- La Ley 9 de 1961, por la cual se aprueba la Convención sobre la Plataforma Continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Plataforma Continental; en esta ley se reafirma el concepto de ER al establecer entre otras, el ejercicio de derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y explotación de sus recursos naturales.
- La Ley 10 de 1978 por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental y se dictan otras disposiciones.
- La Ley 26 del 24 de enero de 1986, por la cual se conceden autorizaciones al Gobierno Nacional para celebrar contratos administrativos de investigación histórica y de recuperación y/o conservación de antigüedades y valores náufragos y se dictan otras disposiciones; así como el Decreto Reglamentario No. 1673 de 1992 reafirman el concepto de ER al referir la soberanía de la Nación sobre estas especies náufragas que se encontrasen en las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva.

De igual manera, claramente se establece la figura de mar territorial y el ejercicio de soberanía que dan soporte al concepto de ER mediante el Artículo 101 de la Constitución Política, que indica:

Artículo 101. Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República, y los definidos por los laudos arbitrales en que sea parte la Nación. Los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución, sólo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el Presidente de la República. Forman parte de Colombia,

además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales (Colombia, Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

El Gobierno nacional colombiano es el encargado constitucionalmente de administrar los recursos del Estado, como lo contempla el Artículo 334 de la Constitución Política, lo que incluye regular y controlar todas las actividades marítimas y portuarias en su jurisdicción, de tal manera que es el Gobierno la máxima autoridad y delega esta función a través de la Dirección General Marítima (Dimar), orgánica del Ministerio de Defensa Nacional.

Es así como la Dimar se crea a través del Decreto Ley 2349 de 1971 y posteriormente es reorganizada y reestructurada, en los niveles normativo, práctico y técnico, mediante el Decreto Ley 2324 de 1984, por el cual se denominó Dirección General Marítima y Portuaria, constituyéndose de esta manera en la autoridad marítima colombiana, cuyo objetivo es la gestión, organización y control de actividades marítimas, así como la ejecución de las políticas adoptadas en esta materia (Presidencia de la República, 1984a).

La Dimar ejerce sus funciones bajo el concepto de la figura de ER y lo define así:

La Dimar desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y vías fluviales fronterizos, a través de una normatividad propia para tal fin. De esta manera, su trabajo se centra en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, el control del tráfico marítimo para asegurar el cumplimiento de la reglamentación en materia de la salvaguarda de la seguridad integral marítima, con el fin de evitar accidentes por fallas operacionales de buques, errores

humanos, contaminación y la reducción de amenazas que pongan en riesgo la integridad del territorio colombiano (Dimar, 2018).

Así mismo en la PNOEC, se destaca como uno de los objetivos, establecer las condiciones para el desarrollo integral de los espacios marítimos a través del ejercicio de la soberanía, la promoción de los Intereses Marítimos, y la cooperación internacional, y expone que Colombia ha ratificado trece instrumentos internacionales de la OMI, concernientes a la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio marino, la protección marítima, la facilitación del transporte marítimo, la formación y titulación de la gente de mar y los esquemas de responsabilidad civil e indemnización relacionados con la contaminación del medio marino (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

En segunda instancia y en el contexto de Colombia como Estado Rector del Puerto, entendido este como la medidas que se adoptan para verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad de los buques con el único objetivo de salvaguardar la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino (Vargas, Suárez, Wilches, & Pitta, 2012), se ha dado un significativo impulso para potenciar esta importante responsabilidad en un trabajo interadministrativo y coordinado entre la ARC, la CCO y la Dirección General Marítima (Dimar). Dicho impulso ha estado enmarcado, dentro de muchos otros aspectos, al desarrollo de un marco jurídico y el fortalecimiento de las instituciones directamente responsables en los principales puertos de tráfico marítimo internacional.

Si bien el ERP se puede definir como la figura del derecho marítimo internacional por medio de la cual los Estados Ribereños tienen la facultad de ejercer un efectivo control sobre los buques que arriben a sus puertos, las responsabilidades son inmensas y el control es ejercido por la Autoridad Marítima Nacional, es decir la Dimar para el caso del Estado colombiano, mediante el cual se cuenta con la investidura para inspeccionar todo buque extranjero que arribe a un puerto nacional, verificando sus condiciones y que el equipamiento cumpla con los requerimientos de las convenciones internacionales (C. Rodríguez, 2014).

Para el desarrollo de tal función tan relevante en el desarrollo del país como Estado Marítimo, se cuenta con instrumentos aprobados por Colombia, como los son el Convenio Internacional para Seguridad de la

Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio STCW 78/95, el Convenio MARPOL 73/78, entre otros, los cuales brindan los lineamientos requeridos por la Autoridad Marítima para ejercer la autoridad y cumplir sus obligaciones. Colombia ejerce su soberanía en el territorio marítimo a partir de la implementación de estas figuras que le provee el Derecho Marítimo Internacional y con ello la Dimar en su Plan Estratégico de Desarrollo 2030 establece la carta de navegación para mitigar los impactos y efectos prácticos que alteran el orden en el mar y el desarrollo seguro de las actividades marítimas (Dirección General Marítima, 2018).

Para el año 1995, la Organización Marítima Internacional (OMI) definió mediante la Resolución A.787 el procedimiento para el ERP proveyendo la guía para realizar las inspecciones y mantener una consistencia en el desarrollo de las mismas, el reconocimiento de las deficiencias en un buque, en su equipo o su tripulación, así como la aplicación de los procedimientos de control (IMO, 1995). Desde ese año, los Estados que han aprobado el convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional de 1948 han direccionado sus esfuerzos para el cumplimiento de las normativas, en lo particular Colombia lo aprueba con la Ley 8 de 1974, que con un adecuado desempeño interno desde la Dimar, se busca un alto nivel de satisfacción de sus servicios prestados al gremio marítimo (Dirección General Marítima, 2018).

Bajo esta óptica, teniendo en cuenta lo anterior, la Dimar desde el año 2011 ha tenido un desafío principalmente regulatorio, para lo cual ha expedido desde entonces un número importante de normas técnicas asociadas a las regulaciones de naves, gentes de mar y empresas de asuntos marítimos, ya que el marco regulatorio adolecía de una marcada obsolescencia que dificultaba precisamente su aplicación efectiva (Dirección General Marítima, 2015).

Un resultado significativo que permitió el fortalecimiento como ERP y en especial como EDA, fue la expedición de la Resolución No. 415 de 2014, definiendo un nuevo esquema para la identificación y valoración de las embarcaciones, la relación de equipos y certificados de acuerdo con esa tipificación (Dirección General Marítima, 2015). Lo anterior ha permitido que de manera gradual el país logre un alto nivel en los estándares en pro de la Defensa de la soberanía nacional y de la Seguridad y protección marítima, inclusive según Visión Colombia, para el 2019 el país contará con un Sistema Integrado de Seguridad Marítima que optimiza el cumplimiento como ERP (Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible, 2007).

El hecho de contar Colombia con un representante permanente ante la OMI y el participar en los diferentes organismos, le permiten al país mantenerse actualizado en temas relativos a la autoridad marítima haciendo que las terminales portuarias sean cada vez más competitivas, estandarizando los procesos y regulando los procedimientos. En el caso de Colombia, los siguientes son los organismos en los cuales tiene participación así:

- Organización Marítima Internacional (OMI).
- Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).
- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).
- Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba (ROCRAM).
- Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).
- Acuerdo Regional para el Control de Buques por Estado Rector del Puerto de 1992-Acuerdo de Viña del Mar.

Es precisamente este último, el organismo regional encargado de coordinar las funciones del ERP por cada una de la Autoridades Marítimas de Sudamérica y así evitar el tráfico de buques sub-estándar, es decir por debajo de los estándares mínimos de seguridad y cumplimiento (Dirección de Desarrollo Territorial Sostenibel, 2007). Así mismo, en coordinación con la CCO como pilar del desarrollo marítimo del país, es un órgano intersectorial de asesoría, consulta, planificación y coordinación del Gobierno Nacional en materia de Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) y sus diferentes temas conexos, estratégicos, científicos, tecnológicos, económicos y ambientales relacionados con el desarrollo sostenible de los mares colombianos y sus recursos (CCO., 2006).

Dentro de los esfuerzos para fortalecer las funciones como ERP por parte de la Dimar se resalta, entre otros, la implementación del Reglamento Nacional de Francobordo para naves y artefactos navales de bandera colombiana con eslora menor a 24 m. no regidos por convenios (GlobalReg) adoptando y aplicando la parte legislativa respecto de

la seguridad de los buques, es decir un código marítimo, definiendo los derechos y obligaciones del Estado, estableciendo los derechos que tienen los servicios a cargo de la seguridad de los buques para inspeccionarlos, así como la emisión de certificados de seguridad y en caso de ser necesario, poder iniciar acciones legales por incumplimiento de las normas (Dirección General Marítima, 2017).

En consecuencia, la Dimar ha definido cuatro faros institucionales, para lo cual el tercero de ellos está definido como la “contribución Intereses Marítimos y Objetivos de Desarrollo Sostenible” que en contexto representa cómo el ejercicio de la Autoridad Marítima apoya al desarrollo del país (M. Rodríguez, 2018). De ahí que, existe una correlación entre los planes estratégicos de la OMI y la OHI para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible que estén relacionados con los trece Intereses Marítimos Nacionales.

Adicionalmente, por parte de la ARC, la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” (ENAP) como Universidad avalada por el Ministerio de Educación mediante Resolución No. 11893 del año 1977 y se rige bajo la Ley 30 de 1992 (Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla,” 2016) y acreditada en alta calidad mediante Resolución 24403 del 10 de noviembre de 2017, ha permitido ser la institución que desde la academia, contribuye al desarrollo de Colombia como País Marítimo.

Esta contribución se ve materializada en la formación y capacitación de gente de mar, quienes se convierten posteriormente en inspectores, peritos y supervisores de las buenas prácticas, así como el desarrollo de proyectos de investigación a través del Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación para la Actividades Marítimas (CIDIAM), generando productos que dan solución a problemáticas y atención de requerimientos del gremio marítimo, en especial lo relacionado con la seguridad en las maniobras de buques, tránsitos seguros por canales de acceso y simulaciones experimentadas.

En tercera instancia, por definición el EDA es el Estado en donde se registra un buque. Con referencia a lo anterior, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) indica en su numeral 1 Artículo 91 lo siguiente:

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque (ONU, 1982, p. 68, 69).

Así mismo, la Convemar establece una serie de responsabilidades para los Estados de Abanderamiento a través de su Artículo 217, a continuación, se presenta la del numeral 1 por considerarse la más relevante, así:

Los Estados velarán por que los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con esta Convención, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques; asimismo, dictarán leyes y reglamentos y tomarán otras medidas necesarias para su aplicación (ONU, 1982, pp. 129-130).

En el caso colombiano, la jurisdicción sobre los buques que enarboles el pabellón de Colombia se realiza a través de la Dirección General Marítima, tal y como fue establecido mediante el Decreto 2324 de 1984 en su Artículo 2 párrafo 1 "En virtud de los derechos del país como Estado del Pabellón la Dirección General Marítima y Portuaria ejercerá jurisdicción sobre los buques y artefactos navales, más allá del límite exterior de la zona económica exclusiva" (Presidencia de la República, 1984b). Dicha tarea, se ha venido realizando con profesionalismo desde la época en que fue decretado.

Sin embargo, la situación del registro de buques en el país es realmente preocupante. En la (Tabla 1), se puede apreciar que en los últimos cinco años solo han sido registrados cuatro buques con un rango de peso bruto superior a las 2000 toneladas, así mismo, se ha presentado una disminución significativa en el registro de buques dentro del rango de las 1000 y las 2000 toneladas, pasando de 53 en el año 2013 a solo cuatro en el año inmediatamente anterior. Dentro de las razones que manifiestan los armadores colombianos, para no registrar los buques en el país, se encuentran dos principalmente: la carga impositiva (impuestos,

aranceles, etc.); la falta de alineación de entre la MLC 2006 (Maritime Labour Convention) y el código laboral colombiano (Dimar, 2018).

RANGO DE PESO BRUTO	2017	2016	2015	2014	2013
Rango A (0000 - 0010)	709	470	440	459	401
Rango B (0010 - 0025)	74	66	58	56	60
Rango C (0025 - 0050)	23	20	9	14	13
Rango D (0050 - 0150)	5	11	10	12	11
Rango E (0150 - 0300)	3	10	9	15	10
Rango F (0300 - 0500)	3	2	7	13	15
Rango G (0500 - 1000)	1	4	8	9	0
Rango H (1000 - 2000)	4	9	19	48	53
Rango I (Mayor a 2000)	0	1	1	1	1

Tabla 1. Registro de buques con bandera de Colombia en los último cinco años

Tomada de Dimar

Por otro lado, y a pesar de la importancia que representa registrar buques con el pabellón de Colombia con el ánimo de impulsar el desarrollo marítimo nacional y de posicionar al país como referente económico a nivel internacional, estas intenciones se ven obstaculizadas por algo que se llama las Banderas de Conveniencia (BDC). ITF Seafarers, define las BDC de la siguiente forma:

Un buque con bandera de conveniencia (BDC) es aquel que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario. Varios factores llevan a un armador a preferir un registro de conveniencia: tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y la libertad de contratar mano de obra barata (ITF, 2008).

A pesar de que la Convemar indica que debe “existir una relación auténtica entre el Estado y el buque” (p. 69), la mayoría de los buques

con un peso bruto por encima de las 1000 toneladas, son registrados bajo banderas de conveniencia. Las principales BDC para el año 2017 y su respectiva comparación con el año 2016, pueden ser visualizadas en las siguientes figuras:

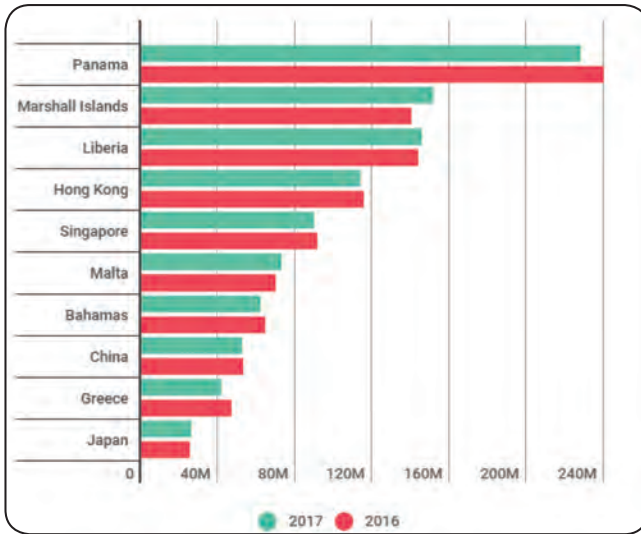


Figura 1. Banderas de conveniencia, clasificadas por su tonelaje bruto (Gross Tonnage).

Tomada de (LR, 2017)

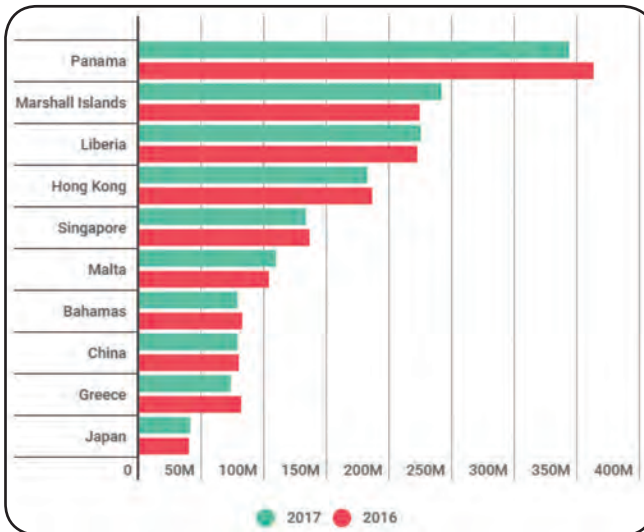


Figura 2. Banderas de conveniencia, clasificadas por su DWT (Dead Weight Tonnage).

Tomada de (LR, 2017)

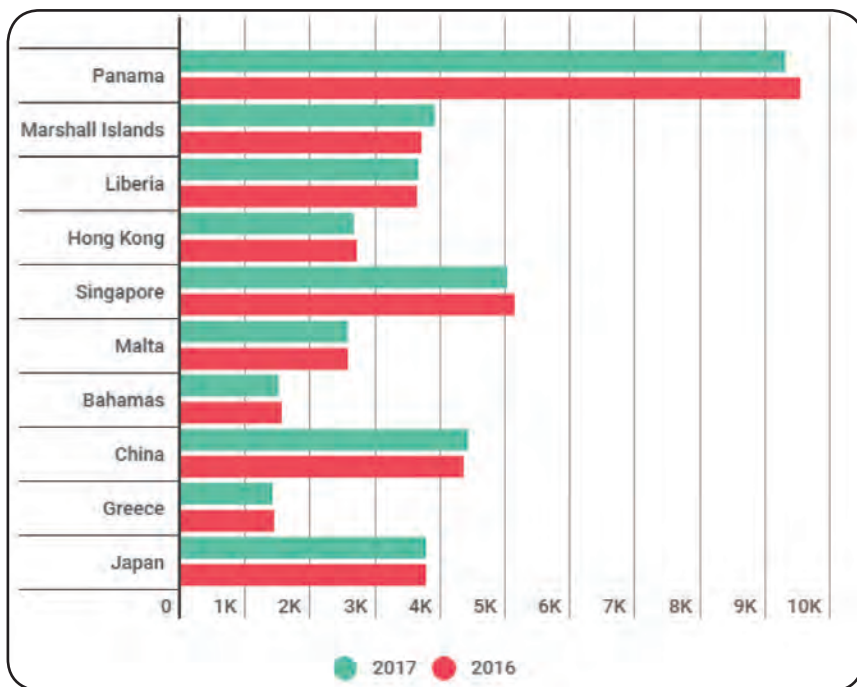


Figura 3. Banderas de conveniencia, clasificadas por el número de buques registrados

Tomada de (LR, 2017)

En las figuras anteriores, también puede apreciarse que el país vecino de Panamá lidera el ranking en las tres categorías presentadas. En ese sentido, la BBC News en su artículo online titulado “Why so many shipowners find Panama’s flag convenient”, comenta lo siguiente:

La mayoría de los buques mercantes que ondean la bandera de Panamá pertenecen a propietarios extranjeros que desean evitar las regulaciones marinas más estrictas impuestas por sus propios países. Panamá opera lo que se conoce como un registro abierto. Su bandera ofrece las ventajas de un registro más fácil (a menudo en línea) y la posibilidad de emplear mano de obra extranjera más barata. Además, los propietarios extranjeros no pagan impuestos sobre la renta (Traducción propia)¹⁵ (BBC, 2014).

15 Texto original: Most merchant ships flying Panama’s flag belong to foreign owners wishing to avoid the stricter marine regulations imposed by their own countries. Panama operates what is known as an open registry. Its flag offers the advantages of easier registration (often online) and the ability to employ cheaper foreign labour. Furthermore the foreign owners pay no income taxes.

Así mismo, las diferentes BDC ofrecen una serie de beneficios y ventajas con tal de atraer el mayor grupo de armadores. A continuación, se presentan algunos de esos beneficios ofrecidos por tres de las principales BDC:

Panamá (Panamá's Emabassy in London, 2017):

- Sin restricciones de nacionalidad para el registro.
- No hay restricciones de nacionalidad para la dotación.
- Sin requisitos de tonelaje mínimo o edad para los buques.
- No se necesitan nuevas inspecciones para cambiar el registro de las embarcaciones si tienen certificados legales válidos.
- El procedimiento de registro es rápido y fácil. Un barco puede registrarse en un período de 8 horas si cumple con todos los requisitos.
- Ofrecen descuentos para barcos de nueva construcción, para barcos dentro de los 5 años de la colocación de la quilla, para barcos que no han sido detenidos en los últimos 24 meses, para grupos de barcos y mucho más.
- No existen requisitos bajo la legislación panameña para que el propietario, ya sea una persona física o jurídica, sea panameño.
- Los ingresos generados por el comercio marítimo internacional de buques mercantes registrados en Panamá están exentos de impuestos, independientemente de que los contratos se hayan realizado dentro de Panamá. Además, el producto de la venta o transferencia de un buque registrado en Panamá no está sujeto al impuesto a las ganancias de capital incluso cuando la transacción se ejecuta en Panamá.
- La Autoridad Marítima de Panamá, de conformidad con la Ley panameña N° 57 de 6 de agosto de 2008, ha autorizado a los capitanes a celebrar matrimonios civiles a bordo de buques en alta mar. Las personas de cualquier nacionalidad ahora pueden celebrar su matrimonio a bordo.

Liberia (Liberian Registry, 2018):

- El Registro de Liberia no requiere que los buques sean construidos por una nación en particular. Los suministros para la construcción y el equipamiento también están libres de restricciones similares. Sin este tipo de proteccionismo, los armadores pueden buscar y solicitar constructores de buques únicamente por consideraciones comerciales, como competencia, experiencia y precio.
- Los requisitos de personal especificados por el Registro de Liberia se basan exclusivamente en la competencia, el reconocimiento internacional y la operación segura. Muchos registros nacionales requieren dotación por ciudadanos del país de registro.
- El régimen de registro de hipotecas del Registro de Liberia es reconocido internacionalmente y aceptable para los bancos de muchas jurisdicciones, lo que permite la mejor oportunidad de obtener el financiamiento más favorable.
- Los trámites de preinscripción son ágiles y fáciles de usar, diseñados para cumplir con los estándares internacionales con relación a la seguridad y la documentación.
- El Registro de Liberia ofrece un servicio profesional a un precio competitivo. Los ahorros realizados por el uso de la tecnología se transfieren a los clientes del Registro.

Singapur (MPA, 2018):

- Pueden ser empleados oficiales y tripulaciones de cualquier nacionalidad. Para mantener la calidad y la competencia, toda la tripulación debe cumplir con los estándares del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Certificación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) 1978.
- Permite a los oficiales e ingenieros extranjeros que poseen certificados de competencia extranjeros válidos y relevantes para servir a bordo de los barcos de Singapur. No se requiere aprobación previa.
- Los beneficios derivados de la operación de un buque de Singapur están exentos del impuesto sobre la renta de Singapur.

Algunos años atrás, las BDC que tenían el monopolio del registro de buques, se encontraban siempre en las listas negras que anualmente publica la International Chamber of Shipping por la flexibilidad y falta de control en los buques que navegaban ondeando su pabellón, sin embargo y a pesar de los numerosos beneficios y ventajas que estas BDC presentan para los armadores, actualmente, las BDC del top 10 ya se encuentran en las listas blancas. Lo anterior, hace estas BDC aún más atractivas para los armadores.

Todo lo anterior, sin lugar a dudas dificulta que Colombia impulse el desarrollo marítimo del país como EDA, sin embargo, la tarea no es imposible. Por otro lado, es preciso que se haga un ejercicio juicioso de comparación entre la serie de beneficios y ventajas que ofrecen las principales BDC y los requisitos que exige el Estado colombiano para registrar un buque. De tal manera, que se pueda trabajar en aquellos requisitos que de alguna u otra forma generen una ventaja comparativa con los otros países de la región, sin sacrificar la seguridad y el buen nombre de la nación.

100 Así, considerando lo anterior, se evidencia que el Estado colombiano bajo la figura de Estado Ribereño ha implementado una serie de mecanismos, procedimientos y directrices y mediante una política pública como la PNOEC trabaja de manera integral para mantener, proteger y desarrollar los Intereses Marítimos dentro de un orden normativo ajustado a la visión de crecimiento sostenible, además de ser un actor preponderante en el escenario internacional en su condición de ER.

Segundo, se puede concluir que el esfuerzo interadministrativo y la coordinación interinstitucional liderada por la CCO, con el irrestricto apoyo de la Dimar y en concordancia directa con la ARC, le han permitido al país desde el año 2007 y con su última versión en 2017, mediante un documento conducente y adecuado al entorno país como lo es la PNEOC, generar los lineamientos para adoptar una política de Estado que ha facilitado identificar las principales problemáticas y necesidades en torno al mar. Por lo tanto, al percibir al océano de manera integral y sistemática, se le ha dado impulso a Colombia para que a futuro se logre posicionar como una potencia media oceánica.

Tercero, el ejercicio de la figura de EDA por parte de Colombia, es una excelente oportunidad para impulsar el desarrollo marítimo del país. Como fue presentado anteriormente, los armadores prefieren Estados

que les faciliten los trámites para el registro de sus buques, en ese sentido, ya la Dimar tiene identificado los principales inconvenientes que encuentran los armadores en el Estado colombiano para el registro de buques (carga impositiva y MLC 2006 vs Código Laboral Colombiano). Por lo tanto, el primer paso es corregir esos dos obstáculos que encuentran los dueños de los buques.

Asimismo, se recomienda que Colombia a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, apoyado con un grupo de expertos e instituciones como la CCO, la ARC, la Dimar y diferentes sectores que representen todos los campos de acción del Estado, realicen un análisis integral de la conveniencia de ratificar la Convemar o por el contrario seguir en el statu quo actual, en el que se realiza un cumplimiento a las directrices, conceptos y políticas expuestas.

Esto principalmente teniendo en cuenta las implicaciones que surgen con relación a las normas consuetudinarias o la costumbre internacional, que en este caso es posible que ciertas disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, sean aplicadas en un proceso que va a depender de cuál ha sido la actuación estatal en forma reiterada y considerando que esas normas les son aplicables, en este momento en el que cursan aun dos demandas de Nicaragua contra Colombia ante la Corte Internacional es significativo y esencial este aspecto, pues la Corte podría tener en cuenta dos elementos constitutivos de la costumbre: el material y la opinio juris, tal como lo establece el Derecho Internacional (Avello Galviz, 2016).

Sin embargo, y a pesar que existe la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros, para que se desarrolle a plenitud, se requiere del compromiso de todos los poderes del Estado y que sean involucrados todos los sectores que tienen injerencia en temas relacionados con el mar, otorgándole el impulso que demanda una política con mencionadas características. Así mismo, requiere de una importante voluntad del conductor político, con el fin de lograr la aprobación de ciertas leyes que le otorguen a la PNOEC el apoyo necesario para cumplir los planes y estrategias propuestas, que como constante requieren de un presupuesto sólido y constante.

Por otro lado, se requiere realizar una revisión de los requisitos que se exigen para el registro de los buques en el país, teniendo en cuenta que los procedimientos existentes se tornan complicados y tediosos, haciendo

poco motivante al gremio. A nivel global, hay varios Estados que pueden servir como referente para generar beneficios que realmente sean atractivos para los armadores, y de esa manera, potenciar el país como Potencia Media Oceánica, al punto que sea Colombia por su posición geográfica privilegiada, un Estado llamativo para abanderamiento.

Referencias Bibliográficas

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá, Colombia BBC. (2014). Why so many shipowners find Panama's flag convenient - BBC News. Retrieved August 17, 2018, from <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480>

103

CCO., S. E. (2006). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), 96. Retrieved from <http://www.cco.gov.co/cco/publicaciones/83-publicaciones/383-politica-nacional-del-oceano-y-los-espacios-costeros-pnoec.html>

Comisión Colombiana del Océano. (2016). Hacia una Potencia Oceánica Comisión Colombiana del Océano. (Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano, Ed.). Bogotá D.C. Retrieved from <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/potencia-oceanica.pdf>

_____. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. Bogotá D.C. Retrieved from http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf

DIMAR. (2018). Conferencia Poder Marítimo_ESDEGUE. Bogotá. Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible. (2007). 2019 Visión Colombia II Centenario. Bogotá D.C.

Dirección General Marítima. (2015, December). 63 años de la Autoridad Marítima. País de Mares, 104.

_____. (2017). Desarrollo del Territorio Marítimo Nacional desde una perspectiva de Seguridad Integral Marítima. (Entrelibros, Ed.) (4ta ed.). Bagotá D.C: Conmarkcom. <https://doi.org/10.15713/ins.mmj.3>

_____. (2018). Plan Estratégico de Desarrollo 2030. Bagotá D.C. Retrieved from https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/attach/plan_estrategico_de_desarrollo_2030_-_impresionv2_1.pdf

Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla." (2016). Proyecto Educativo Institucional (1ra ed.). Cartagena de Indias: Alpha Editores.

García, R. (2012). Planeamiento de Fuerza 2030. Bogotá D.C: Armada República de Colombia.

IMO. Procedures for Port State Control, Pub. L. No. A.787, 72 (1995). Great Britain.

ITF. (2008). ¿Qué son las Banderas de Conveniencia (BDC)? Retrieved from https://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/SPA

Liberian Registry. (2018). Unique Advantages | The Liberian Registry. Retrieved August 20, 2018, from <http://www.lisr.com/unique-advantages>

LR. (2017). Top 10 flag states 2017 :: Lloyd's List. Retrieved August 17, 2018, from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1120177/Top-10-flag-states-2017>

MPA. (2018). Benefits of SRS. Retrieved August 20, 2018, from <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships/about-srs-and-what-new/benefits-of-srs>

Nolte, D. (2006). Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis (No. 30). Hamburgo. Retrieved from www.giga-hamburg.de

ONU. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. United Nations-Treaty Series, 1834, 371-542.

Panama's Embassy in London. (2017). Panama Flag Advantages | Embassy and Consulate General of Panama in London. Retrieved August 20, 2018, from http://www.panamaembassy.co.uk/?page_id=602

Presidencia de la República. Decreto Ley 2324 de 1984 por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima, Pub. L. No. 2324, Decreto Ley 54 (1984). Presidencia de la República. Retrieved from https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/dl2_3241984.pdf

Presidencia de la República. (1984b). Decreto Ley 2324 de 1984 Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria. Nota, 1, 54.

Rodríguez, C. (2014). Estado Rector de Puerto y de la OMI. Retrieved August 17, 2018, from <https://prezi.com/oz5mikajg4dq/estado-rector-de-puerto-y-de-la-omi/>

Rodríguez, M. (2018). Contribución de la Dimar al desarrollo del Poder Marítimo colombiano. In *Cátedra Intereses Marítimos* (p. 18). Bogotá D.C: Dirección General Marítima.

Vargas, C., Suárez, J., Wilches, W., & Pitta, J. (2012). Significado y alcance de las figuras de Estado Ribereño, Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento en Colombia. Bogotá D.C.

Incidencia de la construcción del canal de Nicaragua sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: una evaluación de sostenibilidad.*

Por: Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas¹⁶, Capitán de Corbeta, Grace Patricia Durán de las Salas¹⁷ y Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla¹⁸.

* 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 “C”.

16 Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas. Magister en Administración de Empresas de la Universidad Tecnológica de Bolívar, Magister en Desarrollo Internacional de Monash University. Administrador de Empresas de la Universidad Militar Nueva Granada, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Estudios Políticos de la Universidad Sergio Arboleda, Especialista en Política y Estrategia Marítima y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, alumno del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alejandro.asela@armada.mil.co

17 Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán de las Salas. Magister en Ingeniería de Sistemas Logísticos de la Academia Politécnica Militar del Ejército de Chile, Magister en Ingeniería Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Dirección de Recursos Humanos de la Fundación Universitaria Iberoamericana, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial alumna del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico grace.duran@armada.mil.co

18 Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla. Magister en Defensa y Seguridad Nacionales y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, alumno del Curso de Estado Mayor de la misma institución. Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Oceanográfico Físico, de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alexis.grattz@armada.mil.co

Para que el canal interoceánico de Nicaragua sea rentable y recupere su inversión, es evidente y lógico que se busque el mayor paso de grandes embarcaciones diarias, por ello no queremos ni imaginar el “ecocidio” que podría generarse con respecto a la reserva de Seaflower, y el arrecife coralino en ella situado, con el paso de estas inmensas embarcaciones, cuyas aguas de lastre que van a ser vaciadas en esta zona protegida, pueden terminar destrozando el ecosistema...”

Noemí Sanín Posada- Miguel Ceballos Arévalo

Resumen

El Gobierno de Nicaragua mediante la Ley 800 de 2012 formalizó la intención de construir un canal interoceánico que conecte el mar Caribe con el Océano Pacífico en un recorrido de 278 km. La materialización y futura explotación de este reto fue dado en concesión a la firma Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. Un proyecto de esta magnitud genera unas incidencias que trascienden las fronteras de dicho Estado, lo que demanda una evaluación de impacto a la sostenibilidad, la cual fue realizada utilizando la herramienta conocida como Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible (SDAG). La estimación determinó la amenaza que representa el proyecto en cuestión al desarrollo sostenible del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Si bien el resultado no puede ser considerado como absoluto, sí goza de una rigurosidad académica que lo avala.

Palabras Clave:

Canal Interoceánico, Nicaragua, SDAG, archipiélago de San Andrés y Providencia, evaluación, sostenibilidad.

Abstract

In 2012, the Nicaraguan Government enacted the Law 800, which formalised the intention to build an interoceanic canal of 278 km in order to connect the Caribbean Sea with the Pacific Ocean. The construction and further exploitation of that project was granted to the Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. A large project like this one produces several consequences that transcend the borders of Nicaragua, which demands a sustainability impact evaluation using the Sustainability Development Analytical Grid (SDAG). The assessment determined that the project represents a threat to the sustainable

development of the Department of San Andres, Providence and Saint Catalina. Although the SDAG result cannot be classified as absolute, it is validated by the academic strictness of the methodological tool applied.

Keywords:

Interoceanic Canal, Nicaragua, SDAG, archipelago San Andres and Providence, evaluation, sustainability.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Después de que el Gobierno nicaragüense anunciara el inicio de las obras necesarias para la construcción de un Canal Interoceánico que conectaría el mar Caribe con el Océano Pacífico a través de su territorio, como parte fundamental de un proyecto de desarrollo económico, no se ha dado a conocer a la opinión pública el plan real y las fuentes de financiación de esta megaobra que permitan vislumbrar su ejecución en el corto o mediano plazo.

Sin embargo, Nicaragua sí ha otorgado las licencias para su construcción y mucho se ha debatido sobre las implicaciones de orden social y ambiental que afectarían a las comunidades nicaragüenses que actualmente se ubican sobre el diseño trazado y los daños que se causarían a las áreas lacustres que atravesaría en su recorrido, sin considerar la afectación a su entorno vecinal. En consecuencia, se plantea el interrogante ¿Cuál es la interpretación y análisis sobre las incidencias de orden político, económico, social y ambiental, que se podrían derivar de la construcción del futuro canal de Nicaragua, respecto al área insular del departamento del archipiélago de San Andrés y Providencia? En tal sentido, el presente ensayo plantea como tesis que el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua representa una amenaza al desarrollo sostenible del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Para desarrollar la tesis propuesta, se discutirá inicialmente lo concerniente al proyecto de construcción del "Gran Canal", haciendo énfasis en su alcance y horizonte de tiempo. Posteriormente, se

describirá la herramienta metodológica a emplear para la evaluación de sostenibilidad del proyecto. En la tercera parte se analizará cada una de las áreas de incidencia -política, económica, social y ambiental- del proyecto sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para luego, en la siguiente sección, realizar la evaluación. Finalmente, las conclusiones serán con base en los resultados obtenidos de la evaluación, a partir de los cuales se generarán unas recomendaciones tendientes a mitigar los riesgos al desarrollo sostenible que implica la materialización de dicho proyecto.

Proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua

Debido al proceso de la evolución del transporte marítimo, y a la creciente demanda de sus servicios como fruto de la globalización del comercio, las grandes empresas asociadas a la actividad han hecho esfuerzos incansables para optimizar las rutas marítimas con el propósito de disminuir los costos de la operación y mejorar en los tiempos de la entrega de la carga. Es así, como a principios del siglo XX se materializa el proyecto del canal de Panamá, obra de unos 81 km de largo que une al mar Caribe con el océano Pacífico, lo cual permitió disminuir aproximadamente 15 000 km de travesía que debían recorrer las naves si daban la vuelta al continente por el Cabo de Hornos (Sabonge & Sánchez, 2014).

Después de la expansión del comercio de China a finales del siglo XX, el comercio marítimo se adaptó nuevamente a las exigencias que se le hacían con relación a los grandes volúmenes de carga que se necesitaban mover hacia mercados ubicados en todo el mundo, con la construcción de naves de mayor tamaño que las existentes (Echave, 2016). Estos buques, debido a sus inmensas proporciones no pueden realizar tránsito a través de las esclusas en el canal de Panamá, limitación sumada al largo tiempo en la espera de turnos ocasionado por el inmenso volumen de solicitudes que todos los días se generan.

Estos factores desencadenaron la generación de dos grandes proyectos en Centroamérica, el primero es la construcción del tercer juego de esclusas del canal de Panamá y el segundo, la construcción de un segundo canal esta vez ubicado en Nicaragua. Las nuevas esclusas para el canal de Panamá iniciaron su construcción en 2006 y tras una inversión de US\$5.300 millones, se pusieron al servicio en el año 2016 posibilitando la

navegación de naves de hasta 13 000 TEUs¹⁹ (Salazar, 2016). Igualmente, el número de naves que utilizaron su servicio aumentó en un 23 % con relación a los años anteriores, lo cual alivió la demanda del servicio, pero no solucionó definitivamente la posibilidad de tránsito de naves de gran tamaño y los retrasos por los turnos de espera.

El segundo proyecto, la construcción del canal de Nicaragua nace en 2012 cuando la Asamblea Nacional de esa nación aprueba mediante la Ley 800 la creación de la Comisión del Canal Interoceánico, institución que posee la capacidad jurídica de generar las bases legales para determinar la viabilidad de la obra (Hochleitner, 2015). Es así, como en el mismo año dicha Comisión firmó un memorándum de entendimiento con la empresa Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. (HKND Group) con el fin de dar claridad sobre el alcance del proyecto, las fases y los compromisos de inversión.

HKND Group, es una empresa extranjera con capital de origen chino, cuyo principal inversionista es el empresario Wang Jing, magnate de las telecomunicaciones. Esta compañía se comprometió a invertir US\$ 40 000 millones para materializar el proyecto en un periodo de 5 años, y en contraprestación el Estado le otorga una concesión por un lapso de 50 años para desarrollar todo el proyecto y otros 50 años más para administrarlo de forma exclusiva.

La obra se diseñó sobre un trazado de 278 km, con un paso sobre el lago de Nicaragua de 105 km, con una entrada por el océano Pacífico cerca a la desembocadura del río Brito y otra por el mar Caribe cerca a la desembocadura del río Punta Gorda (Ruíz, 2015). Se contempla, construir un canal que tendrá un ancho que oscilará entre los 230 y 520 metros en todo su recorrido, con una profundidad mínima de 27,6 metros hasta alcanzar los 30 metros (Mapa 1). Con estas características, su diseño permitirá el tránsito de naves portacontenedores de hasta 25.000 TEUs, barcos graneleros de 400.000 toneladas y buques petroleros de 320.000 toneladas (Hochleitner, 2015). Las estimaciones prevén que 5.100 embarcaciones usarán sus servicios en una travesía de 30 horas entre un océano y el otro.

19 Abreviatura anglosajona de Twenty-foot Equivalent Unit, utilizada para designar los contenedores de 20 pies.

Para resolver la diferencia de altura entre el mar Caribe y el océano Pacífico, el canal contará con dos esclusas sobre la entrada al océano Pacífico y una tercera sobre el mar Caribe, diseño muy similar al del Canal de Panamá. Con esta propuesta, no se pretende causar cambios dramáticos al lago de Nicaragua, el cual continuará conservando su capacidad de reserva hídrica, indispensable para la supervivencia de las poblaciones aledañas al mismo. Es necesario, construir un lago artificial cerca al mar Caribe con características similares al del lago Gatún en Panamá, con una superficie de 395 Km, el cual servirá para los propósitos propios del tránsito de embarcaciones y para constituir una reserva estratégica de carácter ecológica, de turismo y pesca.



Mapa 1. Detalle de la propuesta de construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua.

Tomado de La Prensa (2014). Las obras del Canal de Nicaragua arrancarán en el Pacífico y el Caribe simultáneamente, por Recuperado de <https://www.larazon.es/internacional/las-obras-del-canal-de-nicaragua-arrancaran-en-el-pacifico-y-el-caribe-simultaneamente-D18039454>

En las dos entradas al canal, se prevé el desarrollo de puertos de enormes proporciones, los cuales en la fase de construcción servirán de puntos de recepción de maquinaria naval y material de construcción, y en la fase de operación se utilizarán para la recepción de mercancías, particularmente sobre la zona de Rivas sobre el océano Pacífico en donde se pretende constituir una zona de libre comercio con grandes beneficios tributarios. En este mismo sector se pretende incentivar la construcción de grandes

complejos hoteleros, los cuales servirán para proporcionar hospedaje tanto al personal que laborará en el proyecto como para el turismo en general.

De la misma manera, para la obra se contempla la edificación de un aeropuerto de tráfico internacional, cerca de la población de Rivas sobre el océano Pacífico y la construcción de 600 km de carreteras que permitirán conectar por vía terrestre los diferentes tramos del canal con las poblaciones aledañas.

Las obras contemplan una gran afectación al medioambiente, lo cual ha generado descontento por parte de la población aledaña a las obras. Se calcula, que la ruta impactará 7 áreas protegidas causando consecuencias sobre la biodiversidad que se encuentra en ellas. El inconformismo ha llevado a la realización de innumerables marchas y protestas en contra de la obra, realizadas en las principales ciudades del país, trayendo incluso alteraciones al orden público de considerables consecuencias (Lugo, 2016).

Metodología para la evaluación de sostenibilidad del Proyecto

La evaluación de cualquier intervención es de vital relevancia para determinar su sostenibilidad, la cual puede ser desarrollada por una variedad disponible de marcos de referencia, herramientas analíticas y metodologías.²⁰ En tal sentido, y entendiendo que la construcción del canal interoceánico de Nicaragua es clasificada como un proyecto de desarrollo por el Gobierno de ese país, se ha escogido como herramienta de evaluación de la sostenibilidad, la Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible, conocida como SDAG por su sigla en inglés.

La SDAG fue desarrollada por la Universidad de Quebec y ha sido utilizada desde 1988 para determinar la sostenibilidad de políticas públicas, estrategias, programas y proyectos (PEPP) en los niveles local, nacional, regional y global, cubriendo la mayor cantidad de ítems del desarrollo sostenible como sea posible (Villeneuve, Riffon, & Tremblay, 2016). Esta herramienta ha sido ampliamente reconocida, difundida y utilizada por gobiernos de países tanto en desarrollo como desarrollados, agencias

20 Srinivasan, Braham, Campbell, and Curcija (2011) explican de manera detallada las diferentes metodologías disponibles para la evaluación de sostenibilidad.

de desarrollo y por la propia Organización de las Naciones Unidas que la emplea actualmente para la evaluación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, producto de su “simplicidad, eficiencia, robustez científica y accesibilidad” (Villeneuve, Tremblay, Riffon, Lanmafankpotin, & Bouchard, 2017, p. 3). Por consiguiente, la aplicación de la herramienta si bien toma la información a partir del proyecto de construcción del canal de Nicaragua, su resultado determinará el impacto o grado de afectación en las dimensiones del desarrollo del área geográfica objeto de estudio.

La herramienta SDAG si bien considera para su análisis cinco dimensiones –económica, política, social, ambiental y cultural–, otorga la flexibilidad al grupo de investigación para vincular en el análisis de los resultados la dimensión cultural con la social. En este caso, resulta procedente observar de manera discriminada la posible afectación del PEPP en el nivel cultural para el problema objeto de estudio, dado que la población nativa del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se identifica étnicamente como raizal y por lo tanto, es una población cuyos derechos deben ser garantizados de manera particular (Torres, 2013). A continuación, se describen los temas a considerar de manera general por parte de cada una de las dimensiones:

- La dimensión ambiental se ocupa de la necesidad de preservar la calidad del medioambiente y los recursos, al igual que redefinir la relación entre los seres humanos y la naturaleza.
- La dimensión política considera la participación de ciudadanos, la transparencia, el respeto a los valores democráticos y la necesidad de instituciones efectivas.
- La dimensión económica se centra en apreciar las necesidades materiales y en el empoderamiento financiero de las comunidades y sus individuos.
- La dimensión social aborda las necesidades sociales, las aspiraciones individuales y colectivas, las necesidades de bienestar y salud y las necesidades relacionadas con la calidad de vida.
- La dimensión cultural se enfoca en la necesidad de afirmar, expresar, proteger y promover la diversidad de rasgos culturales (Villeneuve et al., 2017).

Una vez las dimensiones han sido identificadas, se procede al análisis detallado. Este paso implica que el grupo de expertos de manera consensuada le asigne un peso específico, y la evaluación obedece a un promedio cuantitativo (numérico) asignado por cada miembro del grupo de expertos a cada objetivo considerado en los temas que conforman las dimensiones. En cuanto al peso específico, su importancia está en el rango de 1 a 3:

- 1: objetivo deseable. El logro de este objetivo no es ni importante ni prioritario.
- 2: objetivo importante. Alcanzar este objetivo es importante pero no constituye una prioridad inmediata.
- 3: objetivo indispensable. Lograr este objetivo es importante y se constituye en una prioridad inmediata.

En lo que respecta a la evaluación, que va después de la asignación del peso específico, esta busca responder numéricamente el grado de afectación por parte del PEPP a cada uno de los objetivos contemplados:

- 0-9 %: El PEPP tiene un impacto negativo significativo.
- 10-19 %: El PEPP tiene un impacto negativo moderado.
- 20-29 %: El PEPP tiene un impacto negativo mínimo.
- 30-39 %: El PEPP no genera ningún impacto.
- 40-49 %: El PEPP tiene un impacto indirecto positivo.
- 50-59 %: El PEPP podría generar un impacto positivo mínimo.
- 60-69 %: El PEPP podría generar un impacto positivo moderado.
- 70-79 %: El PEPP podría generar un impacto positivo.
- 80-89 %: El PEPP podría generar un impacto positivo significativo.
- 90-100 %: El PEPP generaría un impacto positivo ejemplar.

La interpretación de los resultados se realiza a partir de la presentación esquemática de los mismos en un gráfico radial. La SDAG por ende permite identificar de manera puntual el desempeño cuantitativo de cada una de los objetivos, temas y dimensiones evaluadas:

- Menor a 20 % Situación crítica: la dimensión o la variable son afectadas negativamente por el PEPP.
- Entre 20 % y 39 % Situación problemática: la dimensión o la variable no es adecuadamente abordada por el PEPP.
- Entre 40 % y 59 % Situación mejorable: la dimensión o la variable es pobremente considerada por el PEPP.
- Entre 60 % y 79 % Situación satisfactoria: la dimensión o la variable es considerada apropiadamente por el PEPP.
- Entre 80 % y 100 % Situación excelente: la dimensión o la variable es fuertemente considerada por el PEPP.

Una vez se han identificado los impactos negativos y positivos del PEPP, cuyo desempeño superior a 60 % significa que se clasifica como desarrollo sostenible, se priorizan las variables que deben ser apreciadas en el desarrollo del PEPP (Figura 1). En cuanto más importante es la variable (alto peso específico) y tenga un menor rendimiento, más urgente es la necesidad de implementar medidas tendientes a corregir dicha situación.

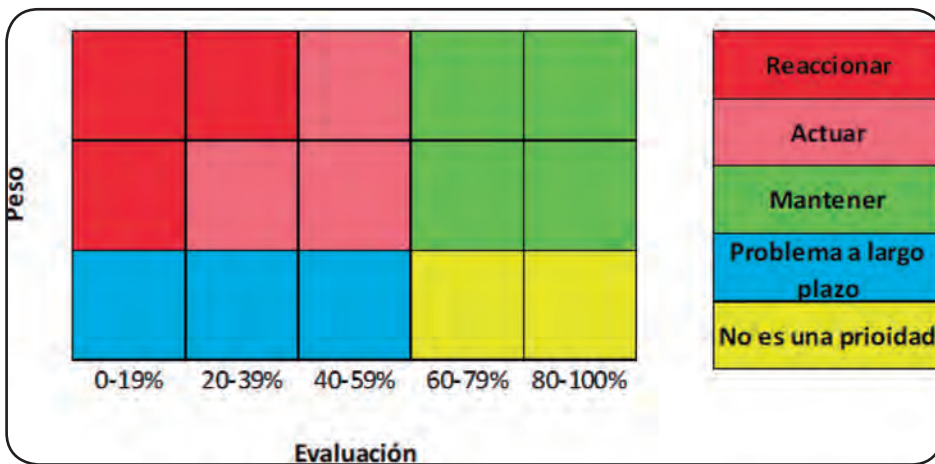


Figura 1. Cuadrícula de priorización.

Tomada de *A Systemic Tool and Process for Sustainability Assessment* (p. 11), por C. Villeneuve et al., 2017, en *Sustainability*, 9 (10), doi: 10.3390/su9101909.

Posibles efectos de la construcción del canal interoceánico de Nicaragua

El canal de Nicaragua ha despertado gran expectativa desde hace más de cinco siglos, en los albores de la conquista española en 1534 (van Dijck & Mons, 2015), cuando apenas era un sueño muy ambicioso y a través del tiempo se fue consolidando en la visión estadounidense del siglo XIX como una gran prioridad (Grant, 1881), así como una importante alternativa para comunicar sus costas por medio de un canal a través del istmo de Panamá (Taylor, 1886), para poder extender su dominio territorial (Bailey, 1936), evolucionando hasta la más reciente proyección de su construcción por parte del Gobierno de Nicaragua, ampliamente anunciada y muy debatida por sus eventuales consecuencias para el medioambiente (Fuchs & Navas, 2016).

No obstante, a más de cuatro años de haberse hecho oficial el inicio de las obras de su construcción por parte de la concesión Hong Kong Nicaraguan Canal Development (HKND) del polémico empresario chino Wang Jing (van Dijck & Mons, 2015), su viabilidad permanece cuestionada, al no existir ningún avance y no haberse consolidado su financiación (Ellis, 2013), sin que se pueda dar cuenta de su eventual construcción en un plazo razonable. Sin embargo, de manera muy anticipada, el Gobierno de Daniel Ortega estableció desde el 2013 un régimen jurídico que otorga amplias concesiones a la empresa china,²¹ otorgándole más que licencias para su construcción un espacio de cincuenta años para su administración y operación, que podrían ser extendidos por un lapso igual al final de este.

Ahora bien, es importante analizar las eventuales consecuencias e impacto que puede tener este proyecto para la integridad física, territorial y ambiental del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, así como para el mar territorial colombiano en el Caribe y sus incidencias políticas, sociales y económicas. En primera medida, es esencial destacar el contexto que rodea las posibles incidencias que tiene una obra de la magnitud del canal de Nicaragua sobre el territorio colombiano, desde la visión del prolongado litigio fronterizo con Nicaragua, el cual se ha acentuado aún más con el fallo de la Corte

21 Esto, haciendo referencia a la Ley 800 de 2013, que determina el "Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua" (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2012).

Internacional de Justicia (CIJ) en Noviembre del 2012 (Peña, 2016), con una afectación a la integridad del mar territorial como consecuencia de una demanda instaurada en 2001 y fallada en 2012, que si bien reconoció la soberanía de Colombia sobre el archipiélago de San Andrés, sus islas, islotes y cayos, la afecta sustancialmente al sustraerle de manera directa más de 75 000 km² de espacio marítimo (Araiza, 2009).

En virtud de lo anterior, se evidencia en primera instancia una serie de efectos de la construcción de un canal interoceánico a través del territorio de Nicaragua, en el ámbito diplomático y político. Nicaragua intenta ejercer presión ante la comunidad internacional, aduciendo razones tendenciosas (AFP, 2018), para obligar al cumplimiento del fallo de la CIJ además de sus renovadas pretensiones a través de nuevas demandas para extender su mar territorial bajo la hipótesis de una "plataforma continental extendida" (Dirección General Marítima, 2015), actualmente en periodo de evaluación en la CIJ, comprobando una vez más su constante estrategia de adquisición territorial por vías jurídicas (Araiza, 2009). Esta situación ha generado crecientes tensiones con el saliente gobierno de Juan Manuel Santos y de manera reciente con el gobierno de Iván Duque, el cual mantiene su compromiso de defender la integridad territorial del espacio marítimo colombiano en el Caribe (AFP, 2018).

En segunda instancia, es importante destacar el interés que mantiene China en la construcción del canal (van Dijck & Mons, 2015), a pesar de no ejercer un apoyo total al proyecto pero que al final privilegiaría su posición e injerencia en América Latina, con el esperado rechazo de los Estados Unidos, al considerar cualquier incursión de orden comercial, económico e inclusive militar de China como un grave riesgo para su propio entorno de seguridad (Ellis, 2013). En este sentido, es importante recordar la naturaleza cooperativa de las relaciones bilaterales de Colombia y Estados Unidos y cómo la obra del canal también podría convertirse en una extensión del antagonismo entre las dos potencias a través de la tensión entre sus asociados. Como bien ha sido destacado en un reciente estudio "un nuevo canal interoceánico en América puede afectar la distribución de poder global y con ello la estabilidad" (Peña, 2016, p. 40), haciendo alusión al balance de poder de EE. UU. y China frente a América Latina y el Caribe.

Ahora bien, desde una visión económica, la construcción y operación del canal supone una mejora sustancial en las condiciones de crecimiento económico para Nicaragua, a expensas de la afectación que puede sufrir Colombia en su “economía costera basada en pesca y turismo” en el archipiélago de San Andrés (Ordóñez, 2015), con graves consecuencia por el incremento del tránsito marítimo a través del espacio soberano de Colombia (Ruíz, 2015), alterando los ecosistemas marinos y las condiciones de seguridad para las actividades de pesca (Ordóñez, 2015).

En consecuencia, la incidencia de la obra del canal de Nicaragua en el aspecto social, puede conducir a un deterioro de las condiciones de vida de las comunidades isleñas en el archipiélago de San Andrés, que pueden dar lugar a reanimar ideas secesionistas de las comunidades raizales (Peña, 2016), en el evento que la respuesta estatal del Gobierno colombiano no sea oportuna, comprendiendo la necesidad de constituir acciones efectivas que requieren entre otros una “política de fronteras, que fortalezca la soberanía marítima” y “un plan de inversiones especial para el desarrollo económico, social y demográfico de San Andrés” (Peña, 2016, p. 78).

Y para concluir en materia ambiental, la construcción del canal de Nicaragua anticipa graves consecuencias para los ecosistemas del territorio continental de Nicaragua con efectos sobre sus ecosistemas de mar (Ordóñez, 2015), extendiendo los efectos de la contaminación generada al Caribe colombiano (Hochleitner, 2015), y en especial los efectos sobre la “reserva de Seaflower y su arrecife coralino” (Sanín & Ceballos, 2017, p. 4), sumado a los efectos de las “aguas de lastre que serían vaciadas en esta área protegida” (Sanín & Ceballos, 2017), incluyendo el vertimiento de sustancias químicas.

En resumen, es importante entender que la construcción del canal interoceánico de Nicaragua, tendría graves incidencias de orden político, diplomático, social, económico y ambiental sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, así como el espacio marítimo soberano de Colombia en el Caribe.

Aplicación de la herramienta metodológica SDAG²²

De manera inicial, se hace relevante enunciar respecto a la distribución de los pesos específicos, que el 42,11 % de los objetivos fueron considerados "indispensables"; 28,75 % "importantes" y el 29,32 % "deseable". Así mismo, se observa que la distribución de pesos es dispar entre las diferentes dimensiones. Por ejemplo, para la dimensión ambiental el 43 % de los objetivos fueron clasificados como "indispensables" mientras que para la dimensión cultural fue apenas el 7 %. También se observa que para la dimensión ambiental no hubo objetivos considerados como "deseables".

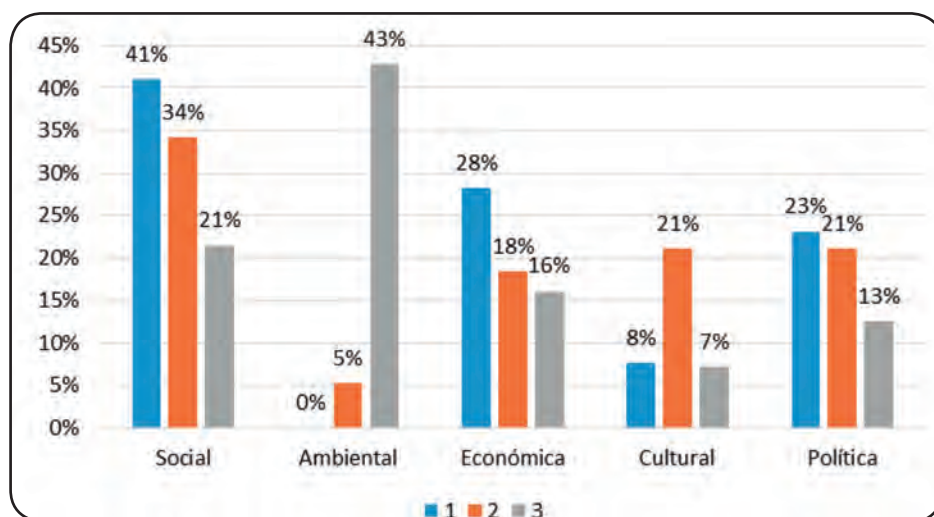


Figura 2. Distribución de pesos por cada una de las dimensiones; 1, deseable; 2, importante y 3, indispensable.

Elaboración propia.

El promedio de los pesos para las cinco dimensiones fue superior a 1.9, aunque no existe una diferencia marcada entre las mismas, como se muestra en la (Tabla 1).

²² Anexos al presente documento se encuentran los 133 objetivos debidamente discriminados en los 33 temas de las 5 dimensiones.

DIMENSIÓN/Tema	Peso promedio	DIMENSIÓN/Tema	Peso promedio
SOCIAL	1,9	AMBIENTAL	2,9
Reducción de pobreza	3,0	Ecosistemas	3,0
Agua	1,5	Biodiversidad	3,0
Alimentos	2,8	Recursos	3,0
Salud	1,8	Productos	3,0
Seguridad	2,0	Uso de la tierra	2,7
Educación	1,0	Cambio climático	2,8
Comunidad	1,8	POLÍTICA	1,9
Asentamiento humano	2,2	Institucionalidad	2,3
Género	1,0	Herramientas y procesos	2,5
ECONÓMICA	1,9	Participación ciudadana	1,0
Producción responsable	2,8	Integración local	2,5
Consumo responsable	1,3	Información	1,8
Viabilidad económica	3,0	Manejo del riesgo y resiliencia	2,4
Trabajo	1,5	CULTURAL	2,1
Prosperidad	1,3	Transmisión de la herencia cultural	2,6
Energía	1,7	Prácticas artísticas y culturales	2,0
Emprendimiento	1,0	Diversidad cultural	1,7
Modelo económico	1,8	Contribución al desarrollo cultural	1,7

Tabla 1. Peso promedio para las dimensiones y los temas del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua

La (Tabla 2) y la (Figura 3) muestran la evaluación de sostenibilidad del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua respecto al área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. La dimensión económica obtuvo el más alto resultado (48 %), mientras la dimensión ambiental fue la menor con un valor de 9 %. En pocas palabras, ninguna dimensión alcanzó el 60 % y por lo tanto, el proyecto bajo análisis representa una amenaza a la sostenibilidad del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

DIMENSIÓN	Evaluación
Social	26%
Ambiental	9%
Económica	48%
Cultural	19%
Política	27%

Tabla 2. Evaluación de las 5 Dimensiones del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua

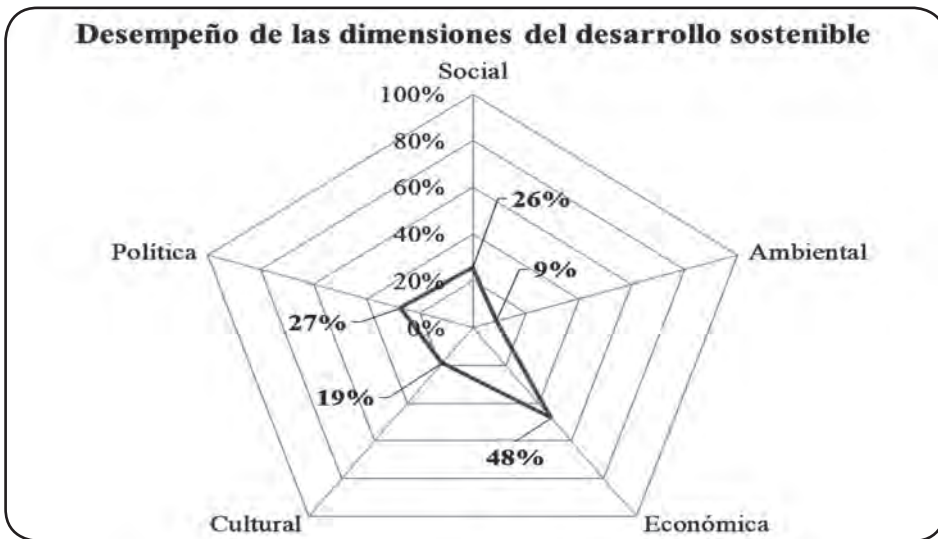


Figura 3. Diagrama radial de evaluación de las dimensiones del proyecto de construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua.

Elaboración propia.

Las gráficas generadas por el SDAG presentan los resultados para cada dimensión (5) y cada tema (33) (Figura 4). Los resultados de la evaluación si bien no pueden ser considerados como "absolutos", sí son producto de la intersubjetividad, lo que permite contrastar el desempeño entre las dimensiones y entre los temas. Al respecto, la evaluación de los temas permite identificar fortalezas y debilidades en cada dimensión. Para el caso específico de la dimensión social (Figura 4A), cinco temas -agua, salud, educación, género y comunidad- así como seguridad y reducción de pobreza tienen valores cercanos, entre el 30 % y 38 %. Dos temas,

alimentos (16 %) y asentamiento humano (13 %), resaltan con un valor inferior. Por lo tanto, se puede afirmar que la dimensión social representa un problema para el archipiélago de San Andrés y Providencia, que no es adecuadamente abordada por el proyecto.

La distribución de la evaluación es más heterogénea en la dimensión económica (Figura 4B). El tema producción responsable es el más bajo de toda la evaluación con un 16 %. Por el contrario, los temas trabajo, modelo económico y emprendimiento recibieron la más alta evaluación, entre 62 % y 87 %. Esta dimensión evaluada con un 48 % refleja una oportunidad para el crecimiento económico del archipiélago en cuestión, al ser sus temas pobremente considerados dentro del proyecto. En lo que respecta a la evaluación de la dimensión ambiental, esta fue la que obtuvo la más baja evaluación (9 %) (Figura 4C), lo que genera una alerta importante para las autoridades tanto del archipiélago como de la región, ya que el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua afecta negativamente el medioambiente.

Las evaluaciones de los temas políticos muestran la complejidad que presenta el proyecto en cuestión (Figura 4D). A excepción de las instituciones (74%) y herramientas y procesos (45%), los otros temas –participación ciudadana, integración local, información y manejo del riesgo y resiliencia- son evaluados entre el 6% y 22%. Finalmente, la dimensión cultural es la más dispar (Figura 4E). Los dos temas más bajos son la transmisión de la herencia cultural y las prácticas artísticas y culturales, con un 7% y 14% respectivamente, mientras los más altos con 31% es la diversidad cultural y 45% la contribución al desarrollo cultural. Por consiguiente, la dimensión cultural del archipiélago está amenazada ya que resulta afectada por el proyecto de construcción del canal de Nicaragua.

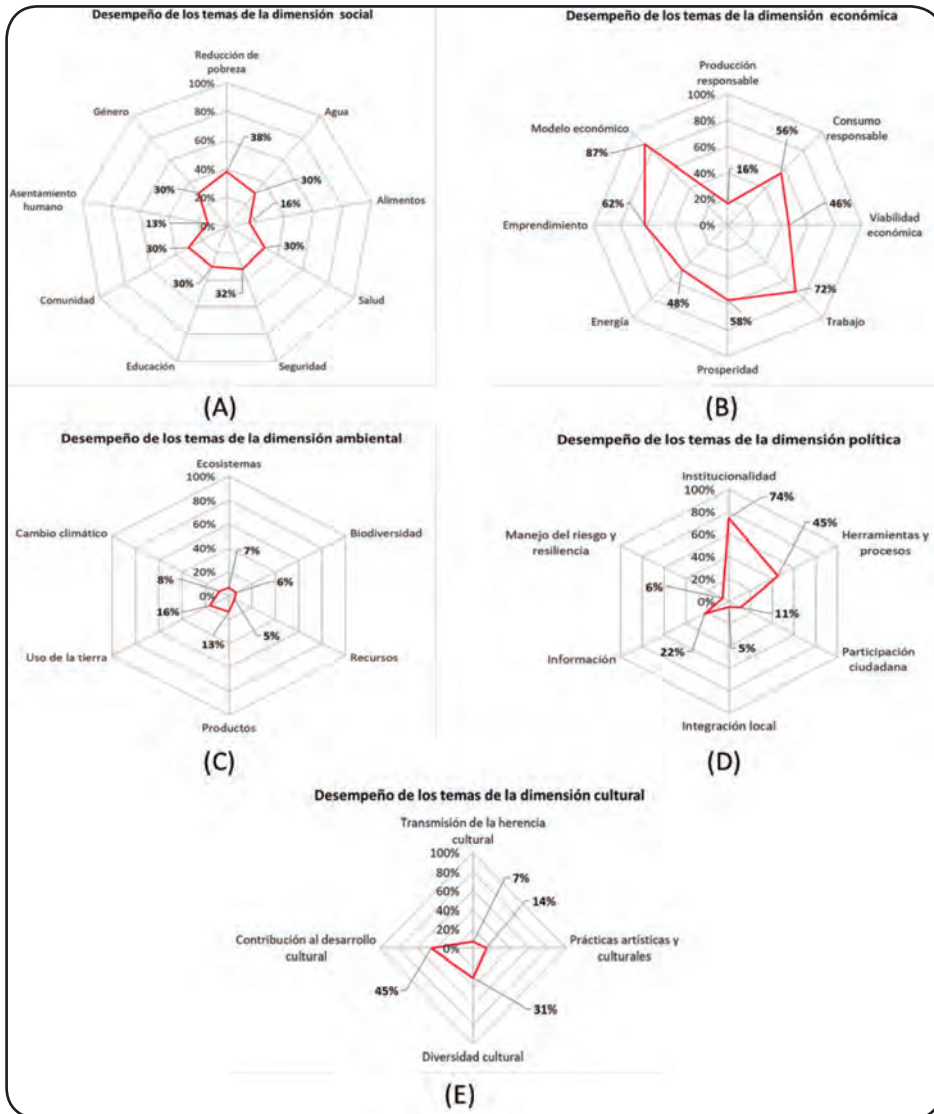


Figura 4. Diagramas para cada tema evaluado: (A) Dimensión social; (B) Dimensión económica; (C) Dimensión ambiental; (D) Dimensión política; (E) Dimensión cultural.

Elaboración propia.

El último paso de la metodología SDAG es la determinación de prioridades entre los objetivos. La yuxtaposición de peso y rendimiento de un objetivo establece el nivel de prioridad de las acciones correctivas. La (Figura 5) muestra la distribución de prioridades de toda la evaluación (Figura 5A) y de cada dimensión (Figura 5B), Social; (Figura 5C),

Ambiental; (Figura 5D), Económica; (Figura 5E), Cultural; (Figura 5F), Política. La distribución general revela que el 65 % de los objetivos requieren implementar mejoras –prioridades de reaccionar y actuar– y que el 42% de ellas son urgentes. La distribución en cada una de las dimensiones muestra la necesidad de actuar y reaccionar en todas, especialmente en la ambiental y cultural. De igual forma, las dimensiones social, cultural y política tiene un alto porcentaje de objetivos que serán un problema en el largo plazo, lo que demanda acciones inmediatas.

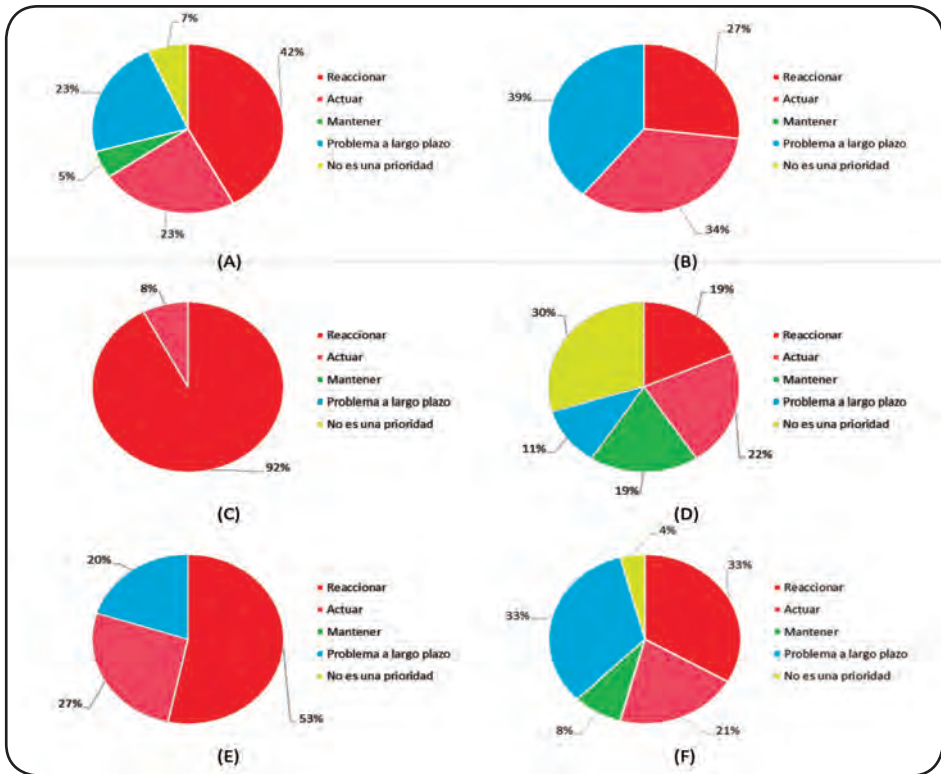


Figura 5. Distribución de prioridades a atender derivadas del proyecto de construcción del Canal Interocéánico de Nicaragua: (A) Global; (B) Dimensión social; (C) Dimensión ambiental; (D) Dimensión económica; (E) Dimensión cultural; (F) Dimensión política.

Elaboración propia.

Conclusiones

El proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua si bien se encuentra en una fase de planeamiento cuya materialización parece poco probable en el corto y mediano plazo, vislumbra una grave afectación al desarrollo sostenible –dimensiones política, social, económica, ambiental y cultural- del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Esta conclusión es producto de la aplicación de la herramienta de Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible (SDAG). Si bien la información que fue utilizada por el grupo de expertos para alimentar la herramienta procede de varias fuentes, el resultado, aunque es altamente confiable no puede ser catalogado como “absoluto”, dado la temprana edad de maduración del proyecto aunado a la escasa información oficial del mismo.

Este trabajo de investigación de manera innovadora ha utilizado satisfactoriamente una metodología reconocida a nivel mundial para la evaluación de la sostenibilidad, la cual no tiene antecedentes de su uso en Colombia y menos en asuntos de Seguridad Nacional como es la afectación del territorio y sus pobladores. Por tal razón, resulta esencial generar las alertas que para cada dimensión analizada de manera particular, las autoridades de orden nacional y departamental deben realizar, especialmente, un seguimiento constante a la evolución de ellas con el propósito de mitigar sus efectos en caso dado que el Gobierno nicaragüense decida materializar el proyecto de construcción del canal interoceánico.

Finalmente, los resultados obtenidos de manera rigurosa si bien se constituyen en su mayoría como una amenaza, es responsabilidad de los líderes políticos, impulsados desde la academia, quienes deben revertir esta situación, ya que se observó de manera particular en la dimensión económica las ventajas que generaría para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina el proyecto en cuestión. En pocas palabras, se hace necesario realizar este ejercicio de evaluación de manera periódica para el proyecto objeto de análisis y extender este tipo de iniciativas a otras intervenciones de orden nacional y regional.

Referencias Bibliográficas

AFP. (14 de Agosto de 2018). Presidente de Nicaragua asegura que Colombia buscaría anular el fallo de La Haya. *El Colombiano*. Recuperado el 14 de Agosto de 2018, de <http://www.elcolombiano.com/internacional/america-latina/presidente-de-nicaragua-dice-que-colombia-quiere-anular-fallo-de-la-haya-EK9158633>

127

Araiza, R. (2009). Conflicto colombo-nicaragüense desde la perspectiva de la jurisprudencia de la Corte Internacional de La Haya. *Cuadernos del Caribe*, 7(12), 144-154. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ccaribe/article/view/41396/42973>

Asamblea Nacional de Nicaragua. (09 de julio de 2012). Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. [Ley No. 800 de 2012]. *La Gaceta – Diario Oficial*.

Bailey, T. (1936). Interest in a Nicaragua Canal 1903-1931. *The Hispanic American Historical Review*, 16(1), 2-28. doi: 10.2307/2506572.

Dirección General Marítima. (Enero-Febrero-Marzo de 2015). Colombia y la disputa marítima con Nicaragua. *Boletín Informativo del Sector Marítimo*, Edición No. 4. Recuperado de https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/attach/15_seguimiento_colombia_y_la_disputa_maritima_con_nicaragua_def.pdf

Echave, J. (2016). El desarrollo económico de China (Tesis de Grado), Universidad del País Vasco, San Sebastián. Recuperado de <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/20629/TFG%20desarrollo%20economico%20de%20China%20Deposito.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Ellis, E. (2013). What's Really Behind the Nicaraguan Canal Project. The Manzella Report. Recuperado de <http://www.manzellareport.com/index.php/world/694-what-s-really-behind-the-nicaragua-canal-project>

Fuchs, G., & Navas, G. (2016). El canal de Nicaragua en clave regional. *Ecología Política*, (51), 21-25. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/pdf/24894067>

Grant, U. (1881). The Nicaragua Canal. *The North American Review*, 132(291), 107-116. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/25100931>

Hochleitner, A. (2015). La construcción del canal interoceánico de Nicaragua: situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. *Análisis - Friedrich Ebert Stiftung*,(4). Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/12056.pdf>

Lugo, S. (1 de diciembre de 2016). Protestas contra el canal interoceánico en Nicaragua dejan varios heridos. *CNN en Español*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2016/12/01/protestas-contra-el-canal-interoceanico-en-nicaragua-dejan-varios-heridos/>

Ordóñez, L. (2015). La construcción del gran canal de Nicaragua y las consecuencias para Colombia. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/7127/1/TRABAJO%20NICARAGUA%20final%20.pdf>

Peña, C. (2016). Análisis de posibles escenarios de conflicto para Colombia en el mar. *El mar Caribe, escenario de conflicto futuro por los intereses geoestratégicos convertido en el mediterráneo de América*. Saarbrücken : Editorial Académica Española.

Ruíz, F. (2015). El canal interoceánico de Nicaragua. *Documento Opinión*, (12). Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO12-2015_CanalInteroceanicoNicaragua_F.RuizDominguez.pdf

Sabonge, R. & Sánchez, R. (2014). 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro. *Boletín FAL*, 6(334), 1-10. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37430/S1420832_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Salazar, A. (2016). El impacto de la ampliación del canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional. Universidad Santo Tomás, Bogotá. Recuperado de

Sanín, N., & Ceballos, M. (2017). Solicitud de Opinión Consultiva de Colombia ante la CIDH. Recuperado de http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/colombiaoc23/30_noemi_sanin.pdf

Srinivasan, R. S., Braham, W. W., Campbell, D. E., & Curcija, D. C. (2011). Sustainability Assessment Frameworks, Evaluation Tools and Metrics for Buildings and its Environment – A Review Paper presented at the 12th Conference of International Building Performance Simulation Association, Sydney.

Taylor, H. (1886). The Nicaragua Canal. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 18, 95-126. doi:10.2307/196789

Torres, S. (2013). Los raizales: cultura e identidad angloafrocaribeña en el Caribe insular colombiano. *Cuadernos del Caribe*, 10(16), 11-25. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/38621/1/41537-201753-1-PB.pdf>

Van Dijckj, P. & Mons, S. (2015). El gran canal de Nicaragua: prospectos e impactos potenciales. En P. van Dijck & H. Nusselder (Eds.), *Un recorrido por líneas locales. Aportes para políticas públicas en el sector rural de Centroamérica, el Caribe y la Región Andina* (pp. 161-178). San José: Centro de Estudios para el Desarrollo Rural.

Villeneuve, C., Riffon, O., & Tremblay, D. (2016). How is sustainable development analyzed? User Guide for the Sustainable Development Analysis Grid. Chicoutimi: Universidad de Quebec.

Villeneuve, C., Tremblay, D., Riffon, O., Lanmafankpotin, G., & Bouchard, S. (2017). A Systemic Tool and Process for Sustainability Assessment. *Sustainability*, 9(10), 1-29. doi:10.3390/su9101909.

¿De qué manera podría la Armada Nacional tener un poder de influencia mayor en el teatro regional? *

Por: Capitán de Corbeta Tomas Alfredo Roncallo Torres²³, Capitán de Corbeta Mario Ricardo Vélez Forero²⁴ y Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán²⁵.

El Poder Marítimo incluye también los aspectos no militares del uso del mar (tráfico mercante, pesca, seguros marítimos, construcciones y reparaciones navales, etc.), ya que estos contribuyen al Poder Naval, [...], el Poder Marítimo es un concepto «relativo» algo que ciertos países tiene más que otros. El verdadero

* 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 "C".

23 Capitán de Corbeta. Tomas Alfredo Roncallo Torres. Magister en Geopolítica y Estrategia y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Política y Estrategia Marítima y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico tomasroncallo@gmail.com

24 Capitán de Corbeta Mario Ricardo Vélez Forero. Magister en Estrategia y Geopolítica y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ingeniería Naval Electrónica y Profesional en Ciencias Navales y Militares de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico mario.velez.fo@armada.mil.co; marioicardovelez@gmail.com

25 Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán. Mechanical Engineer de la Escuela Naval de Posgrados de Estados Unidos, Magister en Ingeniería Mecánica de la Escuela Naval de Posgrado de Estados Unidos, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra, Especialista en Política y Estrategia e Ingeniero Naval especialidad Mecánica y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico sanagaitanz@hotmail.com

punto es una cuestión de gradación. Casi todos los países tienen algún Poder Marítimo. Puede ser a través de su poderío naval, o sus construcciones navales, o sus habilidades en seguros marítimos, o su capacidad para proveer marinos, o una combinación de todas éstas y otras características. Pero algunos países, y éste es el punto, lo poseen en mayor o menor medida que otros, y es esa relación la que resulta estratégicamente significativa en la paz y en la guerra.

Poder Marítimo: Un guía para el siglo XXI.

Geoffrey Till.

Resumen

La Armada Nacional de Colombia, contempla en su posicionamiento institucional, cinco capacidades fundamentales: Cobertura del mar territorial y zona contigua las capacidades estratégicas de defensa completas, el adecuado control de la zona económica exclusiva y la plataforma continental, el fortalecimiento de las capacidades en ríos y fronteras y consolidar la presencia regional y liderazgo. En el contexto mundial marítimo Colombia como Estado bioceánico debe ampliar su visión, postura y prospectiva, con una mirada de mediano y largo plazo enfocándose en un escenario de tiempo al menos al 2050, para generar una la influencia creíble y efectiva, en particular potenciando; la autoridad marítima nacional, la Protección costera, el impulso a la tecnología marítima e innovación, la investigación y desarrollo, la transversalización de las políticas y coordinación intersectorial, en una proactiva gestión internacional y un mayor énfasis en el programa antártico. La Influencia a través de programas de desarrollo tecnológico y transferencia tecnológica, es una de las variables necesarias para construir una Influencia Regional. La interpretación y análisis de una nueva visión del Poder Marítimo como Subconjunto del Poder Nacional, en el contexto de una Estrategia Nacional y una Estrategia Marítima que redunde en el logro de una mayor conciencia marítima y la consecución de los objetivos que demande la sociedad nacional. Se propone entonces una nueva fórmula del Poder Marítimo como elemento para el debate y el análisis y construcción de conocimiento entorno a las actividades marítimas nacionales.

Palabras Claves: Armada Nacional, Capacidades fundamentales, Influencia regional, Desarrollo y transferencia tecnológica, Estrategia nacional, Estrategia marítima, Estrategia naval, Poder Marítimo.

Abstract

The National Navy of Colombia, contemplates in its institutional positioning, five fundamental capacities: Coverage of the territorial sea and adjoining zone the strategic capabilities of complete defense, the adequate control of the exclusive economic zone and the continental platform, the strengthening of the capacities in rivers and borders and consolidate the regional presence and leadership. In the maritime world context, Colombia as a bioceanic state should broaden its vision, position and prospective, with a medium and long-term perspective focusing on a time frame at least 2050, in order to generate a credible and effective influence, particularly by boosting; the national maritime authority, coastal protection, the promotion of maritime technology and innovation, research and development, the transverzalización of policies and intersectoral coordination, in a proactive international management and a greater emphasis on the Antarctic program. Influence through technological development and technology transfer programs is one of the necessary variables to build a Regional Influence. The interpretation and analysis of a new vision of Maritime Power as a sub-set of National Power, in the context of a National Strategy and a Maritime Strategy that results in the achievement of greater maritime awareness and the achievement of the objectives demanded by the national society. A new formula of Maritime Power is then proposed as an element of debate and analysis and construction of knowledge around national maritime activities.

133

Keywords:

National Navy, Fundamental capabilities, Regional influence, Development and technology transfer, National Strategy, Maritime Strategy, Naval Strategy, Maritime Power.

Fecha de Recepción: septiembre 26 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 11 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Desde hace algunos años la Armada Nacional ha venido asimilando y trajinando la complejidad del sistema internacional de una manera más académica, profunda y dedicada; este aspecto o actividad se ha caracterizado por el desarrollo con carácter marítimo de algunas de las instituciones del Estado y de manera específica de las de la Armada Nacional.

Instituciones como la Comisión Colombiana de los Océanos (CCO), la Dirección General Marítima (DIMAR) y La Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial (COTECMAR) han tenido un impulso y una visión significativa proyectando a la Armada Nacional con mira al “proyecto” 2030 como el proyecto de modernización y posicionamiento de la institución, el cual contempla cinco capacidades fundamentales para la Armada Nacional:

1. Cobertura del mar territorial y zona contigua.
2. Capacidades estratégicas de defensa completas.
3. Adecuado control de la zona económica exclusiva y la plataforma continental.
4. Fortalecer las capacidades en ríos y fronteras.
5. Consolidar la presencia regional y liderazgo.

Sin embargo, la proyección 2030 es hoy en día un proyecto y una visión con una postura estratégica de corto plazo.

Evidentemente dos actividades específicas han posicionado a la Armada Nacional como una institución con influencia en el teatro regional, primero la lucha contra los grupos al margen de la ley la cual es una actividad de todos los entes del Estado por la lucha específicamente contra las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia FARC y la teórica derrota sobre este grupo, segundo la lucha marítima contra el narcotráfico que ha mostrado durante varios años estadísticas satisfactorias y de relevancia mundial en la lucha contra este crimen transnacional.

Otro aspecto, no apartado de los relacionados anteriormente y que representó una notoria relevancia en el posicionamiento regional de

Colombia fue la cooperación brindada por los Estados Unidos con la activación del Plan Colombia, este aspecto fortaleció indudablemente el brazo armado de la institución, otorgando los medios y las capacidades requeridas para combatir el crimen transnacional del narcotráfico ello coadyuvo a una apertura regional marítima en este aspecto; dado que con ese respaldo Colombia adquirió capacidades que le permitieron realizar y proponer acuerdos de cooperación marítima con los cuales hoy en día han dado bases y fundamentos para proponer otros tipos de cooperación regional con países centroamericanos.

Sin lugar a dudas las estadísticas no son más que resultados efímeros que obedecen a otra realidad; independiente de ello y como se citó anteriormente la lucha marítima contra el narcotráfico clasificó a Colombia como un referente mundial y por efecto a la misma Armada Nacional, es así como las teorías del conocimiento para la lucha marítima contra el narcotráfico fueron mutando y desarrollándose hasta el punto de materializarse en la escuela de formación de Guardacostas de Colombia, la escuela móvil con su grupo de formación el cual tiene presencia ocasional y temporal en varios países centroamericanos y el Centro Internacional Marítimo Contra el Narcotráfico, (CIMCON) entidad dedicada al estudio sistémico del problema mundial del narcotráfico.

135

Pasada la página de la lucha contra el narcotráfico, la Armada Nacional ha generado una mayor conciencia marítima, buscando influenciar en otros estamentos del Estado y a su vez de sus gobernantes.

En el orden mundial y en aspectos marítimos se pregona que el 100% de la población mundial tiene acceso gratuito al mar, el 80% del comercio mundial se moviliza a través del comercio marítimo, el 95% de la población del mundo vive en la costa o en zonas de su influencia, el 90% de los países reciben energía del mar, el 82% de los países tiene su capital en las zonas de litoral aspecto que no es propio para Colombia, el 80% de los países tiene costa y el 60% del transporte del petróleo se hace vía marítima.

Ahora, la peroración de Colombia acerca del poder marítimo colombiano ante el mundo, describe a la Armada Nacional como una Marina de influencia regional con las siguientes características para su desarrollo y el esquemas marítimo esencial como: el hecho de que la superficie marítima del país corresponda a 928.668 de kilómetros cuadrados, con 2900 kilómetros lineales de costa donde Colombia moviliza el 96% de la

carga por vía marítima a través de 11 zonas portuarias; estas condiciones con claridad evidencian que Colombia debe ampliar su visión, postura y prospectiva de influencia marítima regional.

Colombia ejecuta su plan de proyección al 2030 de manera directa y a través de la influencia. De acción directa, lo hace por ella en si misma y su influencia la ejerce con las entidades antes nombradas; (DIMAR, COTECMAR y CCO) las cuales propenden por los aspectos, actividades e intereses marítimos de Colombia sobre la región.

¿La armada nacional con un poder de influencia mayor en el teatro regional?

Colombia debe ampliar su visión, postura y prospectiva, con una mirada de mediano y largo plazo enfocándose al menos en el año 2050, de lo contrario la influencia en el teatro regional no podrá ser mayor a lo que es hoy en día. En ese nuevo proyecto con miras al 2050 la Armada Nacional deberá desligarse, pero no completamente de las actividades ilegales transnacionales, por las cuales ha sobresalido en los últimos años como gran ejemplo el ataque frontal contra el tráfico marítimo de estupefacientes; además, deberá influir sobre los gobiernos de turno para abordar las otras temáticas ya incursionadas y de gran importancia y trascendencia las cuales poseen un impacto regional vital para la proyección del Estado, las cuales no deben ser pérdidas del panorama en ningún momento de los análisis prospectivos con miras al futuro de:

1. La autoridad marítima nacional.
2. La Protección costera.
3. La tecnología marítima e innovación.
4. La investigación y desarrollo.
5. Las políticas y coordinación intersectorial.
6. La gestión internacional.
7. El programa antártico.

Por último, es vital tener en cuenta los nuevos roles de las Marinas a nivel mundial, los roles policivos, los conflictos híbridos y medio ambientales, las guerras de quinta generación, el comercio marítimo,

los retos del Estado como actor dentro del Sistema Internacional y la postura estratégica de acuerdo a la oceanopolítica y la geopolítica dentro del orden mundial; en general nuevos retos que hacen decisivos los momentos coyunturales de la nación para el posicionamiento en el teatro regional de la Armada Nacional.

Influencia a través de programas de desarrollo tecnológico y transferencia tecnológica.

De acuerdo los postulados expuestos por Joseph Nye el poder de un Estado-nación, consiste en la capacidad de obtener los resultados que uno quiere, y en caso necesario, de cambiar el comportamiento de otros para que esto suceda, para ello puede emplear el poder blando basado en persuadir a través de argumentos (Nye, 2004); esta capacidad del estado de emplear el poder blando se puede manifestar a través de alianzas o convenios a partir del poder nacional que se ha adquirido en la adquisición de capacidades tecnológicas en el desarrollo de sistemas de defensa.

El poder nacional puede considerarse como el producto de la interacción de dos componentes, la habilidad de dominar los ciclos de innovación económica, y la capacidad de emplear los productos de este dominio para producir capacidades militares efectivas, las cuales son empleadas para fortalecer las ventajas obtenidas produciendo un ambiente político estable que debe ser mantenido como parte de los intereses prioritarios del país para conservar su ventaja estratégica. Un factor importante del poder nacional es la capacidad de transformar los recursos de su sociedad en conocimiento aplicado que permita producir tecnologías útiles para aplicaciones de uso en el campo civil y militar (RAND, 2000).

La Armada Nacional ha logrado influenciar en el desarrollo de este poder nacional a través de la promoción del crecimiento de la industria de astilleros colombiana, logrando posicionarse a nivel regional en el desarrollo de procesos de ciencia, tecnología e innovación (CTel), producto de lo cual se cuentan con diseños propios de unidades fluviales y marítimas que han sido merecedoras de importantes reconocimientos por entidades como Colciencias y ganadora de varios premios a la innovación por los productos desarrollados (COTECMAR, 2016), esto ha permitido lograr avances importantes en la generación de capacidades

propias en diseño y construcción naval, consiguiendo cierto nivel de independencia tecnológica y de capacidad industrial nacional.

Embarcaciones como las patrulleras oceánicas, los buques de desembarco anfibio y las patrulleras fluviales han despertado el interés de varios países especialmente de Centro América y Sur América; del mercado potencial se han logrado concretar exportaciones de productos a Brasil con la venta de patrulleras fluviales y a Honduras de un buque de desembarco anfibio, y el desarrollo de un proyecto multinacional de un patrullero fluvial para la región amazónica de forma conjunta con Perú y Brasil (Carreño, 2017).

El establecimiento de estas relaciones comerciales a partir de productos de seguridad y defensa ha implicado el desarrollo de relaciones de cooperación con los países compradores, por lo cual podemos determinar que se ha dado paso a relaciones de cooperación regional. En el caso del buque construido a Honduras, como parte del contrato de adquisición se estableció un acuerdo de compensación económica (offset) en el cual se efectuaron procesos de transferencia tecnológica y transferencia de conocimientos tanto en el campo industrial como en el campo militar, en áreas como mantenimiento, doctrina operacional, soporte logístico, acceso a programas de pregrado y posgrado.

138

En el caso del patrullero fluvial amazónico, la cooperación entre los citados tres países que comparten territorio en la Amazonia se está dando a través de transferencia de conocimiento, compartiendo la experiencia de cada uno de estos países en el diseño de unidades fluviales, con retos futuros en transferencia tecnológica en temas de construcción naval a partir de la experiencia ganada por astilleros como Cotecmar y Sima.

Los casos expuestos anteriormente demuestran que la cooperación regional en proyectos de desarrollo tecnológico y de transferencia tecnológica, nos puede posicionar como Estado con poder de influencia en el entorno regional, especialmente si tenemos en cuenta que los buques en servicio actualmente en la Armada Nacional responden a necesidades y ambiente operacional comunes a países de Centroamérica, por lo cual estas soluciones tecnológicas responderían en gran medida a los requerimientos de estas Armadas, con una ventaja importante en la capacidad de transferencia de conocimientos en doctrina y sostenimiento.

Estas relaciones de cooperación se alinean con varios de los intereses marítimos establecidos en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, entre los cuales podemos considerar como transversales a este tipo de cooperación intereses tales como la educación marítima, la investigación científica, tecnológica y de innovación, el poder naval y la industria naval y marítima (CCO, 2017).

El factor de industria naval y marítima se alinea con políticas del gobierno colombiano de impulsar la diversificación del aparato productivo hacia bienes más sofisticados con el fin de promover aumentos en productividad y un mayor desarrollo económico, que promuevan un cambio estructural hacia nuevas actividades con mayor capacidad de agregación de valor y mayor contenido tecnológico, para lo cual se priorizaron iniciativas sectoriales, entre las cuales se destaca el sector astillero, el cual demanda productos principalmente de los sectores metalúrgico y metalmecánico, creando con estos un primer nivel de encadenamiento productivo, que posteriormente se amplía a otros sectores (PTP, 2013), jalonando a otros sectores asociados, lo cual repercute en las economías locales y regionales, influenciando la calidad de vida y la sociedad dinamizando factores económicos y sociales, locales y regionales (Universidad del Norte, 2011).

139

En los factores de educación y de investigación e innovación, debido a la demanda de profesionales idóneos para la industria naval y marítima se han abierto programas de pregrado y posgrado en la Universidad Tecnológica de Bolívar, esto representa un dinamizador en la generación de talento humano capacitado para atender los retos y desafíos de cara al crecimiento de esta industria, y una oportunidad importante para impulsar desde la sociedad civil la conciencia marítima que tanto necesitamos para potenciar nuestros intereses marítimos, adicionalmente abre una oportunidad a nuevas generaciones de profesionales de ver el mar como una fuente de riqueza y potenciar su explotación para el desarrollo del país. Parte de los programas de cooperación se puede dar con oferta académica que permita a otros países tener la capacidad de recibir programas de transferencia tecnológica y de conocimiento.

A través del poder blando basado en el desarrollo tecnológico y de proyectos de investigación y desarrollo, se han podido establecer relaciones de cooperación a nivel regional, en el cual Colombia ha jugado

el papel principal al ser la parte que aporta la transferencia tecnológica y de conocimientos, esto nos posiciona como un Estado con capacidad de influencia en la región, posición que debe ser explotada con el fin de establecer alianzas regionales que ayuden a potenciar nuestro poder nacional.

Influencia Regional por medio de una nueva Visión del Poder Marítimo como Subconjunto del Poder Nacional.

Para poder replantear la visión tradicional del Poder Marítimo en Colombia, es importante encontrar una definición de Estrategia Marítima que sirva como punto de partida y de igual forma trazar una línea en su diferenciación con la Estrategia Naval. El contexto histórico de la Estrategia marítima también brinda un enfoque el cual permite hacer comparaciones de utilidad para el caso colombiano. También es de gran utilidad, definir un enfoque para el análisis del Poder Nacional y los Elementos del Poder Nacional que permita relacionar los Intereses Nacionales con cada sector del Estado involucrado en su gestión y desarrollo, para el caso de la estrategia marítima relacionar los Intereses Marítimos con los sectores del Estado relacionados con un desarrollo protección y explotación (Hartmann, 1978; Hattendorf, 2013).

Estrategia Nacional y Estrategia Marítima

Por medio de un análisis basado en la aplicación práctica de la Estrategia Marítima y en el contexto histórico mundial desde la publicación de las obras de Mahan y Corbett, lo que abre un marco de tiempo de aproximadamente cien años, se encuentra que la Estrategia Marítima es un subconjunto de la gran estrategia de la nación, porque abarca un extenso rango de actividades e intereses en el mar, en otras palabras, comprende los intereses marítimos. En un sentido más amplio la gran estrategia, que conocemos también como estrategia nacional, es un exhaustivo direccionamiento del poder de la nación para alcanzar los objetivos que dictan los intereses nacionales. En este contexto la "Estrategia marítima es la dirección de todos los elementos del poder nacional que se relacionan con los intereses nacionales en el mar para alcanzar los objetivos nacionales" (Hattendorf, 2013).

Las Armadas con sus flotas navales son un subconjunto del poder militar, que es uno de los elementos del poder nacional, que sirve al propósito de la estrategia nacional, al igual que una flota naval no es el

único elemento del poder nacional que emplea la Estrategia Nacional para lograr sus objetivos, tampoco es el único elemento de poder que emplea la Estrategia Marítima (subconjunto de la estrategia nacional), por lo tanto, no se fundamenta exclusivamente el componente naval. Podríamos plantear entonces que la Estrategia Naval es un subconjunto de la Estrategia Marítima (Hattendorf, 2013).

Por otro lado, las definiciones de Estrategia Nacional y Estrategia Marítima incorporan dos conceptos adicionales que deben ser definidos, “el poder nacional” y los “intereses nacionales”. Si bien el concepto de poder nacional ha evolucionado y es definido por varios autores en distintas formas, emplearemos la definición realista tradicional planteada por Hartmann (1978), quien identifica siete elementos del poder nacional:

1. Elemento Demográfico
2. Elemento Geográfico
3. Elemento Económico
4. Elemento Técnico-Científico
5. Elemento Histórico-Psicológico-Social
6. Elemento Organizacional-Administrativo
7. Elemento Militar

Si prestamos atención a estos siete elementos del poder nacional guardan una gran similitud con los seis factores planteados por Mahan (1890); posición geográfica, conformación física, extensión del territorio, número de población, carácter nacional y carácter del gobierno, por lo tanto, los conceptos de Hartmann son útiles tanto para la definición de la estrategia nacional como para la estrategia marítima, que es un subconjunto de la primera (Hattendorf, 2013).

Estos elementos del poder nacional pueden ser clasificados en dos categorías; elementos Naturales y elementos de situación o contexto. Dentro de categorías más actuales como lo plantea Joseph Nye (2004) se pueden clasificar en función de su empleo y aplicación en las categorías de Poder Blando “Soft-Power” y Poder Duro “Hard-Power”, igualmente por medio del conocimiento de cómo emplear una combinación de las

dos categorías anteriores se logra construir el Poder Inteligente “Smart Power” (Nye, 2004).

Por otro lado existe una variada interpretación y empleo de los términos estrategia naval y marítima. Algunos autores utilizan indistintamente estos dos términos hasta en una misma obra. Tal como lo plantea Solís (1999) se opta por el empleo término “Estrategia Marítima” sobre el de “Estrategia Naval” por la mayor amplitud del primero. Esta escogencia se da a pesar del hecho de que la Estrategia naval y el empleo del Poder Naval, tengan un papel preponderante en el escenario marítimo (Solís, 1999).

Lo anterior se fundamenta el hecho de que las operaciones navales, tienen como fin último para estrategia marítima el control de las actividades humanas en el mar y la defensa de los intereses marítimos, en especial las líneas de comunicación marítima, tanto en tiempos de paz como en el desarrollo de conflictos, mientras que en la Estrategia Naval se dejan de lado los intereses marítimos y se enfoca en la obtención del control del mar para poder hacer uso de él una vez sea obtenido.



Figura 1. Niveles de la Estrategia.

Elaboración propia.

Una Nueva Visión Para Análisis del Poder y Estrategia Nacional

Una aproximación sistemática del análisis de la capacidad de proyección del poder permite relacionar los elementos de poder del nacional con la estructura del Estado encargada de emplearlos y gestionarlos para el logro de los objetivos nacionales. Para el caso de la Estrategia Marítima, como subconjunto de la estrategia nacional se aplicaría de forma análoga esta metodología de análisis, empleando los intereses nacionales en el mar, es decir los intereses marítimos.

Tradicionalmente se concibe el poder de un Estado en términos de cantidad de recursos materiales, un exponente de esta perspectiva es

¿De qué manera podría la Armada Nacional tener poder de influencia...

Waltz quien, desde el neorrealismo, toma solo en cuenta elementos puramente cuantitativos, es decir define las bases del poder en términos de la posesión de recursos tales como, medios militares y riqueza económica (Creus, 2013).

El planteamiento previo implica un abandono de cualquier análisis cualitativo de los recursos, por lo tanto, medimos la cantidad, pero no la calidad de los elementos que respaldan el poder del Estado, la calidad de los medios es fundamental para la movilización, pero por lo general es un aspecto pasado por alto, tal como lo plantea Creus (2013): “Estas cuestiones son subestimadas cuando los análisis del poder se circunscriben de manera exclusiva a los recursos que se poseen, sin referencia a los factores y variables que intervienen en su movilización y utilización” (pág. 69)

Todo esto da cabida a la aplicación de otros enfoques del poder nacional ya que en el contexto actual plantear el poder meramente en función de recursos disponibles no es del todo posible por la existencia de factores adicionales que, en términos prácticos, impiden transformar el poder potencial de la acumulación de recursos materiales en poder real, capaz de proyectar el poder nacional para alcanzar los objetivos del Estado, se debe entonces plantear como alternativa un sistema que engrane todos estos elementos y factores para transformarlos en poder real de proyección y movilización del poder nacional.

144

Un nuevo enfoque para medir el poder del Estado y su capacidad de proyección del poder nacional es planteado por Tellis, Bially & Christopher (2000) en su obra *Measuring National Power in the Postindustrial Age*, en la cual proponen un esquema de análisis que combina los elementos cualitativos sin dejar de lado a los cuantitativos del poder nacional el cual describiremos a continuación.

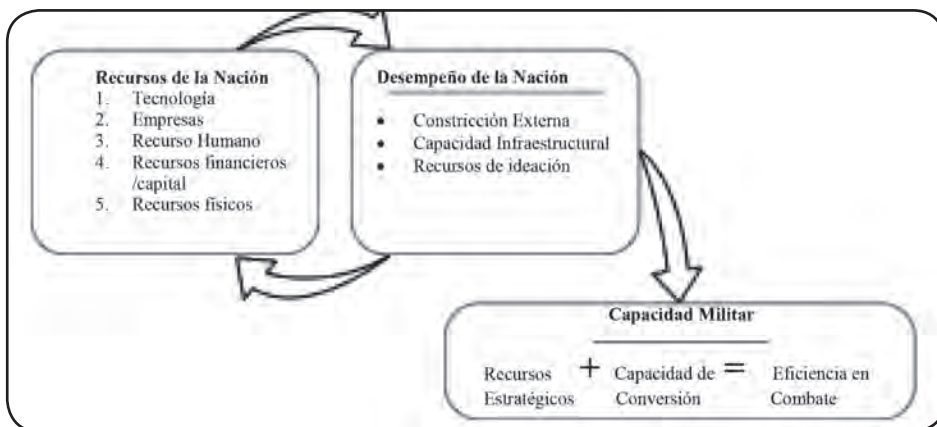


Figura 2. Una visión renovada del poder nacional

Tomada de *Measuring National Power in Postindustrial Age*.

La primera esfera "recursos de la Nación" busca obtener los bloques estructurales que el país necesita si desea desarrollar modelos de producción que le permitan dominar los ciclos de innovación en la economía global e incrementar su potencial hegemónico a través de la creación de una fuerza militar sofisticada (Tellis, Janice, & Christopher, 2000).

Históricamente estos bloques estructurales eran variables como; tamaño de la población, tamaño del territorio, fuerza económica (medida normalmente por el PIB) y recursos naturales, es decir elementos cuantitativos. Uno de los cambios en el análisis de estos recursos nacionales radica en la inclusión de variables cualitativas; (1) tecnología, (2) empresas, (3) recursos humanos, (4) recursos financieros y (5) recursos físicos, es decir en la actualidad una nación con menor población, menor territorio y menos recursos en cantidad, pero mejores en calidad que los de su adversario puede movilizar su poder nacional e imponerse (Tellis, Janice, & Christopher, 2000). Se puede citar el caso de la guerra de los 6 días donde Israel derrota a una coalición árabe bajo las condiciones descritas.

La segunda esfera el "desempeño nacional" busca obtener los mecanismos para transformar los bloques estructurales en formas tangibles de poder que se pueda utilizar de forma efectiva (Tellis, Janice, & Christopher, 2000). De igual forma se plasman las relaciones del Estado con su propia sociedad, así como las presiones externas al confrontar un país en particular, de tal forma que las acciones sobre un

país afectan indirectamente a terceros países, que es lo que realidad materializa el paradigma de interdependencia compleja planteado por Keohane & Nye (1988). De igual forma crea una conciencia de la necesidad de innovar, producir nuevos productos, es decir transformar las ideas en formas de poder utilizable por medio de la tecnología, esto respalda a su vez la creación de la fuerza militar sofisticada de la que se hablaba anteriormente (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

La tercera esfera la “capacidad militar” busca capturar las señales manifiestas del poder nacional que están representadas por una fuerza de combate capaz de proyectar de manera efectiva este poder, representan la fuerza coercitiva en contra de adversarios potenciales. La capacidad militar es resultado de las otras dos esferas, una manifestación del Poder Nacional, no el poder nacional en sí mismo (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

El caso de China es un buen ejemplo de una nación que primero construyó sus bloques estructurales de poder nacional con el desarrollo de los recursos de la nación; tecnología, empresas, recursos humanos, capital etc. acompañado de una mejora drástica el desempeño de la nación para manifestar lo anterior en el desarrollo de una fuerza militar sofisticada que le permita movilizar su poder de forma efectiva contra sus rivales.

Por último, el desarrollo del poder geoeconómico; que puede ser definido como las consecuencias económicas de tendencias en poder nacional y la geopolítica de los Estados según lo descrito por Baru (2012), proporciona lineamientos útiles para la concepción de los modelos Estratégicos Nacionales.

“Estados depredadores y extractores de renta, pueden ser capaces de acumular recursos requeridos para el esfuerzo de la Guerra o para proyección de su poder en el corto plazo, pero esto no es una estrategia sostenible”.

“Por otra parte, si el ingreso nacional crece y sus capacidades económicas mejoran en unas bases sostenibles de largo plazo, su habilidad de reunir los recursos para adquirir y proyectar su poder también crece”. (p.55)

De esta forma tenemos dos modelos estatales que proporcionan características específicas en cuanto a su capacidad de movilización y

de la proyección del poder, el primero fomenta el crecimiento del poder geoeconómico de largo plazo que permite verdaderamente adquirir mantener y proyectar el poder del Estado, mientras el modelo extractor solo funciona en el corto plazo, es por el contrario un modelo del cual debemos mantenernos alejados a toda costa.

Una nueva Fórmula Para el Poder Marítimo

Como se afirmó anteriormente con base en las definiciones planteadas por Hattendorf (2013), la Estrategia Marítima es un subconjunto de la Estrategia Nacional, de forma análoga se puede afirmar que el Poder Marítimo es un subconjunto de Poder Nacional, por lo tanto se podrían emplear los conceptos de medida del poder nacional planteadas por Tellis, Janice, & Christopher (2000), en su obra *Measuring National Power in the Postindustrial Age*, a la creación de una fórmula más completa y conceptual del actual poder marítimo.

Esta fórmula es de tipo conceptual y no pretende reemplazar o derogar la fórmula que se emplea usualmente en la Armada de Colombia, sino que tiene por objeto dejar a la vista que elementos de la estructura del Estado participan en la construcción del poder marítimo y de igual forma hace énfasis en las dimensiones internas y externas que tiene el poder marítimo como derivación de las dimensiones del poder nacional.

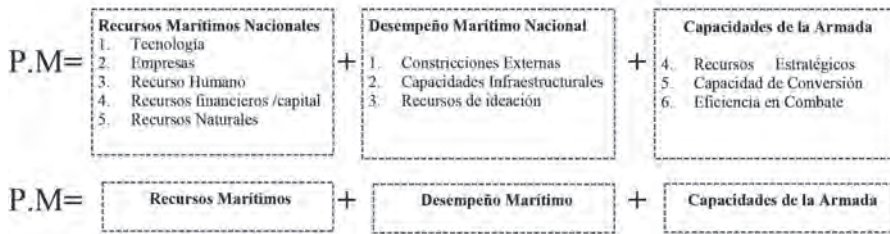


Figura 3 Nueva Fórmula Poder Marítimo.

Adaptado de (Tellis, Janice, & Christopher, 2000)

Una vez expuesta esta nueva fórmula, se deben definir los conceptos que encierra, para que comprender verdaderamente su contenido y las relaciones entre los elementos de la fórmula.

Los Recursos Marítimos Nacionales son los elementos físicos y materia prima para el desarrollo del poder marítimo los cuales incluyen, (1)

Tecnología con el potencial de ser relevante en el sector marítimo, (2) Empresas que hagan uso práctico y tomen provecho de la investigación e innovación en tecnología del sector marítimo, (3) Recurso Humano con el conocimiento para realizar investigación, innovación y desarrollos tecnológicos en el ámbito marítimo así como para desempeñarse en los campos productivos del sector marítimo, (4) Recursos de Capital generados por el sector marítimo no solo benefician la economía nacional fomentando el crecimiento de las empresas sino que a la vez proporciona recursos para ser reinvertidos en tecnología investigación innovación y educación para el ámbito marítimo, (5) los Recursos Naturales que existen en los océanos son los bienes físicos a explotar, sin embargo requieren de los elementos anteriores para su explotación y aprovechamiento, es decir su mera existencia no garantiza que el Estado pueda emplearlos, un ejemplo de ello son las tecnologías necesarias para extraer recursos como gas y petróleo del lecho marino, o como la actividad pesquera sin una investigación y manejo apropiado puede causar daños irreparables al medio ambiente marino, mientras que con un conocimiento técnico-científico en este campo se puede desarrollar una industria pesquera sostenible.

El Desempeño Marítimo nacional son los mecanismos que permiten al país convertir sus "Recursos Marítimos", los cuales representan un Poder Marítimo potencial o latente, en formas tangibles de Poder Marítimo, tomando en cuenta las presiones externas de otros países y teniendo conciencia de los nuevos recursos y herramientas que deben ser producidos para desarrollar la capacidad de dominar los ciclos de innovación en el sector marítimo y luego transformar ese dominio en Poder Marítimo efectivo (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

Este Desempeño Marítimo Nacional demanda primero, la capacidad del Estado para discernir las opciones apropiadas de producción técnica y social para aumentar su poder marítimo dadas las condiciones actuales y desafíos futuros impuestas por los procesos económicos y la competencia en el sector marítimo internacional. Segundo, la capacidad de desarrollar los recursos necesarios para dominar los ciclos de innovación, así como los procesos de la política internacional y tercero la capacidad de transformar los recursos existentes en instrumentos efectivos de poder para asegurar resultados favorables tanto a nivel económico-productivo del sector marítimo como en las esferas políticas internacionales (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

Los tres elementos que se plantean en bloque de la fórmula son (1) constricciones externas, que son las presiones externas a las que se enfrenta el Estado pueden ser de tipo económico, de tipo político o territorial, por ejemplo, las reclamaciones territoriales de terceros países sobre el territorio marítimo colombiano ejercen una presión que demanda al Estado acciones políticas, económicas y militares, de cierta forma moldeando las necesidades de desarrollo, (2) Capacidades Infraestructurales, son básicamente las capacidades del Estado²⁶ para definir sus metas y direccionar sus acciones para alcanzarlas, (3) Recursos de Ideación, que consiste en la capacidad del Estado de implementar un “pensamiento metodológico”²⁷ para solución de problemas y el compromiso nacional para alcanzar las metas trazadas, este compromiso involucra a la sociedad, las instituciones de gobierno y a las instituciones privadas en un esfuerzo consciente de construir el poder nacional y para este caso el poder Marítimo (Tellis, Janice, & Christopher, 2000), estos recursos se convierten casi que en una ideología nacional, algo muy similar a los que lo que Mahan (1890) llamaba el carácter del gobierno y el carácter nacional.

El tercer componente de la fórmula es el de Capacidades de la Armada que personifica las señales manifiestas del poder marítimo, estas capacidades de la Armada pueden ser interpretadas como el resultado de la producción del poder marítimo, es decir a medida que los dos primeros elementos de la fórmula aumentan, demandan el crecimiento de la Armada como elemento, disuasivo y coercitivo para la protección de los recursos que aporta el mar a la nación, en una relación cíclica, entre más recursos se generan en la actividad marítima el componente Naval Militar representado en una Armada o Marian de Guerra se ve profundamente beneficiado en su desarrollo. Este componente de la fórmula se divide en (1) Recursos Estratégicos son aquellos tales como industria de construcción naval, industrias de defensa, el inventario de unidades navales, armas navales y recursos de presupuesto asignados para la defensa (2) Capacidad de Conversión, es la capacidad de emplear los recursos estratégicos para convertirlos en una fuerza naval moderna y competente, capaz de enfrentar un amplio rango

26 El Estado en este contexto es entendido como las instituciones que gobiernan un país

27 Esta frase pertenece a Mary Dietz y viene del artículo, “The Slow Boring of Hard Boards: Methodical Thinking and the Work of Politics,” *American Political Science Review*, Vol. 88, No. 4 (diciembre 1994), pp. 873–886.

amenazas, (3) Pro-eficiencia en Combate representa un uso efectivo de los medios navales por medio de la integración de fuerzas y medios tecnológicos para imponerse sobre una fuerza adversaria (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

Dimensiones Internas y Externas de Poder Marítimo para la influencia en el ámbito Regional

Los planteamientos anteriores requieren una dimensión de integración entre el marco teórico y la realidad práctica que permita a Colombia aumentar su influencia en el nivel regional para lo cual se convierte casi que en condición sine qua non, que la nación asuma un papel de líder en el sector marítimo en la región, promocionando el crecimiento de la industria naval, marítima y el desarrollo tecnológico propio para la construcción del poder marítimo y del poder nacional.

La fórmula que se ha expuesto permite visualizar de una manera relativamente simple la gran cantidad de elementos que combina el poder marítimo, por lo que un verdadero esfuerzo nacional debe ser realizado para su construcción, y este esfuerzo tiene sus réditos ya que el poder marítimo como subconjunto del poder nacional tiene la particularidad de ejercer una gran influencia en el ámbito interno pero una influencia aún mayor en la dimensión exterior de la proyección del poder nacional. Para el entendimiento de esta tesis se deben definir varios conceptos adicionales que permiten comprender a profundidad su verdadero alcance. El primero es el concepto de Poder Nacional, el cual puede ser definido como la capacidad de un país de perseguir sus metas estratégicas a través de una acción decidida (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

Esta visión sugiere dos dimensiones distintas, pero a la vez estrechamente relacionadas del Poder Nacional. La primera una dimensión externa que consiste en la capacidad de influenciar el ambiente global por medio del potencial, político, económico y militar. La segunda es una dimensión Interna que puede ser descrita como la capacidad de transformar los recursos de una sociedad en conocimiento accionable ("Actionable Knowledge") que produzca las mejores tecnologías civiles y militares. Estas dos dimensiones están estrechamente relacionadas, por lo tanto, cualquier esfuerzo de crear un perfil de Poder Nacional útil debe incorporar variables que capturen estas dos dimensiones (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

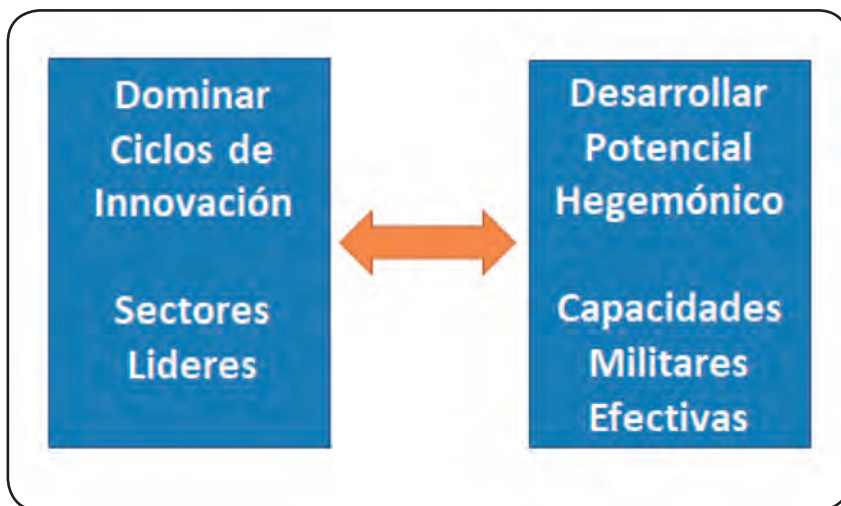


Figura 4. Relación Dimensiones del Poder Nacional.

Tomado de Measuring National Power in Postindustrial Age.

Conocimiento accionable (“Actionable Knowledge”) es también un concepto que encierra un amplio contenido, se plantea una definición práctica que sirve a la comprensión de la tesis, en este sentido el conocimiento accionable es un concepto en el cual el conocimiento que se genera puede ser transformado en productos, elementos o tecnología que tiene utilidad en la vida diaria y de igual forma es el conocimiento que permite al Estado saber discernir cuales son las mejores decisiones para el desarrollo del poder nacional y para la supervivencia de la nación (Tellis, Janice , & Christopher, 2000).

Conclusiones

Precisamente la dimensión eterna del poder nacional guiada por una capacidad de discernimiento sobre las decisiones que debe tomar el Estado en el ámbito marítimo generan que el mar se convierta en un medio conductor del poder nacional; para ser más específico, en uno de los subconjuntos el poder marítimo, como herramienta de acción del Estado para influenciar en su entorno exterior, en sus etapas tempranas de desarrollo el poder marítimo permite influenciar en las esferas regionales y a medida que se desarrolla bajo la metodología descrita permite influenciar en otras esferas a nivel mundial.

La posición de la Armada Nacional como una institución con influencia en el teatro regional, debe primero enfrentar la lucha contra los grupos al margen de la ley, la cual es una actividad de todos los entes del Estado en particular la lucha contra las Fuerzas Armadas Revolucionaria de Colombia FARC, segundo la lucha marítima contra el narcotráfico que ha mostrado durante varios años estadísticas satisfactorias y de relevancia mundial en la lucha contra este crimen transnacional.

Es evidente una dimensión de integración entre el marco teórico y la realidad práctica que permita a Colombia aumentar su influencia en el nivel regional para lo cual se convierte casi que en condición sine qua non, que la nación asuma un papel de líder en el sector marítimo en la región, promocionando el crecimiento de la industria naval, marítima y el desarrollo tecnológico propio para la construcción del poder marítimo y del poder nacional.

Referencias Bibliográficas

Cátedra Colombia COARC Esdegue_2018_revisadaV2.pdf. (2018).

Carreño, J. (2017). Gestión del conocimiento en la industria naval: Impacto en el desarrollo tecnológico y la cooperación regional. Colombiamar 2017. Cartagena.

CCO. (2017). Política Nacional del Océano y los Espacos Costeros. Bogotá.

COTECMAR. (2016). Informe de Gestión 2015. 15.

Creus, N. (2013). El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques. *Estudios Internacionales*(175), 63-78.

Hartmann, F. (1978). *The Relations of Nations*. 1978: Macmillan.

Hattendorf, J. B. (October de 2013). What is a Maritime Strategy? *Soundings*, 1-13.

Keohane, R. O., & N. J. (1988). *Poder e interdependencia : la política mundial en transición*. Buenos Aires, Argentina: Grupo Editor Latinoamericano.

Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea Power Upon History*. (C. U. Press, Ed.) Boston, United States: LITTLE, BROWN, AND COMPANY.

Nye, J. (2004). *Soft Power: The Means To Success In World Politics*. New York, United States: New York : Public Affairs.

PTP. (2013). *Plan de Negocio para el sector siderúrgico, metalmeccánico y astillero en Colombia*.

RAND. (2000). *Measuring National Power in the Postindustrial Age*.

Solís, E. (1999). *Algunas Consideraciones Sobre la Estrategia Marítima*. *Revista de Marina*, 1-19.

Tellis, A. J., J. B., & C. L. (2000). *Measuring National Power in the Postindustrial Age*. Santa Monica: RAND Corporation.

Universidad del Norte. (2011). *Sistema Sectorial de Innovación de la industria astillera en Colombia*.

UTB. (2016). *Impactos Socioeconómicos de la Implementación Del Programa Plataforma Estratégica de Superficie*.

Logística Naval y Fluvial en apoyo a Operaciones de No Guerra, perspectiva OTAN.*

Por: Capitán de Corbeta Luis Francisco Chacón Olier,²⁸ Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla,²⁹ Mayor de Infantería de Marina Rubén Darío Domínguez Sotelo,³⁰ Capitán de Corbeta (Armada de República Dominicana) Algenis Antonio Manzueta Leonidas³¹ y Yamil Eduardo Namen Mesa³².

* 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 “C”.

- 28 Capitán de Corbeta Luis Francisco Chacón Olier. Especialista en Gerencia de Proyectos de la Universidad Tecnológica de Bolívar. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Ingeniero Electrónico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Candidato a Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y alumno del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Correo electrónico luis.chacon@armada.mil.co
- 29 Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla. Magister en Defensa y Seguridad Nacionales y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, alumno del Curso de Estado Mayor de la misma institución. Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Oceanográfico Físico, de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alexis.grattz@armada.mil.co
- 30 Mayor de Infantería de Marina Rubén Darío Domínguez Sotelo. Administrador y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Candidato a Magister en Seguridad y Defensa Nacionales de la Universidad de Nebrija. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018”. Correo electrónico ruben.dominguez@armada.mil.co
- 31 Capitán de Corbeta (Armada República Dominicana) Algenis Antonio Manzueta Leonidas. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales y alumno internacional invitado al Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Licenciado en Ciencias Navales de la Academia Naval de Estudios Superiores Cesar De Windt Lavandería de la República Dominicana, instructor de los Cursos Modelos IMO. Correo electrónico manzueta13@gmail.co
- 32 Capitán de Corbeta Yamil Eduardo Namen Mesa. Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales y Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Política y Estrategia Marítima, y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Correo electrónico eduardo.namen@armada.mil.co

“La Estrategia y la Táctica proporcionan el esquema para la conducción de las operaciones militares, la Logística proporciona los medios para ello”

LTC Cyrus G. Thorpe USMC

Resumen

La logística Naval y Fluvial en apoyo a las operaciones de no guerra o diferentes a la guerra, desde una perspectiva conceptual de la OTAN adquieren gran importancia para la Armada Nacional particularmente en un país bioceánico y plurifluvial como Colombia, estas operaciones que aunque diferentes a las desarrolladas en un conflicto armado, por sus características pueden originar inestabilidad política, social, económica, y de otros órdenes produciendo a su vez riesgos y amenazas a la seguridad y defensa nacionales en el escenario local, regional e internacional y requieren de sistemas de apoyo logístico estandarizados y robustos. Para ello se analizan ejemplos regionales de este tipo de operaciones.

Palabras Clave:

Armada Nacional Colombia, Logística naval y fluvial, Operaciones de No Guerra, operaciones internacionales,

Abstract

The Naval and Fluvial logistics in support of non-war or non-war operations, from a NATO conceptual perspective, acquire great importance for the National Navy, particularly in a bioceanic and plurifluvial country such as Colombia, which, although different from the developed in an armed conflict, due to their characteristics they can cause political, social, economic instability, and other orders, producing risks and threats to national security and defense in the local, regional and international scenario and require logistic support systems standardized and robust. To do this, regional examples of this type of operations are analyzed.

Keywords:

Colombian National Navy, naval and fluvial logistics, non-war operations, international operations.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018
Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018
Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Las Fuerzas Militares de Colombia son reconocidas a nivel mundial por el alto nivel de profesionalismo y experiencia alcanzados durante el conflicto interno de más de 50 años, y el combate contra el flagelo del narcotráfico y sus ilegales conexiones; en el presente se actualiza, el proceso del ciclo logístico para el planeamiento y desarrollo de operaciones conjuntas e interagenciales bajo solo un comando logístico de apoyo, no solo para atender los requerimientos locales sino también para obtener capacidades que permitan estar en un alto grado de estandarización e interoperabilidad de los sistemas logísticos para futuros compromisos operacionales a nivel multinacional, como por ejemplo las dimensiones operacionales del escenario de la OTAN.

De otra modo, estas capacidades se han podido emplear de manera satisfactoria en operaciones proyectadas fuera de la guerra, utilizando los recursos existentes en apoyo a la población civil especialmente en el tema de ayuda humanitaria con ocasión de desastres naturales, y principalmente en apoyo a temas de cobertura en Seguridad orientadas a combatir el narcotráfico, el contrabando, la piratería y la preservación del medioambiente entre otros.

La logística naval, sobresale en estos esfuerzos de manera significativa gracias a la participación que han desarrollado desde hace varios años Unidades navales y fluviales en operaciones internacionales, llevando apoyo humanitario a diversos lugares de la región, operando de manera combinada en la frontera o prestando apoyo a la seguridad de las naves de transporte de carga en áreas alejadas de la geografía nacional.

Colombia, es actualmente miembro de la Organización del Tratado Atlántico Norte (OTAN) en una cooperación en la categoría de "social global", siendo el primer país de América Latina en asociarse a este grupo de naciones, en un intento de buscar mayor participación en operaciones desarrolladas en escenarios internacionales, con lo cual podrá obtener un mayor nivel de reconocimiento, experiencia, asesoría, pero simultáneamente contribuir a sortear los desafíos de seguridad

emergentes que se presentan continuamente y que van en contravía de los Intereses Marítimos nacionales.

En este sentido, es relevante establecer si la logística naval de la Nación está en la capacidad de apoyar las operaciones de no guerra que se ordenen en escenarios OTAN. Esta organización compuesta por 29 países miembros y 9 socios globales, fue formada en 1949 con el fin de crear un sistema de Defensa colectivo por parte de las principales potencias de América del Norte y Europa, operando en áreas donde sus intereses pueden verse afectados por las diferentes amenazas que puedan presentarse.

Esta organización, en los últimos años ha dado un salto importante en la concepción de sus operaciones pasando de ser una liga enfocada en la planificación de posibles guerras de alta intensidad en Europa Central a convertirse en un organismo con alto grado de alistamiento e interoperabilidad con aliados y socios desplegados, con presencia en África, América, Asia y Europa, en un compromiso mayor para enfrentar las amenazas contra la seguridad sea cual sea el sitio en el que aparezcan, en especial aquellas diferentes a las convencionales y que requieren un enfoque diferente (OTAN, 2004).

158

La OTAN en 1999, aprobó un nuevo Concepto Estratégico en el cual identifica entre otras amenazas, riesgos “multidireccionales y a menudo difíciles de predecir” de naturaleza diferente, tales como actos de terrorismo, sabotaje y crimen organizado, así como la “interrupción del abastecimiento de recursos esenciales”. Debido a esto, en los últimos años han cobrado alta relevancia las operaciones militares de No Guerra, entendidas como aquellas que son diferentes a las desarrolladas en un conflicto armado, y que por su concentración en áreas específicas pueden generar inestabilidad geopolítica y ser origen de amenazas para la seguridad a nivel regional y global (OTAN, 2004).

De otro lado haciendo parte activa de la organización, Colombia se puede posicionar como líder y referente regional en asuntos de Seguridad y Defensa, proyectando el poder militar a nivel internacional, contribuyendo de manera activa a la consecución de los objetivos de la nación mientras se legitima militarmente mediante la contribución de esfuerzos en pro de consolidar la paz y la seguridad como es señalado por Pablo Vignoles, del Center for Hemispheric Defense Studies, (Presidencia de la República, 2015).

Sin embargo, para realizar una participación eficaz en las múltiples tareas a desarrollarse en escenarios navales y fluviales, la logística naval debe estandarizarse a protocolos y procedimientos tipo OTAN, con el fin de satisfacer necesidades que puedan presentarse en cualquier lugar de la geografía mundial.

Es así, como procedimientos básicos y rutinarios como la toma de combustible en una unidad naval, puede tomarse en un impedimento grave al momento de desarrollarse cualquier operación, si este no está estandarizado. Otro ejemplo bien significativo, pueden ser los protocolos en comunicaciones en los cuales, si no existen los equipos adecuados de transmisión o recepción, no se podrán establecer enlaces entre unidades.

Operaciones Militares de No Guerra

Dentro del rango de las operaciones militares, se contemplan las operaciones denominadas de No Guerra o diferentes a la guerra, las cuales son definidas por las Fuerzas Militares de los Estados Unidos de América como acciones que pueden ser aplicadas para complementar cualquier combinación de los instrumentos del poder nacional y que ocurren antes, durante y después de la guerra (Military operations other than war-MOOTW). (Army, 2004)

En este grupo, se comprenden operaciones contrainsurgentes, antinarcóticos, asistencia a emergencias nacionales, asistencia humanitaria en el extranjero, operaciones de paz, operaciones de estabilización y operaciones de apoyo. Paralelamente, los trabajos doctrinarios nacionales también conciben operaciones en el mismo ámbito denominándolas operaciones "Diferentes a la Guerra", las cuales se dividen en tres grupos comprendidos como Seguridad Marítima y Fluvial (dentro del cual se encuentran los tipos de operaciones Control Naval del Tráfico Marítimo, Interdicción Marítima, Ejercicio de la Autoridad Marítima, Búsqueda y Rescate, Salvamento, Vigilancia y Reconocimiento, Protección de Activos Estratégicos y Operaciones Fluviales); un segundo grupo que contempla las Operaciones de Estabilización y Apoyo (dentro de las cuales se encuentran Atención Humanitaria, Atención de Desastres, Operaciones de Paz, Evacuación de no Combatientes, Acción Integral, Investigación Científica y Protección del Medio Ambiente); y finalmente el tercer grupo

denominado Diplomacia Naval y contempla los tipos de (operaciones de Cooperación Internacional, Presencia Naval, Entrenamiento a Nivel Fuerza Multinacional y Contribución a una Fuerza Multinacional) (Uribe, 2018).

Ahora bien, con base en estos conceptos se puede inferir que dentro de las Operaciones de No Guerra en las cuales participan marinas miembros de la OTAN, la Armada Nacional de Colombia cuenta con la capacidad y/o experiencia suficiente para ser parte activa de estos equipos multinacionales, desempeñando cualquier rol que se le asigne, como ha logrado demostrarlo de manera satisfactoria.

En un proceso inicial regional, la Marina colombiana logró obtener experiencia con la participación en operaciones de alcance corto y medio como Unitas, Rinpac o Panamax, logrando adquirir la capacidad de adaptarse a escenarios internacionales y operando adecuadamente. Igualmente, una vez se autoriza poner en servicio nuevas unidades navales, estas son diseñadas pensando en obtener soporte en cualquier lugar del mundo.

La Armada Nacional en operaciones internacionales

No es nuevo para las Fuerzas Militares de Colombia y especialmente para la Armada Nacional, el concepto de la participación en operaciones internacionales. Anualmente, unidades navales y fluviales cumplen un papel protagónico en estos escenarios, adaptándose a las condiciones del entorno y desempeñando tareas en un nivel igual o superior al de sus similares de otras naciones.

Operación BRACOLPER

Esta operación desarrollada en un escenario de ámbito fluvial, cuenta con la participación de tres países fronterizos, Brasil, Colombia y Perú, desde hace cuarenta y cuatro años en la región Amazónica con el empleo de unidades de las tres marinas. Esta articulación, tiene como objetivo realizar un entrenamiento que contemple diversos procedimientos operacionales en la lucha contra las organizaciones criminales al servicio del narcotráfico que delinquen en zona de la triple frontera, debido al empleo que estas hacen de arterias fluviales para el transporte de sustancias ilícitas en la zona. (Armada Nacional, 2006)

De igual forma, busca contrarrestar otras actividades delincuenciales tales como el contrabando, la minería ilegal y criminal y la degradación del ecosistema. Para tal fin, cada Marina de Guerra proporciona unidades fluviales adecuadas para desempeñar estas tareas, en este escenario de particulares características.

Para el sostenimiento logístico, se emplean unidades que tengan la capacidad de soportar la operación por periodos extensos, teniendo en cuenta que su duración se prolonga generalmente por periodos de 60 días. Particularmente, el aporte de la Armada de Colombia se basa en el empleo de unidades tipo:

- **Cañoneros Fluviales:** Unidades que cuentan con la capacidad de desarrollar operaciones conjuntas sostenidas, gracias a las bodegas que poseen para el almacenamiento de víveres, transporte y suministro de combustible; comunicaciones lo cual permite ejercer mando y control; apoyo en el transporte, alojamiento y alimentación para tropa y capacidad en atención médica de carácter básico. Igualmente, cuentan con poder de fuego disuasivo para repeler ataques provenientes de las riberas de los ríos.
- **Patrullera de Apoyo Fluvial Pesada (PAFP):** Con dimensiones un poco menores a las de un cañonero, estas unidades blindadas tienen la capacidad de realizar operaciones conjuntas con la posibilidad de realizar la toma de helicópteros debido a que poseen cubierta de vuelo. La posibilidad de aprovisionamiento a naves menores es similar que la de los cañoneros y poseen armamento altamente disuasivo para ataques de reacción.
- **Patrullera de Apoyo Fluvial Liviana (PAFL):** Esta unidad es más pequeña que la PAFP aunque conserva las mismas características de apoyo a unidades menores, sin la capacidad de recepción de helicópteros debido a que no cuenta con cubierta de vuelo.
- Durante la operación BRACOLPER las unidades navegan realizando ejercicios de comunicaciones, formaciones, reacción rápida, desembarco ribereño, entre otros, haciendo una semejanza con ejercicios navales realizados en alta mar, con el propósito de fortalecer las capacidades operacionales.

Cabe resaltar que estos ejercicios además de ser una tradición, representan una oportunidad de cooperación, intercambio cultural y de potenciación de los lazos de amistad; de igual forma constituyen una fuente importante de intercambio de técnicas, tácticas y procedimientos en materia de logística fluvial, los cuales pueden utilizarse en otras operaciones con escenario OTAN en las cuales tenga participación la Armada Nacional.

Operación Binacional con la Marina de Guerra del Perú.

La Armada Nacional, consciente de las falencias de la presencia estatal en la ribera del río Putumayo desde hace 11 años, ha desarrollado una operación binacional de ayuda humanitaria con la Marina de Guerra del Perú en la cual transportan con ayuda de unidades fluviales de ambas naciones, un bongo hospital que transporta ayuda humanitaria desde el Guepi (Perú) hasta Tarapacá (Colombia), recorriendo 1626 Kilómetros, “promoviendo la cooperación institucional e intergubernamental en temas estratégicos de interés nacional, así como el fortalecimiento de los lazos de hermandad con países vecinos, en busca del bienestar de la población que habita a las orillas del río Putumayo y Amazonas”. (Armada Nacional, 2017)

162

El soporte logístico de esta operación, es coordinado con un año de anterioridad en ambas naciones debido a las complicaciones de acceso a las áreas en donde se realiza, pero con seguimiento permanente de los avances realizados por cada parte, haciendo énfasis en las falencias de la población que se desea atender.

Básicamente, la operación es una muestra típica de una Operación de No Guerra en la cual se pone al servicio de la ciudadanía, las capacidades de la institución y la experiencia adquirida al navegar en esas zonas fluviales inaccesibles para muchas instituciones del Estado prestando ayuda humanitaria a compatriotas de ambas naciones.

Operaciones “OCEAN SHIELD” y “ATALANTA”

Estas Operaciones de No Guerra son desarrolladas en contra de la piratería en el golfo de Adén, frente al Cuerno africano en el océano Índico, cuyo fin es garantizar que los esfuerzos humanitarios que tienen como destino las naciones africanas lleguen a su destino sin inconvenientes. Así mismo, está establecido que una de las tareas de

OTAN en esa parte del mundo, es garantizar el libre tránsito de buques de transporte a través de esta ruta, catalogada como una de las más importantes para la economía a nivel global.

Durante mucho tiempo, la piratería y el robo armado a las naves en tránsito interrumpieron la entrega de ayuda humanitaria para Somalia y amenazaron las líneas de comunicación marítima en esta región que comunica a Europa con Asia a través del Canal del Suez. Se estima que diariamente más de 45 naves de transporte de carga realizan tránsito por el estrecho, por lo cual garantizar su integridad genera un enorme reto en materia de seguridad (Mundo Marítimo, 2016).

Para impedir que los buques sean amenazados por delincuentes armados, las naves OTAN desarrollan misiones de escolta, vigilancia, seguimiento e identificación de posibles amenazas. Una vez se alerta sobre presencia hostil, las autoridades embarcadas realizan un procedimiento armado con el fin de garantizar la vida de los tripulantes y salvaguardar las naves y su carga (Martin y Bohigas, 2012).

Colombia, ordenando la participación de la patrullera oceánica ARC “7 de Agosto” en el año 2015, se une a estas operaciones realizando un papel reconocido como del más alto nivel por la comunidad internacional, demostrando que se está en la capacidad de sostener una operación de este tipo en un escenario alejado de las bases nacionales.

163

Ahora bien, para soportar una operación de este tipo es necesario contar con capacidades similares y que se adapten a naves tipo OTAN, con el fin de poder recibir los elementos básicos de sostenimiento vital en cualquier lugar del mundo. Así mismo, es necesario poseer el entrenamiento y dominar maniobras esenciales en el mar, como lo son el aprovisionamiento en navegación desde naves logísticas o poseer la capacidad de recibir un helicóptero aliado con todas las normas de seguridad a bordo, y realizar su retanqueo a petición.

A pesar de considerarse que los costos de una operación de este tipo para una nación como Colombia pueden ser catalogados como elevados, y teniendo en cuenta que cada Estado que participa asume la carga presupuestal de los medios que suministra, es innegable que los beneficios que se obtienen son mayores en materia de formación de imagen como país, así como la experiencia y roce internacional obtenido al operar con las mejores flotas del mundo, garantizando

el libre ejercicio del comercio y facilitando que la ayuda internacional pueda ser entregada a las naciones que lo necesitan.

Operaciones de ayuda humanitaria

La nación como protagonista activa en la región, ha sido solidaria con otros países cuando han sufrido eventualidades generalmente causadas por fenómenos naturales, llevando asistencia y ayuda humanitaria en naves de la Marina de Guerra. Ejemplo de este tipo de operación fue la desarrollada en 2010 como apoyo a Haití.

Luego de presentarse el movimiento telúrico que afectó esta nación del Caribe, en la cual se ocasionó la muerte a más de 300 000 personas y dejó otro tanto de desaparecidas, las naciones de la región incluyendo Colombia, pusieron al servicio de ese país ayuda humanitaria, enviándola inmediatamente a tratar de aliviar el sufrimiento de las personas afectadas.

Inicialmente, los primeros equipos de rescatistas y material básico de primeros auxilios fueron transportados a través de aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana, pero posteriormente se ordenó el transporte de más de 850 toneladas de ayuda humanitaria realizadas en 2 viajes en el buque ARC "Cartagena de Indias". Así mismo, embarcando personal médico y asistencial dotando una sala de cirugía a bordo, con el fin de poder realizar procedimientos quirúrgicos, permaneciendo en el lugar del desastre por espacio de tres meses (El Tiempo, 2010).

En una operación naval de este tipo, el soporte logístico desde el exterior hacia el buque debe ser el más mínimo posible debido a que la misión es totalmente contraria dando apoyo y soporte al personal damnificado desde a bordo. Sin embargo, se deben prever las condiciones necesarias para poder prestar el apoyo en cualquier lugar donde sea requerido cumpliendo todas las normas internacionales a nivel sanitario y de salubridad.

Soporte logístico en una operación internacional

En una operación OTAN, el esquema de solución de requerimientos logísticos es centralizado al Comandante de la Fuerza de Tarea al cual están asignados los medios navales o fluviales. El coordinador logístico de cada unidad, es el responsable de darle trámite a las necesidades

y buscar su pronta solución, mientras la nave continúa en el área de operaciones. Una vez se cumple todo el ciclo de adquisiciones, se centralizan todos los elementos que necesitan ser enviados a bordo, en una base costera designada y se coordina su transporte por el medio más conveniente.

Este coordinador logístico, igualmente está encargado de realizar todo el alistamiento de muelle y servicios de tierra para las naves una vez llegan a puerto. Como se planteó anteriormente, es vital para el reaprovisionamiento de las unidades que estas tengan todos los elementos de acople estandarizados de acuerdo con requerimientos OTAN. Una toma de corriente puede ser diferente en América, Europa o Asia, por lo cual es fundamental estar preparados previamente para poder recibir los servicios básicos requeridos. Esta misma problemática debe sortearse en agua potable, conexiones de red o toma de combustibles.

Otro factor muy importante, aunque parezca menor es la disposición final de basuras y elementos de desecho. De acuerdo con regulaciones internacionales, estos elementos deben ser clasificados según su tipo y almacenados por bolsas de colores. Si no se cumplen estas condiciones básicas al momento de almacenarlos a bordo, una vez el buque arribe a puerto, no van a ser recibidos convirtiéndose en un problema serio de salubridad.

Conclusiones

Se puede apreciar que la Armada Nacional actualmente cuenta con experiencia y capacidades para realizar diferentes tipos de operaciones navales diferentes a la guerra, en contribución a esfuerzos e iniciativas internacionales de organizaciones como la OTAN o la ONU en cualquier lugar del planeta.

Para el cumplimiento de estos nuevos roles internacionales, solamente es necesario realizar un alistamiento previo con el fin de poder recibir servicios básicos con estándares internacionales y lograr la interoperabilidad con naves de marinas de otras naciones de acuerdo con protocolos preestablecidos.

En operaciones fluviales internacionales, ya se cuenta con una experiencia adquirida en navegación en ríos que comunican a países fronterizos, en donde los requerimientos logísticos son solucionados

con los propios sistemas nacionales. En el caso de proyectarse una operación internacional en áreas distantes de la geografía nacional, es necesario hacer todo el esfuerzo de coordinación para poder suplir esas necesidades en esa área específica.

Desde la perspectiva logística de operaciones de no guerra, el esfuerzo logístico es similar a una operación enmarcada en guerra, debido a que las plataformas que operan necesitan solucionar necesidades básicas a bordo sin distinto de su misionalidad. Sin embargo, el esfuerzo de aprovisionamiento de armamento en general como munición, misiles y torpedos, es casi nulo porque estos materiales no se emplearían sino en casos muy especiales y luego de surtir un protocolo muy estricto enmarcado en las reglas de enfrentamiento.

Las capacidades logísticas que poseen las unidades navales y fluviales de la Armada Nacional actualmente, ha sido el producto de configurar la solución de las necesidades que se han presentado en su rol natural desde hace muchos años en que se vienen desarrollando operaciones internacionales. Estas operaciones, enfrentando amenazas como el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando y el crimen organizado, han desencadenado que se tengan unidades más eficientes, más flexibles y con la capacidad de cumplir la misión en múltiples escenarios.

166

La Armada Nacional debe realizar un esfuerzo, en la estandarización de las doctrinas, para que estas cumplan con los estándares de la OTAN, posterior a esto realizar el entrenamiento con el fin de garantizar la interoperabilidad de nuestras unidades y para finalizar la adecuación de aspectos técnicos de estas, en todos los aspectos correspondientes a la operación, lo cual implica un esfuerzo logístico muy fuerte de la institución.

Referencias Bibliográficas

Armada Nacional. (2006). Manual de Operaciones Fluviales.

Army, H. D. (2004). MCRP 5-12A Operational Terms and Graphics.

Celi, P. (2007). El área andina: entre la geopolítica regional y las vicisitudes nacionales. Revista de pensamiento iberoamericano, número 19, Alcalá de Henares.

D'Angelo, F. (s.f.). El verdadero significado de Supply Chain Management. NETDEAL .

Dronkers, Gilbert, Butler, Carey, Campbell, James, . . . Dadelszen, v. (1990). Coastal Zone Management. Ginebra: Intergovernmental Panel on Climate Change.

EL TIEMPO. (19 de Enero de 2010). Buque colombiano partió para Haití con 430 toneladas de ayuda humanitaria . Periódico El Tiempo.

ESAN Graduated School of Business. (2015). Warehouse Management System: Beneficios de implementar WMS en la nube. <https://www.esan.edu.pe/acerca-de/>.

Faúndez, H. F. (2010). Logística Conjunta. Reflexiones. Revista de Marina.

Fry, W. J. (2009). An AK, Three Clips, and a Koran: Deciphering Al Qaeda's Principles of War. Newport: Naval War College.

Fuerzas Militares de Colombia. (2014). Manual doctrina logística FF.MM. 4a edición.

Martin, L., & Bohigas, T. F. (2012). Piratería en Somalia: Excusa u Oportunidad Geopolítica.

Matey, G. D. (2017). El Poder y su distribución en Sociedad Internacional. Madrid.

Millán, L. M. (2017). Todo sobre Al Qaeda: Historia, objetivos y organización. geopolitico.es, <https://geopolitico.es/todo-sobre-al-qaeda-historia-objetivos-y-organizacion/>.

Ministerio de Defensa Nacional. (2011). Doctrina para la acción conjunta de las Fuerzas Armadas.

_____. (2015). Plan Estratégico del Sector Defensa y Seguridad. Guía de Planeamiento Estratégico 2016-2018.

_____. (2011). Doctrina para la acción conjunta de las Fuerzas Armadas.

Mundo Marítimo. (14 de noviembre de 2016). Trafico en el canal del suez. Obtenido de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/>

Naval War College. (2004). An Al-Qaeda Compendium. Strategy & Policy Department.

Ortíz, R. (2006). La Guerrilla Mutante. Bogotá: Norma.

OTAN. (2004). La OTAN en el siglo XXI.

Patiño, C. (2010). Guerra y Construcción del Estado en Colombia. Bogotá.

Presidencia de la República. (2015). Importancia de la participación de Colombia en las operaciones de paz.

República de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia.

Ruiz, J. (2015). Operación Atalanta. El Delito de Piratería en España 2008 a 2014.

Uribe, S. (2018). Propuesta Escuela Superior de Guerra-DIONA, Clasificación de las Operaciones Navales de la Armada Nacional.

Vargas, A. (2002). Las Fuerzas Armadas en el Conflicto Colombiano. Antecedentes y Perspectivas. Toluca: Intermedio editores.

Logística Inversa Naval en Colombia: prioridad creciente en el marco de la legislación ambiental.*

Por: Capitán de Corbeta Grace Durán De las Salas³³, Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán³⁴, Capitán de Corbeta Alejandro Joya Prieto³⁵, Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos³⁶ y Mayor de Infantería de Marina Carlos González Fernández³⁷.

* 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 “C”.

33 Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán de las Salas. Magister en Ingeniería de Sistemas Logísticos de la Academia Politécnica Militar del Ejército de Chile, Magister en Ingeniería Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Dirección de Recursos Humanos de la Fundación Universitaria Iberoamericana, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumna del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico grace.duran@armada.mil.co

34 Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán. Capitán de Corbeta Gerardo Sanabria Gaitán. Mechanical Engineer de la Escuela Naval de Posgrados de Estados Unidos, Magister en Ingeniería Mecánica de la Escuela Naval de Posgrado de Estados Unidos, Especialista en Seguridad y Defensa de la Escuela Superior de Guerra, Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes, Ingeniero Naval especialidad Mecánica de la Escuela Naval de Cadetes, Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico sanagaitanz@hotmail.com

35 Capitán de Corbeta Alejandro Joya Prieto. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alejandro.joya@armada.mil.co

36 Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumna del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico marcela.ramirez@armada.mil.co

37 Mayor de Infantería de Marina Carlos González Fernández. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico carlos.gonzalez@armada.mil.co

La logística inversa se ha extendido por todo el mundo, involucrando a todas las capas de cadenas de suministro en diversos sectores de la industria. Mientras que algunos actores de la cadena se han visto obligados a recuperar productos, otros lo han hecho de manera proactiva, atraídos por el valor de los productos usados, de una u otra forma, La logística inversa se ha convertido en una competencia clave en las cadenas de suministro modernas.

Marisa P. de Brito - Rommert Dekker

Resumen

La creciente preocupación por la sostenibilidad ha dado paso a destinar esfuerzos en la gestión efectiva del ciclo de vida de los diferentes bienes y/o productos, incluyendo su disposición final una vez se llega al término de su vida útil; de esta forma surge la necesidad de generar alternativas que permitan un eficiente retorno y disposición de estos. La logística inversa es un conjunto de actividades que permiten entre otros determinar la mejor acción a seguir cuando un bien ha cumplido su ciclo de vida, considerando alternativas tales como su reparación, renovación, redistribución, reciclaje, o destrucción final, minimizando la afectación del medioambiente. La Armada Nacional ha dado pasos significativos en la implementación de la Logística Inversa en sus procesos de gestión del ciclo de vida de los activos en sus diferentes componentes, sin embargo se evidencian debilidades que deben ser atendidas de manera prioritaria para fortalecer estos procesos, y lograr el impacto deseado.

170

Palabras Claves:

Armada Nacional, Logística inversa, Medioambiente, Legislación ambiental.

Abstract

The growing concern for sustainability has given way to dedicating efforts in the effective management of the life cycle of the different goods and / or products, including their final disposal once they reach the end of their useful life; in this way, the need arises to generate alternatives that allow an efficient return and disposition of these. Reverse logistics is a set of activities that allow, among others, to determine the best action to take when a good has reached its life cycle, considering alternatives such as its repair, renovation, redistribution, recycling, or final destruction,

minimizing the impact on the environment . The National Navy has taken significant steps in the implementation of Reverse Logistics in its asset life cycle management processes in its different components, however there are weaknesses that must be addressed as a priority to strengthen these processes, and achieve the desired impact.

Key Words:

National Navy, Reverse Logistics, Environment, Environmental Legislation.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

En el contexto actual, los procesos de producción y disposición de bienes y servicios en la industria civil, así como en el ámbito militar, están caracterizados por una creciente preocupación por la sostenibilidad en especial lo referente al medioambiente, “extendiéndose de una manera notable” (Feal, 2008, p. 121), lo cual demanda cada vez más la necesidad de una gestión efectiva de la administración del ciclo de vida de los productos, que incluye la disposición de los mismos al final de su uso, con relación a la normatividad vigente en materia ambiental (Feal, 2008).

De esta manera surge la necesidad de observar procesos de optimización y creación de valor de los bienes durante la administración de ciclo de vida, como la mejor alternativa para un eficiente “retorno y disposición de productos” (Feal, 2008, p. 123). De tal forma, es la Logística Inversa o de “reversa”, como componente integral de una “economía circular en Defensa”, la forma correcta de poner en ejecución el proceso definido como:

“El proceso de planeamiento, implantación y control de forma eficiente y al coste óptimo del flujo de materias primas, materiales en curso de producción y productos acabados, así como el de la información relacionada desde el punto de consumo hacia el punto de origen con el objeto de recuperar el valor de los materiales o asegurar su correcto desmontaje o eliminación respetuosa con el medio ambiente” (Centro de Doctrina del Ejército, 2017, pp. 2-10 2-11).

De esta manera, se entiende a la Logística Inversa como un conjunto de actividades que permiten entre otros determinar la mejor acción a seguir cuando un bien ha cumplido su ciclo de vida para su reciclaje o destrucción final sin afectar el medioambiente, o bien si dentro del mismo es sujeto de reparación, renovación, o si al constituir excedentes de inventario puede ser reutilizado de forma directa a través de su redistribución y asignación a un nuevo usuario final (Feal , 2008).

Así mismo, la Logística Inversa se convierte en la variable esencial del proceso de disposición dentro de la cadena logística, para cerrar un ciclo que parte desde la planeación basada en capacidades, a fin de satisfacer requerimientos que provean utilidad en el desempeño de las misiones definidas para una organización militar según su naturaleza, el cual da inicio al proceso de planeación logística, que determina la adquisición o fabricación de este según cada situación, con miras a su posterior almacenamiento y distribución, en aras de cumplir su ciclo de vida, en el cual es sujeto a programas de mantenimiento, conservación y/o actualización, hasta concluir de nuevo cerrando el ciclo recurrente que conduce a una disposición planeada y organizada (Sheikh, 2013).

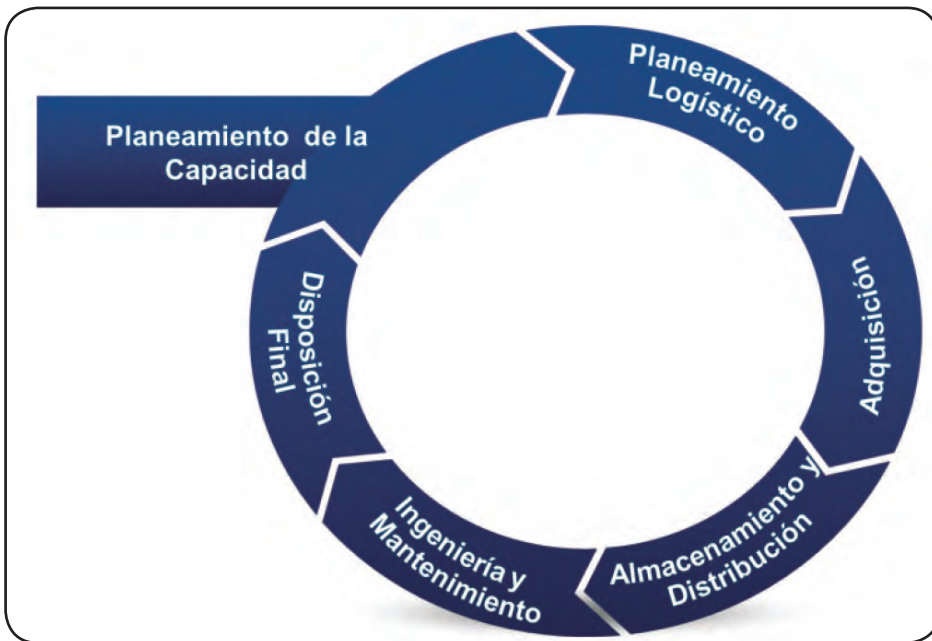


Figura 1. "Economía circular en Defensa"

Adaptada de Sheikh (2013)

Por otra parte, la Logística Inversa, es también una estrategia, la cual permite aprovechar al máximo los materiales, optimizando las materias primas, para destruir solo aquellos materiales que no representen utilidad, dando espacio para acciones que puedan conseguir la puesta en servicio de ciertos bienes sujetos a repotenciación o reparación, para ser nuevamente distribuidos (Centro de Doctrina del Ejército, 2017).

No obstante, a pesar de que la disposición de los bienes sea en general parte integral del proceso de su propio ciclo de vida (Department of the Navy, 1995), se debe contar con incentivos y marcos de referencia que fortalezcan su apropiada ejecución, por cuanto la existencia de una cultura de aprovechamiento y optimización logística se encuentra aún en proceso de crecimiento. De esta manera, se exploran variables de orden económico, por cuanto la reutilización o extracción de materias primas de los bienes sujetos a evaluación para su disposición final, genera valor en la cadena logística, lo cual se ampara en materia legislativa y normativa, bajo estándares de protección medioambiental, y también de restricción presupuestal, conduciendo finalmente al ejercicio de la denominada "responsabilidad extendida" (Feal, 2008, p. 127).

Así las cosas, luego de comprender la naturaleza y alcance de la Logística Inversa como proceso, el presente estudio de caso se orientará a una comprensión específica de la forma en que se conduce transversalmente en la Armada Nacional, en primera medida, en las unidades a flote; segundo, en los procesos de industria naval; tercero, en las acciones implementadas en tal sentido en la Infantería de Marina, y por último, con algunas limitaciones en su aplicación en la Aviación Naval. Finalmente, se observarán las conclusiones y recomendaciones que pueden fortalecer de forma general la Logística Inversa como proceso en la Fuerza, no solo como una herramienta de optimización logística, sino como un concepto global en materia de Defensa y Seguridad.

¿Cómo se aplica la Logística Inversa en la Armada Nacional de Colombia?

La Armada Nacional, en cumplimiento de sus compromisos institucionales, así como la satisfacción de sus requerimientos de equipo, material y recursos para la demanda de sus Unidades, no solo ha mejorado y fortalecido su autonomía en investigación y desarrollo tecnológico, con una destacada línea de productos de industria naval,

sino que además ha desarrollado políticas ambientales alineadas con la legislación internacional y nacional, y las ha incorporado en su “estrategia pentagonal” (Armada Nacional, 2015). No obstante, su conocimiento, difusión y aplicación deben fortalecerse aún más, visualizando a la Logística Inversa como la opción más relevante en materia de optimización de costos y reducción de impacto ambiental.

La anterior situación conlleva a determinar la necesidad de dinamizar la cultura de Logística Inversa en la Armada Nacional, fundamentada en el conocimiento de las directrices ambientales del sector Defensa, Comando General de las Fuerzas Militares y Armada Nacional, así como aquellos estándares militares internacionales que le dan un alcance global en el ámbito de Seguridad y Defensa.

De tal forma, se debe partir de la base de un marco normativo e institucional de la Logística Inversa, el cual observa los protocolos medioambientales ratificados por el Estado colombiano en observancia de la legislación internacional como premisa fundamental de la disposición de material naval (Department of the Navy, 1995); seguido del cumplimiento de la normatividad ambiental vigente en la legislación nacional, como parte de responsabilidad extendida de la Armada Nacional. Solo con una sólida base normativa incorporada en la estrategia institucional, se puede observar a la Logística Inversa más que un proceso, como una necesidad permanente en atención de los compromisos de sostenibilidad y reducción del impacto ambiental (Armada Nacional, 2015).

Casos de éxito en la aplicación de la Logística Inversa Naval en Colombia

a. Logística Inversa aplicada en las unidades a flote de la Armada Nacional

Para el desarrollo de los procesos de Logística Inversa en unidades a flote, la Armada ha establecido el procedimiento “MANTTO-PT-027”, en el cual se definen las responsabilidades de las diferentes Jefaturas y Direcciones para establecer la nueva disposición del material. El procedimiento parte de un concepto del usuario final en el cual se establecen las razones por las cuales se considera que la Unidad ha entrado en obsolescencia técnica, tecnológica o logística; posteriormente se realizan las inspecciones técnicas del material con

el fin de determinar la viabilidad de la reasignación, o la necesidad de desactivación de este (Armada Nacional, 2018).

La complejidad de sistemas, como los buques de superficie, requieren inspecciones técnicas especializadas que permitan determinar por grupos constructivos qué sistemas son susceptibles de ser reutilizados por otras unidades de la misma clase, qué repuestos deben mantenerse en bodega, y qué sistemas o elementos deben ser desechados; con estas valoraciones técnicas se establece el plan de desmantelamiento por parte de la Jefatura de Material Naval, en el cual se presta una mayor atención sobre el material reservado como lo son el armamento y las comunicaciones, los cuales por su connotación son tratados de manera particular (Armada Nacional, 2018).

Dentro del proceso de disposición final del buque se desarrollan acciones de reciclaje con el fin de eliminar productos contaminantes y peligrosos, actividades que han despertado el interés de la comunidad internacional debido al alto impacto que esta actividad puede tener en el futuro próximo por la finalización de la vida útil de un buen número de buques comerciales, por lo cual se estableció el Convenio Internacional de Hong Kong en el año 2009, el cual trata sobre el reciclaje de buques y tiene como finalidad garantizar que estas naves, cuando se reciclan al llegar al final de su vida útil, no planteen riesgos innecesarios para la salud y seguridad de los seres humanos o la seguridad del medioambiente (Organización Marítima Internacional, 2018).

175

Con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente en materia de eliminar productos contaminantes y peligrosos, la Armada Nacional programa el plan de bajas de material por cuatrienio, con lo cual se planea la apropiación de los recursos que permitan efectuar la remoción de residuos oleosos, limpieza de tanques de combustible, el retiro de materiales considerados peligrosos tales como asbesto o poliuretano, de acuerdo con la catalogación de la Organización Marítima Internacional (OMI), el desguace del buque para reciclar principalmente acero y cableado y la eliminación de pinturas para poder hundir el buque como práctica que busca la formación de coral o de parques subacuáticos que promuevan las actividades de buceo (Armada Nacional, 2018).

Los procedimientos mencionados buscan adoptar buenas prácticas en el tema de disposición final de buques impactando en dos áreas vitales, por un lado en la adecuada administración del material, especialmente

en la gestión de inventarios fiscales, y por el otro, en la conservación del medioambiente, tema que ha despertado las alarmas en varias instancias internacionales y que ha dado origen a organismos como la Asociación Internacional de Reciclaje de Buques (ISRA por sus siglas en inglés),³⁸ que en su última conferencia hizo un llamado a la imperiosa necesidad de continuar con el esfuerzo de promover el reciclaje verde tanto en armadores, así como en los astilleros que se encargan de realizar el proceso; siendo una de las mayores preocupaciones establecer normas y procedimientos que realmente minimicen el impacto al medioambiente, por lo cual se establece que estos astilleros deben estar certificados para el adecuado manejo de residuos contaminantes y peligrosos (International Ship Recycling Organization, 2018).

Es importante resaltar que este procedimiento puede implicar también la captación de recursos para la Institución, pues varios de los equipos y/o materiales reciclados pueden ser vendidos, tal como el acero a las empresas de acerías que pueden hacer procesos de reconversión de este material, de los motores eléctricos de los cuales puede ser empleado el bronce, puertas y escotillas estancas que pueden ser reutilizadas en otros buques, entre otros muchos elementos.

176

La Armada Nacional ha ganado una importante experiencia en el tema de desactivación de unidades a flote, de las cuales un gran número han sido desmanteladas con el fin de ser hundidas para crear coral tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico, caso de los buques tipo remolcadores de altura, patrulleras oceánicas, otros como unidades tipo LCU han sido empleados como blancos en ejercicios navales,³⁹ algunos han sido rematados para ser chatarrizados tal como las unidades mayores tipo destructores, y en algunos casos muy especiales han sido destinados como museos tal como el caso de un submarino táctico y un destructor.

Otra forma de emplear la Logística Inversa en las unidades a flote ha sido la reutilización de armamento mediano y mayor, tal como se realizó en la integración de cañones que habían sido desmontados de unidades desactivadas en las nuevas patrulleras oceánicas, proceso

38 International Ship Recycling Organization. Ver <http://www.isranetwork.com/>.

39 Landing Craft Utility (LCU) hace referencia a las unidades a flote que habilitan la maniobra anfibia del mar a tierra, con amplia capacidad de transporte de personal y equipo. Ver http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=1600&ct=4

que adicionalmente generó la oportunidad de llevar a cabo proyectos de investigación, desarrollo e innovación, que permitieron apropiarse de capacidades en el diseño y producción de sistemas de control automático de armas. Este tipo de iniciativas puede potenciar las capacidades de la Institución en áreas críticas tales como misiles, comunicaciones, sistemas de gestión de combate, entre otras.

Adicionalmente, el Ministerio de Defensa Nacional ha establecido nuevos lineamientos en los procesos de adquisición de material, entre los que se destaca la Planeación Basada en Capacidades (PBC), modelo bajo el que se visualiza la programación presupuestal de los proyectos en desarrollo (Ministerio de Defensa Nacional, 2017), contemplando el ciclo de vida del equipo de interés, analizando el sistema integralmente desde la necesidad hasta su puesta en servicio, para responder a una necesidad operacional, e inclusive el retiro de este sistema una vez llegue al final de su vida útil.

Dentro de las herramientas implementadas en el modelo de PBC se desarrolló una herramienta de cálculo de ciclo de vida, en la cual se incluyen los costos de adquisición, operación, sostenimiento, y de disposición final. Este último con el fin de tener en cuenta que para retirar un sistema que llegue a su obsolescencia, se requiere adelantar los procesos de ingeniería inversa necesarios que permitan hacer una adecuada disposición de estos elementos, para lo cual se requerirán recursos que aseguren que dichos procesos se lleven a cabo cumpliendo con la normatividad vigente (Ministerio de Defensa Nacional, 2018).

Este tipo de herramienta de planeación ha sido adoptado desde hace varias décadas en países como Estados Unidos y España, así como en organizaciones multinacionales como la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), quienes han publicado metodologías y técnicas como el estándar "NATO-ANEP-41", haciendo énfasis en la necesidad de abordar los programas de Defensa desde el punto de vista de ciclo de vida, con el fin de estimar la vida útil de los sistemas, y advertir con anticipación la necesidad de contemplar los requerimientos de operación, soporte y retirada del servicio (Pastor, 2016).

De forma general, se evidencia un avance sustancial en la implementación de la Logística Inversa en las unidades de superficie, en el proceso de disposición final de las unidades a flote, creando oportunidades

significativas para el cumplimiento de los compromisos en materia ambiental, aplicando el proceso establecido de forma permanente de conformidad con altos estándares internacionales.

b. Logística Inversa en la Industria Naval colombiana

La dinámica de las empresas ha generado que la Logística Inversa se haya convertido en un aspecto relevante creando ventajas competitivas al adquirir reconocimiento en el mercado debido a la adecuada gestión dentro del marco estratégico en pro del medioambiente realizando actividades de reciclaje y manipulación, remanufactura y reutilización de materias primas y embalajes, con el fin de mitigar la contaminación e impactos ambientales en el agua, aire y suelo (Cotecmar, 2016).

En virtud de lo anterior, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar), consciente de la importancia de posicionarse en la industria naval nacional e internacional, ha implementado dentro de sus políticas las estrategias para consolidar una "Corporación verde" frente al medioambiente y a la conservación de los recursos naturales (Cotecmar, 2016).

178

La Logística Inversa se ha constituido para Cotecmar en un aspecto fundamental para el desarrollo de sus actividades empresariales, de tal forma que el concepto de Logística Inversa aplicado corporativamente considera "la adecuada disposición de materiales, residuos o excedentes industriales que dejan de ser útiles para los proyectos y que por sus características físicas o composición química pueden ser devueltos al proveedor con el fin de reincorporarlos nuevamente a los procesos productivos" (Cotecmar, 2016, p. 112).

Es importante resaltar que todas estas actividades están previstas en los diferentes procesos que maneja la Corporación, y a su vez estos hacen parte de la gestión logística, es decir, que no solo consisten en la disposición de residuos sino que también se está fomentando la optimización de materias primas, reduciendo costos y mejorando la proyección de la imagen de Cotecmar, cuyo objetivo de recuperar los productos ya desechados ha permitido generar una rentabilidad económica adicional, al tiempo que ofrece ventajas competitivas sostenibles, gracias a la implementación del proceso de Logística Inversa.

Este proceso es liderado por la Gerencia Financiera y Administrativa a través del Departamento de Mantenimiento, buscando la articulación de todo el proceso de Logística Inversa, proyectando la disposición final de los residuos o excedentes industriales con la opción de venta a empresas o personas naturales interesadas en estos; proceso que se encuentra estipulado en los diferentes protocolos de manejo de residuos sólidos y que a través de las facultades del Gerente Financiero y Administrativo de Cotecmar, quien puede ordenar y supervisar la venta de inventarios activos fijos y aquellos residuos excedentes, con el fin de aumentar las ganancias, en una eficiente acción de disposición de activos que de una u otra forma ya no hacen parte de la producción normal.

Cuando la disposición de los elementos se realiza con la devolución a los proveedores de Cotecmar, se generan ingresos, que contablemente se cruzan con las órdenes de compra que se generan a dichos proveedores, beneficiando directamente los proyectos en desarrollo. En el evento que se realicen ventas, los recursos percibidos son incorporados como un servicio operacional de la Unidad de Negocios, generando una ganancia específica y una reducción de costos en el proyecto. Particularmente, se encuentra descrito en el Manual de Logística de la Corporación, la clasificación de los residuos, como se describe a continuación:

- **Residuos Aprovechables:**

Considerados como aquellos residuos que se pueden reutilizar o reciclar a través de un “proceso industrial o casero” (Cotecmar, 2016, p. 113). (Tabla 1).

Tipo de Residuo	Método Disposición	Responsable		Undad Medida
<u>Residuos y Sustancias Peligrosas</u>				
Colillas de soldadura	Venta	División Servicio	Administración	Kg
Aceites usados	Venta	OFSIG		Galón
Anodos	Logística Inversa	División Servicios	Administración	Kg
Baterías de radio de comunicación	Logística Inversa	OFSIG		
Batería de equipo rodante	En estudio	MTTO		
Tóner de impresoras y fotocopiadoras	Logística Inversa	OFTICS		
<u>Residuos Industriales no Peligrosos (Reciclables)</u>				
Papel	proceso	OFSIG		Kg
Cartón	proceso	OFSIG		Kg
Plástico	proceso	OFSIG		Kg
Madera	proceso	OFSIG		Kg
Vidrio	proceso	OFSIG		Kg
Latas aluminio	proceso	OFSIG		Kg
Virutas de metal	proceso	OFSIG		Kg
Sacos de arena vacíos	proceso	OFSIG		Kg
<u>Residuos Ferrosos</u>				
Chatarra	Logística Inversa	División Servicios	Administración	Kg
<u>Residuos No Ferrosos</u>				
Cobre limpio	Logística Inversa	División Servicios	Administración	Kg
Cobre encauchetado	Logística Inversa	División	Administración	Kg

Tabla 1. Clasificación de los residuos aprovechables (Cotecmar)

- **Residuos no aprovechables**

Son todos aquellos residuos que no se pueden reutilizar o reciclar. También aquellos que por su composición o manejo hay que pagar para su disposición final (Cotecmar, 2016, p. 114). (Tabla 2).

Tipo de Residuo	Método Disposición	Responsable	Unidad Medida
<u>Residuos y sustancias Peligrosas</u>			
Sólidos peligrosos (wipes, brochas, EPP, envases, latas de pintura, pipetas de freón, envases aerosol, tubos fluorescentes)	Servicio de Retiro Residuos	de División Pinturas	Kg
Líquidos peligrosos (aguas de sentina, oleosas, residuos pozas aséptica, resinas, solventes)	Servicio de Retiro Residuos	de División Pinturas	Kg
<u>Residuos Especiales</u>			
Arena, escombros, madera, capa vegetal, caracolejo, discos de esmeril, residuos de grata, lana de fibra de vidrio, tela de fibra de vidrio, resinas	Servicio de Retiro Residuos	de División Pinturas	Kg
<u>Residuos Ofimáticos</u>			
Partes de Computador	Donación	Activos fijos	
<u>Residuos Ordinarios</u>			
Residuos sólidos no aprovechables (portacomidas de icopor, residuos orgánicos y basura en general)	Servicio de Retiro Residuos	de Oficina de Mantenimiento	

Tabla 2. Clasificación de los residuos no aprovechables

Tomada de Cotecmar

Por lo tanto, es importante mencionar que, para la disposición final de materiales, con relación a los elementos dados de baja que, por su alto estado de deterioro y obsolescencia,⁴⁰ deben seguir una línea una disposición final de destrucción, incineración y/o chatarrización, dependiendo el tipo de bien, cumpliendo los protocolos y los procedimientos establecidos por la entidad, en especial en materia de reducción del impacto ambiental.

En conclusión, la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar), tiene claramente descritos los procesos para aplicar un sistema de Logística Inversa, que le permite posicionarse a nivel nacional e internacional como una Compañía amigable con el medioambiente, siendo además un ejemplo para la región en materia de industria naval sostenible.

⁴⁰ Se hace necesario identificar el estado de los materiales que tengan novedades de este tipo clasificándolos como 1) OB: Obsoletos, 2) ME: Mal estado, 3) V: Vencidos en el caso de productos que manejan fechas límites para su uso (Cotecmar, 2016).

Logística Inversa Naval en proceso de implementación

a. Acciones de Logística Inversa en la Infantería de Marina

La Infantería de Marina Colombiana, como fuerza de combate anfibia y proveedora de capacidades militares expedicionarias con gran experiencia en combate irregular, ha contado con un reciente proceso de conocimiento, difusión y aplicación de buenas prácticas de Logística Inversa, en gran parte, debido a la implementación de la legislación ambiental nacional, así como las normas institucionales del Sector Defensa, el Comando General de las Fuerzas Militares y la Armada Nacional.

En primera medida, a través de la implementación de la Gestión Integral de Residuos Sólidos, en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 1713 de 2002, el cual promueve que:

[...] los materiales recuperados que se reincorporen al ciclo económico y productivo en forma eficiente, por medio de la reutilización, el reciclaje, la incineración con fines de generación de energía, el compostaje o cualquier otra modalidad que conlleve beneficios sanitarios, ambientales y económicos (Ministerio de Medio Ambiente, 2002).

En virtud de lo anterior se crea el Departamento de Gestión Ambiental en las Unidades de la Infantería de Marina, el cual propende por la difusión de las normas de preservación ambiental, y emite los lineamientos establecidos en la estrategia institucional para su aplicación en dichas Unidades. Esta nueva dependencia ha implementado proyectos e iniciativas en las Unidades Tácticas de I.M., para el cumplimiento del Decreto 1713 de 2002, con el propósito de disponer distintas opciones para la recuperación y reciclaje de material y equipo que haya cumplido su ciclo de vida, así como la gestión de residuos sólidos, con el fin de obtener un valor económico, aunque este sea marginal, pero que contribuya a la conservación del medioambiente, incentivando a las Unidades con planes de bienestar por la participación en mencionadas iniciativas.

Por su parte, la implementación propia de la Logística Inversa como proceso de la Infantería de Marina, es fundamental en la Directiva Permanente No. 086 del 21 de Septiembre del 2011, del Comando General de las Fuerzas Militares, a través de la cual se imparten órdenes

para desarrollar e implementar la logística inversa en las FF. MM. Lo anterior se complementa con el cumplimiento de las normas de gestión de residuos, y políticas institucionales de la Armada Nacional, para una adecuada gestión del material con énfasis en la protección ambiental, reglamentando procesos como:

- Gestión de combustible, grasas y lubricantes.
- Manejo y disposición final de sustancias químicas incautadas.
- Ahorro servicio de energía y agua.
- Política de "Cero Papel".
- Gestión de residuos de llantas.
- Procedimientos para el manejo de fibra de vidrio.
- Campaña de reciclaje de teléfonos celulares, computadores y electrodomésticos.
- Sostenibilidad ambiental en procesos de adquisición de bienes y servicios.

183

Finalmente, en cuanto a la administración del ciclo de vida del material y equipo, la Infantería de Marina, se encuentra en el proceso de implementación de herramientas de cálculo de tiempo de vida útil, ciclos de mantenimiento y proyección de adquisiciones bajo los lineamientos de la planeación basada en capacidades del Ministerio de Defensa Nacional, en una visión de sostenibilidad y eficiencia administrativa y presupuestal (Ministerio de Defensa Nacional, 2017).

Limitaciones de la Logística Naval colombiana

a. Necesidad de una política institucional de Logística Inversa para la Aviación Naval

En el caso particular de la disposición final del equipo aeronáutico en aplicación de la Logística Inversa, la Fuerza Aérea Colombiana, se fundamenta en el Oficio No. 20153660181191 del 19 de agosto del 2015, mediante el cual se fijan las políticas y procedimientos para dar de baja material aeronáutico y aeronaves. En este procedimiento se especifica que posterior a la verificación que realizan los peritos evaluadores, la primera opción para hacer la disposición final del material de baja es la

destrucción de este, con lo cual no se obtendría ningún tipo de ganancia o retorno de inversión con el material que ya cumplió con su ciclo de vida (Fuerza Aérea Colombiana, 2015).

Como alternativas a la destrucción del material aeronáutico, en su disposición final, se presentan las opciones de venta, permuta, cesión, transferencia o donación del material, procedimientos que deben ser ajustados a la normatividad contractual que se encuentre vigente (Fuerza Aérea Colombiana, 2015). En consecuencia, se seleccionará la alternativa que sea más beneficiosa para la Institución, teniendo en cuenta factores económicos tales como el aprovechamiento de los recursos en lo que se denomina "ingeniería de reversa", proceso que es apoyado con las capacidades de la Corporación de Industria Aeronáutica de Colombia (CIAC).

Dentro del proceso de disposición final del material aeronáutico, toda propuesta realizada por los peritos evaluadores debe ser sustentada en estudios de mercado y cotizaciones, y debe ser avalada por la Jefatura de Operaciones Logísticas de la FAC (Fuerza Aérea Colombiana, 2015).

184 En contraste, la Aviación Naval no cuenta con un procedimiento interno para dar de baja material aeronáutico y aeronaves, por lo cual se rige bajo los procedimientos establecidos para todos los bienes y activos de la Armada Nacional, y de conformidad al Manual de Bienes del Ministerio de Defensa Nacional. No obstante, a pesar de la carencia de una política institucional definida para la Logística Inversa de la Aviación Naval, se han realizado varios procesos de transferencia e intercambio de material aeronáutico a través de la modalidad de permuta, para lo cual:

Teniendo [sic] en cuenta que la Escuela de la Aviación Naval había dejado de funcionar y sus aeronaves asignadas se encontraban en buen estado pero subutilizadas y que la Aviación Naval tenía la necesidad de aeronaves de enlace y comando que apoyaran las unidades de la Armada Nacional, en julio de 2004, el Comando de la Aviación Naval suscribió un contrato de permuta con la empresa Aeroleaver en el cual la Armada Nacional entregó seis aeronaves así: 02 PA-28, 01 Cessna 152, 01 PA-31 y 02 helicópteros tipo F-28 Enstrom por los cuales recibió 02 aeronaves de ala fija: 01 Gavilán G-358 y 01 Cessna 206 (Comando Aviación Naval, 2011)

Sin embargo, es necesario que la Aviación Naval desarrolle un proyecto bajo su propia iniciativa, con apoyo en la experiencia de la Fuerza Aérea Colombiana, para definir los estándares y lineamientos que coadyuven a la aplicación de la Logística Inversa, para optimizar los medios disponibles y proyectar la administración del ciclo de vida del material aeronáutico.

Conclusiones

Como se ha evidenciado en el presente estudio del caso, la Logística Inversa se aplica en los procesos de capacidad más relevantes de la Armada Nacional, como es el caso de la organización, operación y administración de ciclo de vida de las unidades a flote, así como en los procesos de la industria naval; adicionalmente se ha implementado de forma preliminar en la Infantería de Marina, y finalmente de una manera muy limitada en la Aviación Naval. Ahora bien, es gracias a la concientización de la responsabilidad con la protección medioambiental, y el cumplimiento de la legislación vigente y normatividad interna que se apoyan acciones tendientes a lograr la sostenibilidad con el menor impacto ambiental.

Sin embargo, a pesar del gran avance logrado en el posicionamiento de la Logística Inversa en la dinámica de la administración del ciclo de vida de material y equipo, esta requiere un esfuerzo adicional para convertirse en una prioridad relevante en los lineamientos de política institucional, al ser tan importante como la misma planeación basada en capacidades y la programación y ejecución de adquisiciones, al constituir un proceso esencial que optimiza los recursos en servicio, y genera valor.

No obstante, es importante destacar el alto compromiso en la responsabilidad del control y administración del ciclo de vida de material en la Armada Nacional, por una parte, como consecuencia del impacto de la austeridad presupuestal, y por otro, en la implementación de las políticas de seguimiento y control de uso final de los bienes puestos en servicio para apoyar los procesos misionales.

Finalmente, se hace necesario diseñar e implementar una iniciativa de comunicación estratégica, que fomente la difusión e interiorización de las políticas ambientales aplicables en la Armada Nacional en materia de protección y seguridad ambiental, para crear una mayor conciencia ambiental en el marco de las políticas vigentes.

Recomendaciones

En primera medida se hace necesaria una mayor apropiación de la Logística Inversa, consiguiendo fundamentarla no solo en la normatividad ambiental vigente, sino además incorporarla a las nuevas directivas estructurales por procesos en la Armada Nacional, en su visión de modernización, y en la doctrina de Logística Naval en Colombia. Lo anterior se complementa con una dedicada estrategia de capacitación en materia ambiental, y su respectiva alineación con la Política Medioambiental del Ministerio de Defensa Nacional, del Comando General de las Fuerzas Militares y del Comando de la Armada Nacional.

Para concluir, la visión de la Armada Mediana de Proyección Regional (AMPRE) (Armada Nacional, 2015), requiere de una Logística Naval eficiente, sostenible y verde, alineada con los más altos estándares militares internacionales, como es el caso de los tratados de estandarización (STANAG) vigentes en la OTAN, para fortalecer la interoperabilidad y el empleo eficiente de los medios navales en operaciones multinacionales a nivel global y regional, ante amenazas cada vez más complejas y adaptables.

Reflexión final

"Los procesos de logística inversa en el seno del Sistema de Seguridad y Defensa no han sido hasta el momento considerados en toda su amplitud. Prestar atención a dichos procesos pueden llegar a tener una gran importancia en la gestión logística futura de los Ejércitos y la Armada como fuente generadora de recursos, racionalización de medios y costes, y perfeccionamiento de la imagen y responsabilidad social corporativa de la institución" (Feal, 2008 p. 129).

Referencias Bibliográficas

Armada Nacional. (2015). Plan Estratégico Naval 2015-2018. Bogotá: Comando de la Armada Nacional.

_____. (2018). Procedimiento de Bajas de Material. Bogotá: Jefatura de Material Armada Nacional.

187

Centro de Doctrina del Ejército. (2017). Manual Fundamental del Referencia MFRE 4-o Sostenimiento. Bogotá: Imprenta y Publicaciones del Ejército.

Comando Aviación Naval. (2011). Historia de la Aviación Naval. Bogotá: Armada Nacional.

Cotecmar. (2016). Manual de Logística. Bogotá.

Department of the Navy. (1995). Naval Doctrine Publication (NDP) 4 - Naval Logistics. Washington: U.S. Navy.

Feal , J. (2008). Logística Inversa. Boletín de Información, 142-155. Recuperado el 7 de Agosto de 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3346655>

Fontena, H. (2005). Logística Civil y Logística Militar. (D. d. Naval, Ed.) Trabajos de Investigación.

Fuerza Aérea Colombiana. (2015). Procedimiento disposición final material aeronáutico y aeronaves. Jefatura de Mantenimiento Aeronáutico FAC: Bogotá.

International Ship Recycling Association. (2018). ISRA Network. Obtenido de <http://www.isranetwork.com/>.

International Ship Recycling Organization. (2018). Tradewinds Ship Recycling Forum March 2018. Obtenido de <http://www.isranetwork.com/nieuws/tradewinds-ship-recycling-forum-march-2018/>

Ministerio de Defensa Nacional. (2017). Metodología para la planeación basada en capacidades. Bogotá: Rendon Group.

_____. (2018). Manual de Cálculo de Ciclo de Vida. Bogotá: MDN.

Ministerio de Medio Ambiente. (2002). Decreto 1713 de 2002 - Gestión Integral de Residuos Sólidos. Obtenido de http://www.minambiente.gov.co/images/BosquesBiodiversidadyServiciosEcosistemicos/pdf/Normativa/Decretos/dec_1713_060802.pdf

Organización Marítima Internacional. (2018). Creación del Convenio de Hong Kong. Obtenido de Reciclaje de Buques: <http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/ShipRecycling/Paginas/Default.aspx>

Pastor, J. (2016). Procedimiento de estimación del coste del ciclo de vida de un sistema de armas en España. Obtenido de https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/p/r/procedimiento_estimaci_n_coste.pdf

Sheikh, H. (19 de Febrero de 2013). A new paradigm for military logistics. Obtenido de Strategy&: <https://www.strategyand.pwc.com/reports/new-paradigm-military-logistics>

U.S. Navy. (2018). Landing Craft, Mechanized and Utility (LCM/LCU) Fact File. Obtenido de http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4200&tid=1600&ct=4

Contribución de la Armada Nacional a la protección y conservación del ambiente marino y biodiversidad para asegurar su desarrollo sostenible en un escenario prospectivo. *

Por: Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos⁴¹, Capitán de Corbeta David Alejandro Restrepo Giraldo⁴² y Capitán de Corbeta Gabriel Reyes Ochoa⁴³.

La Fuerza Pública deberá velar en todo el territorio nacional por la protección, defensa y el cuidado de los recursos naturales renovables y no renovables, el medio ambiente y mitigar los efectos del cambio climático, brindando el apoyo necesario a las autoridades ambientales competentes en el cumplimiento de las normas dictadas por el Estado, con el fin de proteger el patrimonio natural como parte de la soberanía nacional.

189

Plan Estratégico del Sector Defensa y Seguridad Guía de Planeamiento Estratégico 2016-2018

-
- 41 Capitán de Corbeta Marcela Ramírez Ramos. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumna del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico marcela.ramirez@armada.mil.co
- 42 Capitán de Corbeta David Alejandro Restrepo. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico david.restrepo@armada.mil.co
- 43 Capitán de Corbeta Gabriel Reyes Ochoa. Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Especialista en Estrategia Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto" 2018. Correo electrónico gabriel.reyes@armada.mil.co

Resumen

Este ensayo argumentativo se centra en analizar las posibles contribuciones de la Armada de Colombia al medio marino así como su aporte en la protección y conservación de la biodiversidad en aras de garantizar su desarrollo sostenible en la etapa post-acuerdo. En este sentido, resulta conveniente entender la definición de biodiversidad establecida en la Convención de las Naciones Unidas sobre la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad, como la variabilidad de los organismos vivos incluidos, los ecosistemas terrestres, marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte. De modo que comprender la diversidad dentro de cada especie, entre especies y ecosistemas complementa el presente estudio considerando la exposición argumentativa del mismo; en efecto, la Armada de Colombia ha adelantado una articulación institucional eficiente y se ha esforzado para contribuir a la defensa de los recursos naturales marinos y su protección al igual que la conservación de la biodiversidad como tarea para asegurar su desarrollo sostenible, a través de una visión y liderazgo institucional a nivel regional.

190

Palabras Clave:

Articulación, biodiversidad, conservación, Armada de Colombia, desarrollo, protección, sostenible.

Abstract

This argumentative essay focuses on analyzing the possible contributions of the Colombian Navy to the marine environment as well as its contribution in the protection and conservation of biodiversity in order to guarantee its sustainable development in the post-agreement stage. In this sense, it is convenient to understand the definition of biodiversity established in the United Nations Convention on the Conservation and Sustainable Use of Diversity, such as the variability of living organisms included, terrestrial, marine ecosystems and other aquatic ecosystems and ecological complexes of which they are a part. Thus, understanding the diversity within each species, between species and ecosystems complements the present study considering the argumentative exposition of it; in effect, the Colombian Navy has advanced an efficient institutional articulation and has endeavored to contribute to the

defense of marine natural resources and their protection as well as the conservation of biodiversity as a task to ensure their sustainable development, through a vision and institutional leadership at the regional level.

Keywords

Articulation, biodiversity, conservation, Colombian Navy, development, protection, sustainable.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Marco Teórico

Los bienes y los servicios esenciales de nuestro planeta dependen de la variedad y la variabilidad de los genes, las especies, las poblaciones y los ecosistemas. “ Los recursos naturales nos nutren, nos visten y nos proporcionan alojamiento, medicamentos y sustento espiritual...” (Subirats, 2000) esta es una de las premisas de la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación Española, mediante la cual se busca sensibilizar a toda la población sobre la importancia y el daño que estamos causando a nuestros ecosistemas, especies y territorio, el cual para muchos es desconocido, sin embargo el dato estadístico sobre la riqueza natural de nuestro territorio parece aminorar el efecto de esta frase y por ende su explotación y riesgo por las acciones del hombre.

El estudio de la naturaleza permite identificar que la biodiversidad le entrega a la humanidad una gran variedad de especies y ecosistemas, los cuales son fundamentales en el desarrollo de la misma, para efectos de la presente reflexión se aborda específicamente lo concerniente a la biodiversidad marina y costera que a partir de este momento se denominará como BMC, es decir, se refiere a las especies y ecosistemas relacionados con los cuerpos de agua, sin embargo para discutir el tema de biodiversidad, se debe iniciar con la definición tomada del Convenio de Naciones Unidas sobre conservación y uso de la sostenibilidad que establece “La variabilidad de organismos vivos incluidos, los ecosistemas terrestres, marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte. Comprende la diversidad dentro de

cada especie, entre las especies y de los ecosistemas” (Sarandón, 2010, p. 106).

A partir del año de 1986 se da a conocer el término Biodiversidad y desde ese momento nace la preocupación por entender y socializar este concepto con el fin de preservar y mantener los recursos naturales y las diversas especies de la fauna marina.

De esta forma, teniendo en cuenta la composición, estructura, distribución y disponibilidad de los ecosistemas marinos y los recursos pesqueros se pueden definir diversos parámetros de ubicación de las especies, redefinidos a su vez por la temperatura, salinidad y densidad de las aguas; además si se incluyen las diferentes amenazas como las descargas contaminantes, la acidificación de las aguas, la sobrepesca de numerosas especies comerciales, el impacto de la sedimentación en los arrecifes, el cambio climático global y la deforestación de las cuencas se obtendrá entonces una definición clara de la BMC.

Desde esa perspectiva, aclarando algunos conceptos se puede definir como biodiversidad la variabilidad de organismos vivos incluyendo los ecosistemas terrestres, marinos y complejos ecológicos de los que forman parte las diferentes especies.

192

Para definir correctamente estas especies, se demarcan tres grupos o variedades mediante los cuales se clasifican las especies; la diversidad taxonómica, enfocada en la variedad de las especies; la diversidad de ecosistemas o ecológica, enfocada en los ecosistemas como los manglares, los arrecifes, las lagunas, playas y demás, y la diversidad genética, enfocada en categorías y grupos de genes que delimitan las subcategorías de las especies (Acuña, 2003).

Colombia un país ubicado al noroccidente de América del Sur, con una extensión total de 2 070 408 km² de los cuales 928 660 km² (44,86 %) corresponden a territorio marítimo. El mar Caribe representa un 28,46 % de esa extensión y el Océano Pacífico el 16,40 % restante. A su vez, la línea de costa se extiende por 3189 kilómetros (1600 km en el Caribe y 1589 km en el Pacífico). La población costera colombiana alcanza aproximadamente 4,5 millones de habitantes que viven en 12 departamentos y 47 municipios costeros (Díaz Uribe, Rodríguez Ruiz y Uribe Cáceres, 2016, p. 67). Un país considerado megadiverso a pesar de tener solo el 7% de la superficie de la tierra posee el 15 % de la diversidad

biológica mundial, siendo considerado el tercer país del mundo con mayor riqueza en biodiversidad y el segundo en el mundo después de Brasil con mayor variedad de especies, plantas, y animales que viven en ríos y lagos. Es por esto que se implementa a partir del año 2000 la Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de Espacios Oceánicos y Zonas Costeras e Insulares (PNAOCI), la cual juega un papel estratégico en el desarrollo nacional y presenta oportunidades futuras para un desarrollo sostenible.

Gracias a estos recursos, en la actualidad Colombia está regida bajo los lineamientos del mandato de Yakarta, que se traduce en cinco puntos claves, entre los cuales se incluyen el manejo integrado de áreas marinas y costeras, el uso sostenible de los recursos vivos marinos y costeros, las áreas protegidas marinas y costeras, la maricultura y las especies invasoras.

La intención de estas políticas es mostrar que la investigación de la biodiversidad no significa solo establecer programas de investigación, sino que deben ir encaminados a mejorar las aptitudes y las capacidades institucionales, promoviendo el aumento de las actividades en el ámbito de las ciencias sociales y naturales. También demostrar que debe incrementarse el interés público en los derechos de la población local, es decir sensibilizar y motivar no solo a los investigadores sino a las autoridades y a todas las personas que se benefician de los diferentes ecosistemas marinos y costeros a preservar y mantener el equilibrio en todas las especies adoptando las medidas necesarias para la conservación de estas.

Actualmente, los ecosistemas más afectados principalmente por la mano del hombre y sus construcciones son los manglares y las lagunas costeras manifestado principalmente en la baja reproducción de las especies y el crecimiento excesivo de zonas no aptas para la reproducción o hábitat de las especies marinas, sin dejar a un lado los fenómenos naturales actuales que afectan a todo el ecosistema mundial como tal.

Numérica y estadísticamente hablando, los océanos cubren un 70 % del planeta, constituyéndose en el 95 % de la biosfera como tal, sin embargo tan solo el 0.8 % de los océanos y el 6 % de los mares territoriales se encuentran en áreas protegidas, lo que demuestra porqué los estudios afirman que el 80 % de los peces y especies marinas conocidas están completamente explotadas y sobreexplotadas, lo cual hace ver como

mínimas las acciones tomadas para prevenir o educar a la población cercana a estos ecosistemas.

Comparado con países desarrollados, el estudio de la biodiversidad en Colombia es relativamente joven, ya que no sobrepasa los 30 años de investigación. Lo poco que se conocía en los años setenta era producto de investigaciones realizadas por personal extranjero; en los años sesenta nace el Instituto Colombo Alemán de Investigaciones Científicas Marianas, convertido posteriormente en el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andrés" (Invemar); igualmente concurren a la instigación marítima la Universidad Jorge Tadeo Lozano, el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH de la Dirección General Marítima (Dimar); se crea la Comisión Colombiana de Oceanografía (COO); de otro lado, se plantean los primeros Seminarios de Ciencias del Mar (Senalmares), los cuales eran conformados por científicos, académicos y expertos en temas del mar, con el fin de analizar todo lo concerniente a desarrollo investigación, tecnología, ambiental, genética, biodiversidad, oceanografía y otros aspectos importantes para el sostenimiento del mar, así mismo, se plantea el primer Plan Nacional de Ciencias del Mar, en los ochenta se iniciaron algunas capacitaciones y documentos investigativos, sin embargo fue hasta la década de los noventa que se implementaron los primeros estudios de investigación marina en cuanto a biodiversidad marina y costera se refiere.

194

Basados en las diversas zonas y sus variados ecosistemas se han nombrado ecorregiones naturales marinas y costeras, entre las cuales se destacan La Guajira, Palomino, Tayrona, Magdalena, Morrosquillo, Darién y San Andrés y Providencia entre otras y cuya particularidad o diferenciación se ve relacionada con los grados de aportes contaminantes por descargas de ríos o ciénagas, los rasgos morfológicos de sus costas, el nivel de energía del oleaje y la productividad biológica de ecosistemas costeros (Merlano y López, 2000).

Hasta el año 2015 más de 3000 millones de personas aproximadamente dependían de la biodiversidad marina para subsistir y hasta esa fecha se estimaba que el 35 % del ambiente marítimo natural se encontraba en riesgo crítico, no obstante los ecosistemas costeros estaban valorados en unos 26 000 millones de dólares anuales los cuales hasta la actualidad han superado estas cifras con un alarmante riesgo para muchas especies que sin ser muy conocidas tienen un alto costo comercial.

Todas estas preocupaciones dieron origen a convenios sobre la diversidad biológica, los cuales se basaron en tres objetivos: la conservación de la biodiversidad, los usos sostenibles de sus componentes y el reparto justo de sus beneficios, además estos convenios se convirtieron en el centro de coordinación para las Naciones Unidas dándole un carácter universal a estas pautas.

Estos convenios y acuerdos multilaterales buscan desarrollar herramientas como la creación de las áreas protegidas, la prohibición y regulación de comercio internacional de especies, la prohibición y regulación de captura de especies determinadas, la gestión de ecosistemas y la prohibición de introducción de nuevas especies o de especies invasivas.

A pesar de los grandes esfuerzos de organizaciones por preservar y conservar los hábitats naturales de las especies en riesgo, estas labores han sido infructuosas en muchas oportunidades, lo que ha llevado a tomar nuevas medidas de conservación y mantenimiento de las especies, entre las cuales cabe resaltar la elaboración de catálogos de especies en riesgo, la difusión de libros rojos que explican las consecuencias del exterminio de una especie como tal y la elaboración de convenios internacionales para proteger las especies y sus entornos designando redes de espacios protegidos.

Adicionalmente, teniendo en cuenta los principales problemas y amenazas que afectan los diferentes ecosistemas y por ende la biodiversidad marina y costera se deben implementar con carácter urgente servicios de educación y sensibilización basados en las investigaciones y especies en riesgo, además facilitando todos los medios disponibles para proteger las especies que se encuentran en riesgo de extinción o bajo amenaza, mejorando los espacios y entornos seguros para el buen desarrollo de los diferentes ecosistemas.

Es decir que todas las actividades encaminadas a preservar los diferentes ecosistemas marinos y costeros deben basarse en estrategias que incluyan aumentar y divulgar el conocimiento mediante el apoyo y ejecución de la investigación de componentes de la biodiversidad marina y costera, con el fin de consolidar el inventario nacional de biodiversidad y fortalecer la capacidad para usar sosteniblemente y conservar la biodiversidad marina y costera, disponiendo un sistema de

información sobre diversidad marina y costera; así mismo, desarrollar y poner en marcha un sistema nacional de monitoreo de los componentes de la biodiversidad marina y costera identificados como estratégicos e importantes y realizar la evaluación periódica de los avances obtenidos para poder establecer o reevaluar prioridades de investigación y de acción.

Afortunadamente, el tema de la biodiversidad y la concientización de las personas ya son de ámbito mundial y se han generado las respectivas políticas para garantizar la subsistencia de especies y ecosistemas que se encontraban en riesgo inminente.

Por tal razón se debe entender que la biodiversidad no es una simple lista de especies, categorías y ecosistemas, esta palabra abarca información científica, social, económica y cultural incluyendo todas las manifestaciones de vida en todos los niveles de organización biológica, diversidad de especies de plantas, animales y microorganismos que habitan un espacio determinado así como los procesos ecológicos y evolutivos.

196 **Argumentos**

En este orden de ideas, considerando lo expuesto anteriormente, se puede evidenciar una sensible necesidad de articular una estrategia de Estado que permita direccionar al país hacia una visión marítima, consciente y conocedora de la importancia de los recursos naturales, la diversidad y el sostenimiento del medioambiente en las áreas oceánicas y costeras. En este escenario, la Armada Nacional se ha pronunciado al respecto:

Las políticas de la Armada Nacional están orientadas a concretar la visión de país marítimo, generador de prosperidad y crecimiento económico a partir del desarrollo del potencial que yace en sus mares y ríos, en los fondos marinos y en los espacios costeros. El adecuado uso y explotación del mar requiere una institución altamente eficiente en materia operacional, conformada por líderes preparados y comprometidos con la misión velando por salvaguardar los intereses nacionales. Por lo anterior, la Armada Nacional debe contemplar el tema ambiental como un aspecto estratégico que involucra la defensa

de la soberanía, asumiendo una actitud de liderazgo y compromiso con la protección del patrimonio natural de la nación logrando el reconocimiento a nivel nacional y regional, constituyéndose en institución indispensable para proteger la integridad territorial del Estado (Armada Nacional de Colombia, 2013).

Para la tesis que se propone, se tienen como argumentos cuatro factores estratégicos que se encuentran debidamente enmarcados en la jurisprudencia colombiana. En principio, se debe indicar los deberes y obligaciones del Estado colombiano para la protección de las reservas naturales de la Nación, la diversidad y la integridad del ambiente, así como conservar las áreas de especial importancia ecológica, planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales con el fin de garantizar su desarrollo sostenible, conservación, restauración o sustitución y finalmente, prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental (Constitución Política de Colombia, 1991).

Por otra parte, se sabe que Colombia es un país rico en diversidad biológica, a nivel del total consolidado en tetrápodos, es el país con mayor riqueza y diversidad seguido por Brasil (Rangel, Sf) como se muestra en la (Tabla 1), por lo cual el Estado propende que las áreas de especial importancia para el país, que son patrimonio nacional y de interés internacional como islas corales del Rosario, san Bernardo, Gorgona, Malpelo y la recién nombrada reserva de Seaflower entre algunos, son áreas que deben ser protegidas incansablemente y en caso de ser viable también aprovechados, pero de manera sostenible. En este sentido, la misma ley atribuye a la Armada Nacional la responsabilidad de ejercer funciones de control y vigilancia en los mares, zonas costeras y fluviales de su jurisdicción para la protección ambiental y de los

recursos naturales, así como la vigilancia, seguimiento y evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino (Ley 99, 1993).

PAÍS	SUPERFICIE (km ²)	NÚMERO DE ESPECIES				TOTAL	ÍNDICE T/S(10 ³)
		M	A	R	AF		
Colombia	1.141.748	467	1.850	500	669	3.486	3
Perú	1.285.216	344	1.705	298	241	2.588	2
Indonesia	1.919.443	515	1.519	511	270	2.815	1,4
México	1.958.201	439	961	717	284	2.401	1,2
Brasil	8.511.965	394	1.622	468	502	2.986	0,3
Ecuador	270.670	271	1.447	337	343	2.398	8,8
China	9.571.300	394	1.100	282	190	1.966	0,2

Tabla 1. Número de especies en grupos de fauna en países megadiversos.

Tomada de J. Orlando Rangel-Ch. *La biodiversidad de Colombia*

Colombia posteriormente un año después suscribió el Convenio sobre la diversidad biológica, en el cual el país se compromete a desarrollar estrategias para la protección y conservación en este tema (Ley 165, 1994). Igualmente, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible facultó en materia sancionatoria ambiental, a la Armada Nacional y otras entidades, para imponer y ejecutar las medidas preventivas y sancionatorias consagradas en esa ley, sin perjuicio de las competencias legales de las respectivas autoridades ambientales (Decreto Ley 1333, 2009).

Finalmente, la política del Gobierno Nacional "todos por un nuevo país" mediante el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 pretende dentro de uno de sus objetivos establecer como una prioridad el ordenamiento territorial, la protección de las reservas naturales, la regulación de las actividades económicas y la protección de los conflictos socioambientales de manera que se proteja al medio ambiente y sus recursos naturales.

Responsabilidad de la Armada Nacional en el desarrollo ambiental del Estado.

De igual modo, siendo así, el primer argumento es la responsabilidad que tiene la Armada Nacional en el desarrollo ambiental del país. Para justificar este aspecto se hace necesario precisar a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC, 2013), política que aparte de ser reciente, es pionera en el país en dar los primeros pasos

para una proyección de Colombia como nación marítima y Potencia Media Oceánica. Esta política desarrolla todas las iniciativas en la temática de la riqueza marina y la biodiversidad del país, mediante el establecimiento de 5 ejes temáticos que buscan el desarrollo integral de los Intereses Marítimos y económicos de los espacios marítimos, costeros y lacustres. La finalidad es que Colombia se inserte en el escenario internacional, mediante el desarrollo de capacidades competitivas con el aprovechamiento de sus dos océanos y de la diversidad de los recursos que dispone, creando nuevas oportunidades y dinámicas en el frente comercial, industrial y científico, que se constituirían como ejes de desarrollo estratégicos para el país. Por otra parte, la PNOEC también da los lineamientos para que se permita el aprovechamiento sostenible, el ordenamiento territorial, la protección de la biodiversidad y la Defensa de la soberanía en esta materia. La PNOEC desarrolla la política en 5 áreas temáticas:

1. Integridad y protección del territorio marítimo
2. Desarrollo económico
3. Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera
4. Uso sostenible de la biodiversidad marina
5. Cultura, educación y ciencias marítimas

Después de analizar estos ejes temáticos, se puede evidenciar que la Armada Nacional está inmersa desde distintos enfoques en cada una de ellas, pero haciendo hincapié a la tesis que se presenta, la Institución interviene puntualmente en tres de los ejes de la siguiente manera:

- Desarrollo económico - el desarrollo e impacto económico del país desde el ambiente oceánico y costero debe fomentarse mediante un equilibrio y sostenimiento del medioambiente, interviniendo en las actividades del sector pesquero y de la Acuicultura, así como en el aprovechamiento del uso de minerales, hidrocarburos y Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE), alternas o renovables en el mar y la zona costera.
- Fortalecimiento de la gobernanza marino-costera - mediante el liderazgo y direccionamiento de la gestión del riesgo y la investigación, evaluación, prevención, reducción y control de fuentes terrestres y marinas de contaminación al mar.

- Uso sostenible de la biodiversidad marina - mediante el conocimiento y protección de la biodiversidad de las zonas de responsabilidad.

Institucionalidad

El segundo argumento tiene que ver con la institucionalidad. Este aspecto hace referencia al concepto de “Marina Integral” en donde la Armada Nacional en conjunto con la Dirección General Marítima (Dimar), la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial (Cotecmar) y la Comisión Colombiana del Océano (CCO), todas las autoridades nacionales líderes en el medio marítimo y fluvial, deben crear sinergias unificadas o complementarias con los demás actores del sector en temas ambientales y de recursos naturales.



Figura 1. Sinergia institucional

Tomada de Plan Estratégico Naval 2014-2016

Lineamientos Estratégicos

El tercer argumento tiene que ver con los lineamientos estratégicos de la Política de Seguridad y Defensa los cuales se derivan del Plan Nacional de Desarrollo – PND y se concretan en la cartera del Sector Defensa mediante el Plan Estratégico Militar y en la Armada Nacional con el Plan Estratégico Naval (PEN, 2013). Esencialmente, con este lineamiento estratégico lo que se pretende es contribuir al desarrollo sostenible del país mediante el empleo de las capacidades militares. Específicamente, la Armada Nacional tiene el objetivo específico de proteger los recursos naturales y la preservación del medioambiente, mediante el desarrollo de las siguientes iniciativas:

- Disponer de procedimientos estandarizados para prevenir, mitigar y compensar los impactos ambientales, en el desarrollo de operaciones navales o de las propias actividades internas.
- Desarrollar mecanismos para fortalecer la cooperación e interacción con las autoridades ambientales, tanto nacionales como internacionales.
- Desarrollar mecanismos para agilizar la denuncia por daños ambientales derivados de actividades ilegales, que contribuyan al proceso de judicialización de los responsables.



Figura 2. Estrategia Cooperación Regional.

Elaboración propia, adaptada de PEN 2014-2018 Armada Nacional

Sostenibilidad Ambiental – Plan Estratégico Naval

Y finalmente, el cuarto argumento es la sostenibilidad ambiental que desarrolló la Armada Nacional mediante el Plan Estratégico Ambiental (PEA), documento que incorpora la temática ambiental al Plan Estratégico Naval desde la perspectiva global, regional y nacional y con el cual se disponen directrices para ser implementadas dentro del Planeamiento de la Fuerza 2013 – 2030 (Armada Nacional de Colombia, 2012) con el fin de que la Institución cumpla con su función constitucional de manera responsable con la protección y defensa del medioambiente. Esta Plan Estratégico Ambiental es una política institucional que es transversal a la estrategia pentagonal de la Armada Nacional; se recordará que la estrategia actual contempla cinco vértices que conforman un sistema denominado pentágono estratégico naval, los cuales aportan al PEA en cada una de ellas como se indica a continuación:



Figura 3. Estrategia Pentagonal

Tomada de Armada Nacional

- El vértice de Defensa y Seguridad Nacional contempla la defensa de los recursos, salvaguardar la soberanía y la integridad territorial en materia ambiental y de recursos naturales.
- El vértice de Seguridad Marítima y Fluvial focaliza principalmente por hacer cumplir la ley del mar y las convenciones internacionales, incluida la gestión ambiental y la protección de los recursos naturales.
- El vértice internacional complementa al vértice anterior y se interesa por la participación de la Institución en el contexto internacional en el desarrollo sostenible de los recursos en los espacios oceánicos, costeros y fluviales y la protección del medioambiente.
- El vértice de Desarrollo Marítimo es el que busca que la industria del sector marítimo y portuario haga una explotación racional del mar y sus recursos, dentro del correspondiente marco legal.
- El vértice de Protección del Medioambiente establece que la Armada Nacional ha incorporado dentro de su estrategia la protección de los mares y océanos, el combate al tráfico ilícito de especies, el control estricto de la explotación irracional de recursos, la protección de diversas especies en peligro de extinción o sobre las cuales existen vedas.

Líneas de Acción para la articulación institucional

Para la articulación institucional se propone mantener la alineación sectorial delimitada en el Plan Nacional de Desarrollo (2014 – 2018), cuyos objetivos establecen la consolidación del desarrollo minero-energético para la equidad regional; proveer Seguridad y Defensa en el territorio nacional, logrando un crecimiento resiliente para reducir la vulnerabilidad frente a los riesgos de desastres y el cambio climático. De igual forma, la política sectorial del Sector Defensa pone a disposición del Estado las capacidades de las Fuerzas Militares para la atención de desastres que afecten los ecosistemas y el medioambiente, buscando mitigar los efectos en la biodiversidad.

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros

La Comisión Colombiana del Océano (CCO) definió entre sus líneas de acción, los minerales e hidrocarburos así como el petróleo y el gas. Con el propósito de medir los impactos generados por la explotación de

minerales en las zonas marino - costeras, aguas someras, profundas y ultra profundas en el todo territorio marítimo nacional y zona económica exclusiva. Adicionalmente, busca prevenir, controlar y restaurar las áreas marinas y costas degradadas por los efectos de la exploración y explotación de dichos recursos. De igual forma, la línea de acción de minerales, busca la promoción del cumplimiento de buenas prácticas ambientales para realizar mitigación y gestión del riesgo.

En lo referente a hidrocarburos, y todas las actividades relacionadas con la exploración y explotación que puedan generar algún tipo de riesgo a la biodiversidad, la PNOEC, establece la necesidad de optimizar los niveles de eficiencia del Estado frente a las contingencias por posibles derrames de hidrocarburos en zonas marino costeras, aguas someras, profundas y ultra profundas en todo el territorio marítimo nacional y zona económica exclusiva.

Línea de acción Sistema de Atención y Respuesta

204

Ahora bien, considerando lo anterior, la Armada Nacional y la Dirección General Marítima cumplen una labor fundamental dentro la gestión del riesgo de esas actividades en el mar. Más aún, teniendo en cuenta que los recursos producto de la explotación de recursos mineros, se constituyen en un activo de valor estratégico que es necesario regular, proteger y preservar. El riesgo manifiesto de eventos de contaminación en el mar es una amenaza latente en este tipo de actividades haciendo necesario el establecimiento de los procesos de control y atención de contingencias ante eventos de derrames de cualquier tipo de hidrocarburos y/o minerales sólidos en el mar. Así, aportando al cubrimiento de las medidas preventivas, de corrección y mitigación de impactos ante estos incidentes. De ese modo, estando contemplado bajo la Ley 373 de 2009 funciones de protección del medioambiente.

En tal sentido, y buscando la efectiva administración del riesgo, el Estado dispuso en la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo (UNGRD), la creación del Plan Nacional de Contingencias (PNC), a través de la Ley 1523 de 2012 "Por medio de la cual se adopta la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres" y el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (PNGRD) los que establecen y delimitan con claridad las responsabilidades y obligaciones del sector público y privado en materia de planeación, prevención, mitigación y atención de desastres;

no obstante, encontrándose vacíos en cuanto a las responsabilidades y obligaciones en cabeza de la Dimar específicamente con relación a la atención de derrames costa fuera, en aguas someras, profundas y ultra profundas en el territorio marítimo nacional y zona económica exclusiva.

Por lo tanto, buscando la determinación de dichas responsabilidades para los funcionarios y Dependencias al interior de la Autoridad Marítima, y la integración interinstitucional con otras entidades públicas o privadas, se diseñó en el año 2015, el Protocolo de Actuación de la Dimar en caso de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas en el mar desde buques, plataformas, artefactos navales y desde terminales de carga conforme con la Ley 1523 de 2012, jurisdicción y competencias de la Autoridad Marítima (Dimar, 2015). Así, buscando lograr una actualización del PNC y del PNGRD y a través de UNGRD, entidad que articula en el máximo nivel, la atención y respuesta ante el derrame de hidrocarburos y cualquier tipo de contaminantes (Figura 4).

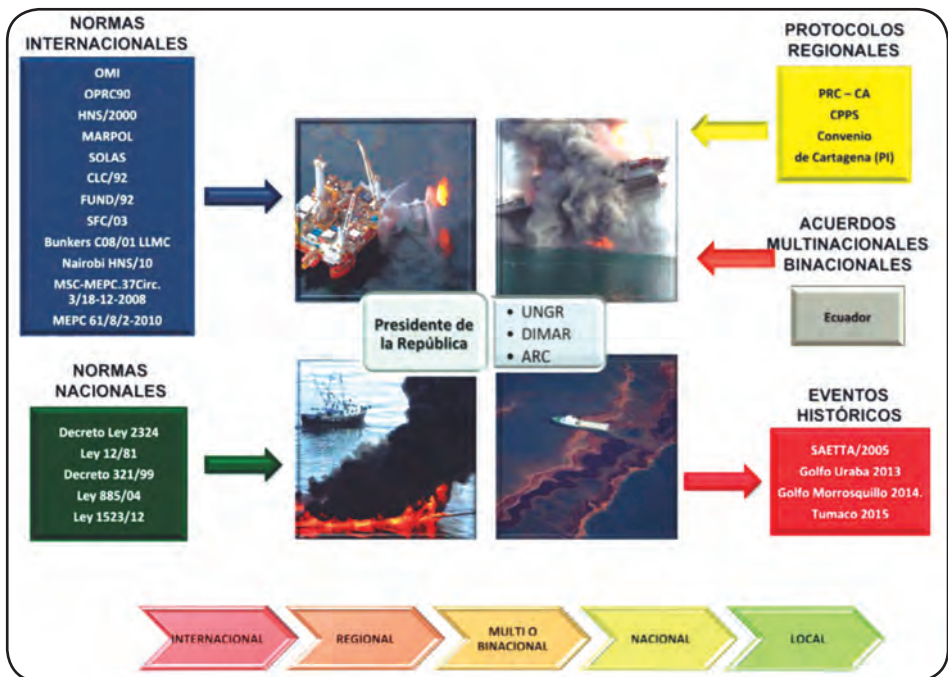


Figura 4. Plan de atención y respuesta

Tomada de Dimar (2016).

Estrategia Nacional Aguas de Lastre

La estrategia desarrollada por la Autoridad Marítima también funge como línea de acción para direccionar los diferentes estamentos públicos y privados que deben cumplir con las regulaciones y estándares dentro del marco de las regulaciones sobre especies invasoras producto de la operación de los buques y el intercambio de aguas de lastre. Dentro de los avances realizados por la Armada Nacional y en particular por la Dirección General Marítima, se encuentran los proyectos de investigación a bordo de los buques realizados por parte de los Centros de Investigación Hidrográficas y Oceanográficas del Caribe y Pacífico; las participaciones en los talleres de implementación de metodologías de muestreo realizados con la colaboración de Brasil; la participación como miembro observador de la primera fase del Programa GloBallast y la conferencia diplomática sobre la adopción del Convenio Ballast Water Management 2004 de la Organización Marítima Internacional (OMI). Por su parte, asumiendo el Estado colombiano siendo representado por la Dimar como país líder de la cuenca del Pacífico Sudeste y Argentina en la segunda fase del programa GloBallast. Adicionalmente, se han realizado programas de levantamiento portuario de muestras de referencia, logrando implementación normativa de control y gestión agua de lastre (RES/Dimar 477/2012), inspección a bordo, permitiendo la estructuración de la Estrategia Nacional Agua de lastre 2016-2020.

Conclusiones

De acuerdo con lo expuesto en la argumentación, considerando la Política Nacional del Océano y de los espacios costeros, en su área temática de responsabilidad en el desarrollo ambiental del país, incluyendo la integridad y protección del territorio marítimo, su desarrollo económico, el fortalecimiento de la gobernanza marino costera y el usufructo sostenible de la biodiversidad, la visión marítima de la Armada Nacional contribuye en el post-acuerdo con la optimización de la defensa integral ambiental. Además de tener en cuenta los lineamientos con la Política de Seguridad y Defensa, la cual contempla una estrategia de cooperación regional con líneas transversales que establecen textualmente la protección del medioambiente marino, los recursos marítimos y la pesca. Estas líneas transversales, se constituyen como los pilares fundamentales para el desarrollo efectivo de una estrategia de posicionamiento y liderazgo regional como se puede apreciar en la

(Figura 5) en donde la Armada actúa como eje articulador de la Política de Protección de la Biodiversidad en los espacios marino costeros en aguas someras, profundas y ultra profundas en todo el territorio marítimo nacional y en la zona económica exclusiva.

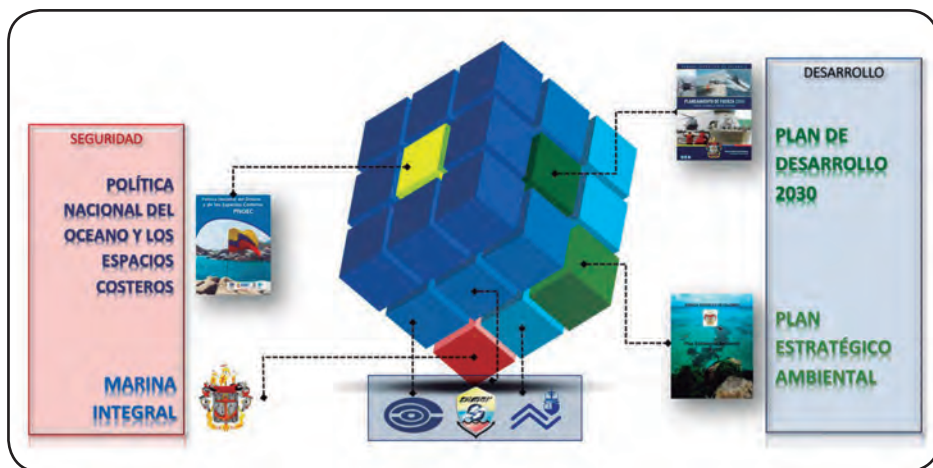


Figura 5. Estrategia de integración institucional con la Armada Nacional

Tomada del Plan Estratégico Naval 2014-2016

Finalmente, trayendo a colación el concepto de Marina Integral, en concordancia con los fundamentos estratégicos mencionados en la PNOEC y la política de Seguridad y Defensa y entendiendo la falta de coordinación interinstitucional, la falta de comunicación, dificultades y en ciertos escenarios celos profesionales, se puede inferir que la estrategia de articulación institucional de la Armada Nacional debe estar orientada hacia la consolidación de espacios de participación, asumiendo el rol de ente articulador de una política de Estado que propende por el equilibrio entre desarrollo sostenible y preservación de la biodiversidad y los recursos marinos costeros en las aguas someras, profundas y ultra profundas en el todo territorio marítimo nacional y zona económica exclusiva.

Referencias Bibliográficas

Acuña, R. (2003). La biodiversidad. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

Armada Nacional de Colombia. (2012). Plan de Desarrollo de la Fuerza 2013-2030.

_____. (junio de 2013). Plan Estratégico Ambiental 2013-2030. Bogotá DC.

CN (RA) Díaz Uribe, J.; CN (RA) Rodríguez Ruiz, M; CN (RA) Uribe Cáceres, S. (2016). Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva. Bogotá: Imprenta y Publicaciones FF. MM.

Constitución Política de Colombia. (1991).

Decreto Ley 1333. (2009).

Dimar. (2015). Protocolo de actuación de la Dimar en caso de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas en el mar desde buques, plataformas, artefactos navales y desde terminales de carga conforme con la Ley 1523 de 2012, jurisdicción y competencias de la Autoridad Marítima. Bogotá.

Ley 165. (1994).

Ley 99. (1993).

Merlano, J. M., & López, D. I. (2000). Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "Jose Enito Vives de Andreis. Programa Nacional de Investigación en Biodiversidad marina y Costera. Santamarta, Colombia: Invemar.

PEN . (2013). Plan Estratégico Naval 2014-2018.

PNOEC. (2013). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.

Rangel, J. O. (Sf). La biodiversidad de Colombia.

Sarandón. (2010). Biodiversidad y agrobiodiversidad y agricultura sustentable. Análisis del Convenio sobre diversidad biológica. Bogotá: Instituto de Estudios Ambientales Universidad Nacional de Colombia.

Subirats, J. (2000). Local y Sostenible: La agenda 21 local en España. España: Icaria.

Cambios y desafíos navales en un ambiente y escenario de seguridad marítima global.*

Por: Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres ⁴⁴, Capitán de Corbeta Diana Consuelo Urrego Niño⁴⁵ y Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez⁴⁶.

En el conjunto de aspectos que conforman la seguridad marítima se puede apreciar con claridad la dependencia que existe entre los Estados, a diferencia de otras disposiciones en que la soberanía estatal se manifiesta sin ninguna duda. Todo Estado depende del resto de Estados ribereños de sus mares y océanos e incluso de aquellos que, alejados miles de kilómetros de sus costas, envían sus flotas a cualquier parte del mundo. [...], Sin embargo, el condicionante internacional de la seguridad marítima no puede configurarse como un obstáculo, si no como un impulso a la actuación estatal en la consecución de los niveles de seguridad y protección para los seres humanos, el medio y los buques.

211

La seguridad marítima: Problemática y alternativas institucionales. María Remedios Zamora Roselló.

* 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 "C".

44 Capitán de Corbeta Jenny Alexandra Camacho Torres. 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 y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialidad Cuerpo Logístico ARC. Alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico Correo electrónico jenny.camacho@armada.mil.co

45 Capitán de Corbeta. Diana Consuelo Urrego Niño. 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 y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Especialidad Cuerpo Logístico ARC. Alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico diana.urrego@armada.mil.co

46 Capitán de Corbeta Christian Enrique Parada Pérez. 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 Naval con énfasis en Mecánica de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Alumno del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico christian.parada@armada.mil.co

Resumen

En el presente documento se da a conocer cómo afectan los nuevos retos y amenazas, propias del mundo actual que afectan la seguridad en el escenario marítimo a nivel global. Se señala que al analizar escenarios en el entorno global, es posible entender los múltiples riesgos y amenazas transnacionales que emergen, en especial aquellas que utilizan el medio marino para desarrollarse. Se destacan algunos organismos internacionales que mantienen una permanente búsqueda de medidas para contrarrestarlas. De igual forma a nivel nacional se consideran documentos rectores que determinan el derrotero para la proyección de la “Estrategia Marítima para una Colombia Azul” y cómo la Armada Nacional dirige sus esfuerzos en la protección de los intereses marítimos de la Nación.

Palabras clave

Amenazas, Intereses marítimos, Seguridad Marítima, Medio ambiente marino, Estrategia Marítima.

212 Abstract

In this document we present how the new challenges and threats of the current world affect the safety of the maritime scenario at the global level. It is pointed out that when analyzing scenarios in the global environment, it is possible to understand the multiple transnational risks and threats that emerge, especially those that use the marine environment to develop. It highlights some international organizations that maintain a permanent search for measures to counteract them. Similarly at the national level are considered governing documents that determine the course for the projection of the “Maritime Strategy for a Blue Colombia” and how the National Navy directs its efforts in the protection of the maritime interests of the Nation.

Keywords

Threats, Maritime Interests, Maritime Safety, Marine Environment, Maritime Strategy.

Fecha de Recepción: septiembre 26 de 2018
Fecha de Revisión: octubre 11 de 2018
Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Para nadie es desconocido que el mar es el principal puente que une las naciones y que por este se mueve la economía del mundo, de tal modo que “decenas de miles de buques mercantes de todas las nacionalidades navegan transportando mercancías de vital importancia para ellas” (Suarez-Llanos, 2008, p. 19), y por ello se debe mantener el control y seguridad en los espacios marítimos, así como establecer reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas con miras a mejorar la seguridad en el mar, para lo cual fue creada la Organización Marítima Internacional - OMI (OMI, 2018). En este sentido, es responsabilidad del Estado con el empleo del Poder Naval garantizar dicho ejercicio, constituyendo un reto constante para las marinas enfrentar las nacientes amenazas mediante la proyección de la Estrategia correspondiente. En el presente documento se llevará a cabo un análisis sobre el tema para lo cual se desarrollará la siguiente tesis: La propuesta de la Estrategia Marítima Nacional se desarrolla con base en los cambios y desafíos navales generados, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad marítima y global las cuales representan grandes retos dado su constante evolución y complejidad.

213

Conceptualización y contexto

La Real Academia Española (RAE) define seguridad como la “Cualidad de seguro” (RAE, 2018). La OMI, como organismo que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina, tiene como función principal velar por todas aquellas situaciones que puedan afectar a la seguridad marítima a través de su comité de seguridad marítima CSM (OMI, 2018). En un concepto más cercano “la seguridad marítima es la combinación de medidas preventivas y correctivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo frente a amenazas y actos ilegales deliberados” (Rodríguez, Osorio, Uribe, & Chávez, 2016, p. 13), pero también, según el documento “Estrategia Dirección General Marítima 2030”, puede definirse en un sentido integral como una gestión conjunta de autoridades y usuarios para minimizar riesgos propios del desarrollo

de actividades marítimas en un enfoque transversal que pueden afectar tanto al hombre como al medio (Rodríguez, Osorio, Uribe, & Chávez, 2016, p. 32).

De la misma forma la RAE define el término "global" como "Tomado en conjunto" o "Referente al planeta o globo terráqueo" (RAE, 2018). Partiendo de ello se resalta que "la seguridad hoy en día es un tema de gran importancia tanto en la agenda de política internacional como en la doméstica" (Cujabante, 2009, p. 93). La seguridad es un accionar que está inmerso en cualquier Estado y va ligado a la soberanía de la misma, Cancelado afirma que:

(...) la seguridad de una entidad humana siempre ha estado vinculada a la soberanía, es decir, al establecer la figura soberana, se establece también la seguridad. En las naciones modernas, la soberanía reside en la nación, razón por la cual lo importante es la nación como tal. (2010, p. 93)

En complemento a esta posición, el ideal de la seguridad, se ha construido bajo la premisa de garantizar los derechos humanos así como el ejercicio de la democracia siendo estos el límite del poder global, "Este pensamiento va a tener un amplio apoyo social ya que va a estar acompañado de la idea de lucha contra el terrorismo global" (Carvajal, 2010, p. 98).

214

Para conseguir lo anterior es de vital importancia la fuerza con la que cuenta un Estado para su protección, muy bien lo afirma Cubajante (2009): "la seguridad de los Estados dependerá del uso de la fuerza" (p. 98). Siendo el factor de seguridad a su vez, la principal amenaza de cualquier Estado, dado que:

(...) si cada uno de los Estados del escenario mundial está buscando afianzar su poder nacional a través del fortalecimiento de los factores que lo conforman, intentando buscar su seguridad, cada uno de los actores del sistema internacional se convierte en una amenaza para la seguridad del otro. (Cujabante, 2009, p. 98)

Ahora bien, antes de tratar los desafíos navales y sus cambios, es relevante dar a conocer cuáles son esas amenazas a las que se enfrenta la seguridad, tomando como referencia "La Estrategia Española de Seguridad, Una responsabilidad de todos", que definió la amenaza

como “toda circunstancia o agente que ponga en peligro la seguridad o estabilidad de España” (Gobierno de España, 2011, p. 41) y el riesgo como “la contingencia o probabilidad de que una amenaza se materialice produciendo un daño” (Gobierno de España, 2011, p. 41).

Colombia es un país privilegiado por ser bioceánico, pero desafortunadamente sus dirigentes, desde la época de la independencia, no se han caracterizado por tener una conciencia marítima que haya logrado definir, desarrollar y explotar los intereses marítimos de la nación. Sólo desde principios del siglo XX, y bajo el liderazgo de la Armada Nacional, la cual ha propendido por despertar esa conciencia carente, se empezó a reconocer la importancia del mar y la riqueza marina existente en las aguas jurisdiccionales.

Dado que hoy en día todos los países del mundo están aprovechando el mar para su desarrollo, cada vez más aumentan las actividades marítimas de todo tipo, así como también, los riesgos y amenazas para las personas que hacen uso de este, para los habitantes de las zonas costeras y, de hecho, para los Estados como un todo. Por lo anterior, Colombia debe entender que está pasando en su entorno a nivel regional y global, para que desarrolle una estrategia que logre contrarrestar dichas amenazas y mitigar los riesgos que pongan en peligro el bienestar de sus habitantes.

215

El comercio marítimo es un sistema totalmente globalizado, que tiene su origen en la edad antigua con el surgimiento de los Estados talasocráticos que reconocieron al mar como una fuente de riqueza, desarrollo económico y poder, que les permitiría el dominio sobre otros Estados y es por eso que a lo largo de la historia se ha evidenciado que son justamente las naciones con una alta conciencia marítima las que han logrado convertirse en potencias a nivel global.

Para una mejor descripción de los riesgos y amenazas a los que se puede ver enfrentado el Estado y que se constituyen en un desafío en el ámbito naval y en el ambiente de seguridad marítima y global se ha hecho un análisis sobre tres ejes temáticos a saber: seguridad y defensa de los Estados, comercio marítimo, medio ambiente marino.

Seguridad y defensa de los Estados a nivel global y regional

Al analizar el entorno global actual es posible definir los múltiples riesgos y amenazas transnacionales que afectan la seguridad global, en especial aquellas que utilizan el medio marino para desarrollarse.

La primera y una de las más recientes mutaciones de los conflictos es la Guerra híbrida, que según Eissa (2011), basado en los planteamientos de Frank Hoffman, es la fusión del conflicto Estatal con la guerra irregular, la cual se opone a la doctrina militar tradicional, busca el impacto y movilización de las masas por medio del dominio de la mente de las personas con el fin de crear redes que faciliten su accionar en cualquier momento y lugar. El mundo se concientizó de esta nueva modalidad desde los ataques del 11 de septiembre a los Estados Unidos, los cuales cambian la idea convencional de lo que hasta ese momento podría significar el concepto de "amenazas" a la seguridad de un Estado y empieza a demostrar que éstas pueden provenir de cualquier organización no Estatal, de poco tamaño e incluso clandestina, pero que puede llegar a tener un impacto superior al de un ataque militar de un Estado enemigo.

216

El caso más visible de guerra híbrida y de gran complejidad por número de actores involucrados es el conflicto en Siria, el cual se inició como una guerra civil entre el gobierno de ese país y la llamada oposición siria, causada por diversas causas entre las que se encuentran diferencias ideológicas, religiosas y políticas, y que con el tiempo ha ido escalando, agudizado una lucha por el poder, por el territorio y por los recursos, entre diferentes querellantes como gobiernos legítimos, grupos de oposición, etnias, sectas religiosas y potencias globales, y con consecuencias devastadoras. El antagonismo histórico entre el modelo capitalista y el modelo socialista, este último adoptado por el gobierno sirio, es otro factor que enfrenta dos coaliciones, una conformada por Siria, Rusia, Irán, China y demás aliados y otra constituida por Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Israel, Arabia Saudí y otros países aliados occidentales y de la región del golfo Pérsico, que apoyan a la "oposición siria" (RPP Noticias, 2018). Por lo anterior se puede inferir que continúa en vigencia la guerra fría no declarada, pero con muchos más actores, conformando una bipolaridad de los antiguos bloques, unos, en el occidental y otros en el oriental.

En este conflicto la amenaza común para todas las potencias involucradas es el Estado Islámico, el cual convirtió la guerra híbrida en una tendencia geopolítica desde 2015, en el que se combina el uso de armas no convencionales con actos terroristas de gran impacto contra objetivos, no solo en el medio oriente, sino también en territorio europeo y americano; por lo cual se ha logrado mostrar a esta organización islámica como una amenaza a la estabilidad mundial y que ha obligado a la respuesta militar de las dos coaliciones en el territorio del Medio Oriente.

Como consecuencia de los ataques del 11 de septiembre, se vio la necesidad de reconocer la vulnerabilidad de los puertos y del ambiente marítimo, dada su importancia para la economía, desarrollo y estabilidad de un país, por lo que la OMI expidió una nueva reglamentación encaminada a fortalecer la seguridad de buques y puertos, y a prevenir actos ilícitos a través del código PBIP ⁴⁷.

La segunda amenaza a la que se ve enfrentado el mundo y que afecta la seguridad de las actividades económicas que se realizan a través del mar, tal como el transporte marítimo, es la piratería. Aunque ésta fue considerada un fenómeno común en la antigüedad ligado a la navegación y el comercio, en la actualidad es definida como un acto delictivo. Esta práctica ha tenido una mutación dado que ya no se presenta en todas las principales rutas comerciales, como en el pasado, sino que se encuentra sectorizada en unos focos específicos en las costas de África, el Golfo Pérsico, el Mar de China (López & Almanzán, 2009) y algunos casos ya documentados en el mar Caribe. En la actualidad, los actos de piratería han aumentado significativamente, poniendo en peligro la vida de las tripulaciones de los buques.

Para contrarrestar la piratería la Organización Internacional de Policía Criminal INTERPOL ha venido desarrollando planes de colaboración con la comunidad internacional para facilitar el intercambio de información entre autoridades judiciales, policiales y militares, y a su vez lograr fortalecer los procesos penales para que estos sean efectivos. En este esfuerzo participan también las Naciones Unidas, la OMI, el Consejo

47 Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, emitido por la Organización Marítima Internacional, tiene como propósito examinar las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y seguridad de los buques.

Marítimo Internacional del Báltico, la Unión Europea, la Oficina Europea de Policía EUROPOL, la Unidad de Cooperación Judicial de la Unión Europea. EUROJUST y la Unión Africana, el sector militar y el sector privado de los países afectados.

Como tercera amenaza se encuentra el terrorismo marítimo, el cual es el uso sistemático de la violencia que busca ejercer presión y coacción hacia un gobierno para derrocarlo, atacar contra las personas, los centros de poder y el transporte marítimo (Díaz-Bedia, 2010). Éste se ha venido incrementando desde 2008, por lo que se han realizado grandes esfuerzos por combatirlo, especialmente después de los atentados de 11 de septiembre.

Los objetivos del terrorismo marítimo son causar importantes pérdidas económicas con el ataque a puertos y buques, adicional a las pérdidas por la afectación de mercancías, tiempos de transporte, disminución del flujo marítimo en canales y aumento de seguros; afectación a un número significativo de personas que se transporten en ferry, provocación de daños a unidades de guerra de los Estados (Díaz-Bedia, 2010); daño medio ambiental.

218

Uno de los aspectos que ha facilitado esta actividad es la dificultad de ejercer el control del mar por algunos Estados, así como falencias en la vigilancia portuaria, la necesidad de atravesar puntos con gran tráfico marítimo, tendencia a reducir las tripulaciones para abaratar costos de operación, incremento del número de contenedores transportados los cuales no pueden ser inspeccionados en su totalidad (Díaz-Bedia, 2010).

Tal vez uno de los casos de mayor impacto de terrorismo marítimo corresponde al ataque al destructor norteamericano USS Cole en el año 2000 en las proximidades de las costas de Yemen, perpetrado por dos terroristas suicidas que hicieron estallar una gabarra de recogida de basuras llena de explosivos en el casco del buque, provocando la muerte de 17 miembros de la tripulación y daños considerables al buque de guerra.

Una cuarta amenaza global y que ha tenido implicaciones en lo económico y social es lo referente a todo tipo de tráfico ilícito que se realice por vía marítima, en especial el narcotráfico, tráfico de divisas, de armas, de personas y migración ilegal. Este se ha convertido en un gran desafío para los Estados ya que han tenido que destinar una

parte importante de sus capacidades en la lucha contra estos flagelos, destacándose la relevancia que ha adquirido la cooperación, las alianzas y los acuerdos internacionales para poder producir resultados con un alto impacto y beneficio común.

Como quinta amenaza para la seguridad de un Estado están las fronteras marítimas sin definir. Este es un problema que se encuentra en todo el mundo, pero observando el ámbito regional se encuentra que existen diversos litigios con relación a las fronteras marítimas creando problemas entre países hermanos, entre los cuales se encuentran Guatemala-Belice, Honduras-El Salvador-Nicaragua, Guyana -Venezuela, Chile-Bolivia.

Para el caso de Colombia es de gran impacto en la actualidad lo relacionado con el litigio marítimo con Nicaragua, dado que el fallo de la Corte Internacional de Justicia CIJ disminuyó el mar jurisdiccional de Colombia, desconociendo los derechos históricos de la nación y puso en riesgo los intereses marítimos del país, en especial en lo concerniente a la explotación de recursos y la seguridad nacional, de igual manera los efectos de los fallos jurídicos que se deriven a futuro asociados a las demandas en curso ante la CIJ son un riesgo a la seguridad nacional. A esto se suma los efectos del diferendo histórico con Venezuela sobre las fronteras marítimas en el Golfo de Coquivacoa o Golfo de Venezuela y áreas marítimas adyacentes (Cardozo Moreno, Delimitación de la frontera terrestre y actual diferendo marítimo entre Colombia y Venezuela, 2014), esto hace necesario la aplicación de medidas estratégicas que contrarresten cualquier tipo de confrontación directa con Venezuela.

Estas luchas de intereses pueden generar crisis diplomáticas e incluso originar guerras convencionales que se desarrollen en un teatro de operaciones marítimo, resaltándose la importancia de contar con un poder naval efectivo para la defensa de los intereses marítimos.

Comercio marítimo

Como se expuso anteriormente, el contexto global tiene una incidencia en la estrategia marítima de una nación, principalmente por los diversos cambios en el espectro internacional que impactan directamente en las características del poder naval con el que los países enfrentan las amenazas a la seguridad y la defensa. Así mismo, son variados los fenómenos de orden transnacional que imponen desafíos al poder Marítimo de un

Estado, por ejemplo: las tendencias en telecomunicaciones, el uso de tecnologías aplicadas al desarrollo del comercio exterior, la ciencia y la tecnología aplicada a la exploración y explotación de recursos biológicos y minerales que se encuentran en el mar, los tratados de libre comercio directamente ligados a la globalización; todos estos incorporan cambios sociales, económicos, tecnológicos, políticos y culturales en las regiones o países que se integran a estas prácticas (Alba, Lins & Mathews, 2015).

La necesidad de fortalecer una estrategia nacional está ligada a la importancia que tiene para los países la generación de confianza para su entorno regional y global, como parte de las acciones enfocadas a obtener un reconocimiento en la aplicación efectiva de las normativas domésticas e internacionales, para beneficio de las actividades económicas que se desprende de ellas, relacionando características con las cuales un país como Colombia puede responder ante las diferentes amenazas en el ámbito marítimo. Este aspecto define la forma en la cual se deben emplear las naves y equipos con los que cuenta la fuerza para dar cumplimiento efectivo a la política de seguridad y defensa, entendiendo prioridades como la magnitud, composición y táctica con que la Armada Nacional debe actuar (Díaz, Rodríguez & Uribe, 2016).

220

En el caso de Colombia se presenta una situación geoestratégica que marca de forma importante la estrategia nacional en materia marítima como parte de las acciones de articulación para potenciar la economía del país. Como caso puntual se referencia el Canal de Panamá como un escenario que impacta el ámbito geopolítico y económico, no solo para el país, sino también para el hemisferio, generando una gran responsabilidad del país de establecer una estrategia naval que atienda los factores de riesgo a la seguridad y defensa. Como ejemplo de ello se relaciona que Colombia por medio de la Armada Nacional ha participado en varios ejercicios navales encaminados a desarrollar relaciones con diversas fuerzas multinacionales para garantizar la defensa del Canal (Armada Nacional, Colombia presente en los Ejercicios Navales Panamax 2014, 2014).

Las recientes modificaciones a las capacidades del Canal tienen como consecuencia el aumento del flujo mercantil en esta importante zona del continente, ello demanda una estrategia nacional de seguridad que permita minimizar las acciones ilegales asociadas a fenómenos como la inmigración ilegal, la explotación ilícita de recursos marítimos, el

narcotráfico, el contrabando y cualquier daño ambiental por diferentes causas.

Lo anterior demuestra que el espectro económico está directamente ligado a la efectividad de las acciones de las fuerzas de seguridad en el ámbito marítimo. A esto se suma la modernización de las instalaciones portuarias del país para poder recibir las flotas de transporte de mercancías que cada vez tienen mayor envergadura, incidiendo directamente en el crecimiento de las acciones de control por parte de las autoridades en los puertos, teniendo en cuenta que esta dinámica es aprovechada por los grupos al margen de la ley para ejecutar sus acciones ilícitas (Carreira Pitti, 2016).

Dado lo anterior, el derecho marítimo ha regulado y estandarizado mediante protocolos los asuntos relacionados con la construcción de naves, el mantenimiento de las mismas, la seguridad en el transporte de carga y en la seguridad en los terminales portuarios, la protección de la vida en el mar y la seguridad en el medio ambiente marino.

Aspectos globales como el incremento en la firma de tratados de libre comercio entre países de todo el mundo, lo cual incide directamente en el intercambio mercantil por medios marítimos, requiere del país las garantías necesarias para que, en las respectivas áreas de responsabilidad de Colombia en el escenario marítimo, se puedan cumplir todas las operaciones comerciales sin dificultad.

221

Medio ambiente marino

Los océanos actúan como los pulmones de nuestro planeta, puesto que proporcionan la mayor parte del oxígeno que respiramos. Además, el océano absorbe anualmente cerca del 25 por ciento del CO₂ que se agrega a la atmósfera debido a la actividad humana, reduciendo así el impacto de este gas con efecto de invernadero en el clima. También son fuente de alimento y medicinas y parte fundamental de la biosfera (Aquae Fundación, s.f.).

La creación de una estrategia marítima para la protección del medio ambiente marino tiene la gran dificultad de que no toda la población mundial ha tomado conciencia del daño causado por las actividades marítimas y por muchas de las actividades realizadas en tierra, y que ponen en riesgo incluso la supervivencia humana. A razón de las

modificaciones y afectaciones realizadas por la mano del hombre se han generado grandes pérdidas de especies marinas, las cuales han llegado a extinguirse.

Una nación con una buena conciencia marítima impacta positivamente en las medidas que se tomen para proteger el medio ambiente. Son muchas las fundaciones y organizaciones que hoy realizan estudios científicos y avances tecnológicos que propenden por un uso y explotación racional del mar. Un ejemplo en Colombia es el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras – INVEMAR, entidad que “genera conocimiento con miras a aportar al mejor entendimiento y aprovechamiento de los recursos marinos” (INVEMAR, s.f.). Otro ejemplo es la Fundación Malpelo, que trabaja por la conservación y estudio de las especies que habitan en esta área del Pacífico. Así mismo, se encuentra en desarrollo el proyecto Antártico mediante el cual Colombia ha empezado a realizar presencia en esa importante zona geoestratégica, que le permite al desarrollo científico relacionarse con el aporte y conservación del medio marino.

La contaminación ha causado cambios climáticos en todo el mundo generando desastres naturales que afectan principalmente a las poblaciones que habitan en cercanías al mar y que, para el caso de Latinoamérica, generalmente son las más vulnerables. Sin embargo, sólo el uno por ciento de la superficie oceánica está protegida; esto se traduce en un grave problema de salud pública y seguridad alimentaria, debido a que los productos del mar son la principal fuente de proteínas para al menos una de cada cuatro personas en el mundo. Las reservas pesqueras se resienten con esta degradación del ecosistema y los expertos advierten que el 35 por ciento de los peces que consumimos tienen una medida de una o dos piezas de plástico en sus estómagos (Aquaefundación, s.f.).

La contaminación es la introducción de contaminantes nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos. Muchos de estos contaminantes se acumulan en las profundidades del océano, donde son ingeridos por pequeños organismos marinos a través de los cuales se introducen en la cadena alimentaria global. (National Geographic, 2016)

Hoy día se están creando varios tipos de sanciones a todas las industrias que no están controlando el manejo de residuos sólidos y líquidos que están afectando el medio ambiente marino costero, a razón de que esto está siendo regulado por las políticas ambientales estatales de todos los Estados nación; se está haciendo un manejo adecuado que les permitirá generar muchas estrategias para la conservación del medio ambiente en un ámbito globalizado.

Como quiera que se definieran las diferentes amenazas y se efectuó una contextualización, es indispensable hablar de la Estrategia Marítima en un sentido amplio para luego precisar los avances que en dicha materia se han dado, de esta forma se evidenciarán los retos y desafíos que se deben asumir por parte de la Armada Nacional. Si bien, cuando se habla de una Estrategia Marítima Nacional (EMN) se involucra todo el sistema estatal, es oportuno aclarar que naturalmente y por su conocimiento innato del mar y sus proximidades, son las marinas de guerra las que realizan un mayor esfuerzo en la formulación de la misma. No obstante, esta es una misión que debe involucrar todos los estamentos el gobierno máxime cuando se habla de una Nación de dos costas y rica en recursos hídricos tratándose de Colombia.

223

Ahora bien, cuando se habla de estrategia Marítima, en los propósitos de liderazgo se ha tratado de proponer un derrotero que se ajuste a las necesidades y situaciones particulares, pero es mandatorio documentar esta hoja de ruta, toda vez que debe ser asumida, conocida y ser claramente entendida por los participantes y actores intervinientes, esto para asegurar su ejecución a nivel de una Política de Estado. Al respecto, el Ministro de Defensa Nacional (2018) afirma: "se considera fundamental que la formulación de una estrategia marítima para Colombia permita que los conductores políticos nacionales y regionales, así como el liderazgo civil correspondiente, aprecien la real influencia del mar en el ciclo vital del Estado"

Ante esa inconsistencia, la Armada Nacional se ha dado a la tarea de trabajar en proponer a consideración de la sociedad colombiana una Estrategia Marítima Nacional que apropie y diseñe una conceptualización propia en característica, naturaleza y realidad, en palabras del Comandante de la Armada Nacional es "la parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder

Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos y es el cómo de la Política Nacional del Océano vista desde la Armada Nacional”⁴⁸.

El proyecto de EMN, hasta ahora en desarrollo por la Armada Nacional, recibe el nombre de Estrategia Marítima para una Colombia Azul, y es el producto de los aportes, experiencias y apropiación del conocimiento en el tema de un grupo de profesionales del mar, a la vez un análisis de documentos, planes, jurisprudencia y específicamente de documentos rectores tales como: el Plan Nacional de Desarrollo (PND), la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) como el eje articulador y principal a desarrollar, el Plan de Desarrollo 2030 de las Fuerzas Militares y el Plan 2030 de la Armada Nacional, los cuales se encuentran estratégicamente alineados y definen los objetivos y el ámbito de aplicación de la Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional. “Colombia Azul” como estrategia marítima que debe ser concebida por los niveles superiores de la conducción política de la nación, al establecer los objetivos finales, el uso de los medios y de las formas para alcanzarlos (como reza el concepto de estrategia militar), y el estado final deseado.

224

Cabe anotar que hoy Colombia viene en un camino de transformación, dejando de lado un largo periodo de violencia, conflicto interno, ilegalidad, entre otros flagelos; en el cual todos los organismos de seguridad y del Estado, volcaban su atención para tratar de hacerles frente. El escenario de posacuerdo permite y obliga a rediseñar el esquema de la defensa y seguridad y vincula a las Fuerzas Armadas y otras instituciones en un proceso de redimensionamiento y cambio, con miras a fortalecer la democracia, la economía, la presencia en el territorio y garantizar la paz a la sociedad. Lo anterior denota que surjan proyectos de renovación convirtiéndose en una oportunidad enorme para cumplir nuevos roles, desarrollar y mejorar nuevas capacidades, entendiendo que las amenazas nunca dejarán de existir y por el contrario permanecen en constante evolución; ante este panorama “la Marina Integral está y estará allí porque la seguridad es una gran inversión y porque las funciones de la marina son perfectamente utilizables en los nuevos rumbos trazados” (Armada Nacional, 2018).

⁴⁸ Presentación realizada en desarrollo de la Cátedra Colombia de la Escuela Superior de Guerra, denominada “Una marina mediana con proyección regional”. Marzo de 2018.

La estrategia pentagonal de la Armada Nacional, se basa en cinco vértices que denotan los roles a desempeñar por parte la Armada a saber, Defensa y Seguridad Nacional, Seguridad Integral Marítima y Fluvial, Contribución al Desarrollo Integral del País, Seguridad Ambiental y Proyección Internacional, los cuales serán acompañados por establecimiento de objetivos prioritarios y varias líneas de acción estratégicas que integraran la EMN (Propuesta EMN, 2018).

El plantearse de manera organizada el cómo hacer frente al entorno, permite nuevos rumbos de acción a la Fuerza naval, el planeamiento por capacidades DOMPIS, y la articulación del sistema de ciencia y tecnología con la industria naval y de defensa, se han convertido en una prioridad que busca el mejoramiento de las unidades y de su desempeño en las operaciones en el mar. La ampliación, fortalecimiento, modernización y diseño, y construcción del poder Naval, son además de una meta el medio para convertirse en una marina mediana de proyección regional, contribuyendo al desarrollo económico de la nación. El aumento de las unidades proporcionalmente aumenta la seguridad marítima integral y con ello el control de acciones contra el narcotráfico la trata de personas, la piratería, el terrorismo, el contrabando y la contaminación del ambiente marino, entre otras.

Se avecinan nuevos retos como la participación en la OTAN en calidad de partnership (socio), la intervención del país dentro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y de la mano con ellos, la cooperación internacional, operaciones navales de fuerzas combinadas y de élite, operaciones de mantenimiento de paz y de carácter humanitario; lo que produce:

(...) la obligación de una Marina Integral apoyando el fortalecimiento de políticas públicas del comercio marítimo, la facilitación de trámites desde la autoridad marítima, el impulso a la pesca legal y el combate frontal a lo ilegal, la lucha contra la corrupción, la rendición transparente de cuentas, la continuidad de empresas públicas o mixtas exitosas, participar activamente en la actividad portuaria. (Armada Nacional, 2018)

Conclusiones

El mar es el principal puente que une las naciones y que por este se mueve la economía del mundo, y por ello se debe mantener el control y seguridad en los espacios marítimos, así como establecer reglas internacionales que sean cumplidas por todas las naciones marítimas con miras a mejorar la seguridad en el mar y minimizar los riesgos y amenazas al actual entorno global.

Se hizo primordial analizar cada amenaza en su dimensión de seguridad global y cada elemento aportante en la construcción de la estrategia, por ello, constituye un hito no sólo para la marina sino en el orden de la política de nivel Nacional y con visión prospectiva; es evidente que la expedición del documento permitirá su difusión para aprehensión no solo de los hombres y mujeres que componen la Armada Nacional, sino puesto a consideración y aportes de cada ciudadano consiente del gran valor que tiene el mar para el desarrollo nacional.

Colombia a pesar del privilegio de ser un país bioceánico, adolece de una conciencia marítima en el imaginario colectivo nacional que no le ha permitido explotar consecuente con la realidad geográfica y geopolítica los intereses marítimos nacionales en beneficio del desarrollo y la seguridad nacionales, así como reconocer la importancia del mar y la riqueza marina existente en las aguas jurisdiccionales.

La Estrategia Marítima “Colombia Azul”, proyecto que aún está en perfeccionamiento, y puesto a consideración de la sociedad colombiana, se constituye definitivamente un producto de investigación, de carácter académico y empírico, además de la suma de una necesidad per se y el deseo de acertar de una institución en permanente innovación como la Armada Nacional conforme a las realidades que impone la condición bioceánica nacional.

Referencias Bibliográficas

Alba, C., Lins, G., & Mathews, G. (2015). La globalización desde abajo: La otra economía mundial. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Aquae Fundación. (s.f.). Innovación. Océanos sin plástico, iniciativas innovadoras para limpiar el agua del mar. Agua. Magazine para curiosos. Recuperado de: <https://www.fundacionaquae.org/magazine-agua/oceanos-sin-plastico-iniciativas-innovadoras-para-limpiar-el-agua-del-mar/>

Armada Nacional. (13 de Agosto de 2014). Colombia presente en los Ejercicios Navales Panamax 2014. Recuperado de: <https://www.armada.mil.co/es/content/colombia-presente-en-los-ejercicios-navales-panamax-2014>

Armada Nacional. (2018). Marina integral de Colombia. Hacia una potencia bioceánica y plurifluvial. Bogotá.

Armada Nacional. (2018). Documento en construcción "Estrategia Marítima para una Colombia Azul". Bogotá.

Cancelado, H. (2010). La seguridad nacional frente a las amenazas globales contemporáneas. Análisis Político, 91-100.

Cardozo Moreno, L. J. (2014). Delimitación de la frontera terrestre y actual diferendo marítimo entre Colombia y Venezuela. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

Carreira Pitti, F. (15 de Junio de 2016). La ampliación del Canal de Panamá y sus efectos comerciales. Recuperado de: <http://www.fitac.net/>: <http://www.fitac.net/documents/>

Docspag/4LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSEN AMERICLATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf

Carvajal, J. (2010). Seguridad global y lucha contra el terrorismo. *Revista Diálogos de Saberes*, 93-108.

Cujabante, X. (2009). La seguridad internacional: Evolución de un concepto. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 93-106.

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

Díaz-Bedia, L. (2010). La Yihad y el terrorismo marítimo. *Al Qaeda y algo más. Revista general de marina*, 258, 437-450.

Eissa, S. (2011). *Guerra Híbrida: ¿Una nueva forma de pensar la guerra en el siglo XXI?*. Centro Argentino sobre Estudios Internacionales. Recuperado de: https://www.caei.com.ar/sites/default/files/working_paper_ndeg_36.pdf.

Gobierno de España. (2011). *Estrategia Española de Seguridad Una responsabilidad de todos*. Madrid: Gobierno de España.

González, J. & Flores, F. (2017). Una metodología para el análisis de las amenazas a la seguridad, la evaluación de respuestas y su impacto sobre los derechos fundamentales. En *Cuadernos de Estrategia* 188. Seguridad global y derechos fundamentales. España: Catálogo general de publicaciones oficiales.

INVEMAR. (s.f.). Recuperado de: <http://www.invemar.org.co/>

López, R., & Almanzán, M. (2009). Somalia, Estado fallido y piratería marítima. *Estudios de Asia y África*, 44(3), 583-607.

National Geographic. (2016). La contaminación marina. National Geographic. Recuperado de: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/la-contaminacion-marina>

OMI. (2018). Organización Marítima Internacional. Recuperado de: <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

RAE. (2018). Real Academia Española. Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=XTrIaQd>

Rodríguez, H., Osorio, L., Uribe, S., & Chávez, L. (2016). Seguridad marítima, retos y amenazas. Bogotá D.C.: Ediciones Escuela Superior de Guerra.

RPP Noticias. (2018). Los actores del conflicto que desangra Siria desde 2011. Recuperado de: <https://rpp.pe/mundo/medio-oriente/los-actores-del-conflicto-que-desangra-siria-desde-2011-noticia-1116673>

Suarez-Llanos, F. G. (2008). La seguridad marítima en la vida civil. Cuadernos de estrategia, 19-45.

