

7 ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA



DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 7

Ensayos

Retos y Oportunidades para fortalecer a la autoridad marítima: sobre las funciones de las Capitanías de Puerto

Samuel Ignacio Rivera Páez

La protección de los Intereses Marítimos del Estado mexicano a través del empleo del Poder Naval

José Luis Hernández Martínez

El Poder Naval y los Intereses Marítimos: binomio para el desarrollo y la seguridad

José Díaz Delgado y Renzo Valdivia Correa

Internacionalización de servicios de Seguridad Marítima ofrecidos por la Dirección General Marítima Colombiana

Carlos Alberto Del Río Sandoval y Edward Cardozo Osorio

La logística aeronáutica de la Aviación Naval y su efectividad en el desarrollo operacional

Eduardo Namen Mesa y Sourbier Ocampo Muñoz

Estrategias Marítimas Nacionales de Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia: semejanzas y diferencias

Erika Paola Ramírez Benítez

Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacifico

Ronald Alexander Ramos Salamanca

La cultura de la anarquía internacional: una visión estratégica y constructivista del Poder Marítimo

Gabriel Andrés Jiménez A.

Cooperación Internacional: llave para los mares cerrados o semicerrados

Natalí Delgado Orozco y José Daniel Sánchez Borrero

Caracterización de la Educación Superior e Investigación del mar en Colombia

Michael Fabián Pulido Vásquez



Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 7 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.
Septiembre de 2018
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre **Estrategia Marítima**



Escuela Superior de Guerra
"General Rafael Reyes Prieto"

Unión, Proyección, Liderazgo

**Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra**

Directivos

Mayor General **FRANCISCO JAVIER CRUZ RICCI**
Director de la Escuela Superior de Guerra

Brigadier General I.M. **OSCAR EDUARDO HERNÁNDEZ DURÁN**
Subdirector de la Escuela Superior de Guerra

Capitán de Navío **FELIPE GÓMEZ FAJARDO**
Jefe Departamento Armada Escuela Superior de Guerra

Edición

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN
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 DUSSÁN Msc.
Capitán de Navío (RA) SERGIO URIBE CÁCERES PhD.
Capitán de Navío (RA) SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ PhD.

Corrección de Estilo:
Blanca Marlene Huertas Acero

Diseño, diagramación, e impresión:
Fenix Media Group S.A.S.

Séptima Edición. Septiembre 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 no puede ser registrada o transmitida por sistemas de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, eléctrico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo y por escrito de los titulares de Copyright. Su divulgación está autorizada en toda la comunidad académica militar y en sectores afines.

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

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios por favor dirigirse al correo electrónico: osoriol@esdegue.mil.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, 2018

“En la Colombia del presente y del futuro inmediato, en esa que todos estamos construyendo con una visión compartida de País Marítimo y Fluvial, la Armada Nacional tiene roles a desempeñar de vital importancia, necesarios para los nuevos escenarios venideros, no es equivocado afirmar que es el momento de liderar sinergias para desarrollar el potencial de nuestro país. [...], una posición influyente desde el ejercicio de la autoridad y la construcción de la Política Marítima, promoviendo el fortalecimiento de la industria naval y participando en la investigación y construcción de ciencia y tecnología. [...], debemos defender esa capacidad de la Armada de ser única, pues no solo es fuerza, seguridad y defensa, sino también autoridad, política marítima y tecnología”.

**Almirante Ernesto DURÁN GONZÁLEZ.
Comandante de la Armada Nacional.**

Contenido

Página

Retos y Oportunidades para fortalecer a la autoridad marítima: sobre las funciones de las Capitanías de Puerto*	17
<i>Samuel Ignacio Rivera Páez</i>	
La protección de los Intereses Marítimos del Estado mexicano a través del empleo del Poder Naval.....	33
<i>José Luis Hernández Martínez</i>	
El Poder Naval y los Intereses Marítimos: binomio para el desarrollo y la seguridad.....	45
<i>José Díaz Delgado y Renzo Valdivia Correa</i>	
Internacionalización de servicios de Seguridad Marítima ofrecidos por la Dirección General Marítima Colombiana.....	57
<i>Carlos Alberto Del Río Sandoval y Edward Cardozo Osorio</i>	
La logística aeronáutica de la Aviación Naval y su efectividad en el desarrollo operacional.....	65
<i>Eduardo Namen Mesa y Sourbier Ocampo Muñoz</i>	
Estrategias Marítimas Nacionales de Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia: semejanzas y diferencias	75
<i>Erika Paola Ramírez Benítez</i>	
Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacífico.....	89
<i>Ronald Alexander Ramos Salamanca</i>	
La cultura de la anarquía internacional: una visión estratégica y constructivista del Poder Marítimo	103
<i>Gabriel Andrés Jiménez A.</i>	
Cooperación Internacional: llave para los mares cerrados o semicerrados.....	113
<i>Natalí Delgado Orozco y José Daniel Sánchez Borrero</i>	

Caracterización de la Educación Superior e Investigación
del mar en Colombia.....**123**

Michael Fabián Pulido Vásquez

Presentación

La entrega de una nueva edición de la Revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima* en el volumen 7, realizada por el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, responde a la tarea académica de Oficiales, estudiantes, docentes nacionales y extranjeros de las diferentes Fuerzas que participan en algunos de los programas y proyectos de la Institución; los autores de estas páginas desarrollan posturas, presentan propuestas, describen elementos de orden legal, técnico o teórico, generando un enriquecedor debate alrededor del escenario marítimo y en temas relacionados con la doctrina naval aplicada, el Poder Marítimo, los Intereses Marítimos, la oceanopolítica y las relaciones internacionales entre otros; buscando cimentar en mayor medida el fortalecimiento de la educación y la conciencia marítima nacional. Los trabajos que se presentan además se alinean al proyecto denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Esdegue “General Rafael Reyes Prieto”, e identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “D”.

Con base en lo anterior, el volumen 7 de la revista presenta diez ensayos que le brindan al lector y a los analistas una visión sobre los temas mencionados desde el criterio particular de cada escritor.

El primer ensayo denominado “Retos y Oportunidades para fortalecer a la autoridad marítima: sobre las funciones de las Capitanías de Puerto”, que presenta el Capitán de Navío (RA) Samuel Ignacio Rivera Páez, hace referencia a la importancia de las Capitanías de Puerto en Colombia bajo la perspectiva de su legislación y organización. Su propuesta radica en una revisión estructural y normativa, bajo un análisis comparado respecto a las funciones y relaciones orgánicas de Capitanías de Puerto de otros países con mayor tradición marinera como Italia, Estados Unidos, España, Francia, Chile y Argentina. En el ensayo el autor propone la revisión de temas relacionados con “la aparente ambigüedad existente en las Capitanías respecto a ser la autoridad marítima y no contar con las funciones de policía marítima” lo cual se traduce en una problemática operativa y de control, y finalmente pone en conocimiento las dificultades que presenta tanto para usuarios como para la misma organización de capitanías, la dispersión normativa existente.

En el ensayo “La protección de los Intereses Marítimos del Estado mexicano a través del empleo del Poder Naval” escrito por el Capitán de Navío

mexicano José Luis Hernández M., expone la correlación de los Intereses Marítimos con los intereses nacionales de su país correspondiendo a los elementos que se vinculan con la seguridad y el desarrollo nacional en el ámbito marítimo; adicionalmente, presenta al Poder Naval del Estado mexicano “con un valor político y militar cuya concurrencia es la seguridad, los Intereses Marítimos Nacionales que tienen un valor primordialmente económico y social fluyendo hacia el desarrollo”.

Al mismo tenor, los Oficiales Capitán de Fragata José Díaz Delgado y Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa del Perú presentan en coautoría el ensayo “El Poder Naval y los Intereses Marítimos, binomio que se potencia con la conciencia marítima para el desarrollo y la seguridad del Perú”. En este artículo se evidencia cómo el Perú desde tiempo atrás en su visión de país marítimo “...ha venido fortaleciendo la doctrina, el conocimiento y el interés sobre el dominio marítimo a fin de impulsar el desarrollo de sus Intereses Marítimos y su Poder Naval”, además exponen la importancia que tiene la conciencia marítima para impulsarlos hacia el desarrollo y la seguridad, elementos capitales de los objetivos nacionales.

El cuarto ensayo titulado “Internacionalización de servicios de Seguridad Marítima ofrecidos por la Dirección General Marítima colombiana” elaborado por los Oficiales del Curso de Estado Mayor Capitán de Corbeta Carlos Alberto Del Río Sandoval y Mayor del Ejército Edward Cardozo Osorio, presentan una interesante propuesta, con base en el momento del posconflicto y, dadas las ventajas competitivas que presenta la Dirección General Marítima respecto al planeamiento, desarrollo, operación y seguimiento en temas hidrográficos, para ofrecer dichos servicios a otros países; “...de esta manera no solo podría contribuir a la consolidación como un país marítimo, líder en la investigación y operación de actividades hidrográficas tendientes al desarrollo de la ciencia sino que a su vez es un aporte a la seguridad marítima de los usuarios”.

El quinto ensayo elaborado por los Oficiales del curso de Estado Mayor Capitán de Corbeta (Piloto) Eduardo Namen Mesa y Mayor de la Fuerza Aérea (Piloto) Sourbier Ocampo Muñoz, “La logística aeronáutica de la Aviación Naval y su efectividad en el desarrollo operacional para la Armada Nacional”, corresponde a una propuesta de modificación de los sistemas logísticos de la Aviación Naval una vez descrito el desarrollo de dicho cuerpo operativo, así como un diagnóstico respecto a la dispersión de sus unidades, obviamente propia de la organización institucional en pro de la Seguridad y Defensa, por lo cual sería preciso contar con herramientas técnicas legales contractuales y operativas que faciliten hacer más efectivo y eficiente el desarrollo operacional bajo los principios de sincronización y colaboración conjunta.

El sexto ensayo “Estrategias Marítimas Nacionales de Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia: semejanzas y diferencias” presentado por la politóloga de la Universidad Nacional Erika Paola Ramírez Benítez, describe de manera sucinta y diferencial elementos propios de la Estrategia Marítima de cuatro países, Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia, de tal forma que permita analizar factores particulares que puedan ser apoyo a la Estrategia Marítima propia.

El ensayo “Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacífico” escrito por el Mayor de la Fuerza Aérea colombiana Ronald Alexander Ramos

Salamanca en el escenario de la finalización de Maestría de Geopolítica y Estrategia, describe la importancia de los océanos colombianos respecto a la posición geoestratégica nacional, y particulariza en el escrito la realidad Oceanopolítica del Pacífico colombiano bajo el concepto de una proyección e influencia económica, tomando como elementos clave la situación portuaria y el desarrollo de la infraestructura vigente en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, así como las oportunidades que brindan los mercados del Asia en el Pacífico.

El octavo ensayo es presentado por el profesional de Relaciones Internacionales de la Universidad Nuestra Señora del Rosario, Gabriel Andrés Jiménez A. en el escenario del Diplomado de Oceanopolítica, titulado “La cultura de la anarquía internacional: una visión estratégica y constructivista del Poder Marítimo”. El autor pretende transmitir con base en los principios de algunos pensadores de las RR. II. (Hobbes, Locke, Morgenthau y otros) y las ciertas premisas estratégicas navales (Mahan, Till y otros), manifestando que “... se ha pasado de una cultura anárquica mostrando cómo la cooperación entre Estados que se percibían enemigos es posible para situaciones donde el objetivo último son las relaciones de comportamiento bajo normas sociales dadas en el Poder Marítimo”, aunque con un propósito de debate trae a colación la situación de China en Asia meridional.

“Cooperación Internacional: llave para los mares cerrados o semicerrados”, ensayo presentado por la ingeniera Natalí Delgado Orozco y el abogado José Daniel Sánchez Borrero, en el escenario del Diplomado de Oceanopolítica; el escrito nuevamente considera la cooperación entre los Estados como un evento fundamental para atender intereses confluyentes entre Estados y como lo reiteran los autores, la importancia cooperativa radica “...no solo por su connotación política y territorial, sino también por lo que suscita la sana lógica, todo con miras a extraer los beneficios económicos, políticos, ambientales y científicos de forma armónica, es decir, sin entrar en conflictos por delimitación de su territorio marítimo”. Argumentan su propuesta mediante la condición geográfica del mar Mediterráneo y la presencia de la Covemar como un instrumento adicional e imprescindible; presentan como ejemplo la situación similar en Latinoamérica por sus particularidades con relación a potenciales conflictos.

El último ensayo corresponde a la “Caracterización de la Educación Superior e Investigación del mar en Colombia” escrito por el pasante estudiante de último semestre de Negocios y RR. II. de la Universidad de la Salle Michael Fabián Pulido Vásquez, donde evidencia la importancia en trascender cada vez más en los estudios, carreras, programas y proyectos relacionados con las ciencias del mar en Colombia, toda vez la condición bioceánica, los litorales y las potencialidades para la investigación y desarrollo. Argumenta su presentación mediante una relación de Instituciones y programas correspondientes que atienden este especial elemento de educación, cultura y conciencia marítima.

Retos y Oportunidades para fortalecer a la autoridad marítima: sobre las funciones de las Capitanías de Puerto*

*Samuel Ignacio Rivera Páez***

Introducción

La cantidad y variedad de las tareas desarrolladas, ubican a las Capitanías de Puerto como punto de referencia de las actividades marítimas, y hacen de ellas una ventanilla única en las relaciones entre los ciudadanos y el mar. Estas dependencias, adscritas a la Dirección General Marítima (DIMAR)¹, desarrollan labores como organizaciones especializadas, desde los puntos de vista administrativo y técnico-operativo, para que las funciones públicas estatales que tienen lugar en los espacios marítimos de interés nacional, se cumplan y permitan el control, la coordinación y la facilitación, necesarias para promover el desarrollo marítimo. Hoy, dentro de su organización, DIMAR, cuenta con diecisiete Capitanías de Puerto ubicadas en los principales puertos marítimos y fluviales de carácter internacional del país: Buenaventura, Tumaco, Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Riohacha, San Andrés, Turbo, Coveñas, Bahía Solano, Guapi, Providencia, Puerto Bolívar en el territorio marítimo y Puerto Carreño, Puerto Inírida, Puerto Leguízamo y Leticia en la parte fluvial.

Este artículo de reflexión se enfoca en revisar la evolución histórica de las funciones asignadas a las Capitanías de Puerto y una comparación con las funciones que desarrolla la organización equivalente en otros países del mundo con características diferentes en cuanto a su identidad marítima, buscando entender de mejor manera algunos de los problemas

* Este artículo corto de investigación es resultado del proyecto 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 “D”.

** **Capitán de Navío (RA) Samuel Ignacio Rivera Páez.** Doctor en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales del programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park (Estados Unidos). Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Correo electrónico: riveras@esdegue.mil.co

1 La Dirección General Marítima (DIMAR) es la Autoridad Marítima Nacional con jurisdicción en todo el territorio marítimo nacional y en los ríos con tráfico internacional.

estructurales que se derivan de esa misma evolución. Para ello, se realizó la revisión correspondiente de fuentes primarias y secundarias sobre el tema y se analizó el contenido de diversas normas desde la mitad del siglo XIX hasta la fecha. Así mismo, se revisaron las normas internas de cada Estado estudiado, con el fin de determinar las funciones que las Capitanías cumplen en cada uno de ellos.

En el caso colombiano, se debe reconocer que el trabajo de estas dependencias, reflejado en sus indicadores de gestión y los resultados de las auditorías internas y externas que se han llevado a cabo en los últimos años muestra que las Capitanías de Puerto requieren de una revisión estructural en diferentes aspectos que involucran tanto lo administrativo como lo operativo. Esto, permitiría identificar con mayor claridad la realidad de la organización funcional y todos los aspectos de personal, cobertura, infraestructura y equipamiento que pueden llegar a requerir. Con todo esto, se espera contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad marítima nacional. Esto último, hace parte de la nueva Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros 2017 que desarrolla como área temática, el fortalecimiento de la gobernanza marino-costera (Comisión Colombiana del Océano, 2017)².

Sobre las funciones de las Capitanías de Puerto en Colombia

Para poder entender los compromisos misionales de las Capitanías de Puerto, se adelantó una revisión de la evolución histórica que han tenido las funciones asignadas desde 1870 hasta el 2017. Ese recorrido incluye varias normas de diferente jerarquía que les estipulan obligaciones específicas de distinto índole.

Se tomó como punto de partida la *Ley 106 de 1873 (Código Fiscal)*, la cual, en el libro I al mencionar aspectos de operaciones comerciales y puertos incluyó aspectos que en la actualidad son cumplidos por las Capitanías de Puerto modernas tales como: la visita de arribo, los procedimientos para ese arribo, la libre plática, la permanencia en puerto, la arribada forzosa, las infracciones, penas y recompensas existentes, los conceptos de nacionalización y arqueo de naves, la policía marítima, los deberes de los Capitanes de las Naves, las funciones de los Jefes de Resguardo -como se denominaba a los capitanes de Puerto de ese entonces-, y aspectos propios del transporte marítimo y su tráfico en aguas jurisdiccionales. Particularmente, en el *Artículo 406*, se consideraban funciones del jefe del resguardo, además de las establecidas en los artículos que lo antecedían, algunos aspectos que hoy son parte de las tareas de señalización marítima, seguridad marítima, control de tráfico y prevención de la contaminación. Entre otras, era el responsable por las condiciones del puerto, las zonas de fondeo, la visita de arribo, el servicio de practica, la libre plática, control de vertimientos, control sobre sondeos, certificación de la gente de mar, búsqueda y rescate y cartografía náutica. Un total de diecinueve funciones redactadas de manera tal que quedaba poco espacio a la interpretación. Es fácil observar que desde esa época

2 Dentro de las líneas de acción propuestas por la política, se destaca, “promover espacios y mecanismos (regionales, nacionales o internacionales) que permitan mejorar la gobernanza del territorio marino y costero”, así como “Fortalecer las capacidades (técnicas, financieras y operativas) de las instituciones a cargo de la gestión del territorio marino costero del país” (Comisión Colombiana del Océano, 2017, p. 90).

se vislumbraban como función de esa *autoridad marítima* tareas en temas específicos que estaban directamente relacionados con las funciones que hoy se conocen como de Estado Ribereño y de Estado Rector del Puerto (Estados Unidos de Colombia, 1873). De los aspectos más curiosos resalta la importancia que se le da a la función de policía marítima, cuyo estatuto estaba redactado desde 1870 a través de la Ley 74, evidenciando la necesidad de contar con un ordenamiento especial para este tipo de función estatal en el mar (Estados Unidos de Colombia, 1870).

Desde esa época hasta la mitad del siglo XX son muy pocas las normas que entran a modificar o transformar estas funciones. La *Ley 79 de 1931*, mantiene la competencia como autoridad marítima en el Director General de Aduanas y en los “Administradores de Aduana... el cumplimiento de las leyes sobre navegación y embarque marítimo, así como de las aplicables al funcionamiento y administración de los puertos” (Art. 33). Sin embargo, es de acuerdo con el *Artículo 40* el oficial encargado del resguardo al que se le denominará *Capitán de Puerto* dejando bajo la potestad del Director General reglamentar sobre las funciones y obligaciones de estas dependencias (Congreso de Colombia, 1931).

Mediante el *Decreto 3183 de 1952* por el cual se organizó la Marina Mercante Colombiana, se presenta un cambio determinante en el sistema. Mediante esta norma, se estableció que en cada puerto marítimo de la República habría una Capitanía de Puerto dependiente de la Dirección de Marina Mercante Colombiana y que, en los puertos de primera categoría, esas capitanías estarían a cargo de un Oficial naval en servicio activo o en uso de buen retiro, nombrado por decreto ejecutivo a propuesta del Comandante de la Armada Nacional y del Director de Marina Mercante. En los puertos de segunda categoría, las funciones de Capitán de Puerto podrían ser desempeñadas por suboficiales de la Armada Nacional en servicio activo o en uso de buen retiro, siempre y cuando demostraren la idoneidad para el cargo³. Para subsanar la no existencia de capitanes de Puerto en los diferentes puertos de la Nación, se estableció también que en aquellos puertos donde no se hubiera designado Capitán de Puerto, el gobierno a propuesta de la Dirección de Marina Mercante podría encargar al respectivo administrador de aduanas. En el *Artículo 7*, a los capitanes de Puerto se les asignaron, de manera genérica, funciones y atribuciones que tenían que ver con la administración de marina mercante, trámite de licencias de gente de mar, investigación de violación de normas de normas de marina mercante, trámite de registro de naves y control sobre las naves abanderadas, control de zarpes y arribos, dirección sobre la policía marítima, coordinación en materia fiscal y demás atribuciones que le señalarán las leyes, decretos, reglamentos y demás disposiciones de la Marina Mercante Colombiana. Se puede resumir también, que con esta norma se dio mayor trascendencia a las actividades propias de la administración de la gente de mar, la figura de Estado de Bandera y se deja de lado las funciones de

3 Al parecer, el concepto de categoría para las Capitanías de Puerto de hoy, surge con este decreto ya que, en él se establecieron tres categorías de puertos marítimos en la república: los de primera, Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Tumaco; los de segunda, Riohacha, Coveñas, Manaure, Turbo, Puerto López y Guapí y los de tercera categoría que eran los demás puertos del país. De acuerdo con lo que se puede inferir de los Decretos que posteriormente se emitieron, esta denominación de categoría del puerto se extendió a las Capitanías de Puerto correspondientes a cada puerto, estableciéndose Capitanías de Puerto de primera, segunda y tercera categoría, respectivamente.

cartografía, señalización e hidrografía. La figura como Estado Ribereño se enmarca exclusivamente a funciones de control del tráfico marítimo y de manera especial se incluyen funciones de Guardacostas (Presidencia de la República de Colombia, 1952).

El *Decreto Ley 410 de 1971* (Código de Comercio) en su *Art. 1429* y subsiguientes consideró actividades marítimas todas aquellas que se efectúen en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y la extracción de los recursos del mar y de la plataforma. De igual forma, promulgó que la autoridad marítima nacional estará constituida por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas y que esa “autoridad marítima en cada uno de los puertos colombianos sería ejercida por el respectivo Capitán de Puerto o quien haga sus veces”. Igualmente, especificando que los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales, deberán colaborar con la autoridad marítima y en caso de colisión decidirá el Capitán de Puerto (Congreso de Colombia, 1971). Este concepto se reforzó con la expedición del *Decreto 2349 de 1971* donde se incluyó el mismo texto como referencia de la autoridad marítima regional. Particularmente, en el *Artículo 9* de este decreto se definen las nuevas funciones de los capitanes de Puerto. En ellas, se incluye una función jurisdiccional acorde con el Código de Comercio: “Ejercer la autoridad marítima y portuaria en su jurisdicción”, se mantienen las funciones genéricas de administración de marina mercante y de transporte marítimo y de trámites para la certificación de la gente de mar (Presidencia de la República de Colombia, 1971).

Al respecto es conveniente destacar que de acuerdo con el número de funciones establecidas en este decreto, pareciera como si se hubieran modificado las funciones, reduciendo sus actividades, sin embargo, en la práctica no fue así. Las Capitanías de Puerto continuaron ejerciendo todas aquellas funciones que se estaban cumpliendo y que estaban establecidas en las normas anteriores, debiendo responder por los aspectos relacionados con las figuras de Estado de Bandera, Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño. Algo que sí es de mayor relevancia es que se elimina la función relacionada con la “Dirección de la Policía Marítima en su jurisdicción”. Esto resulta, al menos curioso ya que según el mismo documento, se mantienen las funciones de “ejercer el control del tráfico marítimo y realizar las investigación de violación de normas de marina mercante” que son evidentemente actividades de la autoridad en el mar.

Con el *Decreto No. 978 de 1974*, se crearon los comités de seguridad portuaria y las juntas de coordinación marítima y portuaria con funciones específicas en los diferentes puertos de la nación, otorgándose a los capitanes de Puerto en el *Artículo 8* funciones de coordinación y dirección de los órganos creados. De esta manera, se complementaban las tareas de las Capitanías de Puerto como máxima autoridad en materia marítima en cada puerto del país (Presidencia de la República de Colombia, 1974).

Con la expedición del *Decreto 2324 de 1984*, se reorganizó la Dirección General Marítima y prácticamente se mantuvieron todas las funciones otorgadas con el *Decreto 2349 de 1971*. De acuerdo con el Artículo 20, las funciones para las Capitanías de Puerto sin importar su categoría, se mantuvieron con leves diferencias. De manera explícita, se incluyó dentro de las competencias jurisdiccionales la de investigar los siniestros y accidentes marítimos, dictar fallos de primera instancia e imponer las sanciones respectivas. Igualmente, se mantuvo de manera explícita lo estipulado en *Decreto 978 de 1974*. Es importante resaltar que con el *Decreto 2324* se hizo explícita la jurisdicción de la Dirección General Marítima sobre las áreas de unos ríos (*Artículo 2 – Jurisdicción*) y se consideraron dentro de las oficinas regionales y seccionales (*Artículo 19*) a las Capitanías de Puerto en los puertos fluviales mencionados. Sin embargo, a pesar de las evidentes diferencias operacionales no se contemplaron diferencias entre las Capitanías de Puerto según su categoría o ubicación (marítima o fluvial). De igual forma, se mantuvo el esquema donde primaban las funciones como Estado de Bandera y algunas obligaciones en materia de formación y titulación de la gente de mar. Cabe rescatar también, que no se consideraron funciones particulares para temas específicos de gran relevancia para las responsabilidades otorgadas a la DIMAR como eran la administración de los litorales, la prevención de la contaminación, el control de las empresas de transporte y servicios marítimos y en general con todas aquellas derivadas de las obligaciones como Estado Rector del Puerto. De forma genérica, se modificó el ejercicio de la autoridad que hasta la fecha recaía en la marina mercante, incluyendo todas las actividades marítimas y portuarias (Presidencia de la República de Colombia, 1984).

Mediante el *Decreto No. 951 de 1990*, se trata de subsanar el error presentado definiendo las competencias de la autoridad marítima en el área fluvial de su jurisdicción. Competencias que debían ser ejecutadas en la práctica por los capitanes de Puerto fluviales en Puerto Carreño, Puerto Inírida, Leticia y Puerto Leguízamo y por la Capitanía de Puerto de Cartagena en cuanto al Canal del Dique. En particular, se incluyen funciones relacionadas con el ejercicio de su autoridad legal y reglamentaria sobre las embarcaciones marítimas tanto nacionales como extranjeras que naveguen en esas áreas fluviales, la autorización y control de concesiones y permisos de construcción en las aguas fluviales y riberas de su jurisdicción así como los trabajos de dragado y relleno en dichas áreas, en cuanto tengan por objeto el desarrollo de actividades marítimas y la instalación y mantenimiento del servicio de ayudas necesarias para la navegación de las embarcaciones marítimas. De igual forma, se estipula que, las embarcaciones y sus tripulaciones destinadas al servicio de cabotaje marítimo y que por su naturaleza puedan efectuar a su vez navegación fluvial, están sujetas al régimen de documentación y control previsto en la Legislación Marítima Nacional y que en los casos en que las embarcaciones fluviales de bandera colombiana zarpen de puertos limítrofes donde existan Capitanías de Puerto, con destino a puertos extranjeros, el zarpe para el trayecto extranjero será autorizado por la respectiva Capitanía de Puerto (Presidencia de la República de Colombia, 1990).

Posteriormente, el *Decreto No. 2150 de 1995* (Artículo 110), por el cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios existentes en la administración pública, definió el ámbito de funciones de

las Capitanías de Puerto de primera categoría. Adicionando a las funciones generales establecidas por ley, competencias en ciertos trámites de construcción, alteración, modificación o desguace de naves, expedición de licencias de explotación comercial para talleres de reparación naval, expedición de ciertas licencias para la gente de mar, resolver solicitudes de permiso y/o autorizaciones de construcción en playas marítimas y terrenos de bajamar, en un área de hasta 200 metros cuadrados, construcciones e instalación temporal de kioscos, carpas, etc. y autorizar relimpias de canales (Presidencia de la República de Colombia, 1995).

Interesante recabar en dos aspectos: primero, la necesidad de diferenciar de acuerdo con la categoría de la capitanía en cuestión y segundo, la necesidad de incluir competencias específicas en temas particulares asociados a ciertas actividades marítimas que demandan dedicación de personal, tiempo y esfuerzo por parte de las Capitanías de Puerto. Particularmente, se destaca la inclusión de funciones relacionadas con la administración de litorales y aquellas relacionadas con el control de las empresas dedicadas a actividades marítimas como la construcción naval y el dragado.

En los siguientes años se configuran varias adiciones mediante normas emitidas por diferentes organismos. En 1997, por medio de la Resolución del Ministerio de Comunicaciones No. 30 de enero 8 de ese año, por la cual se reglamentó la utilización de bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo, se estableció que ese ministerio, a través de las Capitanías de Puerto ejercería el control sobre la utilización de las bandas de frecuencias atribuidas mediante el *Decreto 2061 de 1996* para el servicio móvil marítimo (Ministerio de Comunicaciones Colombia, 1997). Mediante *Resolución de DIMAR No 520 de 1999* se reitera el cumplimiento de normas y se reiteran y adoptan procedimientos para el control y vigilancia de naves y artefactos navales en aguas marítimas y fluviales jurisdiccionales, estableciendo una serie de funciones a las Capitanías de Puerto relacionadas con la expedición de certificados y autorizaciones. Así como también, informes y reportes sobre controles de actividades de empresas y del tráfico marítimo (Dirección General Marítima, 1999). De igual forma, mediante el *Decreto 804 de 2001*, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo, se delega en las Capitanías de Puerto la autorización para la prestación del servicio público de transporte marítimo, entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de una misma Capitanía de Puerto cuando se trate de naves menores (Presidencia de la República de Colombia, 2001). Finalmente, el *Decreto 1505 de 2002* (compilado en el *Decreto 1073 de 2015*) al reglamentar el combustible exento para actividades marítimas de pesca y cabotaje en materia de sobretasa al acpm, estableció que la Dirección General Marítima, “por intermedio de las Capitanías de Puerto”, será la encargada de llevar el control al cupo de consumo asignado por la UPME a cada embarcación (Presidencia de la República de Colombia, 2015).

Al ser DIMAR una dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, en el 2000 al realizarse la reestructuración de este ministerio, mediante el *Decreto 1512*, se incurrió en una imprecisión importante al no describir en su articulado la complejidad que significa esta organización, equiparándola con otras de menor dimensión en el ministerio. Por este motivo, se emitió el *Decreto No. 1561 de 2002*, que en su *Artículo 8* abordó el tema de las Capitanías de Puerto resaltándose dos cosas en particular: la primera, por primera vez se limita el número de Capitanías que puede tener la DIMAR

en su organización. Como se puede inferir en normas previas, cuando se habla de las Capitanías de Puerto, el concepto de Capitanía está asociado al “puerto” y por ende siempre, hasta esta fecha, se había manejado el concepto de la existencia de cuantas Capitanías como Puertos hubiera en el país (Presidencia de la República de Colombia, 2002). A partir de esta norma se limita a diez y siete el número de Capitanías, pudiéndose afectar a futuro la creación de nuevas Capitanías de Puerto. La segunda, tiene que ver con que sin considerar la evolución normativa de los últimos años se volvieron a retomar las funciones contempladas en el *Decreto Ley 2324 de 1984*, manteniendo inclusive aquellas portuarias que fueron derogadas con el *Artículo 23* de la *Ley 1 de 1991*-Estatuto General de Puertos (Congreso de la Colombia, 1991).

Tan sólo hasta el 2009 mediante el *Decreto 5057* se enmienda este error, asignando en el Artículo 3 las funciones que se encuentran vigentes en la actualidad. En este no se limita el número de capitanías en la organización, ni se estipulan diferencias entre capitanías por categoría o lugar de ubicación. A diferencia de los decretos anteriores, al hablar del ejercicio de la autoridad, este decreto incluye “la promoción, coordinación y control del desarrollo de las actividades marítimas, en concordancia con las políticas de la Dirección General”. Igualmente, recopila las disposiciones de trámites contempladas en el *Artículo 110 del Decreto Ley 2150 de 1995*, retoma las funciones en materia de control del practicaaje, de autorización de movimientos de naves, de control sobre litorales, protección del medio marino y la investigación y fallo de siniestros y accidentes marítimos e infracciones a las normas de marina mercante. Lo novedoso en este decreto recae en que se incluye la función de investigar y fallar “las ocupaciones indebidas o no autorizadas de los bienes de uso público bajo su jurisdicción”, “coordinar y ejecutar el control de tráfico marítimo y los aspectos relacionados con seguridad y protección marítima, búsqueda y salvamento, protección del medio marino, manteniendo los controles de conformidad con la normatividad vigente”, “desarrollar las inspecciones derivadas de las funciones de Estado Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño de la Dirección General Marítima”, “desarrollar las actividades relacionadas con la divulgación de la entidad, así como el manejo de la imagen institucional de la Autoridad Marítima Regional, conforme a las políticas de la Dirección”, “ejercer la potestad disciplinaria y administrativa en virtud de lo dispuesto en la normatividad vigente” y “ejercer las funciones que le sean asignadas para efectuar los cobros por los servicios de fondeo, señalización marítima y multas, así como las gestiones necesarias para los cobros persuasivos a favor de la Nación” (Presidencia de la República de Colombia, 2009).

Funciones de las Capitanías de Puerto en otros países

Para conocer cómo se organiza la autoridad marítima en otros países se revisaron las funciones y relaciones orgánicas de las Capitanías de Puerto en países de mayor tradición marinera a Colombia tales como Italia, España, Francia, Estados Unidos, Chile y Argentina.

En Italia, las Capitanías de Puerto - Guardia Costera hacen parte del cuerpo de la Marina Militar que desarrolla tareas y funciones relacionadas sobre todo con el uso del mar para objetivos civiles, y que depende desde el punto de vista de sus funciones de varios ministerios que se benefician

de su labor. Entre estos en primer lugar el Ministerio de Infraestructuras y Transporte que ha “heredado” en 1994, del Ministerio de la Marina Mercante, la mayor parte de las funciones relacionadas al uso del mar para actividades de navegación comercial y de recreo. Entre las principales funciones atribuibles a las Capitanías de Puerto se encuentran: la búsqueda y socorro en mar (SAR), la seguridad en la navegación, con controles de inspección sistemáticos sobre toda la flota nacional mercante, de pesca y de recreo y, a través de la actividad de Estado Rector del Puerto y sobre la flota mercante extranjera que atraque en puertos italianos, la protección del ambiente marino, el control sobre la pesca marítima, la administración periférica de las funciones estatales en materia de formación de funcionarios marítimos, funciones de policía marítima (es decir, policía técnico-administrativa marítima), abarcando la disciplina de la navegación marítima y la regulación de sucesos que tengan lugar en los espacios marítimos bajo soberanía nacional, el control del tráfico marítimo, la maniobra de los buques y la seguridad en los puertos, las investigaciones sobre siniestros marítimos, el control del dominio marítimo nacional y las evaluaciones y controles periódicos de depósitos costeros y de otros establecimientos peligrosos (Marina Militar Italiana, 2018).

En España, el *Real decreto Legislativo 2/2011* que aprueba el texto de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, designa, en su Art. 266, a las Capitanías Marítimas como órganos periféricos de la Administración Marítima, dependientes del Ministerio de Fomento (Reino de España, 2011). Si bien en 1995 al regular la creación de las capitanías marítimas se contemplaban capitanías de primera, segunda y tercera categoría, mediante el Decreto 638 de 2007 al modificar el modelo de capitanías se suprimieron las de segunda y tercera categoría, siendo asimiladas por la figura del distrito marítimo, siendo dependientes de las Capitanías Marítimas (Reino de España, 2007). En general, se estipula que: *“En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una Capitanía Marítima”* (Reino de España, 2011)

Entre las funciones asignadas al Capitán Marítimo se encuentran, entre otras: la autorización o rechazo de entrada y salida de buques en las que España ejerce soberanía, la determinación de zonas de fondeo -correspondiendo a la autoridad portuaria la asignación de puestos de fondeo-, la determinación de condiciones para la navegación, control sobre el practicaje y sobre buques con mercancías peligrosas, el control como Estado de Abanderamiento en los procesos de construcción y operación y en general todas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía. Esto incluye también, el control sobre gente de mar y gestión de las empresas marítimas, las inspecciones técnicas y operativas, la supervisión de las investigaciones en caso de siniestros marítimos o episodios de contaminación, la inspección de las instalaciones de recepción de residuos oleosos en los muelles o en sus cercanías, la tramitación de expedientes de autorización de escuelas y centros de formación marítima de todo tipo y la imposición de la legalidad y tramitación de sanciones por infracciones contra la seguridad marítima, la ordenación del tráfico o la contaminación.

Las Capitanías de Puerto en Francia dependen del Ministerio de Infraestructura, teniendo como objetivo prestar servicio a las naves y sus usuarios para una escala eficiente, rápida y segura que facilite el tránsito de cargas en los puertos franceses en los términos establecidos en el Libro III del Código de Puertos Marítimos francés. La misión de las Capitanías de Puerto francesas se concentra en aspectos relacionados con la explotación, seguridad, comercio y asuntos náuticos, marítimos y técnicos. De forma genérica se les dan atribuciones de: organización del tráfico marítimo, como interlocutores válidos de los consignatarios de naves y cargas, responsables de los terminales marítimos y agentes navieros, para realizar la coordinación de los servicios portuarios de práctico, remolque, aprovisionamiento, etc., responde por la seguridad de las naves para el acceso a puerto, controlando los sondajes y los dragados para el buen funcionamiento de la señalización marítima, así como por la seguridad de la carga peligrosa, las coordinaciones de reacción en caso de incendio en puerto o en buques, las investigaciones de siniestros marítimos y terrestres que ocurran en las instalaciones portuarias, y por mantener vigilancia permanente en el puerto y atender o retransmitir cualquier mensaje de alerta que se produzca. De igual forma, cumplen funciones de policía administrativa con el objeto de preservar integralmente el dominio público marítimo y de las instalaciones portuarias. Del mismo modo, mediante esta función investiga cualquier contaminación realizado por hidrocarburos. También se cobijan por esta función aquellas áreas relacionadas con policía de señalización, espacios cerrados, cargas peligrosas. Son las encargadas de coordinar el cumplimiento de los instrumentos internacionales aprobados por Francia e investigar las infracciones del caso, coordinando con los tribunales superiores la investigación de las violaciones mayores, desempeñándose como órgano consejero técnico y marítimo, responsable por los comités náuticos, portuarios y técnicos del puerto. Finalmente, son los encargados de estimular y apoyar el desarrollo económico de la región marítima de su jurisdicción y por ser autoridades que gestionan la interfaz de los mundos marítimo y terrestre. En otras palabras, son los embajadores del mar al servicio de la tierra (República Francesa, 2016).

En los Estados Unidos, los capitanes de Puerto son miembros del Cuerpo de Guardacostas que desarrollan actividades preventivas y operativas en sus áreas de jurisdicción, cobijando las diferentes actividades marítimas. De manera genérica estas responsabilidades comprenden funciones en cuanto a la seguridad y protección marítima, las operaciones de búsqueda y rescate, la administración del tráfico marítimo, la protección del medio marino, la interdicción marítima, el licenciamiento de gente de mar, las ayudas a la navegación, los programas de seguridad y la protección antiterrorista.

En el caso chileno, de acuerdo con la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) en su Artículo 12, el litoral de ese país, “se divide en Gobernaciones Marítimas y éstas [sic] en Subdelegaciones Marítimas y Alcaldías de Mar”. En la actualidad Chile cuenta con 16 Gobernaciones Marítimas siendo asignadas su jurisdicción por parte del Presidente de la República. El *Artículo 15*, establece que:

“Las Gobernaciones y Subdelegaciones Marítimas están a cargo de funcionarios del servicio de la Dirección, o de Jefes de la Armada en Servicio Activo, designados con las denominaciones de Gobernadores Marítimos y Subdelegados Marítimos, respectivamente, los cuales actuarán como

delegados de la Dirección dentro de sus respectivas jurisdicciones. El nombre genérico de estas autoridades marítimas es el de Capitanes de Puerto.

Los Subdelegados Marítimos estarán subordinados militar y administrativamente al Gobernador Marítimo respectivo y tendrán las atribuciones y deberes que les asignan las disposiciones legales y reglamentarias, y cumplirán las órdenes e instrucciones que les imparte el Director o Gobernador Marítimo correspondientes.” (República de Chile, 1997, art. 12)

Los Gobernadores Marítimos y Subdelegados Marítimos están además subordinados militarmente respecto a las autoridades navales en la forma que establece la Ordenanza de la Armada chilena. Por asimilación, le corresponde a las Capitanías de Puerto desarrollar las funciones que le han sido asignadas a la Dirección como un todo. Por tanto, están en la obligación de velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, atender la señalización de las costas y rutas marítimas y atender las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante. Igualmente, deben velar por el desarrollo y eficiencia de la Marina Mercante Nacional, como asimismo, por el estudio de la organización y desarrollo del transporte marítimo, fluvial y lacustre, controlar y fiscalizar el material de las naves y artefactos navales para asegurar su eficiencia y las condiciones de navegabilidad de ellas y velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones técnicas y profesionales de la Marina Mercante Nacional y de Pesca y Caza Marítima, de la Marina de Turismo y de los Deportes Náuticos. Cumplen la función de control y mantenimiento del orden y la disciplina a bordo de las naves mercantes y especiales y de los artefactos navales, juzgando y sancionando al personal de la Marina Mercante, al personal de naves especiales y, en general, al personal que trabaja en faenas que las leyes le encomiendan fiscalizar, por faltas de carácter profesional o por faltas al orden, a la seguridad y a la disciplina. En otro campo, dictaminan en los sumarios administrativos que se substancien sobre accidentes y siniestros marítimos, determinando las responsabilidades que correspondan en ellos y aplicando las sanciones que sean del caso. Ejercen como policía marítima, fluvial y lacustre, pudiendo efectuar allanamientos, incautaciones y arrestos, dentro de sus funciones de policía marítima. En materia de litorales, ejercen la fiscalización y control de las playas y de los terrenos fiscales de playa colindantes con estas en el mar, ríos y lagos; de las rocas, fondos de mar y porciones de agua dentro de las bahías, ríos y lagos, y a lo largo de las costas del litoral y de las islas y, con el objeto de mantener la eficiencia de los servicios marítimos nacionales, tiene la obligación de realizar la movilización de la Marina Mercante Nacional y/o tomar el control de los servicios marítimos cuando el Gobierno decreta un estado de emergencia nacional o internacional que amenace la seguridad de la República.

Por su parte, las Capitanías de Puerto argentinas se denominan Prefecturas de Zona, Prefecturas y Subprefecturas y son dependencias de la Prefectura Naval Argentina en los términos establecidos en la norma general de la institución. En concordancia con lo dispuesto en esas normas corresponde a las Prefecturas de Zona desarrollar funciones como policía de seguridad de la navegación, realizar el ejercicio de la jurisdicción administrativa y policial y fungir como policía de seguridad y policía judicial. Como policía de seguridad de la navegación, regula todo lo concerniente a cumplir las

leyes que la rigen, aplica en el orden técnico los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de los bienes y de la vida humana en el mar, dar entrada y salida a los buques, entender en la extracción, remoción o demolición de buques y aeronaves o sus restos náuticos, de bandera nacional o extranjera, que se hallen hundidos o encallados en aguas jurisdiccionales argentinas, llevar el Registro Nacional de Buques, otorgar el uso y cese de bandera a los buques argentinos, aprobar y vigilar técnicamente la construcción, modificación, reparación, desguace y extracción de buques, inspeccionar los buques para verificar su seguridad y determinar el arqueo de los de bandera argentina, otorgando los certificados correspondientes, administrar los servicios de practica y pilotaje, hacer cumplir las disposiciones de las autoridades sanitarias y de las vinculadas a la limpieza de los puertos, supervisar al personal de la marina mercante y el personal navegante en general en cuanto nivel de conocimientos mínimos, determinar la dotación de seguridad de los buques, colaborar en los servicios de faros, balizas y señales marítimas y fluviales, manteniendo las ayudas a la navegación bajo su cargo, atender y dirigir el servicio de radiocomunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguarda de la vida humana en el mar y entender lo relativo a las normas tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento.

En cuanto al ejercicio de la jurisdicción administrativa - policial, instruye investigaciones por naufragios, colisiones, varaduras y otros acaecimientos de la navegación ocurridos a buques argentinos o extranjeros en aguas jurisdiccionales argentinas, juzga las faltas o contravenciones de seguridad náutica y juzgar las faltas o contravenciones policiales de seguridad pública.

27

Como policía de seguridad, mantiene el orden público y contribuye en la seguridad del Estado, garantiza en tiempo de paz y contribuye en caso de conmoción interior o conflicto internacional a la seguridad interna de los puertos y a la de las vías navegables, previene la comisión de delitos y contravenciones, identifica a las personas que entren o salgan del país por vía marítima, fluvial o aérea en su jurisdicción, y a las que habiten o trabajen dentro de los límites de aquellas, prestar auxilio en los casos de inundaciones y otros siniestros, efectúa el control de averías y la lucha contra incendios en los puertos y colaborar con su servicio de comunicaciones con las distintas autoridades policiales.

En su papel de policía judicial, interviene en casos de delitos y practica las diligencias necesarias para comprobar los hechos ocurridos y descubrir y detener a sus autores y partícipes. Desarrolla las investigaciones por naufragios, colisiones, varaduras y demás siniestros, e interviene judicialmente cuando el hecho prima facie configure delito, da cumplimiento, como Fuerza Pública, a todo mandato judicial, interviene en aspectos relacionados con la caza y pesca marítima e interviene en el restablecimiento del orden y la tranquilidad pública fuera de su jurisdicción cuando así lo disponga el Poder Ejecutivo.

Reflexiones finales

Esta evolución histórica tiene varios aspectos sobre los cuales vale la pena reflexionar para transformar la realidad de la autoridad marítima en

las regiones. Primero, pareciera ser clara la poca comprensión de la alta dirección del Ministerio de Defensa Nacional respecto al tipo de organización que es la Dirección General Marítima y la importancia de sus regionales. Segundo, la dispersión normativa en la que se encuentran las funciones de las Capitanías de Puerto dificulta tanto a funcionarios como usuarios la comprensión integral de las responsabilidades funcionales de este tipo de organización. Tercero, la extensa lista de obligaciones que han sido impuestas a las Capitanías, por la Autoridad Marítima y por otras entidades y procesos, demanda una alta carga en materia de personal y recursos, que termina afectando la eficiencia y la efectividad de su trabajo. Finalmente, la aparente ambigüedad existente entre ser la autoridad marítima y no contar con la capacidad de adelantar actividades de policía marítima, genera problemas de control y ejecución, que merecen ser revisados. Como dijera, uno de los expertos consultados para este análisis:

“Pareciera paradójico que los capitanes de Puerto no ejercen jurisdicción real sobre los terminales del puerto, siendo más Capitanes de mar, pero tampoco tengan los medios suficientes para ir al mar y exigir el cumplimiento de las normas asociadas a las actividades marítimas, siendo más unos capitanes de muelle” (Entrevista personal, 2017).

Respecto al primer punto, a lo largo del recuento histórico se observa que al momento de reestructurar el Ministerio de Defensa o sus normas constitutivas, la forma en que se ha adelantado el proceso ha tenido un impacto negativo en la configuración de las funciones de las Capitanías de Puerto. Ejemplo de ello, es que durante más de cinco años estuvieron vigentes funciones que habían sido modificadas, derogadas o transformadas por otras normas previas. Es claro que en esto tiene que ver la dificultad para categorizar a la Dirección General Marítima dentro del ecosistema de instituciones del Estado. Durante muchos años se ha debatido cuál es exactamente el tipo de organización que le corresponde a la Autoridad Marítima dentro de ese ecosistema. A diferencia de la Aeronáutica Civil, la cual puede entenderse como la entidad equivalente en temas aéreos, DIMAR no es considerada para ser una unidad administrativa especial. De acuerdo con algunos conceptos en materia de organización de la administración pública, se cataloga como una entidad de tipo J -entidad en cuyo acto de creación se determina que está vinculada a un ministerio o que tiene un régimen especial-. La falta de visión de los funcionarios a cargo del ministerio en este sentido, afecta radicalmente el desarrollo y fortalecimiento del ejercicio de la autoridad en el mar y por ende el desarrollo de las Capitanías de Puerto.

En segunda instancia, como se pudo observar en este ensayo, la dispersión normativa y la compleja realidad operativa que deben afrontar estas dependencias, hace aún más difícil la labor de control, promoción y desarrollo que deben efectuar. A manera de anécdota, pareciera que el marco normativo es tan confuso que aún en la misma página web de la entidad, las funciones de las Capitanías de Puerto que aparecen publicadas, no corresponden a las estipuladas en la ley. Algo, que evidentemente es de forma, ya que los capitanes de Puerto y los funcionarios de la institución desarrollan las funciones establecidas y algo más para fortalecer el Poder Marítimo Nacional.

Po último, en lo que se relaciona con la función y las actividades de policía marítima, es un factor que debe estudiarse a fondo para fortalecer el papel

de los entes regionales y lograr mejorar su papel en este aspecto de total relevancia para el país. Como se puede observar en el análisis hecho a otros países, sin importar si son organizaciones civiles o militares, la función y las actividades de policía marítima, que guardan relación directa con actividades de Guardacostas, complementan las actividades que como autoridad en las regiones se cumplen en ejercicio de las figuras como Estado de Bandera, Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño. En este sentido, hay al menos tres asuntos que pueden generar mejoras sistémicas. El primero tiene que ver con la jurisdicción asignada a cada Capitanía de Puerto según su categoría y ubicación. Las dimensiones de muchas de las áreas hoy asignadas sobrepasan las capacidades de los medios disponibles, dificultando el control en toda la jurisdicción nacional. Segundo, la clasificación actual de capitanías de primera y segunda categoría puede optimizarse buscando mayor cobertura en puertos pequeños y subordinación jerárquica en regiones o zonas de operación. Finalmente, es necesario promulgar un Código de Policía Marítima tal como lo hubo en el siglo XIX para facilitar la actividad de ejercicio de la autoridad por parte de las Capitanías de Puerto en coordinación con el cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional.

Lo anterior sumado al aumento en el número de funcionarios y al fortalecimiento de las competencias técnicas de los mismos de seguro promoverá una mayor cobertura de la autoridad en el mar y mejores condiciones de operación, reduciendo riesgos que hoy afectan al sector.

Referencias bibliográficas

- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Bogotá: Comisión Colombiana del Océano.
- Congreso de Colombia. (1951). *Decreto 120 de 1951*. Retrieved 27 de Julio de 2017 from Sistema Único de Información Normativa: www.suin-juriscal.gov.co
- _____. (1971). *Ley 410 de 1971*. Bogotá: Diario Oficial.
- _____. (1931). *Ley 79 de 1931*. Retrieved 27 de Julio de 2017 from Sistema Único de Información Normativa: <http://www.suin.gov.co/viewDocument.asp?id=1624878>
- _____. Congreso de la Colombia. (1991). *Ley 1 de 1991*. Bogotá.
- Dirección General Marítima. (1999). *Resolución 520 de 1999*. Resolución 520 de 1999. Bogotá: DIMAR.
- Estados Unidos de Colombia. (11 de Marzo de 1873). *Código de Comercio de 1873*. Retrieved 26 de julio de 2017 from babel.hathitrust.org: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.32044058862202;view=1up;seq=5>
- _____. (1870). *Ley 74 de 1870*. Bogotá: Congreso de la República.
- Marina Militar Italiana. (2018). *Cuerpo de Capitanías de Puerto*. Retrieved 15 de 5 de 2018 from Guardiacostiera: www.guardiacostiera.gov.it
- Ministerio de Comunicaciones Colombia. (1997). *Resolución 30 de 1997*. Bogotá: Ministerio Comunicaciones.
- Presidencia de la República de Colombia. (2015). *Decreto 1073 de 2015*. Bogotá.
- _____. (2002). *Decreto 1561 de 2002*. Bogotá.
- _____. (1995). *Decreto 2150 de 1995*. Bogotá: Diario Oficial.
- _____. (1971). *Decreto 2349 de 1971*. Bogotá: Diario Oficial.
- _____. (1952). *Decreto 3183 de 1952*. Bogotá: Diaro Oficial.
- _____. (12 de Diciembre de 1968). *Decreto 495 de 1968*. Diario Oficial . Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Diario Oficial.
- _____. (2009). *Decreto 5057 de 2009*. Bogotá.

- _____. (2001). *Decreto 804 de 2001*. Bogotá.
- _____. (1990). *Decreto 951 de 1990*. Bogotá: Diario Oficial.
- _____. (1974). *Decreto 978 de 1974*. Bogotá: Diario Oficial.
- _____. (23 de Junio de 1984). *Decreto Ley 2324 de 1984*. Diario Oficial. Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Diario Oficial.
- Reino de España. (2007). *Decreto 638 de 2007*. Madrid.
- _____. (1793). *Ordenanzas Generales*. Madrid: Reino de España.
- _____. (2011). *Real Decreto 2 de 2011*. Madrid.
- República de Colombia. (1979). *Decreto 1874 de 1979*. Retrieved 26 de Julio de 2017 from Sistema Único de Información Normativa.
- República Francesa. (15 de Agosto de 2016). *Código Nacional de Puertos Marítimos*. París.

La protección de los Intereses Marítimos del Estado mexicano a través del empleo del Poder Naval

José Luis Hernández Martínez*

Fecha de Recepción: noviembre 3 de 2017

Fecha de Revisión: abril 15 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Según la teoría de Kessel los ejércitos son las Fuerzas de las que se vale el Estado para sostener su Soberanía (Jonapa, 2012). En complemento, como afirma Lastra (1998), la soberanía se asocia con la idea de poder indiscutible del Estado, que subordina a su autoridad todos los poderes existentes. Es por esta razón que se debe entender que, preservar la soberanía de la nación y salvaguardar la integridad del territorio son compromisos y objetivos ineludibles del Estado mexicano. En el marco de estos, las Fuerzas Armadas tienen el compromiso de asegurar la seguridad, la soberanía nacional y la protección de los intereses de la Nación.

México tiene dentro de su territorio nacional más de once mil ciento veintidós kilómetros de litorales y más de tres millones de kilómetros cuadrados de aguas jurisdiccionales. Tomando en consideración la visión socioeconómica, existen áreas estratégicas donde interactúan recursos naturales, población, territorio, industria, comercio, y comunicaciones. Además, cuenta con 220 islas, 156 islotes, bajos, arrecifes y bancos en ambas costas del país. De las 33 entidades federativas que conforman la República Mexicana, 17 tienen contacto hacia el mar (Estados costeros) constituyéndose en el 46% del territorio nacional, donde viven más de 45 millones de personas que producen cerca del 69% del Producto Interno Bruto (PIB).

En los Estados costeros, existen 151 municipios, con 117 puertos, 58 en el océano Pacífico y 59 en el golfo de México. De este total, 68 son catalogados como puertos de altura y 49 como puertos de cabotaje (PNMC, 2015). Además, el potencial marítimo mexicano incluye zonas marítimo-petroleras

* **Capitán de Navío (México) José Luis Hernández Martínez.** Ingeniero en Ciencias Navales, Maestría en Administración Naval, Docente invitado Departamento Armada Escuela Superior de Guerra (2017).

en el golfo de México, entre las que se destacando el área de “La Sonda de Campeche”, considerada la más importante de la zona. Igualmente, es también conveniente considerar ricas áreas de pesquerías de: camarón, langosta, abulón, sardina, atún, pulpo, entre otras, así como plantas generadoras de energía eléctrica, incluyendo la Nucleoeléctrica de Laguna Verde (Veracruz) y los destinos turísticos localizados a lo largo de ambas costas del país.

Las fronteras en el macizo continental se caracterizan por las particularidades que generan diferencias entre ellas. Al norte el país limita con EE. UU., un país con una economía más fuerte, caracterizada por su amplia infraestructura, que hace que sea considerada la primera potencia mundial. La desigualdad económica que existe entre ambos países, da pie a que las agendas en los temas de seguridad, economía y sociales afronten una compleja exploración de soluciones, a los problemas complejos que tienen una mirada diferencial por parte de ambos gobiernos. Al sur, están definidas las fronteras con Guatemala y Belice, donde las condiciones socioeconómicas de la región, caracterizada por la incapacidad para controlar los flujos de personas, materiales y mercancías por sus fronteras terrestres, provocan condiciones de inseguridad e incertidumbre, derivadas de los flujos migratorios provenientes de Sudamérica y de los demás países centroamericanos. En este escenario regional, donde cohabitan diversos tipos de desarrollos políticos, económicos y sociales, se presentan factores adversos que inciden en aspectos culturales y sociales, favoreciendo el desarrollo de actividades ilícitas a nivel regional, cuyos orígenes y destinos trascienden los límites de la responsabilidad del Estado mexicano.

34

Desde la perspectiva marítima, considerando que aproximadamente el 90% del comercio mundial se transporta por mar, este se constituye como el pivote de la economía mundial, sin él, el comercio internacional, el transporte de materias primas, la importación, exportación de alimentos y bienes manufacturados serían casi imposibles. Según datos de la OMI, la flota mundial actual se encuentra registrada en más de 150 naciones y emplea a más de un millón de marinos de todas las nacionalidades. En este sentido, los mares del mundo, que cubren más del 70 % de la superficie del globo terrestre, han permitido al hombre a lo largo de la historia, implantar una cobertura globalizadora consecuencia del libre tránsito de mercancías y de personas. Por ello, en ese contexto, el transporte vía marítima se constituye como uno de los fines principales del Poder Marítimo de los países.

Todo esto, señala las coyunturas que inciden en los objetivos e intereses nacionales que a la postre, afectan el desarrollo nacional del Estado mexicano. En particular, se recalca la necesidad de incorporar al análisis los flagelos a la inseguridad que se presentan en el mundo, lo que incorpora un reto más para la seguridad del México y países de la región. En este contexto, este ensayo explora las relaciones entre el Poder Naval y el desarrollo de los Intereses Marítimos mexicanos. Para ello, en un primer aparte se explora el concepto de poder y se describen diversas clasificaciones sobre esta variable en una sociedad. En una segunda sección se aborda la marina como el Poder Naval mexicano y sus aspectos doctrinales para finalmente, en una tercera parte, enunciar las estrategias vigentes para la protección de los Intereses Marítimos.

Lo anterior, contribuye a la divulgación de los Intereses Marítimos del país y

aporta a las discusiones regionales sobre Estrategia Marítima en los países de América Latina.

El Poder

El concepto de poder se aplica en dos ámbitos, en el nacional y en el internacional. En el ámbito nacional, involucra al poder político y se vislumbra como la capacidad de ejercer un control imperativo sobre la población de un territorio determinado, suponiendo la existencia de una fuerza física o de coacción para el cumplimiento de tal fin. Esto, amparado en el uso de la violencia controlada y legítima otorgada a manera de monopolio al Estado. En el ámbito internacional, el poder se constituye en un elemento clave para establecer las relaciones internacionales, definiendo entre otros los mecanismos de la diplomacia más acordes a la situación entre las naciones.

A pesar de las distintas teorías alrededor del concepto de “poder”, surge el inconveniente de que la percepción más común en la población es que este está asociado a la idea de potencia del poder de combate de las Fuerzas Armadas, haciendo a un lado la gran cantidad de factores que soportan al Poder Nacional. Esto, origina que las Fuerzas Armadas sean tomadas como eje central y no como un instrumento más del Estado para lograr sus objetivos, los cuales muchas veces se contraponen a los de otros Estados. Por este tipo de situaciones se demanda la revisión de las capacidades de ambos, para evaluar las relaciones de influencia que inciden en sus intereses.

Para los fines de este ensayo poder se entiende como: la máxima expresión de la voluntad de un Estado-Nación para mantener sus intereses mediante el empleo de los medios y recursos propios por razón de la interacción entre sus distintos actores en el ámbito nacional e internacional. Al partir de esta definición, el poder relacionado a la capacidad de cada Estado se identifica con el concepto de Poder Nacional, que se aborda a continuación.

35

Sobre el Poder Nacional

Para el José Thiago citado en Cintra (1991): “El Poder Nacional es el conjunto de los medios de todo tipo que dispone la nación y que son accionados por la voluntad nacional con la finalidad de lograr, conquistar y mantener, interna y externamente, los Objetivos Nacionales”.

Tradicionalmente, ha sido dividido en distintos campos para facilitar su comprensión y desarrollar evaluación. Los más comunes son, el campo político, el campo económico, el campo social y el campo militar. Sin embargo, es conveniente mencionar que actualmente se agregan dos campos más a saber: el diplomático y el tecnológico. Con relación a esto, existen diferentes posturas que incorporan al diplomático en el político y al tecnológico en el económico. Independientemente de cuál sea el enfoque, todos ellos deben ser tomados en cuenta.

En torno al concepto de Poder Nacional, son muchas las ideologías que han servido de pilares para comprender y transmitir las bases de su entendimiento. Sin embargo, muchas de estas, empiezan a parecer obsoletas o modificables, debido principalmente a la cantidad de intereses *nacionales* que los países tienen más allá de sus fronteras.

Sobre el Poder Marítimo

El Poder Marítimo se entiende como parte del poder nacional y es la conjunción del Poder Naval del Estado y los Intereses Marítimos Nacionales. Es decir, se debe entender como todos aquellos elementos que se vinculan con la seguridad y el desarrollo nacional en el ámbito marítimo. Por lo anterior se deduce que mientras que el Poder Naval tiene un valor político y militar cuya concurrencia es la seguridad, los Intereses Marítimos Nacionales tienen un valor primordialmente económico y social fluyendo hacia el desarrollo. Por lo tanto, los asuntos que constituyen el Poder Marítimo Nacional son, entre otros:

- La marina mercante
- Los puertos mexicanos
- El sector pesquero del país
- La industria naval mexicana
- El sector turístico y
- La Armada de México, que representa al Poder Naval del Estado mexicano.

En resumen, el Poder Marítimo moderno es representado como la combinación de las capacidades de los Estados para realizar el comercio marítimo internacional, la utilización de los recursos del mar y la capacidad para la proyección del Poder Naval con el propósito de proteger los Intereses Marítimos Nacionales, controlar las zonas marítimas comerciales y, desde el mar, influir en los eventos que se promueven en tierra a través de sus Fuerzas Navales.

Imagen 1. Buque ARM “USUMACINTA” en apoyo a la protección de los Intereses Marítimos



Tomada de Armada de México

Sobre el Poder Naval mexicano

El Poder Naval Mexicano se define como: “el conjunto de medios que la Armada de México emplea para defender los Intereses Marítimos de la nación tanto en tiempo de paz como de guerra”. Entendiendo que la misión institucional es:

Emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales (Ley Orgánica Armada de México, 2002, p. 1).

La Armada de México como Poder Naval

La Armada de México fue creada desde la consumación de la independencia el 04 de octubre de 1821 y el 31 de diciembre de 1940 nace la Secretaría de Marina (SEMAR), como entidad rectora de la Armada de México, al separarla, primero de la Secretaría de Guerra y Marina como Departamento Autónomo en 1939, y casi inmediatamente después convirtiéndola en Secretaría de Estado, aglutinando para su administración todos los asuntos marítimos nacionales.

Este concepto, desde su génesis, y sobre todo una vez terminada la Segunda Guerra Mundial, permitió a la SEMAR impulsar el desarrollo marítimo nacional. Dos reformas a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado separaron de esta Institución algunos aspectos relevantes. Primero, en 1958, al sector pesquero migrándolo para su aprovechamiento económico a la Secretaría de Industria y Comercio, y después con el mismo motivo, en 1976, le son segregadas las atribuciones sobre los Intereses Marítimos, como: la marina mercante, la operación portuaria, obras marítimas, dragado, faros y señalamiento marítimo.

Con estos hechos la Secretaría de Marina - Armada de México reorientó sus atribuciones, continuando como la dependencia administradora del Poder Naval de la Federación. Es importante mencionar que además de ello, atiende otras áreas tales como: investigación marítima en oceanografía, hidrografía y meteorología; construcción y reparaciones navales en sus astilleros y desarrolla tareas de dragado, combatiendo la contaminación marina, así como también, actividades de seguridad y protección marítima y portuaria, entre otras.

Aunado a lo anterior, la SEMAR coadyuva con otras dependencias federales interrelacionadas en el ámbito marítimo para realizar operaciones en materia de vigilancia, seguridad y protección en apoyo a las mismas ya que posee los medios, la experiencia y la capacidad para hacerlo con sus buques, aeronaves, infraestructura portuaria, personal experto en las diferentes áreas de las ciencias marinas, entre otras herramientas.

La relación que guarda la Armada de México con los demás elementos del Poder Marítimo Nacional se basa principalmente en las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Es por ello, que interactúa con dichos elementos mediante la aplicación del estado de derecho.

Sobre la organización de la Armada de México

En la actualidad la Armada de México realiza una diversidad de actividades como parte de su misión y como respuesta a la coyuntura en materia de seguridad de la sociedad mexicana. De estas últimas, el apoyo que se brinda a los tres órdenes de gobierno para enfrentar a la delincuencia organizada, es de lejos la más relevante en el quehacer institucional.

Para ello la Armada de México se organiza mediante un despliegue estratégico que incluye dos Fuerzas Navales, siete Regiones Navales, un Cuartel General del Alto Mando, trece zonas navales, catorce sectores navales y ochenta y cinco Estaciones Navales.

Esta organización permite que en cada Estado litoral se garantice la presencia de un Mando con jerarquía, autoridad, medios suficientes (Poder Naval), contando con las unidades operativas de superficie, de Infantería de Marina y Aeronavales para: (i) mantener así mayor presencia en todos los espacios marítimos del territorio nacional; (ii) dotar de suficiente personal a los mandos navales para desarrollar operaciones de vigilancia en la franja costera y en las zonas marinas mexicanas; (iii) fortalecer la seguridad de las instalaciones estratégicas del país y; (iv) incrementar la capacidad de respuesta para auxiliar a la población civil en casos y zonas de desastre.

Las Fuerzas Navales son las responsables de realizar la defensa marítima del territorio. Para ello, se mantienen en adiestramiento constante a fin de estar capacitadas para constituirse en Fuerzas de combate capaces de proyectar en la mar el Poder Naval de la Federación y de reaccionar como la primera línea de defensa del país, ante una crisis de seguridad, con la finalidad de proteger los Intereses Marítimos Nacionales.

Las Regiones Navales con sus Zonas y Sectores son las responsables de ejercer las funciones del Estado mexicano en las costas y mares nacionales, aplicando las leyes y combatiendo las actividades ilícitas, a fin de fortalecer en el área marítima y costera, la percepción de seguridad, proporcionar auxilio a la población y contribuir a la sustentabilidad del entorno ecológico. De esta manera es posible para la Armada de México realizar diversas acciones, contribuyendo no solamente al reforzamiento de la seguridad del país sino también al desarrollo marítimo.

A fin de establecer las estrategias y operaciones que realizan las unidades operativas de la institución, es importante señalar que la Secretaría de Marina identifica como áreas estratégicas del entorno marítimo las siguientes: (i) las zonas con reservas de hidrocarburos en el Golfo de México; (ii) las pesquerías de camarón, langosta, abulón, sardina, atún, y escama, entre otras; (iii) las áreas naturales protegidas como reservas de la biosfera, parques nacionales, santuarios, áreas de protección de flora y fauna; (iv) El Istmo de Tehuantepec, (v) el Golfo de California y el Caribe Mexicano y; (vi) las fronteras marítimas.

Así mismo, los Intereses Marítimos Nacionales donde la Armada de México ejerce el Poder Naval de la Federación para procurar su desarrollo y protección, son: (i) la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; (ii) el Estado de Derecho en los mares nacionales; (iii) las instalaciones estratégicas; (iv) la conservación del medio ambiente marino; (v) los recursos marítimos naturales renovables y no renovables; (vi) la protección y auxilio a la población para minimizar los efectos de desastres naturales o

provocados por el hombre y; (vii) la salvaguarda de la vida humana en la mar. Para protegerlos, la institución desarrolla los tipos de operaciones que se enuncian a continuación.

Sobre las Operaciones Navales desarrolladas por la Armada de México

Las estrategias mediante las cuales la SEMAR garantiza el cumplimiento de su misión y atribuciones, son implementadas a través de la concepción y conducción de operaciones navales. Doctrinariamente realiza *Operaciones Navales de Guerra y Operaciones Navales distintas a la Guerra*.

Dado que estas operaciones deben responder a la realidad que se vive en el país, el Estado Mayor General de la Armada de México ha dispuesto la ejecución de las siguientes Operaciones Navales distintas a la Guerra:

1. Operaciones Navales en la Zona Económica Exclusiva (Ley Orgánica Armada de México, 2002). Los grandes espacios marítimos son una responsabilidad que obliga a establecer procedimientos de vigilancia para su resguardo y así evitar que sean aprovechados por la delincuencia organizada. La Armada de México mantiene un constante despliegue de patrullas oceánicas, con el fin de mantener un efectivo control de las zonas marinas mexicanas.

Actualmente, dentro del programa permanente de sustitución de buques se construyen “Patrullas Oceánicas” que cumplen misiones bajo el concepto denominado “trinomio buque-helicóptero-interceptora”. Este tipo de dispositivo operacional ha probado ser de gran efectividad en contra del narcotráfico y otras actividades ilícitas en la mar, pues desde el inicio de su aplicación a finales de los años 90, ha contribuido para mejorar constantemente el desempeño de la institución, incrementando la captura de drogas, material delictivo y personas en el mar.

2. Operaciones Aeronavales de Vigilancia. La experiencia ha demostrado que para el éxito de las operaciones en contra de infractores de la ley en la mar, es necesario contar con capacidad para su detección, identificación y seguimiento, utilizando para ello sensores y sistemas de vigilancia electrónicos de última generación.

Una de las herramientas más efectivas para cumplir estas misiones es el Avión de Patrulla Marítima, ya que su amplia capacidad de detección y autonomía le permite controlar grandes extensiones marítimas. En la actualidad estas operaciones se realizan con los aviones *CASA C-212* y *CN-235* integrado con sistemas de misión de última generación, en el corto plazo se tiene el proyecto de dotar a estas unidades con capacidades de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR, siglas en inglés).

3. Operaciones de Interceptación Marítima. Se realizan por medio de un despliegue de patrullas interceptoras con apoyo aéreo.

4. Operaciones de Vigilancia Terrestre. Se llevan a cabo mediante el empleo de la Infantería de Marina y de las Fuerzas Especiales, quienes conducen operaciones en la franja costera y aguas interiores como complemento a las navales y aeronavales. Estas Fuerzas representan un componente fundamental para la lucha en contra de la delincuencia organizada, ya que

ejercen una presencia continua y decidida a lo largo de las costas del país, las cuales son propicias para el desembarco ilegal de drogas, armas y personas.

Es importante recalcar que además de las funciones que desarrolla la Infantería de Marina como policía marítima, también da apoyo a otras dependencias y autoridades.

5. Control de la actividad portuaria. Tienen el propósito de proporcionar seguridad, protección y vigilancia a las instalaciones portuarias y tener control sobre la actividad marítima, destacando en este sentido la actuación de los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR), los cuales han permitido optimizar la coordinación con las dependencias responsables en los puertos.

6. Operaciones para la salvaguarda de la vida humana en la mar. Tienen como finalidad salvaguardar la vida humana en la mar (Ley Orgánica Armada de México, 2002, p. 1). La optimización de estas operaciones mediante la creación del Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate Marítimo, ha contribuido a incrementar los resultados y mejorar las capacidades de respuesta a llamadas de auxilio.

Para ello, la institución cuenta hoy con 30 estaciones navales de búsqueda y rescate (ENSAR), empleando recursos humanos entrenados y capacitados, con el objeto de brindar protección a toda embarcación que navegue en aguas jurisdiccionales comprendidas en el Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva. Además se tiene a nivel central el Centro de Coordinación de Rescate, el cual recibe las alertas de Emergencia del Sistema Internacional de Búsqueda, Localización y Rescate, mismo que a nivel nacional coordina la respuesta para dar seguimiento a los casos de Búsqueda y Rescate en el territorio nacional y con el fin de mantener la respuesta operativa del personal naval, se cuenta con una Escuela de Búsqueda, Rescate y Buceo en el puerto de Acapulco, Guerrero, que capacita y actualiza sus conocimientos.

7. Operaciones de apoyo a la población civil en casos y zonas de desastre. Se materializan desde hace 51 años a través de la implementación del “Plan Marina” que tiene como finalidad auxiliar a la población civil en casos y zonas de desastre o emergencia (Ley Orgánica Armada de México, 2002, p. 2). La idea aminorar el efecto destructivo de agentes perturbadores o calamidades que se presenten en contra de la población y sus propiedades a nivel local, regional y nacional (SEMAR, 2017).

La ubicación geográfica de México, que ubica al país en la ruta de fenómenos hidrometeorológicos, afectado por el eje volcánico, propicia que huracanes y terremotos sean fenómenos recurrentes que eventualmente generan grandes daños y afectaciones a la ciudadanía. La Armada de México, como parte integrante del Consejo Nacional de Protección Civil, cuenta con el Plan Marina en apoyo a la población; este plan en sus fases de prevención, mitigación y recuperación se instrumenta en diferentes niveles. La experiencia de la SEMAR en la aplicación del Plan Marina ha dado como resultado que en los últimos 18 años, se hayan disminuido sustancialmente las pérdidas humanas como consecuencia de los fenómenos citados. Además, esta experiencia ha permitido a la SEMAR la participación internacional en apoyo a países hermanos que han sufrido estas calamidades.

8. Operaciones de ayuda Humanitaria. Son aquellas mediante las cuales la SEMAR proporciona asistencia humanitaria a todo país que lo solicite, mediante el alistamiento de Unidades Operativas y el personal necesario para el transporte de víveres, agua, medicamentos y otros efectos necesarios. También se brindan apoyos de salud para la población afectada.

Estrategias de la Secretaría de Marina 2013-2018

Al considerar como política institucional a largo plazo, el “contar con una Armada acorde al desarrollo del país, que cumpla en términos eficientes y eficaces las demandas de la Nación”, la Secretaría de Marina - Armada de México ha establecido las políticas y estrategias de la institución encaminadas al fortalecimiento del Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y la seguridad interior (Marina, 2013-2018).

En particular, se han establecido dos objetivos específicos que contribuyen con ese fin ulterior. El primero, busca fortalecer las capacidades de respuesta operativa, en la gran extensión marítima del país, lo cual demanda el constante incremento de la capacidad de respuesta de la Armada para la efectiva protección del territorio nacional. El segundo, busca modernizar los procesos, sistemas e infraestructura institucional, que resulta de gran relevancia ante la necesidad de lograr una Armada eficiente y de resultados concretos.

De estos objetivos se derivan cinco estrategias que se encuentran armonizadas con tres de los cinco ejes rectores del Gobierno Federal: Eje 1: México en paz; Eje 4: México próspero; y Eje 5: México actor con responsabilidad global (PND, 2013-2018), como en adelante se describe.

- Cooperar y coadyuvar con el Gobierno Federal, por medio de operaciones navales para el mantenimiento del Estado de Derecho.
- Implementar programas de profesionalización en todos los ámbitos de participación;
- Realizar actividades de comunicación social, para favorecer las relaciones cívico-militares.
- Brindar seguridad en las zonas marítimas y costeras, instalaciones estratégicas nacionales, para contribuir en el desarrollo económico en este ámbito.
- Reforzar la política exterior mexicana con operaciones de ayuda humanitaria y participación internacional.

El empleo del Poder Naval requiere del diseño y desarrollo de las Fuerzas bajo un proceso ágil, en el que se debe conjugar la visión prospectiva de los nuevos escenarios, la estrategia nacional de desarrollo y las nuevas tecnologías; enmarcada en posibilidad económica proyectada. Estos escenarios seguirán caracterizándose por su complejidad, incertidumbre y amenazas furtivas, de alta movilidad, con armas más potentes y que pueden verse relacionadas con el crimen organizado transnacional que de una manera u otra suman mayor protagonismo, sin soslayar el enfoque multidimensional. Es por ello que el ejercicio del Poder Naval y en general del Poder Nacional debe mantenerse bajo la misión de establecer el dominio

del área de responsabilidad, para así poder ejercer un control efectivo sobre los espacios del interés nacional.

Conclusiones

Desde años anteriores se han hecho varios intentos por alcanzar un desarrollo marítimo en México, es decir, un progreso gradual, cualitativo, cuantitativo y duradero del medio marítimo ya que es fuente de riqueza al aprovechar el patrimonio natural de los mares y el impulso de los elementos del Poder Marítimo.

Es un hecho que México posee una situación geoestratégica privilegiada por sus salidas al mar por ambos océanos, sin embargo, esta situación ventajosa no ha sido aprovechada y como resultado no se ha llevado a cabo el desarrollo marítimo del país de una manera eficaz.

Esto, a pesar de las limitaciones existentes, logra con la integración de elementos de distintos orígenes, económico, social, político y cultural, desarrollar actividades de transporte multimodal integral, fomentar el crecimiento de la flota mercante mexicana, la industria naval, la flota pesquera, y el eficaz aprovechamiento de los recursos naturales. Por ello, se entiende que, en función del crecimiento de lo anterior, el Poder Naval debe ser proporcional con los Intereses Marítimos Nacionales a proteger.

El reto al cual se enfrenta hoy el país, es poder trascender el planeamiento del desarrollo marítimo nacional, a través de las distintas administraciones del ámbito político al ámbito estatal, considerándolo no sólo como un proyecto político, para elevarlo y posicionarlo a un nivel superior como proyecto de nación. Finalmente, los Intereses Marítimos Nacionales están estrechamente vinculados con la seguridad y el desarrollo del país en el ambiente marítimo, teniendo una incidencia directa en los ámbitos político, económico, social, diplomático y tecnológico. De esta forma, para el caso de México como país costero, implica una ventana de oportunidad para su desarrollo, pero también una responsabilidad para su seguridad, tomando en cuenta la gran extensión de zonas marinas.

Esto demanda que el Poder Naval, como componente de la expresión militar del poder nacional, se convierta en un elemento vital que, en conjunto con los Intereses Marítimos Nacionales, integren la capacidad del Estado mexicano para hacer uso del mar, es decir fomentar el desarrollo del Poder Marítimo nacional. Este Poder Marítimo del Estado mexicano deberá estar en concordancia con los intereses nacionales para lograr el desarrollo marítimo esperado, logrando siempre alcanzar el beneficio y progreso de sus ciudadanos.

Referencias bibliográficas

- Cintra, J. T. (1991). *Poder Nacional*. Ciudad de México: CESNAV.
- Jonapa, F. J. (2012). *Teoría General del Estado*. Ciudad de México: Tercer Milenio.
- Lastra, J. M. (1998). *Fundamentos de Derecho*. Ciudad de México: Mc Graw Hill.
- Ley Orgánica Armada de México. (31 de diciembre de 2002). *Diputados.gob.mx*. Obtenido de www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/249.pdf
- Ley Orgánica de la Administración Pública Fderal. (29 de diciembre de 1976). Camara de Diputados. México, D.F., México.
- Marina, P. S. (2013-2018). *Programa Sectorial de Marina 2013-2018*. México, D.F.: Secretaria de Marina.
- PND. (2013-2018). *Plan Nacional de Desarrollo México 2013-2018*. México, D.F.: Presidencia de los Estados Unidos Mexicanos.
- PNMC. (01 de diciembre de 2015). *Política Nacional de Mares y Costas de México*. Obtenido de www.biodiversidad.gob.mx/pais/mares/pdf/A4_PNMC_actualizada_dic2015.pdf
- SEMAR. (10 de julio de 2017). *www.semar.gob.mx*. Obtenido de [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx/planmarina/): <http://www.semar.gob.mx/planmarina/>
- SEMAR, P. M. (01 de enero de 2013). *www.semar.gob.mx*. Obtenido de <http://www.semar.gob.mx/planmarina/>

El Poder Naval y los Intereses Marítimos: binomio para el desarrollo y la seguridad

*José Díaz Delgado** y *Renzo Valdivia Correa***

Resumen

En este artículo veremos cómo en el Perú desde varias décadas atrás, dentro su visión de país marítimo, se viene fortaleciendo la doctrina, conocimiento e interés sobre el dominio marítimo a fin de impulsar el desarrollo de sus Intereses Marítimos y su Poder Naval, generado por un conocimiento en las diferentes dimensiones del mismo. En este sentido iremos esbozando diferentes puntos de vista respecto a la conceptualización de los Intereses Marítimos, el Poder Naval y la importancia de la conciencia marítima en el impulso hacia el logro de los mismos, que coadyuven al desarrollo y seguridad de los objetivos nacionales.

Palabras Clave: Poder Marítimo, Intereses Marítimos, Conciencia Marítima y Poder Naval.

Abstract

In this article we will see how in Peru since several decades ago, within its vision of maritime country, the doctrine, knowledge and interest on the maritime domain has been strengthened in order to promote the development of its Maritime Interests and its Naval Power, generated by a knowledge in the different dimensions of it. In this sense, we will outline different points of view regarding the conceptualization of the Maritime Interests, the Naval Power and the importance of the maritime consciousness in the impulse towards the achievement of them, that contribute to the development and security of the national objectives.

Keywords: Maritime Power, Maritime Interests, Maritime Awareness and Naval Power.

* **Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) José Díaz Delgado.** Oficial docente invitado a la ESDEG año 2018, Licenciado en Ciencias Marítimas.

** **Capitán de Fragata (Marina de Guerra del Perú) Renzo Valdivia Correa.** Oficial docente invitado a la ESDEG año 2017, Licenciado en Ciencias Marítimas.

Fecha de Recepción: noviembre 3 de 2017

Fecha de Revisión: abril 16 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

El Poder no es un fin, sino un medio para la seguridad, la integridad, y en última instancia, para la supervivencia (Guerra, 1984). Ahora, tomando en cuenta que el Poder Marítimo es considerado como la complementariedad del Poder Naval con los Intereses Marítimos (Villena, 1964), se observará que la alineación de las funciones descritas en el *Decreto Legislativo 1138*, “Ley de la Marina de Guerra del Perú”, es más intensa dentro de los Intereses Marítimos que en el Poder Naval de la ecuación del Poder Marítimo. Así mismo, durante el discurso que el contralmirante Federico Salmón de la Jara sostuviera en noviembre de 1978 como parte del acto inaugural del primer simposio sobre “El uso del mar y su influencia en el desarrollo Nacional” mencionó que el Poder Marítimo:

Es la expresión de la capacidad integral de la nación para el uso del mar en su acción de proyección política, económica y cultural, y que sólo se obtiene cuando se logran emplear correctamente sus dos componentes -los Intereses Marítimos y el Poder Naval- capacitando así al Estado para alcanzar los objetivos nacionales (Guerra, 1984, p. 19).

Sin embargo, pese a que hubo voces dentro de la Armada que propusieron mayor énfasis en el factor no naval de la ecuación, la realidad actual demuestra que no tuvieron el efecto deseado, debido a que el interés que el gobierno de turno presta a este asunto es planteándolo como una política de Estado con su respectivo objetivo, política y estrategia. Y es que también debe considerarse la atención a la cultura marítima que la población podría tener hacia las actividades comerciales, financieras, deportivas, culturales, industriales, medioambientales, turísticas, mineras, científicas en este ámbito y que le signifique desde un reconocimiento valorativo espiritual hasta ganancias monetarias, es decir el desarrollo de una Conciencia Marítima Nacional.

Esta cultura marítima se obtiene a través de la educación y llevaría a que el peruano promedio se identifique y reconozca que habita en un país marítimo, andino, amazónico, con proyección bioceánica y con presencia en la Antártida, donde la transversalidad de los Intereses Marítimos trasciende desde el espacio acuático hacia el terrestre.

Asimismo, el contralmirante José Di Bello Doria sostuvo que: “para poder lograr un presupuesto sólido, que no esté basado sólo en las posibles amenazas, sino también en la participación institucional en el desarrollo socio económico del país [...] [se debe tener] necesariamente en cuenta los Intereses Marítimos Nacionales” (Di Bello, 1991, p. 9).

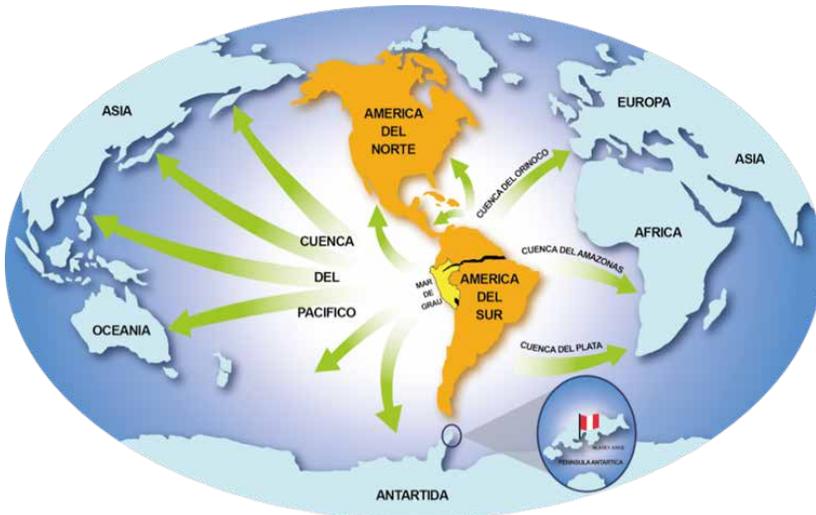
Es así que, analizando la historia peruana, y específicamente la marítima (que incluye a la naval) puede evidenciarse el hecho que el factor Poder Naval perteneciente al concepto Poder Marítimo ha recibido mayor atención, tiempo y espacio que el factor Intereses Marítimos. Tal como sostuvo Vainstein:

El Poder Marítimo es así una expresión constituida por los medios de todo orden que dispone una nación en el ámbito marítimo, en un determinado momento, para usarlos en apoyo a la consecución de sus objetivos nacionales [...] y por consiguiente estaría comprendida en los restantes Dominios (Político, Económico y Sicosocial) (Vainstein, 1981, pp. 1-9).

Entre los factores de dominio del Estado: diplomáticos, económico, militares e informativos (Pereira, 2008), donde además podríamos considerar al dominio político, se aprecia que el “económico” es donde los Intereses Marítimos captan mayor envergadura y solidez: comercio marítimo, industria marítima, construcciones y reparaciones navales, minería marítima, turismo acuático, entre otros. Sin embargo, se requiere del factor “informativo” para afirmar la conciencia marítima como parte de la identidad de un país marítimo. Esto se llevaría a cabo al promover la cultura marítima que estudie, desarrolle y tienda a la protección de los intereses en el medio acuático. Para ello, y como medio preventivo y coercitivo se requiere la participación tanto del factor “político” como del “militar”, respectivamente.

El sentir marítimo histórico peruano basado en el eje comercial e ideológico, encaja dentro de los cuatro “Usos del Mar” que el capitán de navío Julio De los Ríos mencionó: a) para su acción política en el campo internacional, b) para satisfacer las necesidades de intercambio y comunicaciones, c) para utilizarlo como fuentes de riquezas y de energía y d) para la investigación científica de sus posibilidades (De los Ríos, 1979). Como se aprecia, son los mismos atributos asignados al mar por Geoffrey Till: “recursos, transporte, información y dominio” (Till, 2007, p. 29). El significado del atributo de la información para el siglo XXI ha variado hacia el conocimiento que el mar puede brindar no como medio, sino como fuente, es decir, un fin para el desarrollo de los intereses nacionales del país. Los estudios oceanográficos y de arqueología subacuática son ejemplos de lo dicho (Till, 2007, pp. 402-405).

Mapa 1. Visión geopolítica del Perú



Tomado de: Marina de Guerra del Perú

Conceptos generales de Seguridad y Defensa y su relación con la conciencia marítima

El Capitán de Navío Percy Ramírez concluyó que existe una estrecha relación entre los conceptos de Seguridad y Desarrollo Nacional, haciendo énfasis en la consideración de la Seguridad Marítima como parte integrante y promotora de las mismas (Ramírez, 2012). Es así que teniendo en consideración los conceptos de Seguridad y cómo estos se relacionan con el de Defensa puede observarse que los Intereses Marítimos protegidos por el Poder Naval, que dan forma al Poder Marítimo, y articulados por una Política Marítima a nivel Estado asegurarían la conservación y promoción del resultado de ser un país marítimo. Según Pereira, la seguridad en su ámbito nacional e internacional:

Es el conjunto de acciones encaminadas a proteger los bienes e intereses nacionales de todo riesgo, peligro o amenaza. Mientras que la defensa es la forma de oponerse a un peligro o a una amenaza, la seguridad es mucho más exigente y más difícil de alcanzar, tiene un carácter más preventivo [...] se anticipa en la dimensión temporal, al ir en busca del riesgo y actuar sobre él antes de que se convierta en peligro o amenaza. (Pereira, 2008, pp. 86-887).

Tal como sostuvieron De Izcue, Arriarán y Tolmos: “El Poder Marítimo comprende al Poder Naval y los Intereses Marítimos, incluyendo todas las variables de seguridad y desarrollo nacional vinculadas con el mar” (De Izcue, 2012, p. 35).

De hecho, y acorde con el ámbito de competencia que tiene la Marina de Guerra del Perú, esta “controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre [...] con el propósito de garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República” (*Artículo 3, Ley de la Marina de Guerra del Perú*).

Hasta aquí se destaca una responsabilidad de seguridad en el ámbito acuático y enfocado al frente externo que se complementa con las funciones de la Autoridad Marítima Nacional, pero limitado al dominio marítimo, aunque el Perú tenga Intereses Marítimos en la Antártida, o como ejemplo, en la zona NAVAREA XVI, es decir, más allá de las 200 millas de costa.

Imagen 1. Buque Oceanográfico con capacidad polar B.A.P. “Carrasco” a la Base Machu Picchu en la Antártida.



Tomada de Marina de Guerra del Perú (2017)

En adición, dentro de los objetivos institucionales de la Marina de Guerra, se consideran también la contribución al desarrollo, el apoyo a la política exterior y autoridad marítima, lo que amplía la esfera de acción de la Institución. Estos objetivos se encuentran alineados con los cinco roles estratégicos de las Fuerzas Armadas: 1) Garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial, 2) participar en el frente interno, 3) participar en el desarrollo nacional, 4) participar en el Sistema Nacional de Gestión de Riesgo de Desastre, y 5) Participar en la Política Exterior. Y a la vez, estos objetivos institucionales y roles de las Fuerzas Armadas se definieron en las 19 funciones que la *Ley de la Marina de Guerra del Perú* impone, enfocadas hacia el factor de la ecuación “Intereses Marítimos”, indicando, además, los ámbitos en los cuales estos se encuentran.

Es de esta manera que al encontrarse relacionados los conceptos de seguridad con el de desarrollo, es que se tiene como resultado que el aprovechamiento consciente de las actividades acuáticas ayudará a reforzar y legitimar a la primera. Incluso, debe considerarse las posibilidades que en el futuro se reduzcan las fuentes de alimentos, agua potable, minerales, de energía, como consecuencia del cambio climático así como del incremento demográfico acelerado por los avances científicos (Parra, 1980), lo cual pondrá aún más en evidencia la relación de estos conceptos.

Para el contralmirante Jorge Brousset, la realidad marítima viene a ser la sumatoria del potencial marítimo con el Poder Marítimo (Brousset, 1998). La lógica de esta relación se basa en que al identificar y estudiar los espacios acuáticos que generan riqueza y progreso, así como identidad y autoestima, la sociedad buscará su conservación, así como su protección. Para ello exigirá al Estado que brinde los servicios de resguardo y establezca diversos mecanismos para su seguridad.

La ausencia del estudio de la realidad marítima trae vulnerabilidades relacionadas con la pobre o nulos análisis geopolíticos, la marginación del Perú respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la ausencia de coordinación horizontal de los diversos sectores de gobierno y de la actividad privada, la desaparición de la Marina Mercante, el escaso uso del cabotaje, falta de preparación de la minería oceánica, la contaminación del medio marino, entre otras (Indacochea, 1999).

En otras palabras, la magnitud de conciencia marítima, producto de la cultura marítima, hará que la población adquiera a través de la educación, así como de la observación de las oportunidades materiales e inmateriales, directas o indirectas, que el medio acuático le brinda, el requerimiento de protección de los Intereses Marítimos que como se ha dicho, es el resultado de la atención propia individual o en sociedad por desarrollar una actividad económica y/o cultural que enriquezca al interesado, sea persona natural o jurídica.

Relación entre el Mar y el desarrollo

Un esfuerzo intelectual peruano para reforzar esa relación fue el elaborado por el Capitán de Corbeta Oleg Kriljenko quien desarrolló “un estudio de los Intereses Marítimos del Perú y la intervención que debe tener la Marina de Guerra” (Kriljenko, 1966, p. 6) para su impulso. Kriljenko entendió los Intereses Marítimos como los “derivados de la influencia del mar como

medio de progreso, comercio y supervivencia que contribuyen al desarrollo integral de la nación y al incremento de su economía” (Kriljenko, 1966, p. 6). El carácter que le asignó a estos intereses fue básicamente económico, basados en marina mercante, puertos y sus instalaciones, instalaciones de construcción naval y reparaciones, establecimientos comerciales y contactos, recursos del mar, y personal, así como las industrias y actividades que se relacionan con el mar. La investigación, tecnología, patrimonio cultural subacuático, arte, ecología marina, energía renovable acuática, antropología y arqueología marítima, entre otras, no fueron consideradas debido a que se encontraban en fase germinal dentro de la década de 1960, en el Perú. Incidiendo en la marina mercante y su importancia económica para el Perú, Duboc sostuvo que:

Toda nación marítima debe crear en su pueblo una conciencia marítima, esto es el conocimiento cabal del poder marítimo [sic] con todas sus implicancias, Marina Mercante, Industrias, Comercio, Marina Militar, y aptitud de un pueblo por la vida de mar [...] los países desarrollados se mantienen alertas en mantener una Marina Mercante que le permita contribuir al logro de sus objetivos. (Duboc, 1974, pp. 41, 72).

El Capitán de Fragata Héctor Marrache fue más concreto en su definición al utilizar perspectiva lógica que entrelazaba la conciencia marítima con los Intereses Marítimos y el progreso al señalar que “los Intereses Marítimos surgen como consecuencia de ciertos factores derivados de la presencia del mar, los mismos que actuando sobre grupos humanos o poblaciones generan [...] aspiraciones vinculadas al medio marino, las que debidamente efectivizadas resultan preponderantes para su propio desarrollo” (Marrache, 1979, pp. 16-17).

La amplitud y alcance de intereses abarcan gran parte del territorio nacional. Su área de influencia se localizan en “el mar peruano, en la Cuenca del Pacífico (251,000 km² y sesenta ríos en la costa), en la Cuenca Amazónica (7'050,000 km², perteneciente al Perú 651,000 km²), en la Cuenca del Lago Titicaca (en la meseta del Collao, y alimentado por cuatro afluentes que ingresan por territorio peruano), y en el Continente Antártico [...] [así como en] las áreas contiguas que conforman una unidad geográfica” (Vainstein, 1981, pp. II-32, II-41).

Se observa que en el pasado han existido voces dentro de la Armada que pusieron su atención en este tópico al sostener que el Poder Naval no es el objetivo primario para alcanzar el poderío marítimo. Esto lo hicieron teniendo en cuenta que el fin supremo del Estado es propiciar y conservar el “Bien común, de donde se desprenden los dos grandes objetivos nacionales [...] Bienestar General y la Seguridad Integral” (Escudero, 1977, p. 2).

Se puede armar la relación entre Bienestar General considerando en adición al factor Intereses Marítimos y Seguridad Integral como complemento al factor Poder Naval. Salmón sostuvo que: es preciso tener en cuenta que el Poder Naval no se mide únicamente por contar con las Fuerzas sobre el mar de un país, sino de acuerdo con la importancia de este país en todos los dominios y que la verdadera medida del Poder Marítimo de una nación está representada por la capacidad integral de la nación para hacer uso del mar en beneficio de su desarrollo integral. (Salmón, 1978, p. 28).

La magnitud del Poder Naval debe estar acorde con el sentido utilitario de

los Intereses Marítimos a resguardar, así como a la proyección política de la nación en el campo internacional: disuasión, control del mar, interdicción de las líneas de comunicaciones marítimas, defensa contra la proyección del poder nacional enemigo, presencia naval (De Izcue, 2012). En otras palabras: “la magnitud del Poder Naval no es un asunto que responda a la omnimoda concepción de quienes dentro de las Fuerzas Armadas tengan responsabilidad de la concepción y dimensiones del mismo, sino al requerimiento que la doctrina del Mar plantea a la nación” (Marrache, 1979, p. 9).

Es así que se observa cómo el Poder Marítimo forma parte del Poder Nacional y que el desarrollo y progreso que puede aportar a través de la infraestructura marítima portuaria, de la industria de la construcción naval, de la inversión en tecnologías que generen energías renovables basadas en el espacio acuático, el comercio marítimo, arqueología subacuática, entre otros, suman al progreso integral de un Estado.

Vale destacar la visión que algunos oficiales de marina tuvieron en relación al espacio geográfico marítimo del Asia-Pacífico. Hace 36 años, el Capitán de Fragata José Fernández reconoció el desarrollo y progreso que esta zona comenzaba a forjar, haciendo suyo el aporte que escribió en la *Revista de Marina* de 1975 el Capitán de Fragata Alberto Del Castillo al sostener que:

El mar del Perú con sus 200 millas de ancho es nuestra verdadera frontera estratégica [...] debemos transformarla en una real frontera económica, puesto que está en contacto directo a través de los caminos del mar, que pueden soportar cualquier capacidad de tonelaje y diversos tipos de carga, con las grandes potencias económicas del Pacífico [...] Todos ellos suman la mayor masa poblacional del mundo, con los cuales se puede fácilmente mantener un intercambio económico cultural y tecnológico, además de constituir un excelente mercado para nuestro comercio exterior. (Fernández, 1980, pp. 86, 122).

Del mismo modo, el Capitán de Fragata Luis Villena se percató del enorme potencial comercial y de bienestar, por ende de requerimiento de Seguridad, que significaría para el Perú, orientar su mirada y esfuerzos a las economías asiáticas, a través del mar, advirtiendo el peligro que la inacción podría ocasionar si ese espacio “vacío” por los Estados latinoamericanos no era ocupado por el Perú (Villena, 1964).

El Capitán de Navío José Carcelén fue de la misma observación al evidenciar que “la Cuenca del Pacífico representa para los países del Pacífico Sur una fuente inagotable de riquezas que permitirá su desarrollo sostenido” (Carcelén, 1997, p. 85). Aquí se aprecia la importancia de contar tanto con una estructura jurídica sólida pero flexible que promueva la inversión marítima, así como una infraestructura portuaria que sirva de medio de salida e ingreso del comercio (Brousset, 1998).

De hecho, el Contralmirante Jean Jesu Doig esbozó los factores que forman parte de la economía marítima: mercado (aduanas y agentes), comercio (Bienes y Servicios) e industria (marítima y naval) considerando que “el comercio exterior del país constituye una de las principales actividades marítimas de interés nacional” (Doig, 010, pp. 68, 69).

Finalmente, Salmón fue claro y rotundo al sentenciar que: “El Perú puede y debe ser una potencia marítima por la importancia de sus aguas y la riqueza del contenido de sus fondos bajo su jurisdicción” (Salmón, 1978, p. 80).

Contexto Internacional

Las relaciones internacionales son una realidad sine qua non para la integración, crecimiento y desarrollo de cualquier Estado. Incluso, dentro de este marco se enfatiza el factor económico pues es el medio práctico y real para lograr inversiones que generen impuestos con los cuales construir infraestructura que contribuya al bienestar de la sociedad. Sin embargo debe considerarse que “el crecimiento económico es condición necesaria pero no suficiente para alcanzar el desarrollo económico y social” (Ceplan, 2015, p. 32).

El Perú es un “país plenamente integrado al mundo por medio de tratados de libre comercio (TLC), compromisos con el sistema de las Naciones Unidas y la OEA y procesos de integración como la Comunidad Andina y UNASUR [...]” (Ceplan, 2011, p. 25).

Esta integración comercial que genera dinamismo económico se realizará principalmente por la vía marítima con la exportación e importación de productos primarios o con valor agregado, enfatizando las relaciones con otras naciones “de ultramar” haciendo uso de los recursos del mundo (Villena, 1964). Till la denominó economía marítima (Till, 2007 p. 134). Si se recuerda que fue el comercio marítimo el que creó la necesidad de contar con una Armada que la protegiera, en la actualidad, no debe pensarse de otro modo, más aún si “ese ‘Mare Nostrum’ que es el Pacífico está llamado a ser, en este siglo, lo que fue el Atlántico en el siglo XX” (García, 2016, p. 28).

Para el caso específico del mar, Forsyth sostuvo que “el Perú, por ser un país ribereño y tener una privilegiada y geoestratégica posición respecto al Pacífico, debe trazar sus Objetivos Oceánicos, con sus respectivas políticas y estrategias para corto, mediano y largo plazo [...] buscando su preponderancia en el Pacífico Sur” (Forsyth, 1988, p. 151).

Salmón lo enfocó desde la geopolítica al sostener que “en el aspecto geopolítico [según el general Karl Haushofer es “el arte de guiar la política práctica”], el acceso al mar comanda el acceso a un espacio a escala mundial” (Salmón, 1978, p. 36). En otras palabras, las relaciones geopolíticas entre un Estado y otro, a través de las líneas de comunicaciones marítimas generan cierta interdependencia-interacción positiva que ayudan a construir el Poder Marítimo.

El efecto negativo de no desarrollar y difundir la importancia del uso de la política basado en la geografía económica e internacional “tiene innegable incidencia en nuestra política y su proyección hacia el futuro” (Salmón, 1978, p.121).

Conclusiones

El estudio y reflexión del ámbito marítimo tendrá como producto el entendimiento del potencial económico, social, político y militar que este tiene para el Perú. Su transversalidad regional y espacial lo convierte en un escenario de conexión que genera y transporta el progreso para quienes se enfocan o lo consideran dentro de sus actividades.

Es por ello que la difusión de los diversos campos donde los Intereses Marítimos tienen lugar, así como el potencial y real alcance que estos otorgan, reforzarían el desarrollo material y espiritual de parte de la población peruana.

Así mismo, la autoestima de la sociedad tendería a elevarse al conocerse que se es heredero de un pasado que tiene raíces milenarias que se basaron y actuaron tanto en la tierra como en el medio acuático generando sociedades que supieron sacar provecho de él.

Todo esto generaría, de manera teórica, la conciencia marítima en el Perú, la cual se enfocaría en la exigencia de la protección del medio en el cual se evidencian vestigios de un pasado grandioso, así como de un futuro prometedor.

Referencias bibliográficas

- Brousset, J. (1998). *Los Intereses Marítimos del Perú: Una visión resumida*. Agenda Internacional. Lima.
- Carcelen, J. (1997). *La Cuenca del Pacífico y su importancia para el siglo XXI*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. enero-diciembre. La Punta.
- CEPLAN, C. N. (2011). *Plan Bicentenario. El Perú hacia el 2021*. Lima.
- CEPLAN, C. N. (2015). *Perú 2021: País OCDE*. Segunda edición. Lima: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. Extraído de <http://www.ceplan.gob.pe/documentos/peru-2021-pais-ocde>. Lima.
- De Izcue, C. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Callao.
- De los Ríos, J. (1979). *El Poder Naval y las Áreas Estratégicas, Geográficas y Marítimas*. Lima.
- Di Bello, D. (1991). *Tipificación de los Intereses Marítimos, su situación actual, proyección y participación de la Marina de Guerra del Perú*. Lima.
- Doig, J. (2010). *Intereses Marítimos: Economía y Desarrollo*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. La Punta.
- Duboc, R. (1974). *Historia de la Marina Mercante.- Su influencia en el Poder Marítimo. Análisis de la situación actual y su proyección conveniente*. XIV Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Escudero, L. (1977). *Hacia el establecimiento de una Política Marítima Peruana*. XVII Curso de Comando y Estado Mayor Residente. La Punta.
- Fernandez, J. (1980). *Poder Marítimo en el Perú y su Concepción Geopolítica*. XX Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Forsyth, R. (1988). *Geopolítica Peruana: Su proyección en el contexto sudamericano y el Pacífico Sur*. Curso de Guerra Naval. La Punta.
- García, J. (2016). *El Perú al pie del orbe*. La política exterior de cara al futuro. El Comercio. Lima.
- Guerra, J. (1984). *Desarrollo del Concepto de Poder Marítimo*. La Punta.
- Indacochea, A. (1999). *Aspectos geopolíticos marítimos: el Perú y el Pacífico*. Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. número 18. Lima.

- Kriljenko, O. (1966). *Estudio de los Intereses Marítimos y la Intervención de la Marina de Guerra del Perú*. VI Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Marrache, H. (1979). *La Marina de Guerra del Perú y los Intereses Marítimos*. XIX Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Parra, R. (1980). *La Geopolítica y el desarrollo del Potencial Nacional*. Lima.
- Pereira, J. (2008). *Diccionario de Relaciones Internacionales y Política Exterior*. Madrid.
- Ramírez, P. (2012). *Articulación de una Política Marítima Nacional desde la perspectiva de la Seguridad: visión al 2021*. La Punta.
- Salmón, E. (1978). *Geopolítica Marítima y Poder Nacional en el Perú*. XVIII Curso de Comando y Estado Mayor. La Punta.
- Till, G. (2007). *Poder Marítimo*. Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires.
- Vainstein, F. (1981). *Estudio de la Realidad Marítima con el fin de determinar objetivos marítimos al más alto nivel y proponer planteamientos de una Política Marítima Nacional relacionada al aspecto de Intereses Marítimos*. Lima.
- Villena, L. (1964). *¿Perú: País de conciencia marítima?* Lima.

Internacionalización de servicios de Seguridad Marítima ofrecidos por la Dirección General Marítima Colombiana

*Carlos Alberto Del Río Sandoval** y *Edward Cardozo Osorio***

Resumen

En esta etapa de posconflicto que atraviesa Colombia, se presenta la oportunidad para hacer un cambio de ritmo en las tareas de algunas de las empresas del sector defensa, en tal sentido orientar sus actividades al servicio del desarrollo de la Nación y en este caso específico al servicio de la comunidad marítima internacional y regional ofreciendo importantes servicios; los países deben planear, explorar, explotar y ofrecer lo que mejor saben hacer como una ventaja competitiva y la Dirección General Marítima - DIMAR ha demostrado internacionalmente ser una potencia regional en el planeamiento, desarrollo, operación y seguimiento en temas hidrográficos; de esta manera no sólo podría contribuir a que Colombia se consolide como un país marítimo, líder en la investigación y operación de actividades hidrográficas tendientes al desarrollo de la ciencia y que a su vez contribuyan a la seguridad marítima de los usuarios sino obtener réditos de dichos quehaceres.

Palabras claves: empresas sector Defensa, DIMAR, ofrecimientos, temas hidrográficos, seguridad marítima.

Abstract

In this post-conflict stage that crosses Colombia, the opportunity to change the rhythm of the tasks of some of the companies in the defense sector is presented, in this sense, to direct its activities to the service of the development of the Nation and in this specific case to the service of the international and regional maritime community offering important services; The countries must plan, explore, exploit and offer what they know

* **Capitán de Corbeta Carlos Alberto Del Río Sandoval.** Oficial Logístico de la Armada Nacional, Profesional en Ciencias Navales, Administrador Marítimo, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Magister en Relaciones y Negocios Internacionales y Magister en International Management, estudiante del Curso de Estado Mayor 2018.

** **Mayor Edward Cardozo Osorio.** Oficial del cuerpo de Ingenieros Militares del Ejército, Profesional en Ciencias Militares, estudiante del Curso de Estado Mayor 2018.

best as a competitive advantage and the General Maritime Directorate - DIMAR has shown internationally to be a regional power in the planning, development, operation and monitoring of hydrographic issues; In this way, it could not only help Colombia to consolidate itself as a maritime country, a leader in the research and operation of hydrographic activities aimed at the development of science and which in turn contribute to the maritime security of users, but to obtain revenues from such tasks.

Keywords: Defense sector companies, DIMAR, offers, hydrographic issues, maritime security.

Fecha de Recepción: mayo 21 de 2018

Fecha de Revisión: junio 15 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Como consecuencia de estar incursos en la era del conocimiento, el entorno de los negocios se ha modificado por cuenta de un mundo globalizado que intercambia bienes y servicios de forma expedita desde plataformas informáticas; actualmente es posible el intercambio de información y comunicación en tiempo real desde cualquier parte del orbe, lo que facilita el comercio entre países para aprovechar las ventajas que se desprenden de los acuerdos comerciales, presentándose una tendencia hacia el libre comercio. A todo ello contribuyen los avances en sistemas de transporte con capacidad de trasladar grandes tonelajes por vía terrestre, fluvial, marítima o aérea, de esta manera la movilidad de seres, bienes y servicios resulta de una dinámica permanente.

58

En la actualidad se suman nuevos actores a la necesidad de encontrar nuevos mercados, siendo una preocupación no solo para la organización tradicionalmente comercial o de negocios, hoy se suman en calidad de empresarios los gobiernos, las ciudades, los territorios o regiones, las organizaciones no gubernamentales y las instituciones del orden netamente público o público-privado, buscando acceder a recursos físicos, humanos o tecnológicos y/o el intercambio de estos. Es en este marco que los mercados emergentes buscan adoptar estrategias que les posibilite una actuación destacada, facilitada por la telemática para la gestión a distancia, todo lo cual hace de la internacionalización de las organizaciones de cualquier ámbito una realidad, encontrándose empresas de todos los sectores que adoptan como estrategia competitiva, la operación en un entorno internacional.

El sector Defensa colombiano, también se encuentra enfrentando nuevos retos, está buscando nuevos mercados y tratando de diversificarse. Entre las empresas estatales que se gestionan desde una gerencia estratégica se cuenta el “Grupo Social y Empresarial de la Defensa (GSED), una organización que hace parte del Ministerio de Defensa Nacional, la cual agrupa 18 entidades que apoyan la misión de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional en Colombia. Dichas entidades cuentan con una amplia oferta de servicios de educación, transporte, recreación, vivienda y producción de equipos y elementos de uso militar y civil (Colombia, Grupo Social y Empresarial de la Defensa, 2010).

Sin embargo, hay otras entidades del sector Defensa las cuales pueden llegar a tener la capacidad de ir por nuevos mercados y es por eso que

para el caso particular de este escrito, se tomará el caso de la Dirección General Marítima DIMAR, como Autoridad Marítima de Colombia, la cual es una entidad perteneciente al Ministerio de Defensa; pero que no hace parte del GSED

Imagen 1. ARC Caribe, Buque de investigación científica marina de la Armada Nacional.



Tomada de El Espectador, Bogotá

Teniendo en cuenta la alta calidad de los procesos que lleva a cabo DIMAR, a la experiencia de su personal y a su *good will*, la autoridad marítima de Colombia se encuentra en toda la capacidad de desarrollar un portafolio de servicios con el fin de suplir las necesidades hidrográficas de países cercanos a Colombia que así lo requieran.

59

Ambiente adecuado para ir por nuevos mercados

Se considera necesario hablar de la trayectoria de DIMAR. La historia del nacimiento de DIMAR se remonta hacia el año 1951, cuando el Gobierno Nacional le asigna a la Armada Nacional funciones de autoridad marítima como reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones. Para el año 1952 se crea dentro de la Armada Nacional la Dirección de Marina Mercante Colombiana, la cual adelantaba las actividades de autoridad marítima y sus objetivos serían la dirección de la marina mercante, la investigación, la regulación y el control marítimo y los puertos del país. Posteriormente, en el año de 1971 se hacen nuevas reformas y cambia de nombre a Dirección General Marítima y Portuaria. En 1984 el Gobierno expide el Decreto Ley en el cual reestructura completamente a DIMAR, la separa de la Armada Nacional y la crea como una entidad que depende del Ministerio de Defensa y la cual queda agregada al Comando de la Armada Nacional (Colombia, Dirección General Marítima, 2018).

En el nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 'Todos por un nuevo país', Colombia comprende la importancia de la internacionalización de sus empresas al conceptualizar que "la internacionalización de los sectores productivos de bienes y servicios es clave para acceder a nuevos mercados y continuar ampliando su demanda" (Colombia, Departamento Nacional

de Planeación, 2015, p. 112), por tanto visiona que las estrategias que sean desarrolladas por las diferentes regiones del país y sus empresas, no solo apuntarán a satisfacer las necesidades locales, sino también lo harán teniendo en cuenta a un ambiente de competencia global. El mencionado Plan de Desarrollo también agrega que “uno de los resultados que mostrará una evolución favorable en el desarrollo productivo e internacionalización del país será el incremento de las exportaciones de bienes no minero energéticos y de servicios (Colombia, Departamento Nacional de Planeación, 2015, p. 141), por tanto aboga por que en el exterior se aumente la admisibilidad de los productos y servicios nacionales.

Colombia se ha propuesto igualmente adoptar las mejores prácticas en el campo económico, político y social implementado por otros países, por ello su interés a someterse al examen de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para calificar y adoptar sus políticas, lo que le permitiría ser miembro de este organismo (Portafolio, 2016).

En armonía con lo anterior, la estrategia colombiana encaminada a la OCDE tuvo sus resultados, pues el pasado 30 de mayo de 2018, Colombia se ha convertido en el tercer país latinoamericano en lograr ingresar a ese exclusivo club de la OCDE, organización que le da la posibilidad de fortalecer las relaciones internacionales utilizando como pivote campos como la economía, educación y algunos asuntos sociales (France24, 2018).

Ahora, no solo la OCDE le abre a Colombia las puertas del mundo, también lo hacen los Tratados de Libre Comercio (TLC) que Colombia tiene con los diferentes países y entre ellos cabe resaltar el TLC entre Colombia y Costa Rica el cual está implementado desde el año 2016, y el TLC entre Colombia y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras, estos últimos, países que se encuentran dentro del segmento de posibles clientes a quienes ofrecerles los servicios hidrográficos de la Dirección General Marítima de Colombia.

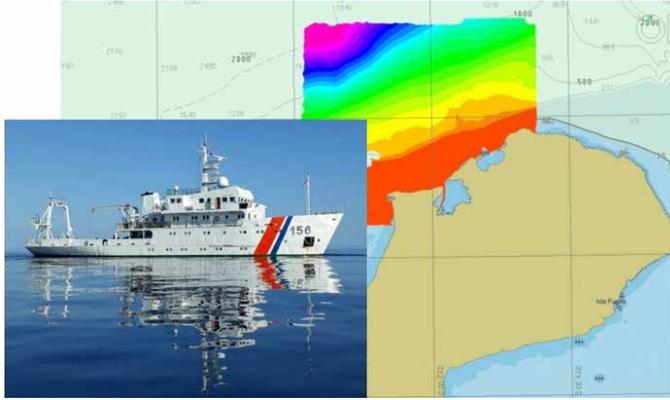
En este marco de políticas nacionales están contempladas las empresas tanto privadas como públicas del país, entre estas últimas las militares, agrupadas como se anotaba anteriormente en el GSED, frente a las cuales el Plan Nacional de Desarrollo (PND) contempla hacerlas más competitivas desde la práctica de buen gobierno acorde con los principios de la OCDE y desde luego, esta situación también aplica para DIMAR.

Capacidades de la Dirección General Marítima

La Dirección General Marítima de Colombia está en la capacidad de realizar levantamientos hidrográficos con los cuales pueden ofrecer diferentes productos y generar diversas publicaciones con el objeto de apoyar la seguridad en la navegación. Estos productos pueden ser cartas náuticas electrónicas, cartas náuticas en papel, derroteros de las costas colombianas, listas de faros y ayudas a la navegación entre otros. Estas publicaciones se

comercializan a través de la ley de tarifas a un usuario final, pues los buques de bandera extranjera deben ingresar a puerto colombiano con una carta náutica nacional de acuerdo con la ley colombiana.

Imagen 2. Buque ARC Malpelo



Tomada de DIMAR

Además de los servicios cartográficos y de navegación, DIMAR ofrece en el área de la hidrografía servicios como levantamientos hidrográficos, levantamientos de magnetometría, levantamiento hidrográfico de aguas someras, levantamiento hidrográfico de aguas profundas, levantamiento con ecosondas monohaz y levantamiento con ecosondas multihaz (Del Río, 2017, pp. 39–40).

DIMAR, como autoridad marítima colombiana, representa al país ante organizaciones como la Organización Hidrográfica Internacional OHI y también tiene responsabilidades frente a la Organización Marítima Internacional OMI. La OMI emitió en 1974 el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que entró en vigencia en mayo de 1980 y el cual fue creado con el ánimo de incrementar la seguridad de la vida humana en el mar, por lo cual se crearon reglas y principios que con llevaran a tal fin, siendo de obligatorio cumplimiento para los Gobiernos Contratantes (International Maritime Organization, 2013, p. 5).

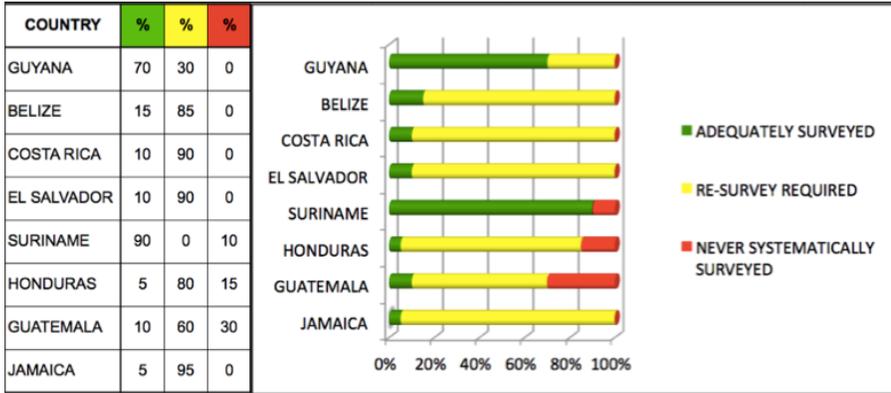
Este convenio tiene como objetivo principal, fijar las normas mínimas relacionadas con la seguridad de la construcción, el equipo y la operación de los barcos. Es de resaltar que en mencionado convenio, (Capítulo V - Seguridad en la Navegación), en especial lo relacionado con la “Regla 9 Servicios Hidrográficos”, en donde los gobiernos contratantes se comprometen a obtener datos hidrográficos, publicar, distribuir y mantener actualizada toda la información náutica relacionada con la seguridad de la navegación.

En particular los gobiernos contratantes se obligan a garantizar que los levantamientos hidrográficos conlleven a una navegación segura; se comprometen a elaborar y publicar sus cartas náuticas, a actualizar las mismas y a difundir esos avisos a los navegantes con el propósito de que las mantengan enterados de los últimos cambios (International Maritime Organization, 2002, p. 399).

Ensayos sobre Estrategia Marítima

En la región latinoamericana hay un potencial de países clientes a quienes se les pueden satisfacer sus necesidades hidrográficas como lo muestra la Figura 1:

Figura 1. Estado de los levantamientos hidrográficos y de la cartografía en algunos países latinoamericanos (Aguas menores a 200 metros)⁴



Tomada Del Río, C. (2017/ noviembre). *Audience Business School, Nantes (Francia)*. p. 50⁴

La Figura 1 representa algunos de los países cercanos a Colombia y que requieren que sus cartografías sean levantadas nuevamente. El color verde indica que los levantamientos hidrográficos⁵ cumplen con las normas internacionales; el amarillo que deben volver a ser estudiados y el color rojo representan el porcentaje de aguas que nunca se han realizado levantamientos hidrográficos.

Conclusión

La Autoridad marítima colombiana tiene en su entorno, unas condiciones favorables para ir por nuevos mercados.

Existe presión de organismos internacionales como la OMI y la OHI, interesados en que los países hagan que el tráfico marítimo por sus aguas, sea una navegación segura.

En caso de concretar los acuerdos de cooperación hidrográfica con otros países, Colombia no solo estaría llevando en alto el nombre del país y de DIMAR, también estaría estrechando sus lazos de cooperación con países amigos.

4 The nautical charts: a business model for the international management of maritime safety offered by the Colombian National Maritime Authority.

5 Es la acción de adelantar trabajos de hidrografía; la Hidrografía es parte de la geografía física que se encarga de estudiar la descripción de mares, ríos, lagos y otras corrientes de agua. La palabra hidrografía es de origen griego y, está conformada por las expresiones "hydro" que significa "agua" y "graphein" que representa "grabar" o "escribir" más el sufijo "ia" que expresa "cualidad" o "acción". También, el término hidrografía hace referencia al conjunto de mares, ríos, lagos, entre otras corrientes de aguas que conforman una zona o región, Recuperado de: <https://www.significados.com/hidrografia/>

Las bases Navales de San Andrés, Cartagena y Málaga, son definitivamente una gran fortaleza en caso de presentarse un acuerdo hidrográfico con alguno de los países de la Figura 1. Estado de los levantamientos hidrográficos y de la cartografía en algunos países latinoamericanos (Aguas menores a 200 metros).

El hecho de suministrar este tipo de servicio a otros países con puertos importantes, conllevará a que su economía se reactive debido a los servicios ofrecidos y esto generará una mayor confianza y así se aumentará el tráfico marítimo por sus puertos reactivando de esta manera la economía de esos países.

Al atender la pregunta de investigación de la introducción, se concluye que la Dirección General Marítima, tiene todas las capacidades humanas y técnicas para llevar sus servicios a nuevos mercados, así como también se puede observar que el panorama en su entorno es favorable para que este proyecto se pueda dar en un futuro no muy lejano.

Referencias bibliográficas

- Colombia, Departamento Nacional de Planeación. (2015). *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018: Todos por un Nuevo País: Paz, Equidad y Educación*. Recuperado a partir de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%2020142018%20Tomo%201%20internet.pdf>
- Colombia, Dirección General Marítima. (2018, mayo). *Historia | Portal Marítimo de Colombia*. Recuperado el 3 de mayo de 2018, a partir de <https://www.dimar.mil.co/historia-de-dimar>
- Colombia, Grupo Social y Empresarial de la Defensa. (2010). *¿Qué es el GSED? - Ministerio de Defensa Nacional de la República de Colombia*. Recuperado el 3 de mayo de 2018, a partir de: https://www.gsed.gov.co/irj/porta1/GSED/contenido?NavigationTarget=navurl://4b5053d012fb3a8b3aea254dd0a42a63&guest_user=Guest_GSED
- Del Río, C. (2017, noviembre). *The nautical charts: a business model for the international management of maritime safety offered by the colombian national maritime authority*. Audencia Business School, Nantes - Francia.
- France24. (2018, mayo 30). *Colombia and Lithuania join the OECD*. Recuperado el 15 de junio de 2018, a partir de <http://www.france24.com/en/20180530-colombia-lithuania-join-oecd>
- González, Ma. A. (2017, octubre 8). *Así va el proceso de Colombia para ingresar a la OCDE*. El Tiempo. Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/asi-es-el-proceso-para-que-colombia-ingrese-a-la-ocde-en-el-2018-139028>
- International Maritime Organization. (2002). *SOLAS: edición refundida del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1988 : artículos, anexos y certificados : incorpora todas las enmiendas en vigor desde el 1 de enero de 2001 (Vol. 2.0)*. Londres. Recuperado a partir de <http://www.bioscafire.com/upfiles/normativa/solas.pdf>
- International Maritime Organization. (2013). *IMO What it is?* Recuperado el 2 de mayo de 2018, a partir de: http://www.imo.org/en/About/Documents/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf
- Portafolio. (2016, octubre 14). *Los beneficios que obtendrá Colombia por ingresar a la Oede | Economía | Portafolio*. Portafolio.com. Recuperado a partir de <http://www.portafolio.co/economia/los-beneficios-que-obtendra-colombia-por-ingresar-a-la-ocde-5010>.

La logística aeronáutica de la Aviación Naval y su efectividad en el desarrollo operacional

Eduardo Namen Mesa y Sourbier Ocampo Muñoz***

Resumen

Para la Armada Nacional en sus diferentes escenarios a través de la geografía nacional, la Aviación Naval constituye un elemento esencial en el desarrollo de Operaciones Navales, tanto en el planeamiento y acciones de guerra, como de no guerra y de crisis, ya que le corresponde cumplir con funciones de apoyo a todos los componentes, brindando seguridad, velocidad y eficacia en la búsqueda de los objetivos estratégicos que debe alcanzar la Armada Nacional. En el contexto operacional se contemplan los medios de apoyo y específicamente los relacionados con el sistema de la logística aeronáutica de la Aviación Naval, considerando la sincronización entre los diferentes principios previstos que han de aplicarse en apoyo a la ejecución de la logística conjunta, permitiendo hacer más efectivo y eficiente el desarrollo operacional.

Palabras claves: Aviación Naval, operaciones, logística aeronáutica, principios, logística conjunta.

Abstract

For the National Navy in its different scenarios through national geography, Naval Aviation is an essential element in the development of Naval Operations, both in planning and war actions, as well as non-war and crisis, since it corresponds to to fulfill functions of support to all the components, offering security, speed and efficiency in the search of the strategic objectives that the National Navy must reach. In the operational context, the means of support are contemplated and specifically those related to the aeronautical logistics system of naval aviation, considering the synchronization between the different foreseen principles that have to be applied in support of the execution of the joint logistics, allowing more effective and efficient operational development.

* **Capitán de Corbeta (Piloto) Eduardo Namen Mesa.** Profesional en Ciencias Navales, Oficial con especialidad en Aviación Naval, estudiante del Curso de Estado Mayor 2018.

** **Mayor (Piloto) Sourbier Ocampo Muñoz.** Administrador aeronáutico, Magister en Ciencias Militares y Aeronáuticas, estudiante del Curso de Estado Mayor 2018.

Keywords: Naval Aviation, operations, aeronautical logistics, principles, joint logistics.

Fecha de Recepción: mayo 21 de 2018

Fecha de Revisión: junio 15 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

La Aviación Naval Colombiana es una organización de apoyo diferencial a las unidades de superficie, de guardacostas y de Infantería de Marina de la Armada Nacional, esta organización surgió en la década de los años setenta, por la iniciativa de varios oficiales navales con el apoyo de los pilotos integrantes de la patrulla aérea de Cartagena, que vieron la necesidad de contar con una unidad con medios aéreos con el fin de apoyar las evacuaciones de los infantes de marina y personal destacado desde el área general de las sabanas de Sucre, esto es desde Corozal a Cartagena; esta organización inicialmente procedía de una sociedad civil, en la cual los oficiales que quisieran y tuvieran los medios económicos podrían emprender las competencias y habilidades para desempeñarse como pilotos con una visión institucional y a la vez cumplir con el sueño de volar; fue así que desde sus inicios se estableció como base principal la ciudad de Cartagena en el antiguo aeropuerto Rafael Núñez. Actualmente, el componente de la Aviación Naval tiene un carácter multifuncional con un altísimo estándar técnico, profesional y operativo naval, cuya misión establecida además determina el apoyo decidido a los componentes y unidades de la Fuerza cuyo dispositivo está disperso en los extremos de la geografía nacional, en las costas, puntos fluviales y ciudad de Bogotá; en este contexto es preciso decir que la cadena de suministros en el mantenimiento de la Aviación Naval es eficiente cumpliendo con el proceso de un abastecimiento oportuno establecido.

Dentro de la estructura de la Armada Nacional, como se mencionó anteriormente la Aviación Naval hoy en día se constituye en un apoyo importante, en todos los escenarios en los cuales se desarrollan operaciones navales, que debido a las amenazas multidimensionales que enfrenta el Estado y la institución se hace necesario que todas las organizaciones dedicadas a la seguridad y defensa nacional cuenten con medios aéreos que den la agilidad, movilidad y el apoyo a sus diferentes actividades, es así que por ejemplo para los buques de superficie, el helicóptero embarcado se convierte, en uno de sus sensores más importantes que cumple misiones que les permita alcanzar una proyección más allá del alcance de los propios de la unidad naval, de igual manera cumple con misiones de apoyo de transporte de abastecimiento y administrativo, por lo cual en desarrollo de una operación que dure largo tiempo se convierte este en el medio de aprovisionamiento y de evacuación rápido en caso de una emergencia abordó. Para las unidades de Infantería de Marina los medios aéreos son el soporte para las diferentes operaciones, con lo cual garantizan en la movilidad el éxito de la operación, la proyección y la seguridad necesaria para las tropas en el terreno.

Evolución de la Aviación Naval

La alta gerencia naval entendió la importancia de contar con una flota de aeronaves que cumplieran misiones de patrullaje, en principio en la

guarnición de Cartagena, en ese momento correspondía a la Fuerza Naval del Atlántico, por lo cual se adquirieron aeronaves de ala fija tipo *Piper-28* y con la gestión de quien fuera el primer comandante del Grupo Aeronaval del Atlántico, se logró la asignación de aeronaves incautadas al narcotráfico y así se logró tener diversos tipos de aeronaves como aerocomander, *Piper28*, *King-200*, *Turbocomander*, con las cuales cumplieron las diferentes misiones de evacuación aeromédicas y patrullajes, así como transporte de personal.

En este sentido se encuentra uno de los principales problemas logísticos que durante la evolución de la Aviación Naval se ha presentado, esto es la diversidad de equipos de la flota, empero la cadena de suministros empezó a presentar complicaciones en la adquisición de repuestos diferenciales en marcas y tipos, al igual que el mantenimiento mayor; adicionalmente, no todas las aeronaves eran patrimonio fiscal de la Armada Nacional sino que se encontraban confiscadas y asignadas temporalmente a la Aviación naval, era muy difícil legalmente que se contara con el presupuesto necesario para su sostenimiento a pesar del servicio que prestaba.

Con el inicio del plan Neptuno en la década de los años ochenta se adquieren las unidades de superficie *F-150* tipo Almirante Padilla y era indispensable contar con una ala embarcada a bordo de estas unidades, por lo cual se adquirieron dos helicópteros *BO-105*, que fueron asignados como escuadrón embarcado al Grupo Aeronaval del Atlántico, esta fue una época importante de la Aviación Naval, debido a que por los excelentes resultados dados en sus inicios se logró la asignación de presupuesto para la infraestructura de la unidad, con lo cual se dio inicio al desarrollo del taller aeronáutico de reparaciones, siendo el único en la zona Caribe con certificación de la Aeronáutica Civil, permitiendo generar ingresos propios para apoyar en cierto modo el sostenimiento de la Aviación Naval dentro del marco legal y presupuestal vigentes.

Debido a la mutación que tuvo el conflicto interno en Colombia se vislumbró la necesidad de adquirir helicópteros medianos para el apoyo a las tropas de Infantería de Marina, más específicamente a las tropas de la primera brigada de infantería que libraban diariamente combates contra los frentes 35 y 37 de las organizaciones narcoterroristas de las Farc en los departamentos de Bolívar, Sucre y Atlántico, por lo tanto se adquirió para la Aviación Naval otra capacidad en la Armada Nacional, pero adicionalmente la necesidad de contar con mayor presupuesto para el sostenimiento de la flota que en ese momento ya era aún más variada, porque se contaba con helicópteros marca *Bell*, los helicópteros marca *Eurocopter* que para esa época eran los *BO105*, los helicópteros Fennec que cumplían misiones a bordo de las unidades mayores de superficie, siendo la prolongación de los sensores de los buques, adicionalmente a esta situación le fue asignado un helicóptero de transporte mediano (incautado) el *BK-117*; se contaba además con las aeronaves de ala fija de diversos modelos, como también las aeronaves de instrucción de ala fija y rotatoria, para lo cual el soporte logístico era muy diverso y complicado, las marcas determinaban que los proveedores fueran diferentes como representantes de las varias empresas que entre otras variables y en algunos casos no contaban con una representación en Colombia y la Armada Nacional tampoco poseía la experiencia necesaria para implementar una cadena logística aeronáutica, teniendo en cuenta que el mantenimiento aeronáutico era y de hecho lo es actualmente, muy

diferente al desarrollado para las unidades navales de superficie en donde los logistas y técnicos administrativos manejaban los procesos logísticos de mantenimiento naval para los cuales estaban capacitados.

Imagen 1. Helicóptero BO 105 a bordo de la Fragata Misilera tipo F1500 de la ARC



Tomada de Historia de la Aviación Naval de la Armada República de Colombia de Javier Franco Topper, recuperado de: <https://www.aviacol.net/historia-militar/historia-de-la-aviacion-naval-de-la-armada-de-la-republica-de-colombia.html>

Paralelamente a la adquisición de las aeronaves, el factor humano en la aviación constituye la base de cualquier empresa del medio, es por lo tanto que la Aviación Naval crea la Escuela de aviación Benjamín Álzate Reyes, que tenía como misión la formación de los pilotos y técnicos escogidos para ser parte de esta organización, por limitaciones presupuestales y falta de un programa avalado, los primeros tripulantes técnicos fueron formados en el Servicio Nacional de Aprendizaje - Sena y con apoyo de las otras Fuerzas, de igual manera los primeros pilotos se formaron con apoyo de la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional, hasta la adquisición de las aeronaves propias con las cuales se logró obtener la autonomía en la formación de sus pilotos, ante la creación de la Escuela conjunta de helicópteros de la Fuerza Pública, la Escuela de Aviación Naval fue cerrada realizando la formación de sus pilotos mediante convenios con la Fuerza Aérea y Policía Nacional, de igual forma, el personal de técnicos continuó con la calificación en el Sena y con las otras Fuerzas.

La Escuela de Aviación Naval fue reabierta nuevamente en el año 2009 enfocando sus esfuerzos en entrenamientos propios de los integrantes de la Aviación Naval, incluyendo prácticas en supervivencia en el mar, tiradores de plataforma y cursos recurrentes, sin adquirir hasta la fecha la capacidad de formación de sus pilotos básicos.

Organización Estructural Aviación Naval

En el año 2000 la Aviación Naval con el fin de dar apoyo a todas las Fuerzas Navales orgánicas de la Jefatura de Operaciones Navales, creó los grupos aeronavales y el Comando de la Aviación Naval con sede en Bogotá, de igual manera se creó el Grupo aeronaval del Pacífico, con la misión del apoyar

operativamente a la Fuerza Naval del Pacífico, y se creó el Grupo Aeronaval de Transporte y Apoyo Fluvial igualmente con sede en Bogotá con la responsabilidad de apoyar las unidades de la Fuerza Naval del Sur y las unidades de la Brigada fluvial de Infantería de Marina, lo que hoy se conoce como la Fuerza Naval de Oriente (Armada Nacional, 2013); a partir de este momento se agudiza la situación logística y la cadena logística de mantenimiento y abastecimientos se rompe como lo explicaremos más adelante.

Al hacer un breve análisis de cómo se encuentra organizada la Aviación Naval, además de apreciar la jurisdicción de responsabilidad en cumplimiento al apoyo de las Fuerzas Navales, con base en el la organización administrativa de la Armada Nacional se aprecia de alguna manera algunos elementos que podrían evidenciar la afectación de la cadena logística de mantenimiento de la misma, en razón a que la Aviación Naval que opera y presta el servicio a las Fuerzas en los cuatro puntos cardinales de la geografía nacional, con el despliegue de sus aeronaves que son orgánicas de cada uno de los grupos aeronavales, tienen de alguna manera la responsabilidad territorial (espacial), donde se le asigna el mantenimiento de sus aeronaves y por lo tanto donde se adelanta el flujo o cadena de suministros aeronáuticos específicamente en la función logística del mantenimiento aeronáutico.

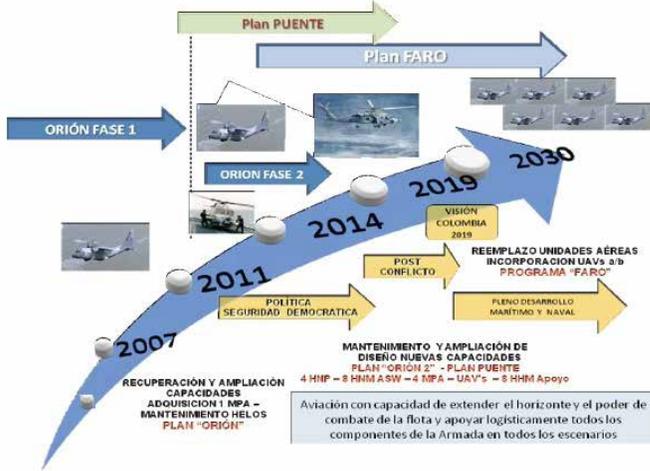
Imagen 2. Comando de la Aviación Naval de la Armada Nacional en Bogotá.



Tomada de Armada Nacional. Aviación Naval

La Aviación Naval por ser un grupo operativo dentro de la estructura de la Armada Nacional, es orgánica de la Jefatura de Operaciones Navales, que a su vez cuenta con las Fuerzas Navales (Caribe, Pacífico, Sur, Oriente) y estas cuentan cada una con un grupo aeronaval para apoyo de sus unidades, por lo cual los grupos administrativamente dependen del Comando de la Aviación Naval y operativamente de cada una de las Fuerzas Navales, quienes deben garantizar la operatividad y sostenibilidad de sus aeronaves, con sus propios departamentos de mantenimiento, pero el nivel de mantenimiento de estos grupos es hasta segundo nivel, como lo determina la doctrina de mantenimiento de la Aviación Naval y el mantenimiento de nivel mayor es desarrollado en talleres autorizados (Centro de Mantenimiento de la Aviación Naval, 2014), los cuales se encuentran liderados por el Centro de Mantenimiento de la Aviación Naval, con sede en la ciudad de Bogotá, presentando otro problema relacionado con la desvinculación en el ciclo de mantenimiento y en la cadena de suministros.

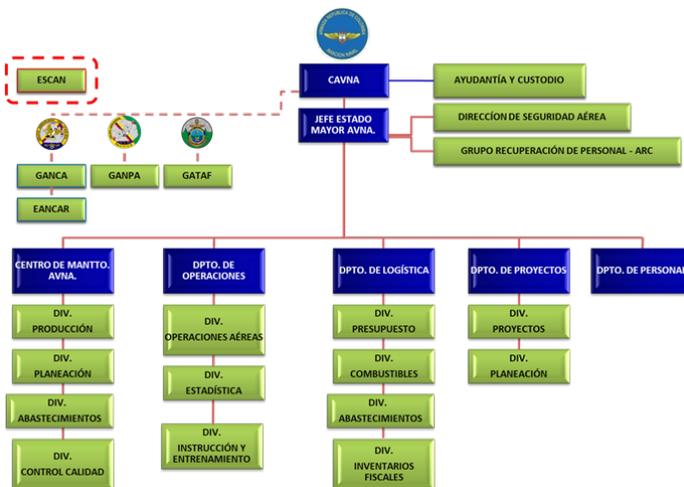
Imagen 3. Desarrollo de la Aviación Naval Armada Nacional - Colombia



Tomada de Armada Nacional Colombia

La toma de decisiones dentro de esta estructura para garantizar el suministro de la logística aeronáutica y en especial cuando existen imprevistos en el desarrollo de las operaciones, la hace compleja y lenta, afectando la consecución y la eficiencia de la logística directamente en el teatro de operaciones, y en algunos casos teniendo que asumir costos y riesgos adicionales en el movimiento de las aeronaves del teatro de operaciones hacia la base central de la logística en Bogotá; en el menor de los casos no se cuenta de forma oportuna con los repuestos necesarios ni con los recursos para ponerlos en dicho teatro y poder continuar con las misiones de dichas aeronaves.

Organigrama 1. Organización del Comando de la Aviación Naval



Tomada de Armada Nacional - Aviación Naval

Desarrollo del proceso logístico en la Aviación Naval

Al analizar el proceso logístico básico que se adelanta en la función orgánica de mantenimiento en la Aviación Naval, es preciso identificar entonces algunas deficiencias en la determinación de necesidades, obtención y su distribución; el primero de ellos se encuentra en la diversidad de equipos que componen la flota aérea de la Armada Nacional, con equipos exclusivos no disponibles en el mercado colombiano, lo que hace más complejo el proceso de obtención de suministros para el mantenimiento tanto preventivo como imprevisto, el segundo tiene que ver con la estructura organizacional que hace que el flujo de información algunas veces sea tardío, incompleto y equivocado afectando la toma de decisiones y limitando el flujo adecuado de suministros y recursos necesarios para mantener la disponibilidad de las aeronaves tanto dentro del teatro de operaciones como fuera de él, esto debido a un manejo de información muy escalonado e improductivo con instancias no efectivas (burocracia improductiva), la tercera deficiencia tiene que ver con la dependencia que se tiene en el proceso de distribución de los suministros y la forma como se realiza, en especial por estar supeditado con entidades externas (talleres y proveedores de servicios algunos exclusivos) de la ciudad de Bogotá.

A la luz de los principios aplicados a la logística conjunta (Comando General FF.MM., 2016, p.11) se puede evidenciar la afectación en algunos de ellos, tal es el caso de la logística enfocada, porque no consigue la entrega de los suministros en el lugar y momento en que se necesitan, presentado dilación en la solución de los problemas imprevistos en el teatro de operaciones; otro sería el principio de economía, por cuanto se ve afectada la respuesta operativa y se incurre en costos adicionales por el traslado de las aeronaves a la ciudad de Bogotá para la ejecución y/o reparación de algunas aeronaves; el principio de oportunidad, en tanto no existe la suficiente disponibilidad del material y el equipo necesario para atender al momento que se necesita con las novedades de mantenimiento presentadas en el teatro de operaciones; el principio de flexibilidad, porque se aprecia que hay duda en cuanto a la toma de decisiones para cumplir con el suministro de los recursos necesarios para solucionar los inconvenientes en las diversas regiones del país y no se adecúa a las circunstancias operacionales presentadas; el principio del equilibrio, ya que no se realiza un planeamiento respecto a las necesidades operativas en el TO y la operación logística necesaria en el TO, y los requerimientos operativos del equipo volante dada la limitación de reemplazo exigen su máxima disponibilidad y la logística no cumple con mantenerlos en línea de vuelo, en más tiempo de lo requerido.

La afectación en la aplicación de otros principios como la sencillez, la cual no se ve reflejada dentro del proceso de flujo de toma de decisiones haciéndola compleja, así como desde la variedad de equipos que componen la flota aérea; capacidad de respuesta, la cual no es proporcional con las necesidades operativas; de esta forma se puede establecer con claridad un diagnóstico respecto al sistema logístico de la Aviación Naval, limitando considerablemente no solo la función logística de mantenimiento sino la misma operación (Ministerio de Defensa Nacional, 2016), al permanecer fuera de línea por las novedades de mantenimiento imprevistas y en su mayoría de las circunstancias no se cuenta con una cadena de suministros eficiente y efectiva en el teatro de operaciones.

Al identificar la afectación al sistema logístico aeronáutico de la Aviación Naval, se debe considerar en primera instancia una evaluación y análisis que recaee en la estructura organizacional, presentando una propuesta de modificación en el mapa de procesos de apoyo que permita tener un flujo de información más rápida y oportuna desde la consideración de la independencia en el logro y manejo directo de recursos del presupuesto y desde el marco legal hacer uso de figuras como la “urgencia manifiesta”⁶ por la paralización de un servicio público o un hecho constitutivo de fuerza mayor desde el punto de vista seguridad, o al menos permitir la contratación directa⁷ y así lograr una distribución oportuna en lugar y tiempo del material para solucionar los inconvenientes en el TO para no afectar la disponibilidad de las aeronaves para el desarrollo de las operaciones requeridas por cada Fuerza Naval.

Se considera que dentro de la adquisición de capacidades propias de mantenimiento aeronáutico de nivel mayor de la Aviación Naval, se debe permitir el ser más autónomos y no depender de empresas externas y mucho menos centralizadas en la ciudad de Bogotá, es fundamental establecer zonas cercanas de acuerdo con la organización de las Fuerzas Navales y lograr un nivel más especializado, por lo cual se recomienda el apoyo interinstitucional bajo el concepto de Planeación por capacidades y uso del SAP - SILOG con otras Fuerzas como la Fuerza Aérea que tiene un alto nivel y experiencia talleres desplegados por todo el territorio colombiano, aplicando uno de los principios de su logística aeronáutica como sigue: “...El resultado de cada misión de la Fuerza Aérea depende en gran parte del adecuado soporte logístico de la cadena de abastecimientos” (Fuerza Aérea Colombiana, 2009), así como de la Policía Nacional. Una siguiente consideración está basada en el principio de economía a escala, tiene que ver con la unificación de flota y/o la política institucional de no diversificar más su flota aérea con la que cuenta la Armada, mejorando los flujos de suministros para el mantenimiento logrando ser más eficiente y teniendo la posibilidad de manejar stocks de repuestos más homogéneos, adicional que los procesos de contratación sean más oportunos y menos costosos, permitiendo de este modo mejores prácticas en la interoperabilidad.

Conclusión

Se puede observar cómo, desde la estructura del sistema logístico de Aviación Naval actual para brindar los apoyos necesarios en el teatro de operaciones se identifican afectaciones al ciclo que debe cumplir la

6 La “urgencia manifiesta” es una situación que puede decretar directamente cualquier autoridad administrativa, sin que medie autorización previa, a través de acto debidamente motivado. Que ella existe o se configura cuando se acredite la existencia de uno de los siguientes presupuestos: - Cuando la continuidad del servicio exija el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro. - Cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción. - Cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, - En general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos. Tomado de: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1998/C-772-98.htm>

7 En el *Artículo 2* numeral 4 de la *Ley 1150 de 2007* se define los casos en que procede la contratación directa y se tiene el literal d en que “La contratación de bienes y servicios en el sector Defensa, que necesiten reserva para su adquisición”, Tomado de: <https://www.gerencie.com/contratacion-directa.html>

logística, demostrando un alto costo de oportunidad y baja efectividad en el suministro y apoyo a los teatros de operación de las diferentes Fuerzas Navales.

Con base en los anterior se suscitan demoras y problemas con la distribución del material para satisfacer las necesidades operativas; otra de las afectaciones radica en la diversidad de equipos que componen la flota, lo que hace que el sistema logístico sea complejo y costoso. Estas circunstancias obligan a proponer un necesario proceso de modificaciones dentro de este orientado a desarrollar un sistema de apoyos con otras Fuerzas, desde la óptica legal, contractual y presupuestal, que le permitan la aplicación adecuada de todo el ciclo logístico y potencializar las capacidades institucionales que desarrollen en conjunto e interoperabilidad en un escenario de la guerra, no guerra o crisis.

Es necesario realizar cambios basados en las experiencias y capacidades adquiridas por otras instituciones de la Fuerza Pública, sus relaciones dentro de la interoperabilidad con otras Fuerzas nos deben llevar a potencializar estas capacidades desarrolladas en algún momento por el conflicto interno y poderlas aplicar en el contexto de las guerras simétricas y las nuevas amenazas. La consideración más efectiva a largo plazo se orienta en la homologación de procesos y estandarización de equipos de vuelo.

Referencias bibliográficas

- Armada Nacional. (2013). *Historia de la Aviación Naval*. Bogotá: Imprenta Nacional .
- Centro de Mantenimiento de la Aviacion Naval. (2014). *Doctrina General de Mantenimiento Aeronaval*. Bogotá: Imprenta nacional.
- Comando General FF.MM. (2016). *Reglamento de Logística Conjunta de las Fuerzas Militares*. Bogotá: Imprenta de las FF.MM.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2009). *Manual de Abastecimientos Aeronáuticos*. Bogotá: Imprenta FF.MM.
- MInisterio de Defensa Nacional. (2016). *Reglamento de Logística Conjunta de las FF.MM*. Bogotá: Imprenta FF.MM.

Estrategias Marítimas Nacionales de Rusia, Estados Unidos, Chile y Colombia: semejanzas y diferencias

*Erika Paola Ramírez Benítez**

Resumen

La Estrategia Marítima de los Estados es considerada la hoja de ruta para articular los medios para alcanzar los fines en relación con la proyección de los países y sobre los modos para garantizar los intereses del Estado sobre el territorio marítimo. Cada uno de los países, consolida unos objetivos específicos frente a los cuales utiliza su Poder Naval alineado junto a la Voluntad estratégica con el fin de garantizar su Poder Marítimo. El presente ensayo expone una comparación de cuatro (4) estudios de caso que permiten establecer una serie de semejanzas y diferencias específicas, permitiendo el análisis de los factores particulares que tiene cada Estado analizado en relación con su Estrategia Marítima.

Palabras claves. Estrategia Marítima, Poder Naval, Voluntad Estratégica, Territorio Marítimo, Estado.

Abstract

The Maritime Strategy of the States is considered the road map to articulate the means to reach the ends in relation to the projection of the countries and on the ways to guarantee the interests of the State on the maritime territory. Each of the countries consolidates specific objectives that potencializate through its Naval Power, aligned with the Strategic Will in order to guarantee its Maritime Power. This essay presents a comparison of four (4) case studies that allow establishing a series of specific similarities and differences, allowing the analysis of the particular factors that each State analyzed in relation to its Maritime Strategy.

* **Candidata a Magister en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia.** Politóloga de la Universidad Nacional de Colombia. Asesora e Investigadora del Centro de Estudios Estratégicos sobre Seguridad y Defensa Nacionales (CEESEDEN) de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Joven Investigadora financiada por Colciencias por la Convocatoria N° 775 Nacional de Jóvenes investigadores e innovadores por la paz 2017, asociada a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia. Contacto: ramireze@esdegue.mil.co y/o epramirez@unal.edu.co.

Key Words. Maritime Strategy, Naval Power, Strategic Will, Maritime Territory, State.

Fecha de Recepción: mayo 30 de 2018

Fecha de Revisión: junio 12 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Teniendo como base el planteamiento de Geoffrey Till, se puede determinar la importancia del mar desde cinco características relevantes, como: un recurso, un medio de transporte e intercambio, un medio de información, un medio de dominación y un área de soberanía (CCO, 2014). Esto ha hecho posible que el territorio marítimo históricamente cobre relevancia y sea un escenario que permita el desarrollo, como fue el caso de las grandes talasocracias como el Imperio británico o el español, y actualmente, de potencias marítimas como los Estados Unidos o la Federación de Rusia.

A nivel general, en la actualidad el Océano representa un escenario propio donde confluyen los intereses de los Estados, en el sentido de que es la zona que permite el mayor flujo del comercio internacional, ya que se encuentran establecidas unas rutas de tráfico marítimo que se presentan como estratégicas y que fueron posibles por los procesos derivados de la globalización (CCO, 2014, p. 16). Con relación a lo anterior, el Territorio Marítimo de los Estados se ha convertido en una zona geográfica relevante, por los beneficios que trae respecto al acceso a recursos naturales estratégicos.

76

De acuerdo con los aspectos señalados, la Estrategia Marítima de los Estados materializa el Poder Marítimo y se convierte en la hoja de ruta para el desarrollo de lo operativo y táctico que se da por medio del Poder Naval, con el fin de preservar los Intereses Marítimos del país, y con ello, principalmente garantizar la soberanía, la integridad territorial y la seguridad marítima en sus escenarios (superficie, submarino y aeronaval).

En el transcurso del escrito se presentan los conceptos básicos relacionados con la Estrategia Marítima, como ejes integradores de dicho concepto, que permite definir los modos para mantener un Poder Marítimo que permite proyectarse. Posteriormente, se particulariza en cada uno de los elementos de estudio para llegar a determinar las diferencias y semejanzas entre ellos, analizando la influencia que tiene cada uno con relación a su posición en el escenario internacional desde el enfoque de lo marítimo.

La Estrategia Marítima y sus conceptos orientadores

Para entender los conceptos generales del ensayo, se deben traer a colación ejes fundamentales como los siguientes: a) Estrategia Marítima, que involucra dimensiones como b) Intereses Marítimos, c) Poder Naval, y un elemento complementario d) las Comunicaciones Marítimas.

- a. *Estrategia Marítima.* Se involucra como un elemento propio de la Estrategia Nacional y se encuentra ligada a la Estrategia Militar, cumpliendo la función de ordenar y regular el empleo del Poder

Marítimo⁸ del Estado. Para lo cual, configura la definición clara de los medios y unos fines específicos (Uribe Cáceres, 2016, p. 51).

- b. *Intereses Marítimos*. Ejes importantes relacionados con el mar que le permiten al Estado proyectarse, son vitales para su el aprovechamiento, la protección y son determinantes para la soberanía del país en: las Aguas Interiores, el Mar Territorial, el control de la Zona Contigua, el aprovechamiento de recursos (del agua el lecho y el subsuelo marino) en la Zona Económica Exclusiva y de la Plataforma Continental (Uribe Cáceres, 2016, p. 54).
- c. *Poder Naval*. El componente militar para la protección de los Intereses Marítimos, involucra a las Fuerzas Militares principalmente a la Armada Nacional. Teniendo en cuenta el planteamiento de Uribe Cáceres (2016), este Poder incluye dos elementos para su desarrollo: la Fuerza (estratégico) y la Posición Estratégica⁹ (geográfico), los cuales son articulados por la Voluntad Estratégica¹⁰ (p. 65). En ese sentido se incorporan las Fuerzas Navales como el medio base más relevante, las cuales tienen el objetivo de: el control del mar, la proyección y soberanía del Estado y la protección del transporte marítimo, orientado a la salvaguardia de las rutas comerciales y para la obtención de recursos. Así mismo, se orienta a “la disuasión, presencia naval, protección de los Intereses Marítimos, vigilancia y control de los espacios marítimos” (Reuben, 2007, p. 236).
- d. *Comunicaciones Marítimas*. Se reconocen tres tipologías: i) Militares: apoyo logístico de las Fuerzas; ii) Mantenimiento: apoyo a la sociedad que está en el Teatro de Operaciones; y, iii) Comerciales: para el intercambio de bienes (Ortega, s.f.).

Como parte fundamental de la Estrategia Marítima, el poder cobra relevancia para los Estados, como afirman De Izcue, Arriarán & Tolmos (2012) en el sentido de que:

Relaciona a la posibilidad del empleo de ese Poder en defensa de los intereses del Estado, de forma directa o indirecta. Por esto, se puede afirmar que el Poder Marítimo está constituido por todos los medios por los cuales una nación extiende en el mar su poder (p. 17).

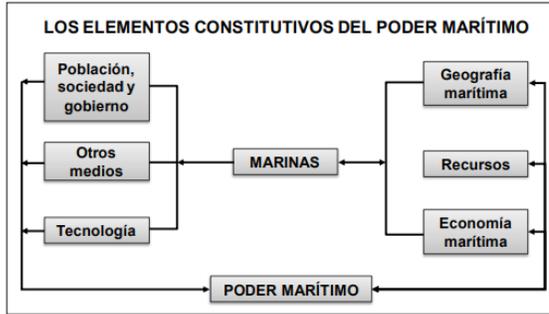
Específicamente, en lo relacionado con el Poder Marítimo, se encuentra integrado por elementos (*Figura 1*) que permiten la articulación de esa capacidad del Estado para proteger y desarrollar sus Intereses Marítimos. En resumen, como afirma Uribe Cáceres (2017) se constituye por el Poder Naval y los Intereses Marítimos.

8 Entendido como la capacidad que tiene el Estado para la protección de sus Intereses Marítimos en tiempos de paz o de guerra, teniendo como principios orientadores la voluntad del Estado y los medios disponibles para la garantía de seguridad, soberanía y protección de recursos estratégicos (Uribe Cáceres, 2016, p. 52).

9 Comprende “los océanos, los mares, los puertos, los canales y otros accidentes geográficos que permiten a las fuerzas navales [sic] actuar sobre los objetivos estratégicos [...] es el lugar desde donde la Estrategia Marítima (Reuben, 2007, p. 237).

10 El elemento encargado para la ejecución de la Estrategia Marítima, usando las fuerzas navales [sic] desde una posición estratégica, con el fin de alcanzar las metas planteadas, asegurando la soberanía y la libertad del comercio para beneficio de la Nación (Reuben, 2007, p. 237).

Figura 1. Elementos del Poder Marítimo.



Tomada de Till (2007, p. 113) citado por De Izcue, Arriarán & Tolmos (2012).

Definición de particularidades de los casos de estudio

Como primera medida, es necesario especificar las Estrategias Marítimas actuales que tiene cada país, para lo cual se señalan los principales documentos encontrados (Figura 2).

Figura 2. Estrategias Marítimas actuales de los casos de estudio.



Elaboración propia (2018)

Con el fin de establecer las particularidades de las Estrategias Marítimas propias de cada Estado elegido como caso de estudio, se señalan unos ejes orientadores que permiten conocer los principales elementos que integran una Estrategia: sus fines, medios y modos. De este modo, se establece un comparativo que permite definir los puntos diferenciadores o semejantes. De acuerdo con lo señalado, en los cuadros siguientes se sintetizan dichos elementos identificados por cada caso de estudio, enfatizando en las variables en mención.

Cuadro 1. Ejes articuladores de la Estrategia Marítima¹¹ de Colombia.

País	Territorio Marítimo <i>Extensión geográfica</i>	Intereses Marítimos <i>Fines</i>	Poder Naval <i>Medios</i>	Estrategia Marítima <i>Modos</i>
Colombia	<p>La Constitución Política de Colombia (1991) señala en el Artículo 101, que la extensión geográfica marítima es de 928.660 Km², representando un 44, 86% de territorio total del país.</p> <p>De igual manera, posee arrecifes coralinos de 300. Hectáreas y manglares de 378.939 hectáreas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Conciencia y apropiación territorial y cultura marítima. ● Recursos ambientales, marinos y pesqueros. ● Educación Marítima. ● Investigación científica, tecnológica y de innovación. ● Poder naval. ● Seguridad integral Marítima. ● Ordenamiento marítimo costero. ● Transporte y comercio marítimo. ● Turismo marítimo y recreación. ● Industria naval y marítima. ● Minería marina y submarina. ● Pesca y acuicultura. ● Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional (CCO, 2017). 	<ul style="list-style-type: none"> ● La Armada Nacional de Colombia emplea el Poder Naval y se encarga de la seguridad marítima. Cuenta con la capacidad operacional y el geográfico. ● La Dirección General Marítima DIMAR contribuye a fortalecer el Poder Marítimo garantizando la seguridad integral marítima. ● Desarrollo de industria naval a través de Cotecmar. 	<p>Plan Estratégico Naval 2015-2018</p> <p>“Estrategias para el empleo y gestión sostenible del territorio marino-costero”.</p> <p>Planes estratégicos 2030 a) Orión I – II: fortalecer capacidades; b) Puente: completar medios para una cobertura efectiva; c) Faro: renovación del material naval.</p> <p>Estrategia Pentagonal.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rol Internacional Operaciones de paz y ayuda humanitaria; Presencia Naval y Ejercicios combinados. 2. Defensa y Seguridad Nacional. Soberanía, Integridad Territorial, Combate al terrorismo y al narcotráfico, disuasión estratégica, manejo de crisis. 3. Seguridad Marítima y fluvial. Protección vida humana en el mar, Cumplimiento legislación interna e internacional, Control tráfico marítimo, Ayudas a la navegación. 4. Protección del Medio ambiente. Protección mares y océanos, Control tráfico ilícito de especies, Control vedas, Control contaminación. 5. Desarrollo Marítimo. Protección y sostenibilidad de los recursos marítimos, Investigación científica marina, servicio cartográfico e hidrográfico.

Elaboración propia (2018) con datos de CCO (2014) & DIMAR (2016)

¹¹ A pesar de que Colombia no tenga una Estrategia Marítima consolidada en un documento, se presentan los elementos articuladores que, de haber una, la configurarían.

Cuadro 2. Ejes articuladores de la Estrategia Marítima de Chile.

País	Territorio Marítimo <i>Extensión geográfica</i>	Intereses Marítimos <i>Fines</i>	Poder Naval <i>Medios</i>	Estrategia Marítima <i>Modos</i>
Chile	<p>El océano Pacífico: espacio marítimo para el comercio (Álvarez, s.f.).</p> <p>“Defensa, Disuasión y Cooperación Internacional”</p> <p>Territorio marítimo: 17.751.367 Km² de superficie.</p>	<p>Libro de Defensa, Capítulo II del Tomo I:</p> <ul style="list-style-type: none"> Resguardar la soberanía, otorgar protección a la vida humana en el mar, proteger los recursos del medio marino y proteger la navegación de naves cuya carga sea vital para el país en situaciones de conflicto Mantener la integridad del territorio nacional. Proyección hacia el Antártico. -Control y protección de los espacios marítimos y presencia naval. 	<p>La Armada de Chile: vigilancia, custodia, seguridad; ejecución de funciones tradicionales de defensa (Arenas, 2010).</p> <ul style="list-style-type: none"> Capacidad defensiva, brindando seguridad al transporte marítimo militar. Fuerzas de Infantería de Marina desde el mar, con tecnología avanzada. Cooperación para operar con otros países. 	<p>Estrategia de los Tres Vectores.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vector Defensa. Defensa y protección del espacio marítimo para el control del mar y protección de los recursos, proyección de Poder Militar, Defensa de Costa, Despliegue preventivo. Vector Marítimo. Protección del territorio nacional, Búsqueda y recate; Seguridad a la Navegación; Antártica, Desarrollo de Industria Naval, Apoyo a Zonas Aisladas e insulares, Conocimiento e investigación marítima. Vector Internacional. Presencia Naval, Protección, apoyo, conservación de la paz, seguridad. Voluntad para participar en Operaciones de paz de las Naciones Unidas.

Elaboración propia (2018) con datos de The White House (2013); CSEF (2017); Arenas (2010); Álvarez (s.f.); Fontena (s.f.) & Ortega (2007).

Cuadro 3. Ejes articuladores de la Estrategia Marítima de Estados Unidos.

País	Territorio Marítimo <i>Extensión geográfica</i>	Intereses Marítimos <i>Fines</i>	Poder Naval <i>Medios</i>	Estrategia Marítima <i>Modos</i>
Estados Unidos	<p>“Mar territorial de 12 millas, zona contigua, zona económica exclusiva de 200 millas (incluye U.S. <i>Pacific Island Wildlife Refuges</i> y otras “áreas dependientes”: Puerto Rico, U.S. <i>Virgin Islands, American Samoa, Guam, Wake Island, Northern Marianas y Navassa Island</i> y plataforma continental (conforme a la Convención de Ginebra de 1958)”</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Proteger la soberanía mediante el control de fronteras y del territorio en general. ● Mantenerse como la Fuerza más fortalecida del mundo con una presencia efectiva en el entorno global. ● Proyección de influencia militar, económica y política a partir del Océano. ● Priorización de los temas marítimos en su política exterior. ● Estabilidad de la economía por medio del libre desarrollo del comercio marítimo. 	<ul style="list-style-type: none"> ● La Marina (Navy), la Infantería de Marina, la Guardia Costera, la Marina Mercante para la garantía de Seguridad Marítima. ● Armamento y medios como Portaaviones, submarinos, entre otros, fortalecidos por avances tecnológicos e innovación. ● Mantener el presupuesto de defensa en relación con lo Marítimo. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Identifica “Decisive Point”, lugar geográfico relevante para obtener una ventaja sobre el adversario y una influencia y proyección de poder (Ortega, 2007). ● Presencia y control de líneas marítimas de comercio, puertos y canales estratégicos. ● Mantener despliegue de las Fuerzas en el entorno global para ayudar a aliados o disuadir enemigos.

Elaboración propia (2018) con datos de Navy League of the United States (s.f.), Navy of the United States (2016), Marine (2013) & Universidad de Sevilla (s.f.).

Cuadro 4. Ejes articuladores de la Estrategia Marítima de Rusia.

País	Territorio Marítimo <i>Extensión geográfica</i>	Intereses Marítimos <i>Fines</i>	Poder Naval <i>Medios</i>	Estrategia Marítima <i>Modos</i>
Rusia	<p>Potencia marítima: acceso a tres (3) océanos: Ártico, Atlántico y Pacífico; así como a trece mares dentro de los que se encuentra el Caspio, Negro, entre otros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Preservación de la soberanía (aguas interiores, mar territorial) y la jurisdicción en la zona económica exclusiva y la plataforma continental para exploración, desarrollo, conservación de los recursos naturales. ● Protección de las fronteras. ● Investigación científica marina, protección y preservación del medio ambiente marino. ● Mantener su posicionamiento con relación a Poder Naval y geografía en su presencia en zonas estratégicas que poseen recursos vitales: el Ártico, Golfo Pérsico, Oriente Próximo y Medio, Asia y África. 	<ul style="list-style-type: none"> ● La Armada rusa es la Fuerza: defensa del territorio Marítimo, junto con la guardia fronteriza del servicio fronterizo, la marina civil. ● Fortalecer la industria para la fabricación de armamento y de portaaviones. ● Mantenimiento de la flota y la infraestructura portuaria que garantice la independencia económica y la seguridad nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Interacción y coordinación de esfuerzos en la formación e implementación de políticas oceánicas nacionales de autoridades de la Federación Rusa. ● Mantenimiento de la flota rusa en preparación para los desafíos futuros. ● Disposición de movilización de flotas comerciales, pesqueras, de investigación y otras flotas especializadas. ● Desarrollo de sistemas para supervisar el estado del medio ambiente marino y los territorios costeros.

Elaboración propia (2018) con datos de CSEF (2017).

Semejanzas y diferencias de las Estrategias Marítimas

Las *Semejanzas* más relevantes encontradas es que los Estados analizados concuerdan en la necesidad de potencializar su proyección hacia el mar, salvaguardando la soberanía del territorio marítimo, valorando la capacidad geoestratégica y los recursos que se encuentran en este entorno. Específicamente, se encuentran las que en adelante se describen.

- La disuasión como elemento de proyección de poder frente a los otros Estados del Sistema Internacional.
- Los Intereses Marítimos están orientados principalmente a salvaguardar la soberanía del territorio marítimo, la capacidad geoestratégica y los recursos del entorno.
- El Poder Naval del Estado caracterizado por la capacidad de adaptación frente a distintas necesidades próximas con el fin de enfrentar los desafíos que se presenten (Reuben, 2007).
- El desarrollo hacia el mar es un interés común de todos, así como lo es el desarrollo sostenible en el territorio marítimo. En el caso de Colombia, se vislumbra a futuro como una Potencia Media Oceánica¹² (CCO, 2014).
- El desarrollo de nuevas tecnologías e innovación de los procesos de modernización de los elementos de Poder Naval se sigue configurando como uno de los ejes para el fortalecimiento a futuro de las Armadas Nacionales

En cuanto a las *Diferencias*, la principal que sobresale es el desarrollo del Poder Marítimo, desde un enfoque de Poder Naval siendo este factor sumamente diferenciador y determinando también las que en adelante se describen.

- Para Estados potencia como Estados Unidos y Rusia, el entorno marítimo se ha convertido en una zona geoestratégicamente relevante en el sentido que les permite proyectar influencia y poder, y acceder a rutas comerciales relevantes para el comercio, para lo cual el desarrollo tecnológico y el gasto militar sigue siendo significativo. Caso diferente a Chile y Colombia se consideran y proyectan su fortalecimiento a ser potencias medianas regionales.
- En el entorno regional, Chile se ha aproximado a estos intereses ya que su desarrollo ha estado orientado al mar por la extensión del litoral, pero desde su proyección naval sigue en continuo desarrollo.
- En el caso de Colombia, si bien desde el ámbito de la Defensa, se ha velado por la garantía de soberanía por medio de la Armada, desde la institucionalidad del Estado las medidas que se han proyectado para la defensa del territorio no han sido efectivas en su totalidad, principalmente en litigios vigentes como el que se tiene con Nicaragua o con Venezuela.
- El control de las rutas marítimas (líneas de comunicación marítima) y el acceso a las rutas comerciales sigue siendo diferencial, teniendo en cuenta, la influencia que se tenga en el Sistema Internacional.

¹² "Estado que posee elevadas capacidades de Poder Marítimo Nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales" (CCO, 2014, p. 63).

Ensayos sobre Estrategia Marítima

- El presupuesto sigue siendo un aspecto significativo que influye para el desarrollo estratégico, los avances tecnológicos y la innovación.
- Los medios son significativamente mayores para Estados Unidos y Rusia al poseer mayores recursos físicos y humanos (Portaviones, submarinos más desarrollados, recursos aeronavales, entre otros, que, si bien Chile y Colombia poseen algunos de estos, no es la misma magnitud que los otros dos Estados.

Como aspecto general, la conciencia marítima debe estar ligada a la consolidación de una cultura marítima, en donde la sociedad en primera medida se concientice, y de igual manera, se apropie de los elementos relacionados con el territorio marítimo y los recursos del entorno (CCO, 2014). En temas relacionados con la educación la enseñanza de temas marítimos sigue siendo sumamente débil, por lo tanto, se necesita potencializar el reconocimiento del espacio marítimo, resaltando la importancia geopolítica, estratégica y ecológica que tiene, para que se generen medidas y acciones para la conservación y el cuidado. Lo anterior, debe ir alineado al fortalecimiento del Estado principalmente por medio del diseño de políticas públicas y financiamiento que permitan su preservación.

Para Colombia, debe tenerse en cuenta la generación de identidad frente a otros Estados, no solo por tener dos (2) frentes marítimos como los del Atlántico y el Pacífico sino la apropiación nacional de dichos espacios con el fin de consolidarlos como generadores de proyección de poder. De igual manera, la inversión y mantenimiento del presupuesto para el sostenimiento del Poder Naval es fundamental, ya que permite potencializar factores de soberanía, protección de territorio y la posibilidad de explorar nuevas líneas de comunicación marítima, como las rutas que llevan al continente Antártico. De igual manera, la inversión en tecnología y la innovación son condiciones esenciales para la potencialización de los recursos de Poder Naval.

Conclusiones

Para los Estados es fundamental proyectarse y ejercer soberanía sobre su territorio marítimo, ello con el fin de fortalecer el Poder Marítimo, teniendo como ejes: la posición geoestratégica, las líneas de comunicación marítima y los recursos naturales.

Otro aspecto relevante, es que, si bien la estrategia no debe depender del presupuesto destinado para su desarrollo, es evidente que los Estados potencia que tienen una economía sólida como Estados Unidos y Rusia pueden diseñar una estrategia con mayor proyección y alcance.

En un ámbito regional, Chile se ha fortalecido con el fin de aprovechar el territorio marítimo para proyectarse, de igual manera, desarrollar la doctrina en el ámbito académico, teniendo en cuenta que es donde se encuentra mayor volumen de estudios y documentos sobre Estrategia Marítima y la importancia del Océano.

En prospectiva, los límites de los territorios marítimos de los Estados van a cobrar relevancia, pasando a ser un motivo de disputa de manera más sistemática que hasta ahora; las rutas marítimas y los canales se configuran como predominantes en cuanto a la posición estratégica, en razón a que la

proyección de los Estados se está configurando hacia los recursos que se puedan obtener y el control de las zonas donde se encuentran.

Finalmente, se tiene en cuenta la visión de Osorio Dussán (2017) en cuanto a la importancia del mar para los Estados, ya que se establece como aspecto vital para el futuro de la humanidad, con relación al comercio internacional, al sustento alimenticio, el medio ambiente global. Así mismo, se deben tener en cuenta aspectos que impactan el entorno como el cambio climático, que afectan factores específicos como el ecosistema marino (p. 94). Igualmente, en cuanto a Colombia, el autor en mención define su estatus teniendo en cuenta a la Armada Nacional, institución influyente en el escenario marítimo y fluvial que participa de manera decida en la protección de los Intereses Marítimos, y de acuerdo con ello, se visualiza como una Armada mediana de proyección regional que le aporta a la seguridad y desarrollo del país, por lo tanto, es necesario que institucionalmente se fortalezca estratégicamente en mayor medida.

Referencias bibliográficas

- Álvarez, R. (s.f.). "Coherencia de la Estrategia de los Tres Vectores con los objetivos nacionales". Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revistas/2002/5/alvarez.pdf>.
- Arenas, M. (2010). El MDA y su relación con la Estrategia Marítima. *Revista Marina Chile*. Recuperado de: <https://goo.gl/HZMkv6>.
- Center For Strategic Assessment and Forecast -CSEF-. (2017). *The marine doctrine of the Russian Federation for the period till 2020*. Retrieved from: <http://csef.ru/en/politica-i-geopolitica/510/morskaya-doktrina-rossijskoj-federaczii-na-period-do-2020-goda-7984>.
- Comisión Colombiana del Océano -CCO-. (2014). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*.
- Constitución Política de Colombia. (1991).
- De Izcue, C., Arriarán, A. & Tolmos, Y. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. La Punta - Callao: Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina. Recuperado de: <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/33/1/Apuntes%20Estrategia%20Naval.pdf>.
- Dirección General Marítima -DIMAR-. (2016). *Funciones y atribuciones*. Recuperado de: <https://www.dimar.mil.co/content/funciones-y-atribuciones>.
- Fontena, H. (s.f.). Integración de los procesos logísticos para maximizar la eficacia y la disponibilidad operativa de Experiencia de la Armada de Chile. ACANAV. Recuperado de: http://www.acanav.mil.cl/agn/documentos/cinam/publicaciones/Integration_of_Logistics_Processes_for_increasing_Assets_visibility.pdf.
- Marine. (2013). *Maritime Security Cooperation Policy: An Integrated Navy-Marine Corps-Coast Guard Approach*. Retrieved from: https://www.marines.mil/Portals/59/med%20Res%20Maritime%20Security%20Cooperation_An%20Integrated_USN-USMC-USCG_Approach%20w%20PCN.pdf.
- Navy of the United States. (2016). *A Design for Maintaining Maritime Superiority*. Retrieved from: http://www.navy.mil/cno/docs/cno_stg.pdf.
- Navy League of the United States. (s.f.). *2017-2018 Maritime Policy, Ensuring strong sea services for the Maritime Nation*. Retrieved from:

<https://navyleague.org/files/legislativeaffairs/maritime-policy-statement.pdf>

- Ortega, J. (2007). Arte Operacional y la Estrategia Marítima. *Revista de Marina*. Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revistas/2007/3/ortega.pdf>
- Osorio Dussan, L. H. (2017). La visión marítima de los Estados para potenciar su desarrollo nacional. En: Uribe Cáceres, S. (Ed.). (2017). *El Estado y el Mar: Relaciones con el Poder Marítimo, el Poder Naval y el desarrollo nacional*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Reuben, P. (2007). Estrategia Marítima. Estudio crítico de su evolución y visión de futuro. *Revismar N° 3*. Recuperado de: <https://revistamarina.cl/revistas/2007/3/reuben.pdf>
- The White House. (2013). *National Ocean Policy implementation Plan*. Washington: Office of the Press Secretary.
- Universidad de Sevilla. (s.f.). Geografía del Mar en la Unión Europea y los Estados Unidos. Conceptos, Datos, Recursos y Conflictos. Recuperado de: http://ocwus.us.es/geografia-humana/geografia-del-mar/contenidos/territorio/page_09.htm
- Uribe Cáceres, S. (2016). *Estrategia Marítima, evolución y prospectiva*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Proyección Oceanopolítica de Colombia en el Asia Pacífico

Ronald Alexander Ramos Salamanca*

“Es pues, llegado el momento en que nosotros salgamos al mar”¹³

Simón Bolívar, Libertador

Resumen

Colombia ocupa una posición de privilegio en el contexto de la Oceanopolítica, determinada por sus espacios marítimos que la proyectan hacia los dos grandes océanos en una posición central o ecuatorial en el Pacífico y el Atlántico, en los cuales, compiten los poderes económicos de mayor relevancia en el mundo, entorno al comercio que alimenta el desarrollo de los países industrializados, tal como es el caso de China, Japón, Corea del Sur y sus vecinos del sureste asiático, siendo conjuntamente en la última década los mayores exportadores del mundo que dinamizan la economía mundial con eje principal en el océano Pacífico. Se estima que el 80% de los bienes que se comercializan en todo el mundo se mueven por vía marítima, por lo cual, se han incrementado las capacidades para transportar cargas cada vez de mayor volumen y peso, mediante la construcción de grandes buques, que han obligado a la modernización de los puertos para lograr la eficiencia y eficacia en la conexión del medio marítimo y terrestre, a través del aumento de la profundidad de acceso, modernos sistemas de mecánicos de carga y descarga y ampliación de las zonas logísticas de enlace, que permiten la conectividad de las redes conformadas principalmente por las zonas de origen o embarco de las mercancías (hinterland) con las zonas finales de desembarco (foreland), con puntos nodales (hub marítimo) para operaciones de transbordo.

Palabras clave: Alianza del Pacífico, bioceánico, oceanopolítica, foreland, hinterland.

* **Mayor de la Fuerza Aérea Colombiana Ronald Alexander Ramos Salamanca.** Profesional en Ingeniería Electrónica, con Especialidad en Logística Aeronáutica y candidato a Magister en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra, actualmente, ocupa el cargo de Director Logístico del Comando General de las Fuerzas Militares.

13 Frase escrita en la carta del Libertador Simón Bolívar al señor Almirante José Prudencio Padilla, fechada en Caracas el 25 de enero de 1827.

Abstract

Colombia occupies a privileged position in the context of Oceanopolitics, determined by its maritime spaces that project it towards the two great oceans in a central or equatorial position in the Pacific and the Atlantic, in which the most important economic powers compete. In the world, around the trade that feeds the development of the industrialized countries, such as China, Japan, South Korea and its Southeast Asian neighbors, being jointly in the last decade the largest exporters in the world that energize the world economy with main axis in the Pacific Ocean.

Key words: Pacific Alliance, bioceanic, oceanopolitics, foreland, hinterland.

Fecha de Recepción: abril 6 de 2018

Fecha de Revisión: mayo 21 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Colombia tiene grandes oportunidades y desafíos, para lograr un acercamiento en términos de oceanopolítica con las naciones del Asia Pacífico, considerando la ventaja geográfica que le permite una posición central bioceánica con proyección a las líneas marítimas del océano Pacífico. Para tal efecto, se presentan en un contexto oceanopolítico los centros de gravedad oceánicos, evaluando la importancia y relevancia en términos geo-económicos que discierne el océano Pacífico sobre la hegemonía histórica del océano Atlántico, en un mundo bifurcado en este - oeste y de dominio unipolar estadounidense, que cede espacios a potencias asiáticas emergentes, llevando a América Latina a ser un nodo vital en las líneas de convergencia comerciales y en ámbitos de influencia económica de los poderes marítimos que juegan en el “*gran tablero del orden mundial*”.

Posteriormente, se realiza una evaluación de la realidad Oceanopolítica del Pacífico colombiano, en términos de competitividad portuaria con referencia a los puertos latinoamericanos, con el propósito de realizar un análisis prospectivo de las líneas de acción proyectadas en Plan Intermodal de Transporte 2015- 2035 y finalmente presentar una proyección Oceanopolítica de Colombia hacia el Asia Pacífico.

Esta modernización del sistema del comercio marítimo, exige de puertos geoestratégicamente ubicados en la esfera terrestre para la minimización de costos, con lo cual, Colombia cuenta con una posición geográfica afortunada, pero que sin embargo, esta ventaja es minimizada por la falta de infraestructura portuaria competitiva con sus adversarios regionales como los puertos de Guayaquil y Callao, siendo el puerto de Buenaventura la única terminal marítima con las capacidades exigidas por el comercio marítimo internacional.

Por tanto, es de carácter imperativo que Colombia aumente el número de puertos en el litoral Pacífico, haciendo realidad los proyectos que se encuentran en el Plan Intermodal de Transporte 2015-2035, en cuanto a convertir los puertos de Buenaventura y Tumaco en puertos de cuarta generación y la construcción del nuevo puerto en la bahía de Cupica en el Chocó, como terminal de un canal multimodal bioceánico.

Así mismo, la estrategia de alianzas comerciales regionales es de vital importancia para escalar de nivel en las agremiaciones comerciales internacionales, que permitan acceder a los mercados de Asia Pacífico y hacer parte importante del exigente sistema del comercio marítimo internacional, que permitiría el desarrollo de la región Pacífico de la nación.

Contexto Oceanopolítico

“El Océano Pacífico es lo suficientemente grande como para acomodar tanto a China como a Estados Unidos”¹⁴

Xi Jinping, Presidente Chino

Centro de Gravedad Oceánico

“El Mediterráneo es el océano del pasado, el Atlántico es el océano del presente y el Pacífico es el océano del futuro”¹⁵

William Henry Seward, Secretario de Estado

En el transcurrir histórico ha devenido que alrededor de los espacios marítimos se han articulado los poderes económicos y militares de los imperios y Estados que han dominado los vastos territorios continentales, es por tanto, que desde la antigüedad clásica y hasta el siglo XV, el centro marítimo del mundo habría estado en el mar Mediterráneo, y que a partir del descubrimiento de América y de la apertura de las nuevas rutas marítimas coloniales de conquista y comercio, dicho centro gravitacional se habría desplazado gradualmente al océano Atlántico (Rodríguez, 2004, p. 14).

Esta inalienable concesión del mundo occidental, que se deriva de la de la época colonial, permitió la hegemonía del Atlántico por parte de las potencias europeas de Francia, España, Inglaterra y Portugal hasta el siglo XVIII, para luego ser dominada de forma absoluta por el imperio británico en el siglo XIX y posteriormente, por el Poder Naval hegemónico de los Estados Unidos desde el siglo XX hasta los tiempos actuales (Stratfor, 2016).

Desde un análisis geográfico, es inmensurable la desigualdad entre un hemisferio norte dominado por grandes masas continentales y un hemisferio sur dominado por grandes masas oceánicas, siendo el Pacífico el más grande de los océanos con una superficie de 179.7 millones de km², ocupando la tercera parte de la superficie del planeta, esto lo convierte en la mayor biomasa y por tanto, fundamenta el nuevo interés geopolítico de la superpotencia, que denota la amenaza de su supremacía de las potencias emergentes asiáticas, virando el centro gravedad oceánico del Atlántico al Pacífico (Rodríguez, 2004, p. 19).

14 Frase del Presidente Chino Xi Jinping, en una reunión en Beijing con el Secretario de Estado de EE. UU. Visitante, John Kerry, el 13 de abril de 2013.

15 Frase del secretario de Estado del presidente Abraham Lincoln en 1861, a quien se le debe la compra de Alaska a la Rusia zarista en 1867 y quien incentivó la apertura del Pacífico para los Estados Unidos.

Comercio del Pacífico lidera la economía mundial

“La cuenca del pacífico comprende no solo la ‘fábrica’ mundial, sino también sus fuentes más importantes de servicios, tecnología e inversión, y mercados de bienes finales”¹⁶

Peter Petri, economista de comercio internacional.

Al mismo tiempo, el comercio ha llegado a los confines del Pacífico, desde la década de 1970 el comercio a través del Pacífico ha superado por lejos el del Atlántico. China, por ejemplo, se ha convertido en el mayor socio comercial de América Latina, invirtiendo más capital en préstamos en la región que el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos combinados.

Tales conexiones han convertido al borde en desarrollo del Pacífico en una fábrica de crecimiento. Mientras que la economía de los Estados Unidos creció en promedio 1.6% por año durante la última década y la Unión Europea en 1.7%, América Latina creció 4.6%, Asia oriental en 5.4% y Asia sudoriental en 5.9%. Las 21 economías de la mayor agrupación transpacífica, la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), representan casi la mitad del comercio mundial. (Tricks, 2014).

Realidad Oceanopolítica del Pacífico colombiano

“El Poder Marítimo es todo lo que tiende a hacer grande a un pueblo sobre o al lado del mar”¹⁷

Almirante Alfred T. Mahan, estrategia naval

Desarrollo Portuario¹⁸

Los puertos suponen una de las infraestructuras más importantes de un país, puesto que tienen gran peso específico en el transporte de mercancías (la Organización Mundial del Comercio estima que el 80% de los bienes que se comercializan en todo el mundo se mueven por vía marítima). Uno de los motivos que han convertido al transporte marítimo en el motor de muchas industrias es la capacidad de transportar grandes cargas con eficiencia.

Para facilitar este intercambio, los puertos son un punto clave que permite la conexión del medio marítimo con el terrestre. En los puertos, se distinguen tres zonas principales: la *parte marítima* por la que acceden los buques; la *zona terrestre*, en la que se producen las maniobras de carga y descarga; y la *zona de enlace*, en la que se conecta con los medios de transporte terrestres (Prosertek, 2016).

¹⁶ Frase escrita en el libro: “ASEAN Centrality and the ASEAN-US Economic Relationship” de autoría del profesor e investigador del comercio internacional, Peter Petri.

¹⁷ Mahan, A. T. (1890). La Influencia del Poder Marítimo a través de la historia, 1660-1783. Barnes & Noble Publishing.

¹⁸ Se escogió solamente el sector portuario como elemento de la realidad oceanopolítica del país, por considerarlo de mayor relevancia para la proyección hacia el Asia Pacífico.

Por tanto, en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados, los puertos marítimos se distinguen en cuatro generaciones: siendo la *primera generación* (antes de 1960), los puertos que presentan menor desarrollo de sus servicios, en lo que básicamente se ofrecen servicios de carga, descarga y almacenamiento de mercancía, de manera independiente, con escasa integración entre las misma y con poca especialización de las terminales; los puertos de *segunda generación* (1960-1980) presentan una mayor integración de sus actividades, especialización por tráfico (especialmente en el caso de graneles líquidos y sólidos); los puertos de *tercera generación* (después de 1980), presentan una alta especialización con terminales dedicadas a los diferentes productos, predomina la unitización de cargas (contenerización), convirtiéndolos en plataformas comerciales para el comercio exterior y centros de transporte intermodal, realizando actividades logísticas y de distribución, apareciendo el concepto de *comunidad portuaria o comunidad logístico portuaria*; los puertos de *cuarta generación* son los denominados puertos en red, que se integran con otros centros intermodales y plataformas logísticas, para conformar redes de transporte intermodal, las cuales, tienen una unidad comercial y de gestión, así como una estrategia de crecimiento y expansión común tendiendo a compartir sistemas informáticos, que desarrollan grandes operadores que gestionan múltiples terminales portuarias a lo largo de todo el mundo (Rua Costa, 2006).

Según la clasificación anterior, el Pacífico colombiano solo posee dos puertos marítimos: puerto de Tumaco, que por su insuficiente infraestructura se clasifica como puerto de primera generación y el puerto de Buenaventura, el cual, considerando la enorme inversión de desarrollo de infraestructura de la última década, se clasificaría como puerto de tercera generación, siendo este puerto, el único que tiene la capacidad para acceder a las redes del comercio marítimo internacional.

En el *ranking* de puertos, publicado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, el puerto de Buenaventura se encuentra en la posición No. 18, con un movimiento de carga de 920.000 TEU (unidad de medición estándar, equivalente a un contenedor de 20 pies o 6,25 metros) y en la posición No. 8 (Figura 1), en los puertos ubicados en la cuenca del Pacífico-Latinoamérica (CEPAL, 2018).

Figura 1. Ranking Puertos Cuenca del Pacífico-Latinoamérica 2015, 2016, 2017.



Tomada de CEPAL (2018)

Imagen 1. Ranking de puertos, los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017

Ranking de puertos

Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017

La CEPAL elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2017 esta actividad aumentó 6,1%, con un volumen aproximado total de 50,6 millones de TEU. Esta infografía muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.



Tomada de CEPAL (2018)

Según lo visualizado en la Imagen 1, cabe destacar que Colombia únicamente cuenta con el puerto de Buenaventura para competir en el complejo y exigente sistema del comercio marítimo internacional, como puerto de tercera generación sobre el Pacífico colombiano, presentando como reto fundamental aumentar sus capacidades actuales para ascender en el *ranking* anual de la CEPAL.

Las mencionadas capacidades del puerto Buenaventura, están conformadas por: *“Dos muelles cada uno de 440 metros largo, que le permiten el atraque de 2 buques de forma simultánea; una profundidad de calado medio de 14 metros en marea mínima, 38 hectáreas para el almacenamiento con capacidad para albergar hasta 16.000 TEU”* (DLCA, 2018).

Dichas capacidades compiten directamente con el puerto de Guayaquil (Ecuador), que ostenta dos veces la capacidad del puerto de Buenaventura, no obstante, el Pacífico colombiano presenta una situación geográfica más favorable, próxima al nodo de comunicación de Panamá, por tanto, según Rua Costa (2006), los diez requerimientos exigidos para un puerto competitivo en un mundo globalizado son los siguientes:

1. La situación geográfica, próxima a los mercados, a los centros de producción o consumo o a nudos de comunicaciones importantes.
2. Abundancia de espacio para las operaciones
3. Infraestructuras adecuadas para las nuevas características de los tráficos marítimos
4. Buenos accesos terrestres y marítimos que permitan la conexión con las grandes rutas de transporte y garanticen la eficiencia intermodal
5. Bajos costes
6. Sin demoras, confiabilidad y seguridad operacional
7. Autoridad comprensible, con procedimientos de control y supervisión ágiles
8. Grúas y equipamientos modernos
9. Buenos sistemas de información que permitan agilizar el flujo documental asociado a la mercancía.
10. Buenas capacidades de transbordo

Definición de conceptos portuarios

Según Rua Costa (2006), se definen conceptos oceanopolíticos relacionados con los puertos, los cuales, se aplicarán al puerto de Buenaventura:

“Hinterland se denomina a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto alrededor del mismo”.

Por lo anterior, se deduce que el *“hinterland”* del puerto de Buenaventura, corresponde a toda la zona productiva del occidente colombiano, con epicentro en la ciudad de Cali, y extendido desde la zona cafetera hasta el altiplano cundiboyacense, la región opita y la Orinoquía.

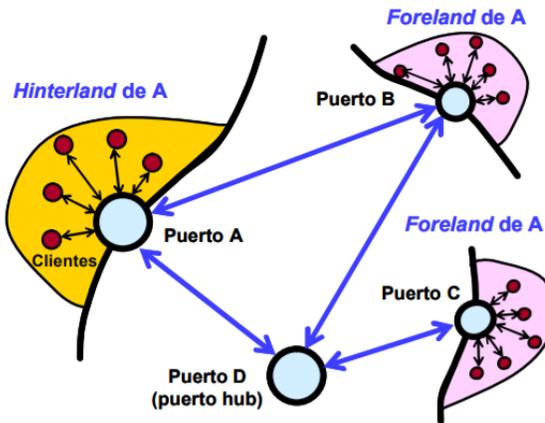
Ensayos sobre Estrategia Marítima

“**Foreland** se denomina a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto a la cual se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual procede las mercancías destinadas a dicho hinterland”.

El “*Foreland*” de Rua Costa (2006), para el puerto de Buenaventura, es la proyección que tiene el puerto de Buenaventura a los mercados de Asia Pacífico, por ejemplo: los puertos de Singapur, Shanghai, Hong Kong, Busan (Corea del Sur), Los Ángeles (U.S.A), Guangzhou, Tianjin, Kaohsiung (Taiwan), Kalang (Malasia), Laem Chabang (Tailandia), Auckland (Nueva Zelanda), Albany (Australia).

“**Hub marítimo** o puerto de transbordo en el que se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera del hinterland del puerto. Es decir, se trata de puertos en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía entre buques, mientras que el tráfico local con el área de influencia del puerto es de escasa relevancia respecto al anterior”.

Figura 2. Conceptos de hinterland, foreland y hub marítimo



Tomada de Rua Costa (2006)

Según la *Figura 2*, el puerto de Buenaventura, por su posición central geográfica, puede ser concebido como un “*hub marítimo*”, toda vez, que en la actualidad las grandes líneas oceánicas de transporte de contenedores utilizan buques de gran capacidad que realizan un número relativamente pequeño de escalas o lo largo de su itinerario. En estas escalas se descarga parte la mercancía para su posterior trasbordo a otro buque, en general de menor capacidad, los denominados “*feeder*”, que la llevara a su destino final. Es por tanto, que Buenaventura puede ser situado estratégicamente a lo largo de las grandes rutas de navegación, para conectar con el resto de puertos de Suramérica (Rua Costa, 2006).

Proyección Oceanopolítica

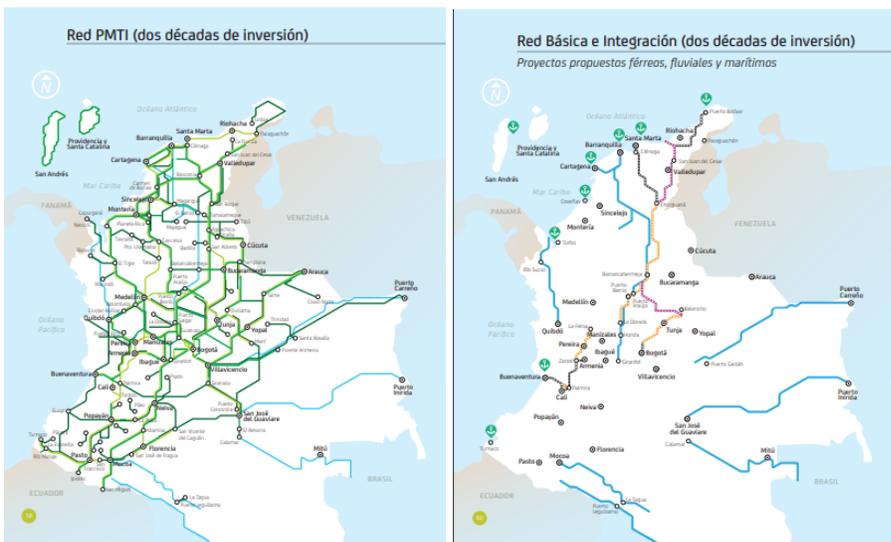
*“La accesibilidad de la costa de un país a la comunicación con sus puertos, que estos sean numerosos y profundos”*¹⁹

Almirante Alfred T. Mahan, estrategia naval

Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI 2015-2035²⁰

Según la Vicepresidencia de la República “el PMTI es una apuesta del Estado colombiano para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional” (PMTI, 2015).

Mapa 1. Proyectos de la Red del PMTI y Proyectos de red de integración férrea, fluvial y marítima.



Tomado de Agencia Nacional de Infraestructura ANI, Recuperado de la pagina web de la entidad, en : https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u233/pmti_entregable_1_final_nov11.pdf

El PMTI presenta tres *objetivos* claves a saber: impulsar el Comercio Exterior, reducir costos y tiempos de transporte, impulsar el comercio regional, mejorando la calidad de las redes regionales con propósitos de accesibilidad e integrar el territorio, aumentando la presencia del Estado, para reducir

19 Mahan, A. T. (1890). La Influencia del Poder Marítimo a través de la historia, 1660-1783. Barnes & Noble Publishing.

20 Se escoge el PMTI como elemento de mayor relevancia que determina la proyección oceanopolítica, a razón de que es determinante la necesidad de infraestructura portuaria y las vías de comunicación que interconectan las mercancías con el comercio marítimo internacional hacia el Asia Pacífico.

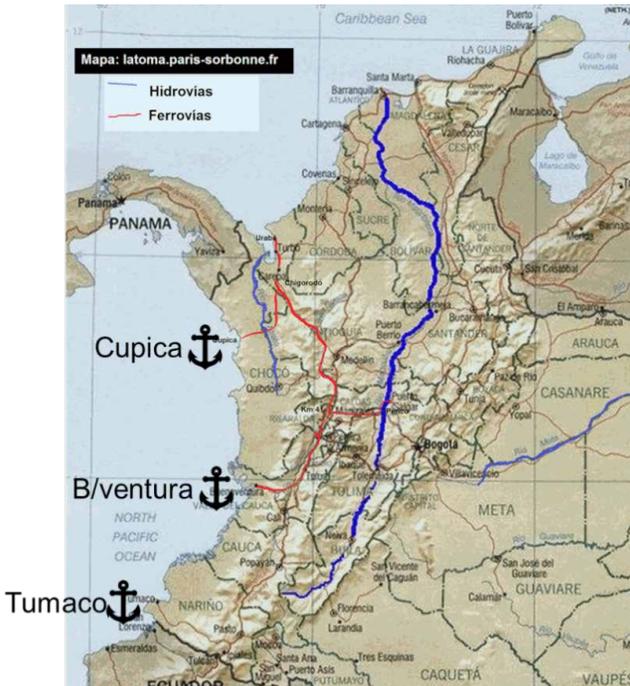
espacio de actividades ilegales, y acercar a ciudadanos y regiones a los mercados y los centros de servicios; de igual manera presenta dos *metas* precisas orientadas a consolidar una lista de proyectos prioritarios para iniciar su estructuración con tiempo suficiente y desarrollar una red de transporte competitiva adaptada a las necesidades de Colombia por los próximos 20 años; tiempo que se espera finalice en 2035 para el desarrollo de proyectos, viales, fluviales, férreos, aeroportuarios y marítimos según los indica el Mapa 1, con una inversión estimada en COL\$ 116,8 billones, donde se contemplan aspectos significativos de los puertos y su dragado (PMTI, 2015).

El desarrollo de las infraestructuras de transporte en el mundo, avanzan hacia la intermodalidad, de acuerdo con criterios de sostenibilidad a largo plazo (PEIIT,2013).

Bajo este concepto el PMTI, como plan de inversión y gestión para la conectividad intermodal del país, plantea los siguientes proyectos portuarios en el litoral Pacífico, cuya ubicación se visualiza en el *Mapa 2*.

1. Mejoramiento de capacidades puerto Buenaventura para recibir buques Panamax 5 y 6 generación
2. Construcción por concesión del puerto de aguas profundas en la Bahía de Cupica, como terminal interoceánica
3. Mejoramiento de capacidades del puerto de Tumaco, como terminal interoceánica con Belem do Para (Brasil).

Mapa 2. Puertos Multimodales Litoral Pacífico



Tomada de PEIIT (2013)

Sumado a los proyectos de conectividad multimodal interoceánica:

4. Construcción Tren Interoceánico Cupica - Turbo
5. Construcción Plataforma Multimodal Logística en Vigía del Fuerte (Chocó)
6. Navegabilidad Río Atrato
7. Conexión férrea Chigorodó-Bolombolo
8. Recuperación tramo férreo Cartago - La Felisa (Caldas)
9. Conexión férrea Bolombolo-La Felisa Bolombolo-Puerto Berrío
10. Conexión férrea La Felisa - La Dorada
11. Variante férrea Loboguerrero-Buga
12. Construcción Tren Interoceánico Tumaco-Puerto Asís
13. Mejoramiento capacidades puerto fluvial de Puerto Asís

Mapa 3. Red férrea proyectada



Tomado de PEIIT (2013)

Alianza del Pacífico

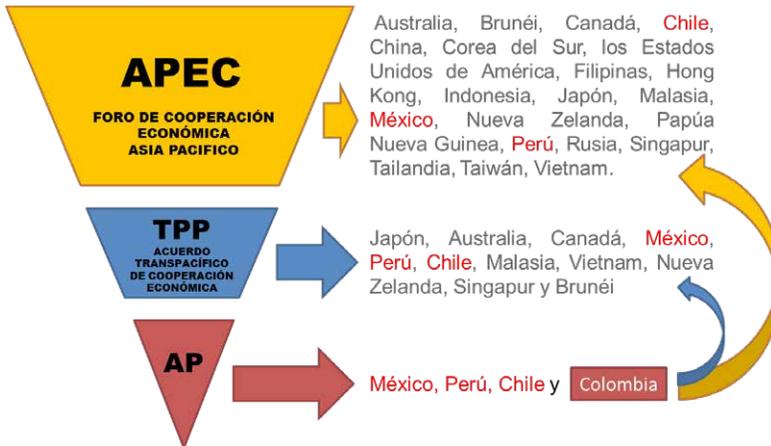
La Alianza del Pacífico nació como una iniciativa económica y de desarrollo entre cuatro naciones de América Latina: Chile, Colombia, México y Perú. Desde ese momento hasta la fecha, la Alianza se ha convertido en el eje de Colombia para hacer negocios en el continente. La clave está en la articulación de Fuerzas más allá de las fronteras territoriales. Este es un mecanismo de articulación política, económica, de cooperación e integración que

Ensayos sobre Estrategia Marítima

busca encontrar un espacio para impulsar un mayor crecimiento y mayor competitividad de las cuatro economías que la integran (AP, 2018).

Colombia busca acceder a los mercados del Asia Pacífico, mediante una estrategia de “pirámide inversa”, toda vez que los asociados de México, Perú y Chile, hacen parte del conglomerado superior del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) y el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP).

Figura 3. Estrategia de pirámide inversa²¹



100

En la *Figura 3*, se evidencia que la Alianza del Pacífico es una estrategia política y económica, de cooperación e integración, que busca encontrar un espacio para Colombia, que lo impulse a un mayor crecimiento y competitividad a través de un avance progresivo de la libre circulación de bienes, servicios y capitales, extendidos a los mercados objetivos del litoral asiático del Pacífico, una de las regiones fundamentales de la economía global.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la integración con la región de Asia Pacífico ha sido un objetivo explícito de la Alianza, debido a que tres de los miembros de la Alianza también son miembros actuales de la APEC, al cual, Colombia ha solicitado la membresía, cuyas admisiones han estado cerradas por varios años y están participando activamente en la negociación de Tratados bilaterales de Libre Comercio (TLC) con los países asiáticos.

Por tanto, los miembros de la Alianza están promoviendo conjuntamente los flujos de inversión de la “Alianza-Asia” y las exportaciones (especialmente en productos agrícolas) a los mercados de Asia-Pacífico, a través de misiones conjuntas y otras formas de cooperación, en particular, han comenzado a explorar cómo pueden usar existentes TLC con los países asiáticos, con el fin de promover la integración de los cuatro miembros de la Alianza en las cadenas de valor productivas asiáticas, lo que permite la innegable proyección hacia el océano Pacífico (Perry, 2014).

²¹ La estrategia de la “Pirámide Inversa” es un concepto deducido por el autor del presente artículo con base al artículo del autor citado, Perry, 2014

Conclusiones

El PMIT se encuentra proyectado al año 2035, de cumplirse los proyectos planteados, permitirá acceder a la globalización de los mercados marítimos, uniendo el “*hinterland mercantil*” de manera eficiente a las terminales portuarias que desarrollen la proyección Oceanopolítica del país al Asia Pacífico.

Ante la inviabilidad financiera de poseer una flota mercante, es imperativo el desarrollo en infraestructura y servicios de los puertos de Tumaco, Buenaventura y Cupica, con conectividad interoceánica multimodal.

Con la notable economía de un sistema intermodal, donde ferrocarriles e hidro vías se articulen para salir a los mares, Colombia podría incrementar varias veces sus exportaciones, proyectadas al Asia Pacífico.

La invaluable posición geoestratégica de Colombia, le permite la proyección hacia el Asia Pacífico, si fortalece sus alianzas diplomáticas y mercantiles con México, Perú y Chile, para ser llevado a la gran elite del comercio transpacífico de la APEC.

Mirar al océano Pacífico, es mirar al futuro de Colombia, el cual, se logra con conciencia de progreso y con carácter emprendedor en lo comercial, requiriendo que los habitantes de las ciudades portuarias sean expertos de las ciencias del mar y que los gobiernos sean favorables en sus políticas públicas al comercio marítimo y al desarrollo de la región del Pacífico.

Referencias bibliográficas

- Rodríguez, M. L (2004). *Globalización y Geopolítica del océano Pacífico: La redistribución de las hegemonías en los inicios del siglo XXI*. Artículo Recuperado de: <https://geopoliticaxxi.files.wordpress.com/2011/05/globalizacion-y-geopolitica-del-océano-pacifico-en-el-siglo-xxi.pdf>
- Stratfor, Monographs (2016). *The Geopolitics of the United States, Part 1: The Inevitable Empire*. Article From: <https://worldview.stratfor.com/article/geopolitics-united-states-part-1-inevitable-empire>
- Tricks, H (2014). *The Pacific Age. Under American leadership the Pacific has become the engine room of world trade. But the balance of power is shifting, writes Henry Tricks*. The Economist, Special Report. Article From: <https://www.economist.com/special-report/2014/11/13/the-pacific-age>
- Prosertek, Blog (2016). *Los puertos y su clasificación*. Recuperado de: <https://prosertek.com/es/blog/clasificacion-puertos>
- Rua costa, C (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Universitat Politècnica de Catalunya. Institut d'Organització i Control de Sistemes Industrials. Recuperado de: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- CEPAL (2018). *Ranking de puertos, los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2017*. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/infografias/ranking-puertos-top-20-america-latina-caribe-2017>
- DLCA (2018). *Logistics Capacity Assessment*. 2.1 Colombia Puertos Marítimos. 2.1.1 Colombia Puerto de Buenaventura. Recuperado de: <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Colombia+Puerto+de+Buenaventura;jsessionid=90BD82116484B41E608A525CDE4416E3#id=2.1.1ColombiaPuertodeBuenaventura-Desempe%C3%B1odelPuerto>
- PEIIT (2013). *Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte*. Ministerio de Transporte, Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018. Recuperado de: https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/PEIIT
- AP (2018). *Alianza del Pacífico, el poder de la integración*. <https://alianzapacifico.net/que-es-la-alianza/>
- Perry, G (2014). *The Pacific Alliance: A Way Forward for Latin American Integration?* Center for Global Development. June 2014. Recupérate to: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/pacific-alliance-way-forward-latin-american-integration.pdf>

La cultura de la anarquía internacional: una visión estratégica y constructivista del Poder Marítimo

Gabriel Andrés Jiménez A.*

Resumen

La cultura, el comportamiento, los Intereses Marítimos y la identidad derivada del Poder Naval son variables que las teorías tradicionales no desarrollan a la hora de ver cambios en el sistema anárquico. Concebir la anarquía como una variable independiente e inmodificable es un error, ya que las teorías críticas como el constructivismo nos permite analizar cómo estas variables modifican la realidad anárquica del sistema puesto que, “la anarquía es lo que los Estados hacen de ella”. Así mismo, el comportamiento que tomen los Estados afectará de manera directa las identidades y los intereses, por consiguiente, la reconstrucción de interés se da cuando se interactúa con un nuevo agente. Ejemplo de esto, es evidenciar el papel de agente externo de China con los países de Asia meridional y el sudeste asiático, donde la injerencia en los asuntos comerciales, financieros y tecnológicos, se tornan en un cambio en los intereses e identidades de los Estados y aun mayor, cuando las ayudas en cooperación se basan en alianzas enraizadas en el fomento del Poder Marítimo y Naval, los cual los Estados ven con mayor posibilidad, debido a su grado de cooperación (*cultura lockiana*) y no mediante la imposición de los intereses nacionales representados el *hard power* como se evidencia en la cultura *hobbesiana* implantada por los Estados Unidos en el Medio Oriente.

Palabras Clave: cultura *hobbesiana*, cultura *lockiana*, cultura anárquica, neorrealismo, realismo neoclásico.

Abstract

The culture, the behavior, the Maritime Interests and the identity derived from the Naval Power are variables that the traditional Theories do not develop at the time of seeing changes in the anarchic system. Conceiving anarchy as

* Profesional en Relaciones Internacionales de la Universidad del Rosario, Diplomado en Oceanopolítica, con experiencia en investigaciones sobre Defensa y Seguridad Nacional y cooperación para el desarrollo.

an independent and unchangeable variable is an error, since critical theories such as constructivism allow us to analyze how these variables modify the anarchic reality of the System since, “Anarchy is what the States make of it”. So the behavior that States take will directly affect identities and interests, therefore, the reconstruction of interest occurs when interacting with a new agent. An example of this is evidencing the role of China’s external agent with the countries of South Asia and Southeast Asia, where interference in commercial, financial and technological matters turns into a change in the interests and identities of the States and even greater, when aid in cooperation is based on alliances rooted in the promotion of Maritime and Naval Power, which States see with greater possibility, due to their degree of cooperation (Lockian culture) and not through the imposition of national interests represented hard power as evidenced by the Hobbesian culture implanted by the United States in the Middle East.

Key words: hobbesian culture, lockian culture, anarchic culture, neorealism, neoclassical realism.

Fecha de Recepción: abril 9 de 2018

Fecha de Revisión: abril 16 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Durante siglos, el océano ha sido de vital importancia para los Estados ya que, tiene la posibilidad de recrear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de los países en circunstancias tanto de conflicto como en ausencia de este. Como lo nombra el británico Hill (1990) “el poder marítimo [sic] es la capacidad de usar el mar, donde ello puede resultar fuertemente favorable para un Estado en representaciones económicas, a través del resguardo de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza [sic] contra sus oponentes”.

Del mismo modo, Alfred Mahan en su libro “Influencia del Poder Naval en la Historia” expresa que el uso y la administración de los océanos siguen siendo y será un factor de importancia en la historia del mundo. Confeccionó las primicias estratégicas del Poder Marítimo agrupando las Fuerzas y consiguiendo el predominio en un lugar decisivo (Mahan, 1946).

Por otro lado, Mahan (1946) manifiesta que el principal objetivo al momento de controlar los mares “es almacenar autónomas las líneas de comunicaciones marítimas y comerciales a la navegación propia, e imposibilitar su utilización por parte del adversario”, donde la esencia de la Estrategia Naval durante la guerra es buscar una batalla decisiva para destruir la armada del oponente con el fin de alcanzar los mares y proteger su comercio mientras elimina a su enemigo (Politikon, 2015).

Dentro de los postulados de Mahan es importante resaltar que parte del Poder Marítimo se encuentra enraizado con factores domésticos, los cuales repercuten en los escenarios internacionales. De dichos factores, la dominación naval se ha vuelto la piedra angular de los análisis marítimos durante los últimos años, por lo que, las extensiones largas de costa y la posición geoestratégica de los Estados se han vuelto cada vez más influyentes en los espacios marítimos. Así mismo, el desarrollo que se logra

a partir de la extracción petrolera en el mar y la exploración de gas en aguas marítimas ha permitido a los países tener mayores provechos en términos económicos y a su vez, el aumento de la seguridad nacional, mediante la dominación marítima, jurisdiccional y soberana (Sanders, 2014).

Sin embargo, ¿Cómo se puede relacionar el Poder Marítimo expuesto por Mahan y otros autores en una visión constructivista basada en la cultura de la anarquía internacional?

Como bien lo nombra Wendt en su trabajo, la cultura de la anarquía internacional juega un papel fundamental en la configuración de los roles de actores (Agentes) en sistemas (Estructuras) regionales. Las formas en las que las identidades y los intereses se transforman dentro de la anarquía están sujetos a las interacciones que evidencia los agentes en diferentes periodos de la historia e incluso en nuestros tiempos.

Si vemos los últimos diez años, en el medio oriente se ha configurado un sistema regional basado en la anarquía de naturaleza *hobbesiana*. Por un lado, las interacciones han estado dirigidas por la desconfianza y la política competitiva de poder, donde el principio fundamental de soberanía ha configurado los roles de los Estados. La injerencia que ha tenido los Estados Unidos en esta región ha permitido de algún modo que, este fenómeno se dé con gran claridad, debido a la política exterior que los Estados Unidos han utilizado desde la guerra del golfo, pasando por el 9/11 hasta el día de hoy, a través de la alianza táctica que tuvieron los norteamericanos en la región, sirviendo de peso ante el constante rose cultural e identitario que representaba lo que Samuel Huntington llamaría “*Choque de las civilizaciones*” lo cual no imposibilitó la llegada de la quinta flota de los Estados Unidos a la región del golfo pérsico en el 2003, evidenciando de fondo que, bajo el Poder Marítimo y las alianzas conformadas, la cultura *hobbesiana* lograría instaurar su Poder Naval, bajo el control geopolítico y geoestratégico en la región.

Una política centrada en el *hard power*, donde la política internacional de Estados Unidos en el Medio Oriente se desprende del orden impuesto por el control estratégico del petróleo y, sobre todo, por la dominación marítima y naval en la región mediterránea, generando un control geoestratégico en el medio oriente.

Según los teóricos del realismo político, con su mayor representante, *Hans Morgenthau*²², la conducta del Estado es racional y esta premisa estaría respaldada por la lógica de los “intereses nacionales”, definida a su vez, “en términos de poder, seguridad, sobrevivencia y una relativa capacidad”²³ En ese sentido, Estados Unidos implementa una política exterior destinada a los países de la liga árabe, como Arabia Saudí, Egipto entre otros, estrategias que maximizan su interés nacional y en este caso, la propagación de sus intereses marítimos bajo el control y supervisión del mar.

22 Su libro “Politics Among Nations, The Struggle of Power and Peace, considerado como paradigmático del pensamiento del realismo político sigue siendo la obra que más influencia ha tenido en el período de la posguerra.

23 Kegley W. Charles “Controversies in International Relations Theory” St. Martin Press, NY, 1995.

Además, es importante ver que, derivado también del realismo neoclásico, el análisis de las expectativas de los tomadores de decisiones tiene efecto directo en las expectativas de los individuos y, por tanto, de cómo los Estados buscan llegar a su interés nacional. Básicamente, los factores internos, afectan los factores externos. Así, siguiendo el caso, en análisis sustancial de esta política llevada desde la guerra del golfo por parte de Estados Unidos en Medio Oriente está dada bajo la administración de Clinton que perseguía dos principios fundamentales: la seguridad del golfo Pérsico²⁴ y la paz entre árabes e Israel.

Estos principios suponían de fondo el despliegue eminente de la quinta flota norteamericana, la cual pudiera respaldar dicho interés nacional, representado en la capacidad de controlar y ejercer Poder Marítimo en la región, basándose en la complejidad en la dominación de los procesos políticos y económicos que allí vivían.

Por consiguiente, es indispensable no pensar, que bajo la cultura de la anarquía *hobbesiana*, la percepción de los demás como enemigos, por la importancia que tiene el interés nacional en términos de poder y de cómo se configura esta estructura para alcanzar las metas, generara más descontento y por ende mayor costo a la hora de mantener el equilibrio de poder en la región. Sin embargo, a pesar de todo, esta cultura se ha visto catalizada desde el 1997 hasta el 2008, donde la aparición de un actor externo puede reconfigurar los roles inducidos y cambiar el comportamiento de los Estados llegando a una cultura de la anarquía lockiana.

De este modo, la evolución hacia la cooperación ha tomado un papel lejano, hablando en estos términos de una *cultura internacional hobbesiana*, la intuición de la soberanía ha venido presentando un mayor volumen en cuanto al papel facultativo en las interacciones de los Estados. El comportamiento de los Estados ha generado lo que Alexander Wendt denominaba “Predación” donde la causa de los sistemas competitivos provenía de la teoría del espejo, y la concepción de cómo se ven y se reconocen los Estados, a partir de la soberanía. La depredación siempre conducirá a las víctimas a defenderse y es así como las identidades e intereses se configuran derivado incluso de las amenazas que se percibían. Cuando analizamos esto, encontramos los conceptos que siempre se defenderán en este Estado y es poder nacional, seguridad y soberanía. Ya que, son estos los cuales se definen y restringe procesos de cooperación, tienden por ganancias absolutas y, muy por el contrario, mantienen la distancia unos de otros por la desconfianza en la supervivencia y seguridad representado en este caso, en el Poder Marítimo y Naval los cuales repercuten en acciones multidimensionales.

Sin embargo, en este caso el papel de agente externo que tomaremos será el de China, ya que mediante una *cultura internacional lockiana* donde la cooperación es un fenómeno posible, y el comportamiento de los Estados configuran las identidades y los intereses de los agentes en estructuras determinadas hacen posible un cambio en la estructura internacional y, por ende, un cambio en los intereses nacionales. Básicamente, existe una cooperación entre Estados egoísta ya que existe una *densidad dinámica*, lo que quiere decir que, si se emprende una acción conjunta fuera de las

²⁴ Los países del golfo Árabe-Pérsico son: Arabia Saudita, Kuwait, Bahrein, Emiratos Árabes Unidos, Qatar y Omán, quienes poseen en su conjunto el 66% de las reservas probadas de petróleo a nivel mundial.

acciones unilateral, se dan a partir de los grandes incentivos que pueden generar estos acuerdos conjuntos²⁵.

Aunque haya una creciente densidad dinámica entre los Estados, esta no asegura que los Estados tengan ganancias colectivas que siempre mantengan las dinámicas neutrales. Pero, existe una salida a esto y es lo que Taylor y Axelord denomina la “*Reciprocidad*”. Una reciprocidad evidenciada en la cooperación de los Estados donde se perciben como ganadores en los acuerdos que se tomen y se suscriben, de este modo, aunque siempre exista uno más favorecido, la tendencia a la reciprocidad será la piedra angular de la *cultura lockiana*. Así mismo, el comportamiento que tomen los Estados afectará de manera directa las identidades y los intereses, por consiguiente, la reconstrucción de interés se da cuando se interactúa con un nuevo agente. Ejemplo de esto, es evidenciar el papel de agente externo de China con los países de Asia meridional y el sudeste asiático, (Pakistán, Vietnam, Camboya, entre otros) donde la injerencia de los asuntos comerciales, financieros y tecnológicos, se tornan en un cambio en los intereses e identidades de estos Estados y aun mayor, cuando las ayudas en cooperación se basan en alianzas enraizadas en el fomento del Poder Marítimo y Naval, los cuales los Estados ven con mayor posibilidad, debido a su grado de cooperación y no imposición de los intereses nacionales mediante el *hard power*.

Existen unos compromisos compartidos hacia las normas sociales que permite que haya una interdependencia positiva de los dividendos, hacia las utilidades. Que es el fin de la *cultura lockiana*. Lo anterior puede evidenciarse mediante el siguiente caso.

China durante el 2015 y 2017 ha conseguido dos logros importantes. El primero de ellos consistió en aumentar en siete puntos porcentuales el gasto militar, efectuando así, un aumento en su poderío naval, implantando el Poder Marítimo en la región mediante un sistema de cooperación regional, ayudando a los demás Estados a proteger su soberanía y jurisdicción marítima. Cabe resaltar, que la diferencia tácita entre el *hard power* y el *soft power* implementado por China en la región, recae en la cooperación no solo militar sino, económica y social en los países vecinos, por lo tanto, un aumento en el Poder Marítimo es un aumento en la injerencia cooperativa de desarrollo de los demás países donde China ha implementado la cooperación en términos de lazos tácticos y estratégicos. El segundo logro, fue la expansión de su flota naval, en la propagación de sus intereses en la región, defendiendo su soberanía y jurisdicción marítima, para la expansión de su comercio internacional generando altos grados de reciprocidad en lo que concierne a la competitividad de la ASEAN.

Realismo neoclásico bajo el Poder Marítimo de la cultura lockiana

Ahora bien, es importante analizar cómo, a partir de la implementación de la *cultura anárquica lockiana*, China por medio de los tomadores de decisiones ha influenciado la política internacional. Los factores domésticos tienen influencia directa sobre las capacidades relativas de los Estados. Lo

25 Wendt, Alexander. “Anarchy is what States Make of it: The Social Construction of Power Politics”, en *International Organization*, vol. 46, No. 2 (Primavera 1992), pp. 391-425. Documento disponible: <http://eds.a.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/detail/detail?vid=2&sid=7427297f-02cd-4905-b551-d69b5801dc8d%40sessionmgr4001&hid=4202&bdata=Jmxhbm92ZXMm2l0ZT1lZHMtbGl2ZG%3d%3d#db=edsjsr&AN=edsjsr.2706858>.

anterior, teniendo en cuenta los modificadores estructurales que evalúan los riesgos de cooperación y competencias. Hay que recordar que debe existir confianza entre los Estados, ya que esto puede llegar a determinar el comportamiento de competencia o cooperación interestatal.

El *realismo neoclásico defensivo* se basa en una concepción verticalista de comportamiento político y rechaza la suposición del liberalismo que los actores fundamentales en la política internacional tienen aversión al riesgo, los individuos o grupos racionales dentro de las sociedades²⁶. Líderes piensan opciones y toman decisiones basadas principalmente en su situación estratégica y una evaluación de la ganancia relativa.

Así mismo, Benjamin Miller considera que las imágenes benignas del oponente, equilibrando creencias y similitud ideológica, junto con la multipolaridad y los temores comunes de la revolución, son condiciones necesarias para el surgimiento de grandes conciertos de energía. Lo cual quiere decir que, incluso cuando la imagen entre Estados es totalmente negativa, los tomadores de decisión opuestos en este sentido, pueden llegar a generar un momento de cooperación en situaciones que los necesiten. Es el caso de China, cuando a pesar de las diferencias ideológicas e incluso en su sistema de creencias, ha tenido la capacidad de interactuar con los países del sudeste asiático e incluso en la península de Corea, generando modificadores estructurales que le han permitido variar el comportamiento de los Estados y así mismo, generar el surgimiento de grandes momentos de cooperación marítima.

Es importante decir acá, que la *cultura anárquica lockiana* y los factores o interés de los tomadores de decisión en política exterior que repercuten en lo extranjero, va de la mano para la estabilidad de dicha cultura en pro de la cooperación y el fin último de los intereses que puede ostentar el Estado chino.

Además, es indispensable decir que las percepciones de los líderes juegan un papel crítico, y a veces, pueden mirar con resentimiento los modificadores estructurales y no permitir así una vía hacia la cooperación. Sin embargo, a menudo los objetivos finales van por encima de las percepciones en desacuerdo que se logren evidenciar²⁷.

Ejemplo de lo anterior lo recita bien Taliaferro, cuando explica que, durante los períodos de inminente amenaza externa, los cálculos de los tomadores de decisiones centrales son de suma importancia. A más largo plazo o en ausencia de una amenaza externa inmediata, los líderes nacionales tendrán más dificultades en la movilización de recursos nacionales para la política exterior. Por otra parte, los esfuerzos de las movilizaciones de los líderes pueden tardar o restringir su capacidad de reajustar sus políticas exteriores en respuesta a los cambios en el entorno externo²⁸.

26 Andrew Moravcsik, "Taking Preferences Seriously: A Liberal Theory of International Politics," *International Organization*, Vol. 51, No. 4 (Autumn 1997), pp. 513-553.

27 Offense-defense theory has both an objective component and a perceptual component. The objective offense-defense balance is a structural modifier. Elite perceptions of the offense-defense balance are unit-level phenomena. Ver, the exchange between Davis and Van Evera in "Correspondence: Taking Offense at Offense-Defense Theory," pp. 179-182, 195-200.

28 Jeffrey W. Taliaferro, *Security Seeking under Anarchy: Defensive Realism Revisited*, *International Security*, Vol. 25, No. 3 (Winter, 2000-2001), pp. 128-161, Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/2626708>

Teoría de la movilización interna

Ahora bien, la teoría de la movilización interna de Thomas Christens, que aborda el problema de cómo la política interna limita las capacidades de los Estados para ajustar sus temas en política exterior²⁹ ha evidenciado en muchos casos la limitación de la política exterior de los Estados, ejemplo de ello, ha sido, la crisis financiera del 2008 en Estado Unidos, existiendo momentos de la teoría de la movilización interna donde aun cuando se obtiene recursos y capacidad de actuar, esto quedaría a un lado. Lo anterior, se nombra con el fin de demostrar que existe esta faceta en lo que vivió Estados Unidos después de la crisis del 2008, donde por términos de procesos internos, de política interna tuvo la restricción de sacar su eje de influencia en el Medio Oriente, con el retiro de las tropas de Afganistán, e incluso la retirada de una de sus flotas navales más grandes en la región.

Muy por el contrario, aunque limita su política exterior para Estados Unidos, para China, ha servido mucho para su reestructuración de su política exterior y su nueva injerencia en Asia meridional. Muchos lo han llamado como el Estado que llenará el vacío que dejó Estados Unidos tras su nueva política suave de abandonar incluso intereses nacionales en esta región.

Lo anterior, con el fin de mostrar cómo Xi Jinping ha sentido que la no protección de su auge en el desarrollo marítimo del país, a partir de la seguridad energética, puede llegar a ser un problema o una amenaza directa a su interés nacional. Por ende, es indispensable no atacar la amenaza generando mecanismos y vehículos de cooperación, lo cual le permite mayores ganancias y qué más que en Asia meridional y el Sudeste Asiático, donde con la diplomacia y tratados que ha venido desplegando ha podido tener un control geopolítico y geoestratégico bastante efectivo.

Así, podemos evidenciar cómo el tomador de decisión ha permitido influenciar a Estados de Asia meridional, reconfigurar su papel dentro de la región y, además, generando un cambio de rol de instituciones occidentales a instituciones promovidas por China. Se ha visto entonces que se ha generado una interdependencia de estos Estados con China y que las inversiones de planes como la ruta de la seda siglo XXI han tenido una mayor injerencia en la cooperación marítima, encaminada al desarrollo económico de la región.

Conclusión

Es así como podemos llegar a decir que el enfoque analítico de Alexander Wendt nos ha servido de gran ayuda para explicar este fenómeno. Si bien partíamos de una cultura de la *anarquía hobbesiana* donde los Estados árabes por sus internaciones se percibían como enemigos por razones tanto ideológica como cultural, claro está sin dejar a un lado la parte económica como la política. Y teniendo en cuenta el papel de Estados Unidos como agente externo cohesionador del comportamiento de varios de estos Estados árabes en pro de sus intereses nacionales ejemplificados en el Poder Marítimo y Naval. Sin embargo, cuando entra la crisis de 2008, Estados Unidos tiene que retirar su injerencia en el Medio Oriente debido

29 Thomas J. Christensen, *Useful Adversaries: Grand Strategy, Domestic Mobilization, and Sino-American Conflict, 1947-1958* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1996), p. 256. 54

a lo que el enfoque que tratamos del *realismo neoclásico* nos brinda. Y es la teoría de la movilización interna de Thomas Christens que privó a los Estados Unidos seguir con sus capacidades en el Medio Oriente, dejando de lado una priorización de sus Intereses Marítimos, trayendo como resultando un vacío de poder ejemplificado en la ausencia de Poder Naval eficaz y eficiente.

Así mismo, el enfoque del realismo neoclásico defensivo de Taliaferro fue fundamental para evidenciar cómo los tomadores de decisiones han influido de manera directa en la política exterior de los Estados en situaciones estratégicas. Es importante rescatar que los modificadores estructurales han servido para argumentar como se ha modificado el comportamiento de los Estados de Asia meridional por parte de China y como estos han tenido una respuesta clara esta nueva interacción que les permite estar más hacia el lado chino que hacia las instituciones Occidentales.

En ese sentido, la injerencia de China en Asia meridional ha pasado de una *cultura anárquica hobbesiana*, a una *lockiana*, mostrando cómo la cooperación entre Estados que se percibían enemigos es posible para situaciones donde el objetivo último son las relaciones de comportamiento bajo normas sociales dadas en el Poder Marítimo. Las estructuras y los agentes que se evidencian acá, están en constantes interacciones recíprocas que han generado nuevas estructuras bajo las nuevas identidades que se forman, de este modo los cambios en los intereses de los Estados hacia nuevos objetivos e interés nacionales mostrados en Intereses Marítimos, están permeados por agentes externos, lo cual permite analizar que toda estructura es permeable por más soberanía que se tenga.

Referencias bibliográficas

- Alterman, John. “China’s Balancing Act in the Gulf”. En Middle East program, Center for strategic and international studies, Agosto 2013. Documento disponible: http://csis.org/files/publication/130821_Alterman_ChinaGulf_Web.pdf.
- Cordesman, Anthony. “Judging a P5+1 Nuclear Agreement with Iran: The Key Criteria”. En Center for strategic and international studies, marzo de 2015. Documento disponible: <http://csis.org/publication/judging-p51-nuclear-agreement-iran-key-criteria>.
- Dorraj, Manochehr; English James. “China’s Strategy for Energy Acquisition in the Middle East: Potential for Conflict and Cooperation With the United States.”. Asian politics and policy, Vol.4, N°2, pp. 173-191. Documento disponible en: <http://onlinelibrary.wiley.com.ez.urosario.edu.co/doi/10.1111/j.1943-0787.2012.01335.x/epdf>.
- Goldemberg, Ilan; Ratner Ely. “China’s Middle East Tightrope”. Foreign Policy Magazine, 20 de abril de 2015. Documento disponible: <http://foreignpolicy.com/2015/04/20/china-middle-east-saudi-arabia-iran-oil-nuclear->.
- Comparar Kennedy, Scott. “Building China’s “One Belt, One Road””. Center for strategic and international studies, 03 de abril de 2015. Documento disponible: <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road>.
- Marsh, Kevin. “Managing Relative Decline: A Neoclassical Analysis of the 2012 US Defense Strategy Guidance”, In Contemporary Security Policy, Vol 33 Issue 3, 2012. Documento Disponible en: <http://www.tandfonline.com.ez.urosario.edu.co/doi/pdf/10.1080/13523260.2012.727681>.
- Rothkopf, David. “The Middle East’s pivot to Asia”. En Foreign Policy Magazine, 24 de abril de 2015. Documento disponible en: <http://foreignpolicy.com/2015/04/24/the-middle-east-pivot-to-asia-china/>.
- Sager, Abdulaziz. “GCC-China Relations: Looking Beyond Oil-Risk and Rewards”. En China’s Growing Role In the Middle East: Implications for the Region and Beyond, The Nixon center, 2010, Pág. 5. Documento disponible: <http://www.cftni.org/full-monograph-chinas-growing-role-in-me.pdf>.
- Yuan, Luo. “China’s Strategic Interests in the Gulf and Trilateral Relations among China, the U.S. and Arab Countries”. En China’s Growing Role

Ensayos sobre Estrategia Marítima

In the Middle East: Implications for the Region and Beyond, The Nixon center, 2010, Pág. 23. Documento disponible: <http://www.cftni.org/full-monograph-chinas-growing-role-in-me.pdf>.

- Wendt, Alexander "Anarchy is what States Make of it: The Social Construction of Power Politics", en International Organization, vol. 46, No. 2 (Primavera 1992), pp. 391-425. Documento disponible en : <http://eds.a.ebscohost.com.ez.urosario.edu.co/eds/detail/detail?vid=2&sid=7427297f-02cd-4905-b551-d69b5801dc8d%40sessionmgr4001&hid=4202&bdata=Jmxhbmc9ZXMmc2lOZT1lZHMtbGl2ZQ%3d%3d#d-b=edsjsr&AN=edsjsr.2706858>.

Cooperación Internacional: llave para los mares cerrados o semicerrados

Natalí Delgado Orozco* y José Daniel Sánchez Borrero**

Resumen

En el transcurrir de los años se ha concebido que la cooperación internacional hablando en términos de colaboración entre Estados, es el camino que deberían seguir los países con mares cerrados y semicerrados, no solo por su connotación política y territorial, sino también por lo que suscita la sana lógica, todo con miras a extraer los beneficios económicos, políticos, ambientales y científicos de forma armónica, es decir, sin entrar en conflictos por delimitación de su territorio marítimo. En este sentido, se analizará la forma como se lleva a cabo la delimitación de las aguas jurisdiccionales en las zonas del mediterráneo (semi-cerrados), tomando como punto de referencia aspectos como la conformación geográfica de estos espacios, y que la mayoría de los países que ocupan esta zona jurisdiccional- son signatarios y han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (*Convemar*), circunstancia que entrará a ser comparada con las particularidades territoriales de los países latinoamericanos que también cuentan con mares semicerrados y que en un tenor similar han presentado diversos conflictos en cuanto a la delimitación del territorio marítimo en el tiempo, todo con miras a plantear una posible solución desde la esquina oceanopolítica.

Palabras claves: cooperación, Estados, mares cerrados y semicerrados, beneficios, Convemar.

Abstract

Over the years it has been conceived that international cooperation, speaking in terms of collaboration between states, is the path that countries with closed and semi-closed seas should follow, not only because of its political and territorial connotation, but also because of what it arouses sound logic,

* Ingeniera Ambiental, estudiante de Especialización en Gestión del Territorio, asesora en Comisión Colombiana del Océano, culminó estudios de Diplomado en Oceanopolítica en la ESDEG.

** Abogado Consultor en Política y legislación para el sector público y privado, culminó estudios de Diplomado en Oceanopolítica en la ESDG.

all with a view to extracting economic, political, environmental and scientific benefits in a harmonious way, that is, without entering into conflicts by delimitation of its maritime territory. In this sense, the way in which the delimitation of jurisdictional waters in the Mediterranean areas (semi-closed) will be analyzed, taking as a point of reference aspects such as the geographical conformation of these spaces, and that most of the countries that occupy this jurisdictional zone- are signatories and have ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea (Unclos), a circumstance that will come to be compared with the territorial particularities of Latin American countries that also have semi-enclosed seas and that in a similar tenor they have presented various conflicts regarding the delimitation of the maritime territory in time, all with a view to proposing a possible solution from the oceanopolitical corner.

Keywords: cooperation, States, closed and semi-closed seas, benefits, Unclos.

Fecha de Recepción: noviembre 3 de 2017

Fecha de Revisión: abril 16 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Análisis de los Acuerdos Internacionales entre países con mares cerrados y semicerrados

Teniendo en cuenta que en el análisis se tratarán los acuerdos que se han implementado para que los países con mares cerrados y semicerrados puedan delimitar sus territorios, es necesario precisar las siguientes conceptualizaciones; para la *Convemar*, se entiende por “mar cerrado o semi-cerrado [sic] un golfo, cuenca marítima o mar rodeado por dos o más Estados y comunicado con otro mar o el océano por una salida estrecha, o compuesto entera o fundamentalmente de los mares territoriales y las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños” (Naciones Unidas, 1982).

De tal forma que, se hace ineludible la cooperación entre los Estados ribereños de mares cerrados y semicerrados, como se enuncia en la convención de la siguiente manera:

“Los Estados ribereños de un mar cerrado o semi-cerrado [sic] deberían cooperar entre sí en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes con arreglo a esta Convención. A ese fin, directamente o por conducto de una organización regional apropiada, procurarán (Naciones Unidas, 1982):

- Coordinar la administración, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar.
- Coordinar el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes respecto a la protección y la preservación del medio marino.
- Coordinar sus políticas de investigación científica y emprender, cuando proceda, programas conjuntos de investigación científica en el área.
- Invitar, según proceda, a otros Estados interesados o a organizaciones internacionales a cooperar con ellos en el desarrollo de las disposiciones de este artículo”.

De esta forma, tomando como referencia lo citado anteriormente, es preciso evaluar que en cada uno de los ítems mencionados se especifica que el territorio debe ser tratado desde la coordinación internacional para asegurar que cada uno de los países obtenga beneficios de los recursos, como quiera que de otra forma no sería posible convivir en una extensión de territorio compartida, de lo cual se desprende se debería asegurar que cada país de acuerdo con sus necesidades y sus potenciales tenga acceso al mar.

El mar Mediterráneo con sus bondades o sus desavenencias, caso de análisis

El Mediterráneo es un mar interior que logra bordear las costas de tres continentes distintos (Europa meridional, Asia Occidental y África Septentrional), cuyas aguas pertenecen al Atlántico. Habida cuenta de su ubicación, a lo largo de la historia de la humanidad ha constituido un pilar para el desarrollo de las civilizaciones que lo circundan, punto de quiebre para la conformación de controversias acerca de la distribución que recibiría cada uno de los países que lo “toca” con relación al derecho que les corresponde.

En el caso del Mediterráneo, es necesario evaluar en primera instancia las causales de los conflictos que surgieron por delimitación del territorio como: el sector pesquero, como ejemplo menor y como tema de mayor trascendencia; la evolución de los tratados para favorecer en estos países la coordinación a través de procesos de cooperación en aspectos ambientales, económicos y científicos.

Para entrar en contexto, es necesario traer a colación algunos acontecimientos históricos que han vivido los países que se encuentran en el mar Mediterráneo, intención única para precisar cuáles de ellos han sido determinantes para llegar a acuerdos que contemplan algunas, sino la mayoría de las necesidades que sufren los habitantes de los países de esta zona, situación de la cual se pueda inferir que se trata de un vestigio de comunidad coordinadora y consciente de la cooperación para abordar todas las potencialidades que ofrece el territorio marítimo.

Las relaciones a través del mar datan desde la época de la civilización mesopotámica, además de las interacciones marítimas de otras culturas como la de los sumerios, acadios, babilónicos, hititas, fenicios, hebreos, sirios, medos y persas, y trascendiendo en el tiempo imperios como el chino, hindú y egipcio, y en el Mediterráneo las culturas de Grecia y Roma. El Derecho del Mar se forjó en el uso y la costumbre marítima de todos los pueblos, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. No existió norma escrita o codificación alguna que reglamentara la conducta de los Estados en sus aspiraciones marítimas, o en su movilización a través de los océanos (Climaco Ulquill & Gonzalez Lopez, 2005).

Hacia mediados del Siglo XVI, Venecia alegó ser dueña del Mar Adriático y Génova del Mar de Liguria; España y Portugal, que eran en esa época dos grandes naciones navegantes, alegaron que ellas tenían el control completo de las zonas que habían descubierto y que además tenían el derecho de excluir a los extranjeros de dichas zonas (Climaco Ulquill & Gonzalez Lopez, 2005).

Con relación a la pesca a mediados del siglo XIX, existía la creencia de que esta era inagotable; pero a fines del mismo siglo aparece la necesidad de

establecer regulaciones entre las naciones dedicadas a la pesca, basadas en medidas eficaces de conservación de las especies, acumulación de conocimientos científicos sobre la materia y distribución equitativa de derechos de pesca entre las naciones. Como resultado de esa necesidad de regulación firmaron tratados sobre pesca, siendo los más importantes los siguientes (Climaco Ulquill & Gonzalez Lopez, 2005):

- Convención Pesquera de los Mares del Norte, suscrita en La Haya en 1881.
- Convención Pesquera del Mediterráneo, suscrito en el Consejo de la FAO en 1963

De lo anterior se deduce que fueron los conflictos presentados entre las naciones por la aspiración a tener una mayor extensión marítima lo que finalmente dio pie a la formulación de acuerdos internacionales para el desarrollo de la ciencia y la tecnología, permitiendo un aprovechamiento más racional de los recursos marinos, así como la conservación de los ecosistemas.

Teniendo en cuenta, que el análisis que nos atañe corresponde al área de influencia del mar Mediterráneo, a continuación se especifican algunas características generales que permitan realizar una comparación similar y adecuada con los países latinoamericanos.

Elementos distintivos del mar Mediterráneo

Ante la proximidad de los Estados del mar Mediterráneo se presentan ciertas dificultades en cuanto a la delimitación de las aguas jurisdiccionales, no obstante, para efectos de salvaguardar la seguridad alimentaria de sus habitantes y otros derechos conexos, se prevé la definición y regulación de un marco de jurisdicción que sea aparentemente justo para las partes.

Contexto geográfico

La configuración geográfica de la zona mediterránea permite inferir las evidentes tensiones políticas que surgen a partir de la irregular conformación jurisdiccional de la zona, toda vez que no hay Estado que no pretenda asegurar la vida de sus habitantes (Dirección General de Políticas Exteriores, 2010). Al respecto, el Estudio de Aguas jurisdiccionales del mar Mediterráneo y el mar Negro (Dirección General de Políticas Interiores de la Unión, 2009) precisó:

La configuración política de la región mediterránea se caracteriza por la clara división entre la ribera Norte y la ribera Sur; la primera integrada en una buena medida en la Unión Europea, lo que implica una mayor cohesión y la existencia de políticas comunes, frente a una ribera meridional (norte de África) débilmente estructurada desde el punto de vista político.

No obstante, en lo que se refiere al mapa marítimo, en ambas situaciones dominan los intereses nacionales con el resultado de un mosaico jurisdiccional que no facilita los acuerdos bilaterales ni multilaterales (Dirección General de Políticas Exteriores, 2010).

Aunque las reducidas dimensiones del mar Mediterráneo implican que una ampliación jurisdiccional generalizada por parte de todos los Estados convertiría la totalidad de sus aguas en aguas bajo jurisdicción nacional, la no declaración (todavía) de tales derechos de soberanía por parte de algunos de ellos, se traduce en la permanencia de una parte considerable de sus aguas

como alta mar. En el mar Negro, sin embargo, la totalidad de sus aguas se encuentran bajo jurisdicción de los diferentes Estados ribereños (Dirección General de Políticas Exteriores, 2010).

Conforme lo citado, es claro que la métrica utilizada para delimitar estas jurisdicciones no está dada por un criterio producto del arbitrio de cada uno de los Estados, sino que la mayoría de los Estados que conforman la porción mediterránea (excepto Libia y Turquía) han sido signatarios de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De tal manera, que no existirá otro marco jurídico de aplicación más allá, que el que ha sido aceptado por los Estados próximos. Esto constituye una notable ventaja frente a otras jurisdicciones existentes o propuestas a nivel mundial, puesto que estando de acuerdo en el instrumento normativo vinculante, se facilita su adopción por parte de los Estados; no obstante, no hay evidencia que permita inferir que existe una conformidad total frente a la aplicación de dichos criterios.

Criterios establecidos por *Convemar* y que no han sido utilizados para fijar la jurisdicción

Dentro de la distinguida conformación territorial de la zona, existen criterios de *Convemar* que han sido excluidos en atención a la proximidad de los Estados así como para evitar conflictos de naturaleza geopolítica en el evento de compartir espacios jurisdiccionales; de tal manera que se ha recurrido a figuras jurídicas novedosas que proceden incluso de la costumbre, para evitar posibles inconvenientes limítrofes, cabe destacar (Naciones Unidas, 1982):

- La zona contigua arqueológica, que corresponde a una zona compartida que permita de manera común la protección del patrimonio cultural sumergido.
- La zona de protección ecológica que corresponde a una zona para la preservación de biodiversidad por las partes de confluencia.
- La zona de pesca, que corresponde a una zona que permita a los Estados utilizar los recursos pesqueros hasta las 200 millas.

Ahora bien, se sabe que los conceptos de zona económica exclusiva, mar territorial, líneas de base recta, se han venido utilizando de conformidad con la conformación y la variación geográfica.

En una escala nacional los países del Mediterráneo y del mar Negro aplican cada política sectorial a través de su propia administración del mismo modo que cada acuerdo internacional se ejecuta con arreglo a las normas de cada país.

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (*Convemar*) el deber de cooperar afecta de manera especial a los Estados ribereños de mares cerrados y semicerrados, como es el caso del Mediterráneo y el mar Negro. Así, el Artículo 123 del dicho instrumento legal expresa que estos Estados, directamente o por conducto de una organización regional apropiada, procurarán coordinar la administración, conservación, exploración y explotación de los recursos vivos del mar (Naciones Unidas, 1982).

Además, el Mediterráneo presenta una característica que incide en la necesidad de cooperar para la gestión de sus recursos a diferencia de otros mares continentales como el mar Negro, una gran parte del mar Mediterráneo se compone de aguas de Alta mar, lo que suscita problemas de gestión específicos.

Esto significa que amplios sectores de las aguas del mar Mediterráneo quedan fuera de la jurisdicción o soberanía de los Estados ribereños, los cuales carecen de facultades prescriptivas o ejecutoras que les permitan regular pormenorizadamente las actividades humanas realizadas más allá de estas zonas, incluidas las destinadas a la protección del medio ambiente marino y las dirigidas a determinar las condiciones del ejercicio de la pesca (Declaración de París de 13 de julio de 2008 y referencia correspondiente a la iniciativa Horizonte 2020).

Conviene proseguir con el examen en el contexto latinoamericano tal como se describe en adelante.

Caracterización del tema en países latinoamericanos

Lo descrito anteriormente, no ocurre en la región del mar Caribe latinoamericano puesto que, en algunos aspectos, todos los Estados de esta región presentan los mismos puntos de vista e intereses, ya que los lazos geográficos, históricos y en general los culturales han contribuido al desarrollo de instituciones y posiciones latinoamericanas comunes. Por otra parte, las diferencias en cuanto a la ubicación geográfica de estos Estados, con relación al mar, y las diferentes características de las áreas marítimas cercanas a las costas de los países de la región que por su posición natural, ha llevado a que existan conflictos en algunos de los más importantes asuntos, tales como la anchura del mar territorial y la naturaleza y alcance de los derechos de estos Estados sobre los recursos en las áreas marinas más allá de este mar. Se ha advertido justamente que el Derecho del Mar es “por excelencia, un Derecho que toma en cuenta la situación geográfica del Estado y las consecuencias posibles que se deriven de esta situación”.

Teniendo en consideración lo relatado por la *Convemar*, en cuanto a mares cerrados y semicerrados, para los países que bordean el Caribe no presentaría dificultades en este asunto, especialmente aquellos que bordean el Caribe, por cuanto esta utiliza como punto de encuentro, aquellas materias que le son de interés común a estos países, lo que facilita la promoción de la cooperación entre los Estados limítrofes. Ahora bien, este asunto había sido planteado anteriormente por los Estados latinoamericanos y caribeños en declaraciones de políticas, aprobadas en reuniones regionales y subregionales, mercediendo entre ellas, especial mención, la Declaración de Santo Domingo realizada en el mes de marzo de 1999, con el fin de que los países de América Latina concertaran un nuevo compromiso (contrato) social de la ciencia para la erradicación de la pobreza, la armonía con la naturaleza, y el desarrollo sustentable. En sí, los países de América Latina buscaban, desde el inicio, un democrático y participativo sistema para administrar este patrimonio común (Climaco Ulquill & González López, 2005).

Además del deber de cooperar con los Estados de mares cerrados o semicerrados, es importante la cooperación institucionalizada, es decir, la cooperación canalizada a través de las organizaciones supranacionales,

regionales y subregionales, que desciende y se extiende a temas sensibles como la conservación y gestión de los recursos biológicos de alta mar.

Así las cosas, a nivel internacional, para el Mediterráneo y el mar Negro existen un gran número de organismos (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y Organización Marítima Internacional (OMI), acuerdos y tratados que se ocupan de la gobernanza de los océanos y que están relacionados con seguridad en el mar, la protección del medio ambiente marino, la biodiversidad, la pesca y las actividades pesqueras (Dirección General de Políticas Exteriores, 2010).

Además de este importante acuerdo internacional, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO) por sus siglas en inglés, ha establecido un marco de gobernanza global para la pesca a través del Código de conducta para la Pesca Responsable (FAO, 1995), que establece principios y normas internacionales de comportamiento con objeto de garantizar la conservación, gestión y desarrollo de los recursos acuáticos vivos (European Environment Agency, 2005). A este aspecto se suma el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques que pescan en alta mar (adoptado por FAO en 1993), que entró en vigor el 24 de abril de 2003 (Dirección General de Políticas Exteriores, 2010).

Mientras tanto, en alta mar, cada Estado debe aplicar las leyes internacionales a sus nacionales, que en lo tocante a la pesca implica que el Estado está obligado a supervisar y controlar que los buques bajo su pabellón cumplan con las normas establecidas en los distintos tratados (Chevalier, C., 2005).

Conclusión

Se ha determinado en el presente ensayo que los países que se encuentran en el mar Mediterráneo deberían acogerse a los tratados de Derecho Internacional por presentar mayor extensión en alta mar, toda vez que, de ejecutarse acciones en contravía de este - derivadas de la posición territorial dominante -, daría al traste con la necesidad de revisar las condiciones con las cuales se han conformado dichos tratados, así como irrumpiendo como consecuencia con la estabilidad relativa que ha adquirido la zona en términos geopolíticos desde mediados del siglo XX.

Así, siguiendo el hilo conductor, en alta mar se consideran bienes de uso público, sin embargo, queda de manifiesto que en los países latinoamericanos que presentan su zona económica exclusiva y desean ampliarla aun menoscabando los derechos de los demás países, la cooperación se erige como la solución, como quiera que se puede cruzar la delgada línea entre el abuso y la abstinencia en términos de aprovechamiento del territorio, lo que nos lleva a impulsar la carrera por el respeto de los tratados y acuerdos internacionales para que se puedan obtener las potencialidades que ofrece el mar.

Como resultado del anterior acercamiento, se abre una ventana a los siguientes ejes de valor; generación de herramientas de investigación para la extracción de recursos, seguridad e intercambio cultural, ambiente pacífico y estable, condiciones de colaboración mutua, seguridad alimentaria y permanencia de los recursos en el tiempo.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

De este modo, se plantea la necesidad imperante de que los países latinoamericanos se movilicen hacia la conformación de un “frente cooperativo internacional”, habida cuenta de la delicada situación que puede suscitar el manejo inadecuado de los factores económicos, sociales y políticos que inciden en los mares cerrados y semicerrados, permitiendo la promoción de desarrollo sostenible y sustentable tanto en el territorio marítimo, como en el espacio de alta mar que se considera bien de uso público. Dicha estrategia de cooperación podría ser trasladada a una visión de política de Estado, con la que se articularían los instrumentos de gobernanza de cada uno de los países que conforman la zona de influencia, con miras a resaltar, conservar, y extender la visión colaborativa del tratado o el conjunto de tratados que se generen en adelante, como aspecto y rasgo distintivo de la oceanopolítica pura y aplicada.

Referencias bibliográficas

- Climaco Ulquill, A. J., & González López, T. R. (2005). *Ventajas y Desventajas de ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por parte del Estado de El Salvador*. El Salvador: Universidad del Salvador.
- Dirección General de Políticas Exteriores. (2010). *Aguas jurisdiccionales del Mar Negro y Mar Mediterráneo*. Parlamento Europeo.
- Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*.

Caracterización de la Educación Superior e Investigación del mar en Colombia

*Michael Fabián Pulido Vásquez**

Resumen

Colombia es uno de los pocos Estados a nivel mundial que goza del privilegio geográfico al tener acceso directo a dos océanos, el mar Caribe y el océano Pacífico, situados en la esquina norte occidente de Suramérica; la condición natural y geoestratégica es excepcional al proporcionar grandes espacios marítimos por la condición litoral que a su vez generan ventajas comparativas, los cuales detentan una riqueza tal, que requiere de mucho más estudio e investigación en los diferentes campos de la ciencia, que le permitan explorar y explotar esta prolija condición para potenciar el desarrollo de los sectores marítimos del país. Este artículo de investigación se orienta a destacar el análisis y los resultados obtenidos sobre aquellas instituciones de Educación Superior, instituciones militares y aquellas que se encuentran trabajando en conjunto con el Estado y las Fuerzas Militares para fomentar la participación de la educación e investigación sobre los mares de Colombia, brindando el análisis pertinente de cada una de sus líneas de investigación, programas académicos y equipo para tal fin.

Palabras clave: investigación del mar, riqueza, estudio, instituciones, Educación Superior.

Abstract

Colombia is one of the few States in the world that enjoys the geographic privilege of having direct access to two oceans, the Caribbean Sea and the Pacific Ocean, located in the north west corner of South America; the natural and geostrategic condition is exceptional when providing large maritime spaces due to the coastal condition that in turn generate comparative advantages, which hold such richness, that it requires much more study and research in the different fields of science, which allow it to explore and exploit this neat condition to enhance development of the maritime sectors of the country. This research article aims to highlight the

* Estudiante de último semestre de Negocios y Relaciones Internacionales (Universidad de la Salle, Colombia). Pasante en el Departamento Armada de la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto.

analysis and results obtained on those institutions of higher education, military institutions and those that are working together with the State and the Military Forces to promote the participation of education and research on the seas of Colombia, providing the relevant analysis of each of its lines of research, academic programs and equipment for that purpose.

Fecha de Recepción: abril 6 de 2018

Fecha de Revisión: mayo 21 de 2018

Fecha de Aprobación: julio 3 de 2018

Introducción

Es pertinente comenzar por dar una base argumentativa de carácter gubernamental al estudio de los mares en Colombia. La Comisión Colombiana de los Océanos – CCO, es la entidad parte de la Vicepresidencia de la República, encargada de diseñar y formular la Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros PNOEC desde años atrás y cuya última revisión data de 2017. Esta institución, tiene como misión:

Proponer al Gobierno Nacional una Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, para su administración y desarrollo sostenible efectuando la coordinación interinstitucional e intersectorial necesaria” según el Decreto 347 de 2000 (Comisión Colombiana del Océano, 2017).³⁰

La mencionada directriz institucional está enfocada al Estado y el mar, es la base fundamental de la política y de la visión marítima que se adopta frente al manejo de los espacios marinos, donde se plantea de manera reiterativa la necesidad de incluir y promover a la educación y por ende la conciencia marítima. Esta política participa de manera transversal en todos los Intereses Marítimos como elemento fundamental para el desarrollo y crecimiento en cada uno de ellos. Además, se contempla de manera específica como uno de los Intereses Marítimos a la Educación marítima, la Investigación científica, tecnológica y de innovación y la Conciencia, apropiación territorial y cultura marítima. Partiendo de estos ítems, existen varias instituciones de diferente índole a nivel nacional, las cuales se enfocan en el desarrollo de la educación y las ciencias del mar.

Este artículo se enfoca en caracterizar la investigación del mar llevada a cabo por instituciones nacionales y el desarrollo de programas de estudios de los mares en la educación superior del país, presentando las Instituciones de Educación Superior con programas relacionados con las Ciencias del Mar y afines en Colombia, las Escuelas de Formación de la Armada Nacional de Colombia y las Instituciones donde participa la Armada Nacional con aporte científico.

Instituciones de Educación Superior con programas relacionados a las Ciencias del Mar y afines en Colombia

Para catalogar las instituciones de Educación Superior que ofrecen programas relacionados a las ciencias del mar, la autoría de este artículo investigativo realizó una búsqueda a través del Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES) (Ministerio de Educación,

³⁰ Comisión Colombiana del Océano CCO (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC. Bogotá: Secretaría Ejecutiva CCO, p.12.

2018)³¹ utilizando las siguientes disciplinas académicas y términos: Ciencias del Mar, Oceanografía, Biología Marina, Marino, Marina, Océano.

Los resultados obtenidos en la búsqueda se han catalogado en el *Cuadro 1*:

Cuadro 1. Instituciones colombianas de Educación Superior con Programas académicos relacionados con el mar.

Programa	Nombre Institución	Nombre Programa	Título	Reconocimiento Ministerio
Ciencias del Mar	Universidad Nacional de Colombia	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Universidad Nacional de Colombia	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	No Aplica
	Universidad de Antioquia	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Universidad de Antioquia	Maestría en Ciencias del Mar	Maestría	Registro Calificado
	Universidad del Valle	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Universidad de Cartagena	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Universidad de Magdalena	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
	Universidad del Norte	Doctorado en Ciencias del Mar	Doctorado	Registro Calificado
Oceanografía	Universidad de Antioquia	Oceanografía	Pregrado	Registro Calificado
	Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla	Oceanografía Física	Pregrado	Registro Alta Calidad
	Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla	Maestría en Oceanografía	Maestría	Registro Calificado
Biología Marina	Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano	Biología Marina	Pregrado	Registro Alta Calidad
	Universidad del Sinú - Elías Bechara Zainum	Biología Marina	Pregrado	Registro Calificado

31 Ministerio de Educación. (febrero 26 de 2018). Sistema Nacional de Información de la Educación Superior. Obtenido de Sistema Nacional de Información de la Educación Superior: <https://snies.mineducacion.gov.co/consultasnies/programa#>

Programa	Nombre Institución	Nombre Programa	Título	Reconocimiento Ministerio
Gestión Ambiental Sistemas Marinos (Marino)	Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano	Maestría en Gestión Ambiental de Sistemas Marino Costeros	Maestría	Registro Calificado
Ciencias Marinas (Marinas)	Fundación Universitaria de Bogotá Jorge Tadeo Lozano	Maestría en Ciencias Marinas	Maestría	Registro Calificado
	Escuela Naval de Suboficiales ARC "Barranquilla"	Especialización Tecnológica en Gestión Ambiental Marina y Costera	Especialización Tecnológica	Registro Calificado
Oceanografía (Océano)	Universidad de Antioquia	Ing. Oceanografía	Pregrado	Registro Calificado
	Escuela Naval de Suboficiales ARC "Barranquilla"	Tecnología Naval en Oceanografía Física	Tecnológica	Registro Alta Calidad

Tomado de Ministerio de Educación (2018)

Escuelas de Formación de la Armada Nacional de Colombia

126

La investigación y la caracterización de la educación del mar en Colombia, ha tenido el especial interés por parte de la Armada Nacional y se evidencia con la presencia de las tres instituciones académicas de la Armada Nacional para la educación y la investigación del mar en Colombia, la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Escuela Naval de Suboficiales A.R.C Barranquilla, y la Escuela de Formación de Infantería de Marina; según el Portafolio de Investigación, Desarrollo e Innovación, informe publicado por la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, se describe a la Jefatura de Instrucción, Formación y Educación Naval de la Armada Nacional (JINEN) como la cabeza organizacional encargada del desarrollo de la investigación de la ciencia, la tecnología y la innovación en los mares dentro de la institución; dicha dependencia del Comando de la Armada Nacional ordena los lineamientos de investigación de las tres escuelas navales presentadas. Cada una de ellas muestra los programas institucionales ofrecidos directamente para la investigación y la educación en lo relacionado al mar (Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, 2016, p. 32)³².

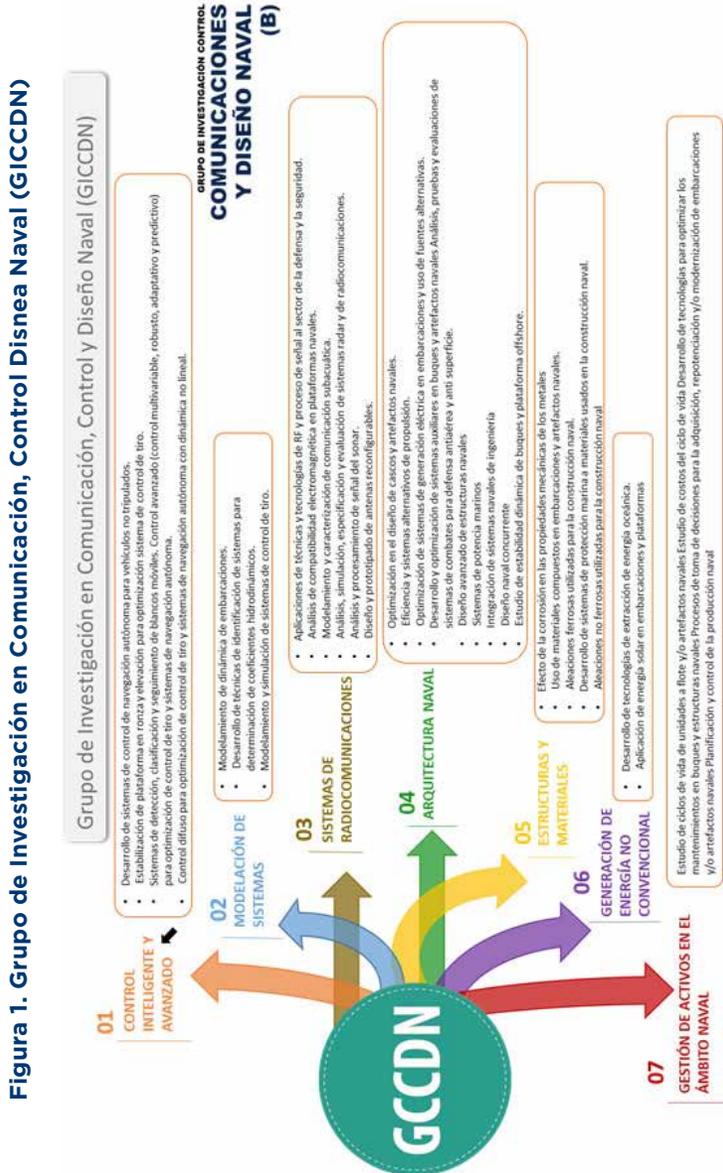
Cada una de las escuelas presenta lineamientos de investigación plenamente definidos, en donde se contemplan la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, la Escuela de Suboficiales ARC "Barranquilla" y la Escuela de Formación de Infantería.

La Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, posee al interior de la institución los siguientes programas de investigación: Grupo de Investigación en Comunicación, Control Diseño Naval (GICCDN), Grupo de Investigación

³² Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. (2016) Portafolio de Investigación, Desarrollo e Innovación, p.9.

en Ciencias Navales y Náuticas Poseidón, Grupo de Investigación en Oceanología (GIO) y Grupo de Investigación en Gestión Logística (LOGGER).

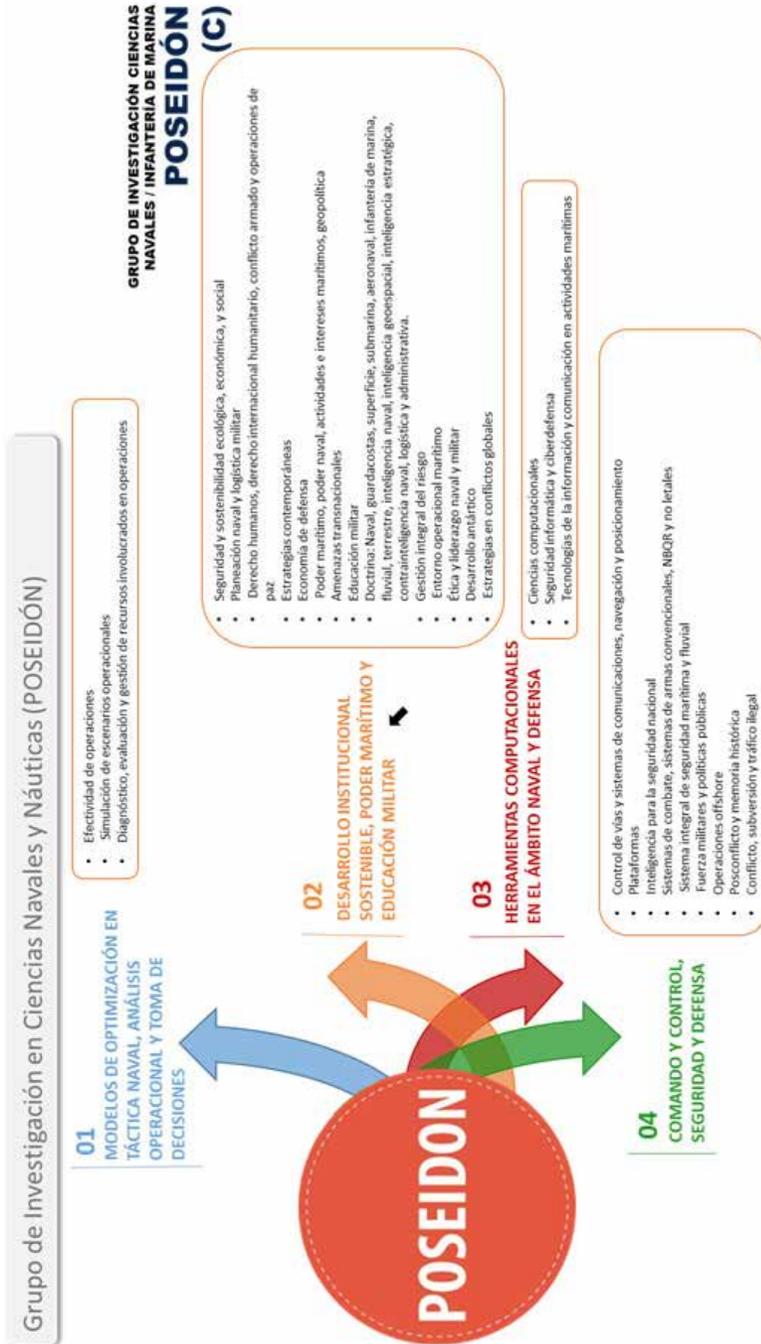
El Grupo de Investigación en Comunicación, Control Diseño Naval (GICCDN), fue creado en el año 2000, con el fin de diseñar, construir e implementar sistemas tecnológicos de control inteligente, de comunicaciones y diseño de los sistemas de control inteligente, comunicaciones y diseño naval, con el fin de afianzar los procesos de construcción y navegación de embarcaciones navales, con el fin de defender y cumplir la misión institucional garantizando independencia tecnológica (Grupo de Investigación en Comunicación, Control Diseño Naval (GICCDN)).



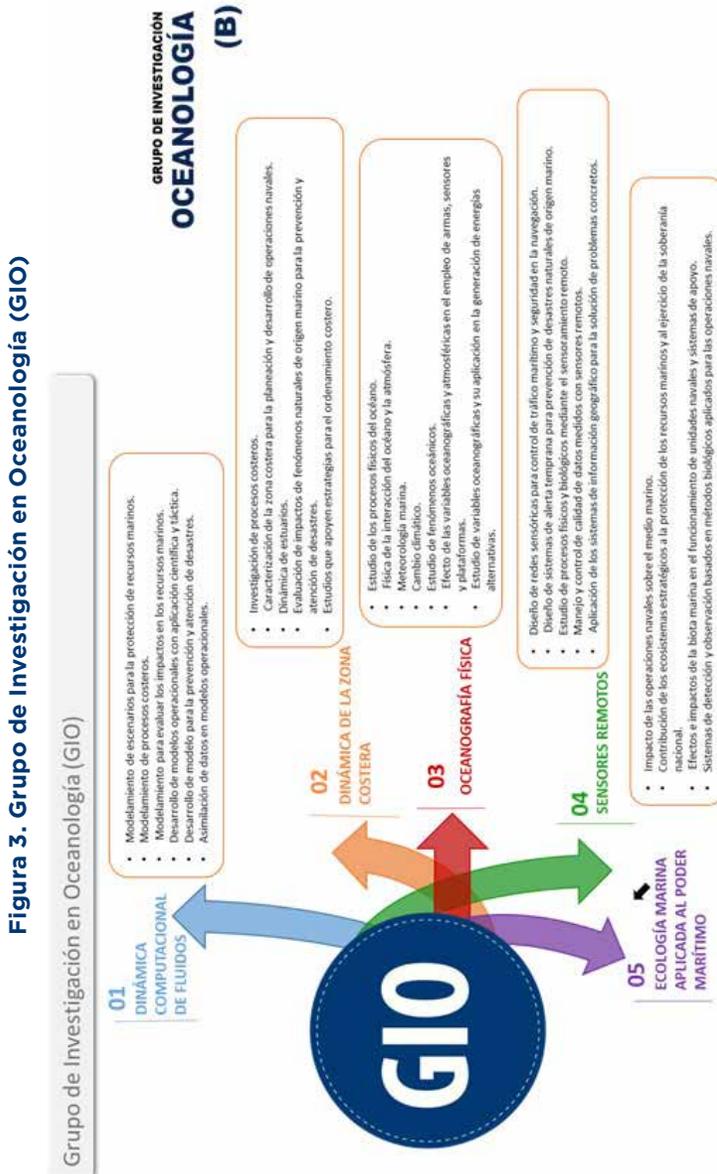
Tomada de Grupo de Investigación en Comunicación, Control Diseño Naval (GICCDN), Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla.

El Grupo de Investigación Poseidón, orientado a colaborar en la investigación a la facultad de Ciencias Navales y Náuticas y Facultad de Infantería de Marina de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, creada en 2013 (Poseidón, 2016).

Figura 2. Grupo de Investigación en Ciencias Navales y Náuticas (Poseidón)



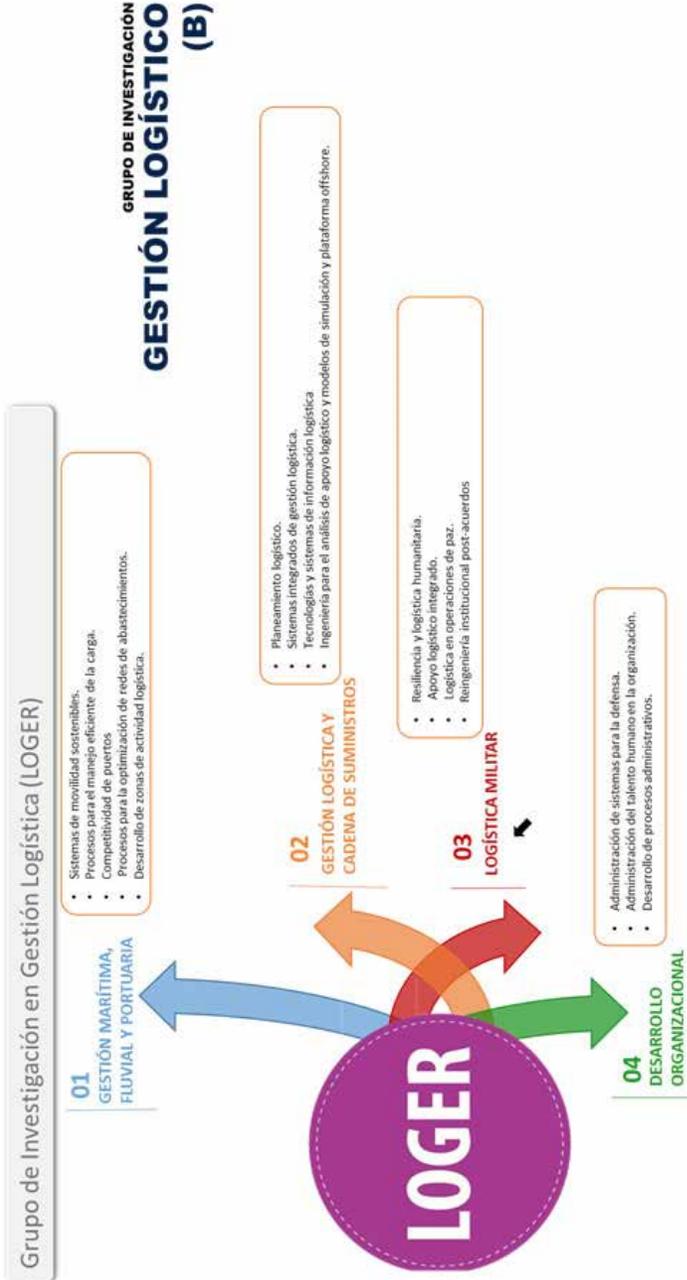
El Grupo de Investigación en Oceanología (GIO) fue creado en 2002 con el fin de colaborar en la investigación oceanográfica que requiere la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Actualmente, tiene alianzas de investigación con instituciones como el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y grupos de investigación como el Laboratorio de Geografía Física del CNRS (Francia), CICESE (México), la Escuela Naval de Postgrados de Monterrey (USA) y la Universidad Autónoma de Baja California (UABC). (Oceanología (GIO), (Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, 2018).



Tomada de Oceanología (GIO), Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla

El Grupo de Investigación en Gestión Logística (LOGER), fue Creado en el año 2002, con el fin de brindar cobertura a las necesidades investigativas de la Maestría en Gestión Logística de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Responde a ámbitos investigativos como la Logística Militar y Empresarial (Grupo de Investigación en Gestión Logística, LOGER, Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, 2018).

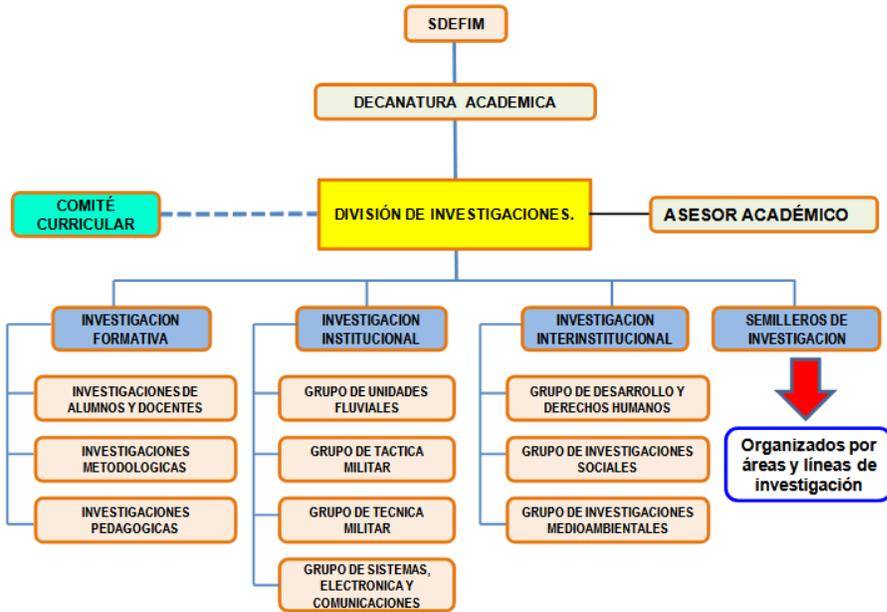
Figura 4. Grupo de Investigación Gestión Logística



Tomada de (LOGER), Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla.

En la Escuela de Formación de Infantería de Marina se destaca un enfoque investigativo, este permite trazar un rumbo enmarcado a promover proyectos y desarrollo tecnológico ofrecidos bajo el marco establecido por la Armada Nacional (Escuela de Formación de Infantería de Marina, 2018). Este motivo permite describir como tal una estructura organizacional que se orienta a cumplir con los objetivos propios de las áreas y líneas de investigación.

Organigrama 1. Escuela de Formación de Infantería de Marina



Tomado de Escuela de Formación de Infantería de Marina (2018)

Así mismo, los estudios del artículo permiten destacar que la escuela cuenta con un grupo de estudiantes que voluntariamente deciden acceder de manera directa y permanente a las actividades de investigación extracurriculares de la institución en búsqueda de desarrollar conocimiento e ideas pertinentes, que resulte en la solución a problemas de nivel institucional. Los estudiantes disponen de la oferta investigativa a partir de cinco Áreas de Investigación como: Ingeniería, Ciencias Navales y Militares, Ciencias Marinas, Logística y Ciencias de la Administración, Seguridad y Defensa (Escuela de Formación de Infantería de Marina, 2018).

Cada una de las áreas contiene lineamientos específicos de investigación que, en el caso de este artículo de análisis se destaca específicamente el referente al área de estudio de las Ciencias del Mar.

Dentro de esta línea de investigación, los alumnos participantes pueden escoger entre Oceanografía Táctica y Operacional, Manejo Integrado de Zonas Costeras, Hidrografía, Hidroacústica, Meteorología, Geografía, Geología, Geofísica Marina y Monitoreo, Vigilancia y Control del Medio Ambiente.

Imagen 1. Líneas de investigación Escuela de Formación de Infantería de Marina

ÁREA	LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN
AREAS DE CIENCIAS MARINAS	Oceanografía Táctica y Operacional (Costera Aguas Profundas y Estuarina)
	Manejo Integrado de Zonas Costeras
	Hidrografía
	Hidroacústica
	Meteorología
	Geomorfología, Geología y Geofísica Marina
	Monitoreo, Vigilancia y Control del Medio Ambiente

Tomada de Escuela de Formación de Infantería de Marina (2018)

La Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” ofrece programas tecnológicos y cursos necesarios en la formación académica para los suboficiales navales y los estudiantes no uniformados, corresponde por lo tanto desarrollar los siguientes programas: Programas Técnicos Laborales Fluviales, Curso Marina Mercante, Modelo OMI (Organización Marítima Internacional) y Logístico y Gestión Ambiental (Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, 2018).

Los cuatro programas contienen temáticas enfocados al desarrollo tecnológico de los suboficiales y los civiles que corresponden a:

Programas Técnicos Laborales Fluviales: Técnico Laboral en Timonel, Técnico Laboral en Contra Maestre, Técnico Laboral en Pilotaje Fluvial, Técnico Laboral en Capitanía de Remolcador Fluvial y Técnico Laboral en Maquinas (Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, 2018)

Curso Marina Mercante: Motorista Costanero, Patrón de Pesca Artesanal, Orientación Marinera, Patrón de Yate, Marinero Costanero de Cubierta, Amarradores y Personal de Apoyo en Tierra (Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, 2018).

Modelo Organización Marítima Internacional - OMI:

- a. Formación Básica en Operaciones de Carga de Petroleros y Quimiqueros
- b. Suficiencia en el Manejo de Embarcaciones de Supervivencia en Botes de Rescate que no sean rápidos
- c. Formación Avanzada en la Lucha contra Incendios
- d. Oficial de Protección del Buque
- e. Oficial de la Compañía para la Protección Marítima
- f. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria
- g. Formación en Sensibilización sobre Protección para el Personal de la Instalación Portuaria que tenga asignadas tareas de Protección
- h. Formación en Sensibilización sobre Protección para todo el Personal de la Instalación Portuaria

- i. Formación sobre Protección para la Gente de Mar que tenga asignadas tareas de Protección
- j. Formación en Sensibilización sobre Protección para toda la gente de mar (Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, 2018).

El Programa Logístico y de Gestión Ambiental, corresponde a una Especialización Tecnológica en Logística y a una Especialización Tecnológica en Gestión Ambiental Marina y Costera (Escuela Naval de Suboficiales ARC Barranquilla, 2018).

La Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla” se destaca por ofrecer programas tecnológicos que capacitan en todas las áreas al personal marino operativo, el cual es fundamental para el conocimiento de las actividades normales sobre el mar, por ende es importante destacar su aporte dentro de la investigación aplicada a las ciencias del mar; asimismo, las publicaciones que dicha entidad realiza ofrecen interesantes resultados en investigación sobre su desarrollo.

Existen medios de prensa que resaltan dentro de la Escuela de Suboficiales ARC “Barranquilla” por su aporte informativo e investigativo son el periódico institucional *A la Mar* y la revista *Armada*. El periódico es un medio de circulación interna de la institución, donde se destacan las actividades llevadas a cabo por distintas unidades Navales y de Infantería de Marina en el contexto nacional. La revista *Armada*, es un excelente medio de circulación tipo revista junto con su valioso aporte a las ciencias del mar en Colombia, en ella se publican diversas narraciones de los hombres de mar que a modo de ver del autor de este artículo investigativo, representan la experiencia empírica en alta mar y, a su vez, se abordan contenidos científicos, técnicos, históricos, humanísticos, administrativos y culturales. El periódico *Pañol de la historia*, revela datos históricos curiosos e interesantes que aportan a un contexto histórico y cultural como base para el desarrollo científico futuro (Escuela Naval de Suboficiales ARC “Barranquilla”, 2018).

Instituciones donde participa la Armada Nacional con aporte científico

Uno de los resultados más importantes sobre la investigación y la Educación del Mar en Colombia es la creación de dos instituciones puntuales a nivel nacional, encargadas de velar por el desarrollo y la buena operatividad del sector marítimo; a su vez, estas instituciones poseen un enfoque investigativo sobre las ciencias del mar, las cuales aportan un conocimiento invaluable. Dichas instituciones son el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” (Invemar) y La Dirección General Marítima (DIMAR).

Invemar se ha caracterizado a lo largo de su historia por realizar aportes investigativos de muy alto nivel a la educación del mar en Colombia, esta institución presenta cuatro programas fundamentales en investigación los cuales son: Biodiversidad y Ecosistemas Marinos, Calidad Ambiental y Marina, Geociencias Marinas y Valoración y aprovechamiento de los recursos marinos. “Invemar es una Corporación Civil sin ánimo de lucro regida por las normas del derecho privado y en especial por sus Estatutos internos, vinculada al

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible” (Invemar, 2018)³³.

El programa de Biodiversidad y Ecosistemas Marinos destaca su avance en el inventario de la biodiversidad marina nacional, al mismo tiempo, caracterizar la estructura y la función de la biodiversidad a distintos niveles biológicos, (Invemar, 2018), este aporta a esta estudio investigativo las siguientes líneas de investigación: Línea de Inventarios, Taxonomía y Biología de Especies – ITE, encargada del inventario de biodiversidad costera y marina nacional. Fortalecimiento de la capacidad nacional en materia de Taxonomía y Sistemática (Invemar, 2018).

Línea Organización y Dinámica de Ecosistemas –ODI: su objetivo está en fortalecer y desarrollar una estructura y funcionamiento de la biodiversidad en sus diferentes niveles de organización biológica e identificar cambios (monitoreo) y su relación con factores naturales y antropogénicos a través del tiempo (Invemar, 2018).

Línea de Biología y Estrategias de Conservación –BEC: esta es la línea encargada de la identificación del estado de algunas poblaciones de especies y ecosistemas (amenazados o en peligro) y especies exóticas invasoras marinas y costeras, entendiendo sus procesos ecológicos con el fin de generar insumos para establecer herramientas de conservación, restauración, prevención y control (Invemar.2018).

El Laboratorio Programa BEM-MHNMC, ofrece los siguientes laboratorios de trabajo: Laboratorio de Biología Molecular, Laboratorio de Óptica, Laboratorio Húmedo, Colecciones biológicas húmedas y secas.

134

El Programa de Calidad Ambiental Marina tiene como objetivo brindar un aporte al conocimiento sobre las características ambientales y los impactos de los tensores naturales y antropogénicos, sobre los ecosistemas marinos y costeros, (Invemar, 2018) tiene las líneas de investigación que en adelante se describen.

Evaluación y Seguimiento de la Calidad Ambiental – ESC, encargada de realizar una evaluación de carácter cuantitativo y cualitativo de los ecosistemas marino y costero, con el fin de saber cuál es su estado frente a los impactos de origen natural o antrópico (Invemar, 2018).

Prevención y Protección de los Ecosistemas Marinos y Costeros – PEM, lineamiento investigativo que está enfocado en identificar y evaluar los posibles impactos de un origen natural o antropogénico en los ecosistemas marinos y costeros (Invemar, 2018).

Línea Rehabilitación de Ecosistemas Marinos y Costeros – RAE, arroja los resultados más importantes en el diseño y ejecución de estrategias para contribuir en la recuperación de la calidad ambiental y los servicios ecosistémicos marinos y costeros que han sido afectados (Invemar, 2018).

Laboratorio del Programa CAM, resulta ser una unidad de laboratorios de calidad ambiental marina: LABCAM: Área de Rehabilitación de Ecosistemas Marinos, Área de Óptica, Área de Metales Pesados, Área de Físico – Química, Área de Contaminantes Orgánicos, Áreas de Microbiología, Áreas de Técnicas Nucleares (Alfa, Beta y Gama), Áreas comunes (Invemar, 2018).

³³ Invemar (2018), Marco legal de Invemar. Recuperado de: <http://www.invemar.org.co/web/guest/marco-legal>

El Programa de Geociencias Marinas y Costeras aporta a los resultados de la investigación describiendo su enfoque en la realización de estudios de las fuerzas físicas oceánicas, con el fin de entender las relaciones que se tienen entre los ecosistemas y el ambiente marino (Invemar, 2018). Las áreas de investigación más sobresalientes de este programa corresponden a la Oceanografía, Climatología, Vulnerabilidad Costera, Geoquímica, Acidificación Oceánica, Geomorfología cuyas líneas de investigación son las que en adelante se describen.

Línea de Geología Marina y Costera – GMC: esta línea de investigación se enmarca en estudiar los procesos físicos desarrollados en el suelo y subsuelo de la zona costera, en el área continental e insular, que emerge hasta el área sumergida de los mares de Colombia (Invemar, 2018).

Línea de Oceanografía y Clima – OCC: en esta línea de investigación el estudio de la información concluye que se buscan analizar las relaciones complejas que el océano tiene con la atmósfera, hielo, fondos marinos, zona costera, bióticos y químicos. Su influencia en las zonas costeras nacionales es investigada también en esta área (Invemar, 2018).

Laboratorio de Instrumentación Marina –LaBIMA: los laboratorios apoyan directamente la investigación del programa de Geociencias Marinas y Costeras, así como los diferentes programas de investigación de Invemar (Invemar, 2018). Área de Instrumentación Marina: custodia, mantenimiento y préstamo de instrumentación y equipamiento científico. Área de Sedimentología: análisis de muestra de sedimentación.

El Programa de Valoración y Aprovechamiento de los Recursos Marinos y Costeros es especialista en la valoración del estado y del potencial biológico, económico, y social de los recursos marinos, con el fin de desarrollar programas para la conservación y el aprovechamiento sostenible de estos (Invemar, 2018)

Este programa contiene las siguientes líneas de investigación que en adelante se describen.

- **Valoración Económica – VAE:** su especialización es la investigación en el marco de economía ambiental, para Invemar este programa es fundamental debido a que este permite comprobar la importancia de la biodiversidad marino costera y sus servicios ecosistémicos, en pro de toma de decisiones para el uso alternativo y la asignación óptima de los recursos naturales (Invemar, 2018).
- **Uso y Producción Sostenible – UPS:** encargado de evaluar el estrado de los recursos naturales marinos, especialmente el pesquero, con el fin de proponer estrategias de aprovechamientos sostenible bajo un enfoque ecosistémico y participativo (Invemar, 2018).
- **Bioprospección Marina – BIM:** dentro de este programa se buscan los componentes activos en los organismos marinos que aporten un uso potencial en la salud la industria o el ambiente mediante la caracterización biológica de sus genes (Invemar, 2018).
- **Laboratorio de Bioprospección Marina (LabBIM):** su diseño se ha orientado para la obtención de extractos de organismos marinos, así como la realización de la separación y caracterización química básica de las moléculas o mezclas obtenidas (Invemar, 2018).

La Dirección General Marítima - Dimar, es la institución y autoridad marítima colombiana encargada de ejercer la política del gobierno en esta materia. Está encargada de brindar un fortalecimiento, a través de su estructura, al Poder Marítimo Nacional, fomentando el desarrollo científico marino, velando por la vida humana en el mar, la seguridad integral del mar y promocionando actividades de carácter marítimo (Dirección General Marítima Dimar, 2017).

La Política de Investigación Científica Marina de la Dirección General Marítima para el periodo 2017 - 2030 proyecta el desarrollo y fortalecimiento de la investigación científica del país mediante 4 lineamientos enmarcados dentro de la llamada Agenda Científica y Plan de Acción: Componente Físico del Medio Marino, Desarrollo Marítimo, Manejo y Gestión Integrada de Zona Costera y Protección al Medio Marino.

El Componente Físico del Medio Marino responde a la necesidad de conocer los contenidos físicos que conforman los océanos, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrológicas particulares. Esta línea de investigación se dirige hacia los siguientes elementos: el conocimiento de las corrientes y los cambios de las mismas por nuestros sistemas geofísicos y por el cambio climático, además de los datos en tiempo real de niveles de mareas y ríos que se encuentran en la jurisdicción, del sistema de información en tiempo real de las condiciones físicas y climatológicas de nuestros mares y ríos y finalmente, del conocimiento completo y la exploración del fondo marino (Dirección General Marítima Dimar, 2017).

Dentro de las actividades del Desarrollo Marítimo se desea aplicar el conocimiento de los mares en materia física, de la ingeniería, de la técnica e innovación dentro del gremio marítimo; entre otras, el enfoque de esta línea de investigación contempla a los puertos, la flota, la protección del patrimonio cultural y certidumbre científica (Dirección General Marítima Dimar, 2017).

El Manejo y Gestión Integrada de Zona Costera se enmarca en la generación de conocimiento acerca de las formas más acertadas para el manejo integral de las costas, en este lineamiento se busca caracterizar e identificar los cambios más destacados en los litorales y las costas en tiempo real así como manejar el sistema nacional de administración de bienes públicos y finalmente administrar, controlar los datos obtenidos en la investigación y las dinámicas en tráfico fluvial (Dirección General Marítima Dimar, 2017).

La Protección al Medio Marino busca cuidar el medio ambiente marino de las actividades humanas propias de la gestión y desarrollo marítimo, buscando generar entre otras bondades el conocimiento sobre el tema y finalmente la obligación en cumplir con los convenios internacionales (Dirección General Marítima Dimar, 2017).

Conclusión

De acuerdo con el análisis realizado en este artículo, se concluye que la nación ha avanzado en la promoción de los procesos educativos sobre las ciencias del mar de manera más general y no específicamente por parte de instituciones propias de lo marítimo, ello motivado en que el Estado junto con las instituciones académicas y militares está impulsando dichos programas, aunado al creciente interés de la población sobre el mar, lo cual ayuda inevitablemente a establecer una cultura marítima; no obstante,

es necesario impulsar aún más dichos programas, con el objetivo final de fortalecer los diferentes sectores especialmente el económico y el medioambiental y así promover un marcado desarrollo a nivel nacional, más específicamente en las regiones litorales.

Se exalta la labor de la Armada Nacional, que dentro de su misión operacional a través de las instituciones de formación de sus miembros ofrece programas de educación, que contemplan diversas líneas de investigación sobre las ciencias del mar, que son el motor fundamental del desarrollo marítimo nacional.

A las anteriores actividades relativas a la investigación académica del medio marino, confluyen los programas de Educación Superior que ofrecen algunas universidades colombianas, evidenciándose su promoción y crecimiento en los últimos años, motivados por el interés y las oportunidades que ofrece el sector marítimo en la población académica.

Finalmente, las instituciones adscritas al Ministerio de Defensa como DIMAR u otras de la comunidad científica como Invemar o Universidades públicas y privadas se encuentran trabajando en coordinación con la Armada Nacional como organización líder en la investigación marítima nacional, descubriendo a través de sus lineamientos investigativos y la exploración de nuevos conocimientos con relación al espacio azul, los litorales nacionales y otros Intereses Marítimos, fomentando no solo el desarrollo sino la propia investigación y el interés de miles de ciudadanos hacia una conciencia marítima y una Colombia más cerca al mar.

Referencias bibliográficas

- Ministerio de Educación. (26 de 02 de 2018). Sistema Nacional de Información de la Educación Superior. Obtenido de Sistema Nacional de Información de la Educación Superior: <https://snies.mineducacion.gov.co/consultasnies/programa#>
- Grupo de Investigación en Comunicación, Control Disnea Naval (GICCDN). (s.f). recuperado de: www.escuelanaval.edu.co/index.php/2015-04-28-19-51-23/grupos-de-investigacion/grupo-de-investigacion-en-comunicacion-control-y-diseno-naval-giccdn
- Escuela de Formación de Infantería de Marina. (2014). Plan General de Investigación EFIM (p. 10). Coveñas: Escuela de Formación de Infantería de Marina. Invemar. (2018), Programa de Biodiversidad y Ecosistemas Marinos. Bogotá, Colombia.: publicación Invemar. Recuperado de: <http://www.invemar.org.co/descripcion-bem>
- Invemar. (2018), Programa de Biodiversidad y Ecosistemas Marinos. Bogotá, Colombia.: publicación Invemar. Recuperado de: <http://www.invemar.org.co/descripcion-var>
- Dirección General Marítima Dimar, (2017). Agenda de Investigación Científica 2017 - 2030. Bogotá, pp.13-16

Instrucciones para autores

La revista *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, considera artículos de investigación e innovación. Entre ellos, se encuentran: artículos de investigación científica original, artículos de revisión, artículos de reflexión, artículos cortos y reporte de casos. Se publican artículos cuyo idioma original sea español, inglés o portugués. Acorde con la clasificación hecha por el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación - Colciencias, los tipos de artículo, se definen así:

- a.** Artículo científico original. Documento completo que presenta de manera detallada los resultados originales derivados de proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico finalizados.
- b.** Artículo de reflexión. Documento original que presenta resultados de investigación, desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre una temática específica, recurriendo a fuentes originales.
- c.** Artículo de revisión. Documento resultado de una investigación donde se organiza, analiza, sistematizan e integran los resultados de investigaciones publicadas o no publicadas sobre un campo en ciencia y tecnología, con el fin de dar cuenta de los avances y las tendencias de desarrollo. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.
- d.** Artículo corto. Documento breve que presenta resultados originales preliminares o parciales de una investigación científica o tecnológica que requieren pronta difusión.
- e.** Reporte de caso. Documento que presenta los resultados de un estudio sobre una situación particular con el fin de dar a conocer las experiencias técnicas y metodológicas consideradas en un caso específico. Puede incluir una revisión sistemática comentada de la literatura sobre casos análogos.

La revista Ensayos de Estrategia Marítima admite la presentación de artículos cuyas áreas temáticas coincidan con los afines que se describen a continuación:

- Estrategia y Poder Marítimo.
- Poder Naval y Organización militar
- Intereses Marítimos y Fluviales.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Derecho del Mar, marítimo, fluvial y portuario.
- Seguridad Integral Marítima
- Logística Naval
- Historia Naval

Normas generales

Todo artículo debe:

- Hacer referencia al campo propio de la revista.
- Ser un documento o artículo original, no publicado previamente y no considerado en otra revista.
- Estar científicamente documentado, presentar coherencia y gozar de unidad interna.
- Indicar el tipo de artículo. Sí corresponde a un artículo científico original, de reflexión derivado de investigación; de revisión; artículo corto o reporte de caso, indicar el proyecto de investigación, registro (en caso de contar con este) y/o datos relacionados con el trabajo a presentar.
- Indicar la filiación institucional del autor (es), perfil profesional y datos de contacto.
- Cada propuesta de artículo se somete a la evaluación de pares, cuyo concepto es importante para la decisión de su publicación.
- Se debe presentar la Cesión de derechos de propiedad intelectual.
- La carta de presentación de artículo, debe declarar la originalidad de la obra por parte del autor (En dicho documento se incluye aspectos referidos a la licencia de uso). El equipo editorial queda, por lo tanto, exonerado de cualquier obligación o responsabilidad de acción legal que pueda suscitarse derivada de la obra depositada por la vulneración de derechos de terceros, sean de propiedad intelectual o industrial, de secreto comercial o cualquier otro. Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a derechos de autor.

Requisitos del texto

- Los artículos deberán tener una extensión entre 4.000 y 6.000 palabras (entre 10 y 15 páginas aproximadamente incluyendo las referencias), tamaño carta (21,5 x 25 cm) en letra Times New Roman, tamaño 12 espacio doble y márgenes de 2.54 cm
- Los lineamientos deben corresponder a las normas APA 6ta edición (Publication Manual of the American Psychological Association).
- Figuras, tablas y ecuaciones deben estar enumeradas de manera consecutiva y citados dentro del texto, siguiendo las normas APA 6ta edición, tamaño 10.
- Formato Microsoft Word, Open Office o RTF. (Forma de fichero electrónico .doc, .rtf, .odt).

- Ilustraciones, fotografías. Los articulistas pueden sugerir el empleo de ilustraciones y fotografías. Para el caso de las fotografías, estas deben presentarse en formato 300 dpi (Alta resolución), relacionando el pie de foto y los datos o propietario de la fotografía
- Siglas: se citará la primera vez el nombre completo y entre paréntesis la sigla. Posteriormente, sólo se destacará la sigla sin paréntesis.
- Citación y referencias: el sistema de citación y lista de referencias se debe realizar con base en las normas APA 6ta edición.
- Las notas al pie de página se utilizarán sólo para aportes sustantivos al texto.

Estructura para los tipos de artículos literal a. b. c. d.

Título: en español, portugués e inglés. Como nota al pie, indicar el tipo de artículo, información referente a la investigación y demás datos relacionados - grupo de investigación, registro de proyecto, entidad financiadora u otra información que se considere.

Resumen: en español, portugués e inglés entre 150 - 200 palabras máximo; considerar los tipos de resúmenes: *Analítico - sintético: donde incluya un comentario crítico del autor sobre el contenido del artículo presentado, además se indica la profundidad y extensión del trabajo, considerando objetivo, metodología, resultados y conclusiones. *Analítico: texto informativo que presenta de manera breve y explícita todos los aspectos significativos y relevantes del artículo, mediante una relación lógica y lineal de los temas tratados; incluye resultados. **Palabras clave, Palabras-chave y Key Words:** de 3 a 6 en orden alfabético (tener en cuenta las palabras temáticas que proporcionan los tesauros), separadas por punto y coma (;). **Introducción** (hacer mención al problema de investigación). **Método. Resultados. Discusión y/o análisis. Conclusiones, Recomendaciones y/o Agradecimientos** (opcional). **Referencias** en orden alfabético - siguiendo las normas APA 6ta edición. **Fichero aparte: incluir datos del autor(es)** incluir nombres, apellidos, breve currículo, filial institucional, dirección electrónica y postal (dirección lugar de trabajo y/o de correspondencia), números telefónicos de contacto y adscripción académica o profesional.

Estructura para el tipo de artículos del literal e.

Título: en español, portugués e inglés. Como nota al pie, indicar el tipo de artículo, información referente sobre este.

Igual a anterior excepto la **Introducción y el Cuerpo del artículo:** donde se hace la presentación del caso, resultados, discusión y análisis.

Proceso de revisión y publicación

1. Una vez recibido el artículo el Editor evalúa que cumplan con los requisitos generales y luego es sometido al Comité Editorial y/o Comité Científico (evaluación interna).
2. La revisión se hará bajo el método de "ciega por pares", es decir, se eliminan las referencias y los nombres de los autores de todas las partes del artículo y se sustituyen por la palabra «Autor» (propiedades del documento incluidas).

Ensayos sobre Estrategia Marítima

3. Se asignan los evaluadores según los temas desarrollados; enviando la invitación, el respectivo formato de evaluación y especificando el plazo de entrega del concepto. Todo artículo será enviado a evaluación por pares académicos internos y externos.
4. Cada evaluador emite una valoración y concepto a saber:

Calificación	Valoración	Concepto
75 - 100	Excelente	Publíquese como está - Es un producto publicable.
60 - 74	Bueno	Es un producto publicable con ajustes mínimos.
50 - 59	Aceptable	Es un producto publicable con ajustes significativos.
0 - 49	No Aceptable	No es un producto publicable - Requiere correcciones profundas y serias.

El Par Académico emite el concepto, desarrollando la evaluación respectiva de acuerdo con los parámetros enviados por el Editor.

1. El resultado final de las evaluaciones lo comunica el Editor a los autores. La revista no se compromete a mantener correspondencia con el autor(es) sobre los criterios adoptados. Se hace la retroalimentación de los conceptos en el caso de realizar las mejoras correspondientes a estructura y forma.
2. Cada artículo aceptado queda supeditado a una nueva revisión por el Editor y Comité Editorial. Los autores cuyos artículos fueron aceptados para publicación, deberán enviar una carta de autorización de uso de derechos de propiedad intelectual, en donde se consigne la autorización de publicación en cualquier medio, físico y/o electrónico.
3. Se reciben las versiones definitivas, realizando una nueva revisión.
4. Se hace la revisión de estilo y forma. Pasa luego al diseñador / diagramador, para finalmente obtener la publicación de la revista.
5. Cada autor tiene el derecho de recibir un (1) ejemplar en físico y la versión electrónica (versión en línea) sobre la publicación, dada su participación en la edición.
6. Si se decide no publicar el artículo en la revista, la cesión de derechos mencionada quedará sin efecto, de modo que el autor recuperará todos los derechos de explotación de la obra.
7. El envío de los artículos no implica la obligatoriedad de publicarlos, pues serán sometidos a evaluación de árbitros, aquellos textos que a juicio del Editor, Comité Editorial y/o Comité Científico llenen los requisitos exigidos.

Datos de Contacto:

dptoarmada@esdegue.mil.co
PBX: 6204066 Ext 20717 - 20718 Bogotá, DC.
Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra