

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 6

Memorias-Ponencias

El Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde Colombia.

Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz

Los Intereses Marítimos Brasileños y el concepto político-estratégico de la "Amazonía Azul".

Capitán de Fragata (FN) Jorge Luiz F. Lima Soares - Marinha do Brasil

La Política del Empleo del Poder Naval para Garantizar la Seguridad Interior y Defensa Exterior de México.

Capitán de Navío I.M. DEM. Miguel Ángel Ruiz Castillo y

Capitán de Navío C.G. DEM. José Luis Hernández Martínez - Armada de México

Fomento de los Intereses Marítimos desde una Perspectiva de Proyección Bioceánica del Perú.

Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa - Marina de Guerra del Perú

Aplicación de tecnologías de simulación marítima como herramienta estratégica para el fortalecimiento del Poder Marítimo en Colombia

Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes

Globalización y Narcotráfico: amenazas al desarrollo de los Intereses Marítimos colombianos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra

Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escola Superior de Guerra do Brasil

Contralmirante Gilberto Cezar Lourenzo

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde el Centro de Estudios Superiores Navales de México

Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú

Contralmirante (Ret.) Andrés Chiarella Caballero

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay

Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni

LAUDO ES
ARBITRAMEN
LÓPEZ DE MESA

ISSN 2500-4735

Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 6 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.
Diciembre de 2017
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre **Estrategia Marítima**



"General Rafael Reyes Prieto"
Unión, Proyección, Liderazgo

**Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra**

Directivos

Mayor General **NICACIO DE JESÚS MARTÍNEZ ESPINEL**
Director Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Brigadier General **JOSÉ WILSON ÁLZATE GÓMEZ**
Subdirector Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Coronel **RAÚL ALBERTO HENAO BIGOYA**
Decano Académico Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

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

Edición
Editor Publicación

HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUÍZ
Docente - Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial
Capitán de Navío FELIPE GÓMEZ FAJARDO
Magister HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ
Magister LUIS HERNANDO OSORIO DUSSAN
SERGIO URIBE CÁCERES, Ph. D.
SAMUEL IGNACIO RIVERA PÁEZ, Ph. D.

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

Sexta Edición. Diciembre de 2017

Impreso en Colombia - Printed in Colombia

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

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

En caso de observaciones, recomendaciones o comentarios por favor dirigirse al correo electrónico rodriguezrm@esdguemil.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, 2017



MAPA DE COLOMBIA

Fronteras marítimas y terrestres



“Intereses Marítimos Nacionales (IMN): son las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional”.

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, 2017.

“Una Potencia Media Oceánica debe implementar de manera integral los siguientes aspectos: los retos generados por la conexión de su territorio continental al territorio oceánico, implementar procedimientos y protocolos para la gestión del riesgo y sus efectos en la población y sus actividades, la gestión territorial en los espacios marino-costeros, la generación de conciencia marítima en la población nacional, el mantenimiento de la cooperación marítima con los Estados aliados y la gestión de proyectos que permitan reforzar y mejorar los aspectos débiles en temas oceánicos”.

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, 2017.

“La Conciencia Marítima es un elemento dinamizador y multiplicador del Poder Marítimo, se puede conceptuar, como el conocimiento y la comprensión responsable de la sociedad colombiana; de los intereses marítimos nacionales, de las potencialidades y recursos que representan los espacios oceánicos y costeros jurisdiccionales y de las actividades que allí se realizan, para el desarrollo y crecimiento sostenible del Poder Marítimo del Estado”.

**CN(RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz
Cátedra Poder Marítimo del Estado, 2014.**

Contenido

Página

El Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde Colombia.....	19
<i>Por: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz</i>	
Los Intereses Marítimos Brasileños y el concepto político-estratégico de la “Amazonía Azul”.....	39
<i>Por: Capitán de Fragata (FN) Jorge Luiz F. Lima Soares - Marinha do Brasil</i>	
La Política del Empleo del Poder Naval para Garantizar la Seguridad Interior y Defensa Exterior de México	47
<i>Por: Capitán de Navío N I.M. DEM. Miguel Ángel Ruiz Castillo y Capitán de Navío C.G. DEM. José Luis Hernández Martínez - Armada de México</i>	
Fomento de los Intereses Marítimos desde una Perspectiva de Proyección Bioceánica del Perú	63
<i>Por: Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa - Marina de Guerra del Perú</i>	
Aplicación de tecnologías de simulación marítima como herramienta estratégica para el fortalecimiento del Poder Marítimo en Colombia	75
<i>Por: Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes</i>	
Globalización y Narcotráfico: amenazas al desarrollo de los intereses marítimos colombianos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra	89
<i>Por: Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán</i>	
La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escola Superior de Guerra do Brasil.....	101
<i>Por: Contralmirante Gilberto Cezar Lourenço</i>	
La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde el Centro de Estudios Superiores Navales de México	105
<i>Por: Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez</i>	

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses
Marítimos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra
Naval del Perú.....**117**

Por: Contralmirante (Ret.) Andrés Chiarella Caballero

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses
Marítimos, una visión desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay.....**129**

Por: Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni

Presentación

La edición de la Revista “Ensayos sobre Estrategia Marítima”, volumen 6, comprende la publicación de las *Memorias* del I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”, e igualmente las *Memorias* del II Segundo Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos”, eventos de difusión de conocimiento académico y de investigación, desarrollados respectivamente en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, en el mes de junio y agosto de 2017, con el propósito esencial de promover conocimiento, reflexión académica y pensamiento crítico sobre Estrategia Marítima, Desarrollo Marítimo y Promoción de los Intereses Marítimos a nivel regional y de Colombia como país bioceánico.

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

El ejercicio académico de discusión, análisis y debate realizado en el desarrollo de los dos seminarios virtuales en mención, como práctica internacional de cooperación, investigación y participación académica, con apoyo profesional de las academias internacionales invitadas y de los ponentes designados contribuye al propósito de fomentar el desarrollo de los Intereses Marítimos, como también al fortalecimiento de una conciencia marítima.

Las ponencias presentadas se relacionan a continuación, así:

Memorias I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”



I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”.

Martes 27 y miércoles 28 de junio, en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D.C.

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

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

El desarrollo del I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos” es un ejercicio académico para promover reflexiones y análisis comparados entorno al fomento de la Conciencia Marítima y el Desarrollo de los Intereses Marítimos nacionales. El material educativo registrado no refleja necesariamente el pensamiento del Ministerio de Defensa o de los Gobiernos de los cuales dependen las Ponentes y Docentes extranjeros invitados a la Escuela Superior de Guerra, “General Rafael Reyes Prieto”.

Objetivo general

Consolidar fundamentos e infraestructura de un seminario internacional virtual con el apoyo de los docentes extranjeros invitados a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, y participación de la Escuela Naval Almirante Padilla, efectuar una ponencia particular con la visión de los países e instituciones invitadas, sobre el Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos, que permita contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculado con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios de desarrollo marítimo.

Objetivos específicos

- Vincular el programa académico del Seminario con otros programas de investigación multidisciplinaria, nacionales e internacionales.
- Analizar otras formas de presentación y metodologías académicas para el desarrollo de actividades de difusión del Poder Marítimo.
- Divulgar el avance y resultado del Seminario como producto de investigación, a través de diferentes espacios y medios (videos, publicaciones, Internet, etc.).
- Publicar las memorias virtuales y escritas del resultado del Seminario Internacional virtual como producto de investigación.
- Motivar a los asistentes al desarrollo de actividades del mismo orden académico en procura del fortalecimiento de una Conciencia Marítima.

Ponencias

Como producto del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”, y con referencia en la Cátedra Intereses Marítimos en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D.C. Colombia, se programó el desarrollo del seminario académico, titulado: I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”, que contó con el concurso y participación de las Ponencias elaboradas por los Docentes-Investigadores, de Repúblicas hermanas invitados a la Escuela Superior de Guerra.

En este ejercicio de difusión del conocimiento, es particularmente importante reconocer la colaboración y esfuerzo de los Ponentes designados para este propósito de interacción e integración académica, cuyas Memorias de participación virtual, se abrevian, así:

Los Señores Capitán de Navío Miguel Ángel Ruiz Castillo y Capitán de Navío José Luis Hernández Martínez, de la Armada de México, señor Capitán de Fragata Jorge Luiz Lima Soares, de la Marinha do Brasil, señor Capitán de Fragata Renzo Antonio Valdivia Correa, de la Marina de Guerra del Perú, así mismo las ponencias elaboradas por el señor Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes, en representación de la Escuela Naval Almirante Padilla y el señor Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, como ponente organizador de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, auditorio virtual representado por los señores Oficiales Superiores Navales del Cuerpo de Docentes-Investigadores del Departamento Armada y Estudiantes Curso de Estado Mayor Armada de la Escuela Superior de Guerra, “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D.C., Colombia. Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla en Cartagena de Indias y la plataforma de Educación Virtual de las Fuerzas Militares de Colombia.

Como lo enuncia el objetivo general del seminario, se buscaba consolidar fundamentos sobre la visión de los países e instituciones invitadas, sobre el Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos, que permitan contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculado con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios de desarrollo marítimo.

16

Los ponentes desarrollaron y pusieron a consideración para el debate académico y construcción de conocimiento, los siguientes temas:

EL Ponente organizador, señor Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz, presenta con relación al Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos de Colombia, en su ponencia virtual una reflexión académica, soportada en el Concepto de Poder Marítimo, y con referencia en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, formulada por el Estado colombiano para el impulso y desarrollo marítimo nacional, destacando en particular los conceptos de Potencia Media Oceánica PMO, y Gobernanza Marino-Costera, como potenciales elementos transversales al Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos.

El señor Capitán de Fragata José Luiz Lima Soares, de la Marinha do Brasil, contempla en su ponencia virtual, una visión general sobre lo que pueden ser considerados los intereses marítimos nacionales en el caso del Estado brasileño, y la correlación establecida entre esos mismos intereses y el desarrollo del concepto político-estratégico de “Amazonía Azul”, que ha sido apropiado por Brasil como valoración Estratégica Nacional.

El señor Capitán de Fragata Renzo Antonio Valdivia Correa, de la Marina de Guerra del Perú, en su ponencia virtual, destaca las dimensiones geoestratégicas del Perú, que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida, que vinculan el valor estratégico de la posición geográfica central en el Continente y la condición bioceánica del Perú, así como la relación de aspecto transversal de los intereses marítimos con las oportunidades

de conexión con otros mercados, al igual que la convergencia de las vías terrestres y aéreas en América del Sur.

Los señores Capitán de Navío I.M. DEM. Miguel Ángel Ruiz Castillo y Capitán de Navío C.G. DEM. José Luis Hernández Martínez, de la Armada de México; en su ponencia virtual, señalan que La Secretaría de Marina - Armada de México, en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales, en un país eminentemente marítimo con acceso directo a dos grandes océanos y a sus recursos, que cuenta con una extensa superficie marítima de más de tres millones de kilómetros cuadrados que equivalen a una y media veces la superficie terrestre del país, o bien, 1.3 veces la extensión del Mar Mediterráneo, concibe un ámbito dual de responsabilidades: el primero como Fuerza Armada para garantizar la soberanía nacional, y el segundo como parte de la Autoridad Marítima para mantener, en coordinación con otras dependencias federales, el orden jurídico nacional en las zonas marinas del país, la explotación de riquezas del mar y de su fondo, así como el empleo del mar en el orden político internacional, que constituyen en su conjunto, lo que conocemos como “Intereses Marítimos” de una nación.

A su vez el señor Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes, presenta en su ponencia virtual, los avances que la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, bajo el marco de las políticas de convenios de cooperación industrial y social, a través del Comando de la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional, logrado en transferencia de tecnología y conocimiento en el campo del modelamiento matemático, realidad virtual y simulación, y que junto a la creación del Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación de Actividades Marítimas (CIDIAM), orientan investigaciones, al fortalecimiento de la construcción naval, desarrollo de puertos, análisis y validación de maniobras y entrenamiento de tripulaciones, y productos generados en proyectos de I+D+I, logrando fomentar la cultura investigativa mediante el trabajo conjunto entre entidades públicas y privadas, contribuyendo al desarrollo del Poder Marítimo en Colombia.

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

El Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde Colombia*

Por: Capitán de Navío (RA) Héctor Mauricio Rodríguez Ruiz¹

Temario

Poder Marítimo - Apropiación del Territorio Marítimo - Potencia Media Oceánica - Gobernanza de los Océanos.

En el desarrollo de esta conferencia y exposición, se efectúa en primer término, testimonio del Concepto de Poder Marítimo y de la Apropiación del Territorio Marítimo Nacional, en razón a que el primero contiene como esencia fundamental a los intereses marítimos, y el segundo representa adueñarse de la realidad del territorio marítimo nacional, donde las diferentes actividades que se desarrollan allí contribuyen al desarrollo de los intereses marítimos; como una segunda parte, se cita con gran interés y con propósito de difusión de la misma, a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, dado que es el más completo y estratégico documento de política pública, que se ha propuesto sobre el diagnóstico y estrategias para el desarrollo armónico, coherente y prospectivo del crecimiento marítimo nacional; entre otros importantes conceptos que contiene el texto de la PNOEC, se citan con la intención y finalidad de reflexión, análisis y debate, los 13 Intereses Marítimos Nacionales, que se formulan en el texto de la PNOEC que son las variables y vectores para el desarrollo estratégico marítimo, a su vez con igual objetivo, se cita el concepto de Potencia Media Oceánica PMO, y el concepto de Gobernanza Marítima, relacionados transversalmente con el desarrollo y fomento de los intereses marítimos nacionales.

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual "Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos", realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto", como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en "C".

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

Introducción

El siglo XXI es testigo de la preocupación y el interés por el mar y los océanos, tanto por razones económicas, políticas, militares, sociales y culturales, así como un inusitado y prioritario objetivo por la definición de las áreas marinas y submarinas bajo jurisdicción de los Estados con litoral, una arraigada conciencia ecológica de aprovechamiento sostenible, que orienta a las naciones y pueblos hacia la protección del medio ambiente marino y sus recursos naturales, los espacios oceánicos tienen y tendrán entonces una determinante influencia en el desarrollo de la Humanidad.

Al abordar cualquier discusión academia sobre el desarrollo marítimo en forma sostenible, es pertinente referirnos al Informe Brundtland, elaborado en concurso por distintas naciones en 1987 para la ONU, que trató sobre el propósito de analizar, criticar y replantear las políticas de desarrollo económico globalizador y sus impactos en el medio ambiente y los ecosistemas, como un primer interés en aprovechar sosteniblemente los recursos del planeta, también tener en cuenta, el más reciente, que lo constituyen los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS, los cuales fueron adoptados, mediante la aprobación de la agenda para el desarrollo después de 2015, “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años, entre el que se destaca el “Objetivo 14: Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible” (ONU, 2015). Cuyas metas se deben tenerse presente necesariamente en cualquier propósito de desarrollo de los intereses marítimos, las cuales se señalan, así:

- Los océanos ocupan tres cuartas partes de la superficie de la Tierra, contienen 97% del agua de la Tierra y representan el 99% del espacio vital del planeta por volumen
- Más de tres mil millones de personas dependen de la diversidad biológica marina y costera para sus medios de vida
- A nivel mundial, el valor de mercado de los recursos marinos y costeros y las industrias correspondientes se calcula en tres mil billones anuales o cerca del 5% del PIB mundial
- Los océanos contienen cerca de 200.000 especies identificadas, pero las cifras reales pueden ser del orden de millones
- Los océanos absorben aproximadamente el 30 por ciento del dióxido de carbono producido por los seres humanos, reduciendo así el impacto del calentamiento global
- Los océanos constituyen la mayor fuente de proteínas del mundo, ya que más de 2600 millones de personas dependen de los océanos como fuente primaria de proteína
- La pesca marina directa o indirectamente emplea a más de 200 millones de personas
- Los subsidios para la pesca contribuyen a la rápida desaparición de muchas especies de peces y minan los esfuerzos por salvar la pesca mundial, y por este motivo la industria deja de ingresar unos 50 mil millones anuales

- Se considera que hasta un 40% de los océanos del mundo se ven sumamente afectados por las actividades humanas, lo que incluye la contaminación, el agotamiento de los recursos pesqueros, la pérdida de hábitats costeros. (ONU, 2015)

Poder Marítimo

Por lo anterior el Poder Marítimo del Estado Colombiano se convierte en tema de discusión y análisis presente, oportuno y recurrente, acorde con el proceso de la globalización, de múltiples enfoques, políticos, económicos, culturales y medioambientales.

Fig.1. Poder Marítimo.



Fuente: Cátedra Poder Marítimo. Escuela Superior de Guerra

Para discutir y debatir sobre intereses de los marítimos, es necesario remitirnos a la fórmula conceptual, examinada y debatida por varios tratadistas (Fig.1.).

Los grandes dos elementos de esta fórmula son los Intereses marítimos que es la esencia y médula del Poder Marítimo y el Poder Naval que los preserva y asegura para beneficio del Estado.

Si alguno de estos elementos decrece, el Poder Marítimo se debilita, para nuestro asunto de discusión, entre mayor sea el desarrollo de los intereses marítimos, mayor será el Poder Marítimo del Estado.

Evoquemos entonces que son los intereses marítimos:

Intereses marítimos son bienes y atributos del mar que un Estado considera útil y conveniente aprovechar y proteger. Son determinados por las altas autoridades del Estado para usufructuar las ventajas y los recursos que le brindan los océanos, las aguas jurisdiccionales, el lecho, y el subsuelo de estas aguas". (FF.MM., 1998, p. 98) Así mismo representan la sumatoria de todos los beneficios que obtiene un Estado a través del desarrollo de las diferentes actividades relacionadas con el aprovechamiento sostenible de sus espacios oceánicos, de carácter político, económico, social, científico, cultural, jurídico y militar, que contribuyen al desarrollo socioeconómico nacional y al bienestar común. (Rodríguez, 2014)

Por su parte, el Poder Naval, que representa el elemento de acción que protege y preserva los intereses marítimos, está constituido por la Fuerza y la Posición multiplicados por “Voluntad estratégica”. La Fuerza, está compuesta por la marina de guerra de un Estado, representada por los buques de superficie, submarinos, buques auxiliares, aviación naval, Infantería de Marina. (FF.MM. 1998, P.100) La Posición, está conformada por un lugar geográfico y estratégico, cuya localización interesa por los objetivos a lograr en el área de operaciones, para defensa y protección, como también como punto de apoyo logístico y de aprovisionamiento de la Fuerza. (FF.MM., 1998, p.100)

Apropiación del territorio marítimo nacional

Es necesario y perentorio, asumir y apropiarse del territorio marítimo nacional, espacio oceánico donde se impulsa y proyecta el desarrollo de los intereses marítimos en beneficio del Estado.

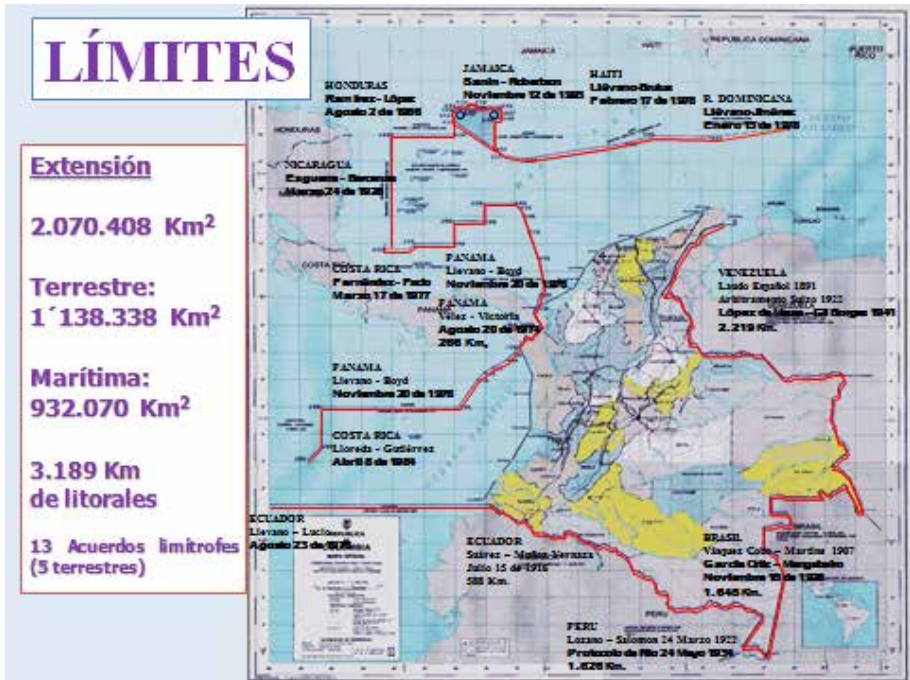
Colombia tiene ocho fronteras marítimas en el Caribe y tres en el Pacífico (Figura 2.), las fronteras marítimas en el Caribe, relevante espacio de interacción económica, política y cultural, proyectan al país hacia Centro América, México, Estados Unidos, los Estados de las Antillas Mayores y los Estados de la Antillas Menores.

En el Pacífico las tres fronteras marítimas, igualmente proyectan al país, al escenario marítimo regional, de Chile, Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica, y nos proyecta consecuentemente hacia Centro América, México, Estados Unidos, Canadá, y a la otra orilla de desarrollo mundial el Asia Pacífico.

El territorio Nacional está conformado 2.070.408 km², de los cuales el 55,14% corresponde al territorio continental, el 28,46%, corresponden al mar Caribe con 589.000 Km², y el 16,40% corresponde al océano Pacífico con 339.100 km², lo que equivale a un área de territorio marítimo de 928.100Km², (Fig.2.).

Colombia posee 3.189 km de litorales, que cubre 12 departamentos y 49 municipios, 4 archipiélagos, al menos 100 islas, 17 cayos, 42 bahías, 5 golfos (Dimar, 2005), una extensión de 2.860 km² de áreas coralinas (INVEMAR, 2014) y en general 928.660 km² de territorio marítimo (CCO, 2015). Adicionalmente, en sus zonas costeras marítimas e insulares posee ecosistemas estratégicos, como los arrecifes coralinos con 300.000 hectáreas y las zonas de manglares con 378.938 hectáreas. A continuación, se hará una breve descripción del escenario socio económico de la región Caribe y Pacífica. (PNOEC, 2017, p.19)

Fig.2. Territorio Nacional, Marítimo y Terrestre



Fuente: Cátedra Poder Marítimo. Escuela Superior de Guerra

Se deduce a simple análisis, que Colombia como país Bioceánico, tiene para el desarrollo del Poder Marítimo, un territorio marítimo, propicio y sin igual de crecimiento e interacción de carácter económico, político, cultural, social e inclusive militar, a través de la proyección de sus intereses marítimos en beneficio del Estado y su población.

De ahí la importancia que la apropiación del territorio marítimo despierte una conciencia marítima, en su población y clase dirigente, como elemento dinamizador y multiplicador del Poder Marítimo del Estado, para proyectar al país a su destino oceánico, la cual Rodríguez, H señala como:

En este caso, la *Conciencia Marítima* es un elemento dinamizador y multiplicador del Poder Marítimo al definirse como el “conocimiento y la comprensión responsable de la sociedad colombiana, de los intereses marítimos nacionales, de las potencialidades y recursos que representan los espacios oceánicos y costeros jurisdiccionales y de las actividades que allí se realizan, para el desarrollo y crecimiento sostenible del Poder Marítimo del Estado”. (Rodríguez, 2014)

En la medida que la conciencia marítima se encuentre arraigada en el pensamiento e imaginario colectivo de un pueblo, por vocación, tradición e idiosincrasia y asimismo en las decisiones que tome la clase dirigente para la construcción del Estado, el Poder Marítimo en consecuencia será entonces un elemento grande del desarrollo nacional.

La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, PNOEC

Durante el gobierno del Dr. Andrés Pastrana Arango, mediante el Decreto 347 de 2000, se reestructuró la Comisión Colombiana de Oceanografía, adoptando el nombre de Comisión Colombiana del Océano (CCO), a la cual se le asignó la función, de “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”, dando como resultado que a casi doscientos años de vida republicana en el 2007, el Estado colombiano publicó la política pública, denominada, *La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, PNOEC*, la cual ha sido revisada en el 2014, 2015 y 2016, proyectándose en la última revisión la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) para el período 2016-2030.

La Comisión Colombiana del Océano (CCO) como órgano intersectorial de articulación, coordinación y armonización de las acciones del Estado en el territorio marítimo, liderado por la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Colombiana del Océano (SECCO), promueve la sostenibilidad, el desarrollo integral, la competitividad del océano y sus costas, el alcance de los intereses marítimos nacionales y la inserción en nuevos escenarios internacionales, en el nuevo documento de Política se proyecta el camino de Colombia hacia una Potencia Media Oceánica (PMO), a través de lineamientos de cooperación e integración en asuntos marinos, desarrollo económico, aprovechamiento sostenible de los recursos, ordenamiento del territorio marino-costero, protección de la biodiversidad y la defensa de la soberanía; procurando siempre el bienestar de los colombianos (*PNOEC, 2017, p. 13*).

La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, PNOEC, se convierte en elemento estratégico, esencial y significativo para el desarrollo de los Intereses Marítimos, los cuales en el texto de la Política se ordenan y clasifican, así:

1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional
2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima
3. Recursos Ambientales Marino-Costeros
4. Educación Marítima
5. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación
6. Poder Naval
7. Seguridad Integral Marítima
8. Ordenamiento Marino-Costero
9. Transporte y Comercio Marítimo
10. Turismo Marítimo y Recreación
11. Industria Naval y Marítima
12. Minería Marina y Submarina
13. Pesca y Acuicultura. (*PNOEC, 2017, p. 65*)

Los 13 intereses marítimos nacionales, son transversales e interdependientes con los objetivos y las cinco aéreas temáticas en que se organiza la PNOEC, por tanto, posibilitan encauzar los programas y estrategias, de todos los campos del poder, para el desarrollo marítimo nacional. Las áreas con sus respectivos temas de acción se mencionan y muestran en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Organización temática de la PNOEC

ÁREAS TEMÁTICAS	TEMAS
Integridad y Proyección del Territorio Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> ● Mantenimiento de la Soberanía, Integridad Territorial y Desarrollo Integral de Fronteras Marítimas ● Fortalecimiento de la Cooperación Internacional en el Ámbito Marítimo y Marino-Costero ● Proyección de los Asuntos Antárticos
Desarrollo Económico	<ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollo y Fortalecimiento de Puertos e Infraestructura Portuaria ● Fomento y Potencialización de la Marina Mercante ● Consolidación de la Industria Naval ● Desarrollo Sostenible del Sector Pesquero y de la Acuicultura ● Promoción del Turismo Marítimo y Recreación ● Aprovechamiento del Uso de Minerales, Hidrocarburos y Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE), Alternas o Renovables en el Mar y la Zona Costera <ul style="list-style-type: none"> ■ Minerales. ■ Hidrocarburos: Petróleo y Gas. ■ Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE), Alternas o Renovables ● Desarrollo de la Bioprospección Marina
Fortalecimiento de la Gobernanza Marino-Costera	<ul style="list-style-type: none"> ● Consolidación Institucional y de Políticas ● Planificación y Manejo de las Zonas Costeras y los Espacios Oceánicos ● Gestión del Riesgo <ul style="list-style-type: none"> ■ Mitigación al Cambio Climático y Acidificación ■ Eventos Naturales ■ Investigación, Evaluación, Prevención, Reducción y Control de Fuentes Terrestres y Marinas de Contaminación al Mar ● Conocimiento de Especies Exóticas Invasoras

<p>Uso Sostenible de la Biodiversidad Marina</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Conocimiento y Protección de la Biodiversidad ● Conservación y Restauración ● Aprovechamiento
<p>Cultura, Educación y Ciencia Marítimas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fomento de la Cultura Marítima y Protección del Patrimonio Cultural ● Impulso y Fortalecimiento de la Educación Marítima ● Desarrollo de la Ciencia, la Tecnología e Innovación

Fuente: Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros.

Potencia Media Oceánica

Al abordar el concepto de Potencia Media Oceánica, brevemente es oportuno referirse a lo planteado por el señor Almirante David Rene Moreno Moreno, en su ponencia en el Seminario de Poder Marítimo de la Escuela Superior de Guerra 2016, ¿Que se requiere para ser considerado potencia media regional?, en el cual hace mención sobre “El Índice de Poder Mundial”, que identifica un conjunto de variables que contribuye a la ponderación del poder nacional, Super potencias, Grandes potencias, Potencias medias, Pequeñas potencias, señalando que:

A nivel mundial por el grado de desarrollo y capacidades, y su dimensión geoestratégica, los Estados pueden clasificarse, en:

¿Qué es una superpotencia? Estado con influencia decisiva sobre otros Estados a nivel mundial. Gran capacidad, económica, política, tecnológica y militar. (Moreno, 2016)

¿Qué es una gran potencia? Estado con capacidad de influir o proyectar poder a escala mundial. Posee gran poderío militar, fortaleza económica, desarrollo tecnológico e influencia política a nivel mundial. (Moreno, 2016)

¿Qué es una potencia pequeña? Estado sin capacidad de influir sobre otros Estados, pero con cierto nivel de recursos. (Moreno, 2016)

¿Qué es una potencia media? Estado que debido a: dimensión (territorial, demográfica, económica, política, diplomática, militar), situación geopolítica en una región, capacidad y la voluntad política, pueda ejercer influencia en las relaciones internacionales. Poder regional. (Moreno, 2016)

De igual manera Moreno D., describe que una potencia media contempla relaciones de poder e interdependencia en cuanto:

Comportamiento Internacional, diplomacia, soluciones multilaterales, compromiso ante disputas internacionales, influencia relativa, capacidad administrativa, prestigio internacional, preservación orden internacional y paz, responsabilidad moral y habilidades para proteger el orden internacional. (Moreno, 2016)

Con base al Índice de Poder Mundial, en el análisis que efectúa, afirma que a nivel mundial se establece un ranking con base en el *Índice de Poder Mundial*, que representa una expresión numérica que expresa la sumatoria de capacidades nacionales que posee un Estado para el ejercicio de su poder en el sistema internacional. La sumatoria contempla:

Índice de capacidades materiales (ICM): Refleja el poder económico y militar de un país, Actividad macro económica, capacidades sector defensa, investigación y desarrollo.

Índice de capacidades semi-materiales (ICSM): Refleja el poder socio institucional. Considera la riqueza individual, la situación general de la población, el bienestar de la sociedad.

Índice de capacidades inmateriales (ICIM): Refleja el poder comunicativo-cultural del país. Considera el atractivo cultural y turístico del país. La proyección de sus universidades y de los centros de investigación. (Moreno, 2016)

De otra forma y en el mismo sentido de análisis, Moreno, D., relaciona indicadores para medir poder de un Estado, así:

Indicadores geográficos y demográficos

- Tamaño y naturaleza del territorio
- Situación física y geopolítica
- Número de habitantes y distribución de la población
- Crecimiento demográfico y recurso naturales

Indicadores económicos

- Sistema económico, PIB, distribución de riqueza
- Industrialización, energía, comercio, tecnología

Indicadores de tipo militar

- Hombres, armamento, liderazgo
- Presupuesto, industria militar

Indicadores políticos y de recurso humanos

- Sistema político y distribución de poder político
- Opinión pública
- Diplomacia, estabilidad política
- Conciencia (Moreno, 2016)

Igualmente, ya con relación al escenario marítimo, la PNOEC, como direccionamiento estratégico para el desarrollo sostenible de los espacios marítimos nacionales, advierte que Colombia debe tener en cuenta lo siguiente para posicionar al país como Potencia Medio Oceánica:

- 1.** Compromiso de las instituciones del Estado para un accionar integrado en los temas del océano, el cual se estructura entre otros mediante las acciones y tareas incluidas en el Plan de Acción de la PNOEC.
- 2.** Ordenamiento integral territorial para el mejoramiento del bienestar de los pobladores.
- 3.** Establecimiento de sinergias globales en pro de una presencia activa en escenarios internacionales que involucren los asuntos del mar (participación en organismos internacionales afines, desarrollo de investigación en la Antártica, apoyo a misiones de seguridad global, fortalecimiento de mecanismo regionales sobre el mar, entre otros).
- 4.** Fortalecimiento del Poder Marítimo de la nación (Intereses Marítimos y Poder Naval), aprovechando la excelente posición geoestratégica

Ensayos sobre Estrategia Marítima

de Colombia a nivel regional y mundial, para usar el mar y los espacios costeros en beneficio del desarrollo del país y del bienestar de la sociedad.

5. Promoción de los mares y las actividades marítimas como motor del desarrollo económico nacional integrado a las dinámicas globales de economía azul.
6. Conservación y uso sostenible de la biodiversidad del medio marino, dirigida hacia un desarrollo sostenible.
7. Fortalecimiento de los programas de educación en temas marítimos, orientados al desarrollo de la ciencia y la tecnología en el mar. (PNOEC, 2017, p. 17-18)

Visión Colombia: Potencia Media Oceánica

¿Qué es Potencia Media Oceánica?, en la PNOEC, se describe que:

La Potencia Media Oceánica (PMO) cataloga a un Estado que posee elevadas capacidades de poder marítimo nacional para la gestión integral del territorio, asegurándole la capacidad de proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales; todo ello con el propósito de incrementar el bienestar de su población, aumentar el desarrollo sostenible y afianzar su capacidad de influencia regional. De igual forma, cuenta con recursos marinos e instrumentos políticos que le permiten hacer un buen uso de su posición oceánica. (PNOEC, 2017, p. 63)

En este orden de ideas, como características que se incorporan en La Potencia Media Oceánica, se destacan en la PNOEC, directamente a tres variables que buscan plantear un modelo en los temas marinos y costeros, así:

- a. Posición oceánica y marítima: es necesario resaltar la concepción territorial de los espacios oceánicos, costeros e insulares. Procesos de utilización, delimitación, ocupación, presencia y control, son necesarios para la apropiación territorial.
- b. Voluntad Política de Poder Marítimo: inclinación de los tomadores de decisiones y de la población en general por una visión del territorio marino-costero como un recurso y espacio de expresión de su voluntad como Estado y Nación.
- c. Intereses Marítimos Nacionales (IMN): son las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional. (PNOEC, 2017, p. 65)

Junto con los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) del Estado colombiano que señalamos anteriormente, estas variables se encuentran a la vez y paralelamente con estrategias institucionales, las cuales están orientadas en cuatro enfoques:

1. Formular e implementar una Política Nacional Marítima o del Océano que otorgue:
 - Marco de gobernabilidad integrado e intersectorial en los ámbitos nacional y regional.

- Capacidad de incidencia en la formulación de políticas sectoriales relacionadas con el desarrollo marítimo.
 - Planes de acción con objetivos concretos y resultados previstos, puntos de referencia y plazos.
2. Formular e implementar estrategias para el empleo y gestión sostenible del territorio marino-costero, basadas en:
 - Conocimiento integral de las debilidades, fortalezas, amenazas y oportunidades que proporciona el territorio marino-costero.
 - Formulación e implementación de políticas sectoriales orientadas al desarrollo marítimo sostenible.
 - Empleo racional de los recursos y ecosistemas del territorio marino-costero.
 3. Fortalecer el poder naval, con el propósito de mejorar la capacidad de respaldo a las actividades desarrolladas en el territorio marino-costero y la proyección marítima internacional del Estado, basada en un enfoque cooperativo.
 4. Formulación e implementación de estrategias de Ciencia, Tecnología e Innovación para realizar investigación en espacios oceánicos y costeros, y el fortalecimiento de la gobernanza marítima. (PNOEC, 2017, p. 65-66)

En el mismo orden de análisis, se establecen entonces interrogantes sobre la estructura administrativa y gestión institucional, que se debe implementar para avanzar hacia el propósito de convertir a Colombia en Potencia Media Oceánica, la Comisión Colombiana del Océano bajo el liderazgo de la Secretaría Ejecutiva, en una construcción de conocimiento teórica y metodológica para esta categorización del país dentro de la estructura del Sistema Internacional, ha seleccionado 4 índices globales que permiten comparar las capacidades nacionales con algunos países en diferentes partes del mundo, y con esto, definir los elementos cuantitativos que definen una PMO, así:

1. Índice Salud de los Océanos: mide elementos biológicos, físicos, económicos y sociales en relación con el empleo sustentable de los océanos.

$$OHI = \frac{(Obj1 + \dots + Obj10)}{10}$$

$$OHI \text{ COLOMBIA} = \frac{(26+60+57+72+81+79+21+73+62+76)}{10} = 61$$

La puntuación total del índice es el resultado de una combinación de diez componentes o “metas” de la salud del océano. Las puntuaciones reflejan la optimización de las regiones costeras en sus potenciales beneficios y servicios oceánicos de manera sostenible con relación a un punto de referencia (objetivo), en una escala de 0 a 100.

En el caso colombiano, el OHI ha impulsado el trabajo interinstitucional para generar una batería de indicadores ajustados a las condiciones

nacionales. En el último reporte general, el país obtuvo una calificación de 61/100, estando por debajo del promedio mundial, el cual está en 70/100, lo cual ubica a Colombia en el puesto No. 198 de 210 zonas estudiadas.

La Potencia Media Oceánica debe buscar superar el promedio mundial, por ejemplo, Chile obtuvo una puntuación de 71 /100. Por lo anterior, Colombia para el año 2022, alcanzará una puntuación mayor a 70/100 y para el 2030, igual o mayor a 80/100. (PNOEC, 2017, p. 67)

2. Índice de Desarrollo Humano: mide de manera integral el nivel de desarrollo humano de un territorio, basado en tres indicadores principalmente: la longevidad, el nivel educacional y el nivel de vida.

$$\text{IDH} = \frac{\text{IDH Colombia}}{\text{IDH Mundial}}$$

$$\text{IDH} = \frac{0.711}{0.944} = 0.75$$

Según el último informe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNDP, 2014), Colombia ocupa el puesto No. 97 de 187 con un índice de 0.711, teniendo en cuenta que presenta altos niveles de desigualdad, analfabetismo, pobreza y varias necesidades básicas insatisfechas.

Una Potencia Media Oceánica buscará mejorar su nivel en mencionado índice y entrar en la categoría de país con “muy alto IDH”. En la región se encuentra Chile, que ocupa el puesto No.41 con un índice de 0.822. (PNOEC, 2017, p. 67)

3. Índice ELCANO: el Índice Elcano de Presencia Global agrega y cuantifica, sobre la base de datos objetivos, la proyección exterior y el posicionamiento internacional de los países, en función de las tres dimensiones que conforman su presencia: económica, militar y blanda.

Estas dimensiones están compuestas por:

- Económica: energía, bienes primarios, manufactura, inversiones y servicios.
- Militar: tropas y equipamiento militar.
- Blanda: cooperación al desarrollo, educación, ciencia, tecnología, información, cultura, deporte, migraciones y turismo.

El 100 % de este índice está dividido en económica 41,4%, militar 19,7% y blanda 38,9%. A continuación, se ilustra gráficamente este índice. Consultado el último informe, Colombia ocupó el puesto No.43 de 90 países que se evaluaron en este índice.

Los resultados en cada una de las dimensiones fueron los siguientes:

- Económica: 56.5%
- Blanda: 46.9%
- Militar: 3.0%. (PNOEC, 2017, p. 68)

4. Índice de Conectividad de Carga Marítima: este índice ha sido fomentado por la UNCTAD (Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) y pretende reflejar la disponibilidad de medios con que cuenta cada país de cara al desarrollo del comercio internacional marítimo. Algunos de los indicadores que lo conforman son: Nro. de buques porta contenedores asignados a líneas que toca cada país, capacidad en Teus de la flota asignada a líneas que opera en cada país, y Nro. de buques porta contenedores por millón de habitantes, entre otros. En este caso, desde el año 2004 Colombia viene presentando un aumento considerado en la ampliación de su carga por conectividad marítima. (PNOEC, 2017, p. 69).

Fortalecimiento de la Gobernanza Marino-Costera

Para finalizar esta breve exposición, se comenta el concepto de gobernanza marítima, el cual ha adquirido importancia capital para el buen manejo con criterio sostenible de los espacios oceánicos por los Estados ribereños, y como herramienta de promoción, fomento y proyección de los intereses marítimos nacionales; en un primer paso señalar el concepto genérico de gobernanza a nivel mundial y de donde se deriva la *gobernanza marítima*, en este sentido Andrade (2011) afirma que:

A través del sistema de gobernanza una sociedad define sus metas y prioridades y comprende los sistemas de toma de decisiones, el acceso a la información y de participación. En lo ambiental, la gobernanza responde a compromisos, tratados y acuerdos internacionales adoptados por los estados y las organizaciones sociales. Desde los inicios de los setenta, en el siglo XX, el régimen internacional ambiental se ha complejizado y enriquecido a través de alianzas internacionales y contribuye a direccionar las políticas ambientales con sentido de lo global desde lo local y lo nacional. (Andrade, 2011, p.20)

En el mismo sentido de análisis en cuanto al concepto de gobernanza la FAO, afirma que:

Por gobernanza se entiende el proceso de gobernar; es la forma en que la sociedad es administrada y en que se reconcilian las prioridades e intereses contrapuestos de diferentes grupos. Se incluye aquí a las instituciones gubernamentales oficiales, pero también a los acuerdos no oficiales. La gobernanza se ocupa de los procesos mediante los cuales los ciudadanos participan en la toma de decisiones, los gobiernos rinden cuentas a los ciudadanos y la sociedad obliga a sus miembros a observar las normas y las leyes. (FAO, 2007, p.7)

En el presente se afirma que debido al multilateralismo y a la natural cooperación entre los países emergentes, el concepto de gobernanza es ya una práctica, al respecto, Maggi y Messner, sostienen que:

En la actualidad el concepto de gobernanza global es crecientemente usado por instituciones, corrientes y autores muy disímiles. En el caso del programa de la Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD) el concepto de gobernanza, local nacional y global, "significa el marco de reglas, instituciones, y prácticas que establecen límites y dan incentivos para el comportamiento de individuos, organizaciones y empresas. Sin una gobernanza fuerte, las amenazas de conflictos globales pueden ser una realidad en el siglo XXI". (Maggi y Messner, 2002, p.69)

La aplicación del concepto de gobernanza marítima, a la administración y control de los espacios oceánicos, es una realidad consecuente de la importancia de los mares y océanos para el desarrollo y supervivencia de la humanidad, se exige mayor compromiso y responsabilidad, para el uso sostenible, en este sentido la Comisión Europea de asuntos marítimos en comunicación al Parlamento Europeo, manifiesta, sobre la Política Marítima Integrada de la Unión Europea, que:

Gobernanza internacional e imperio de la ley. Cuanto más se globaliza nuestro mundo, mayor es la tensión que se ejerce sobre sus ecosistemas marinos. Si queremos aliviar esa tensión, es hoy más necesario que nunca conseguir que las reglas del juego, además de definirse con claridad y de contar con la aceptación expresa de todos, sean fácilmente ejecutables. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) de 1982, complementada por el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces de 1995, sigue constituyendo la referencia clave en este campo. (Comisión Europea, 2009)

De igual manera, el concepto de gobernanza marítima sigue siendo una realidad recurrente para el manejo y aprovechamiento sostenible del océano en particular el espacio europeo, ya en el 2016 por ejemplo, la Comisión Europea de Asuntos Marítimos y la alta representante de la Unión Europea, en Comunicación conjunta de la Unión Europea, sobre los compromisos con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en particular al objetivo de desarrollo sostenible 14, recalcan que:

¿Qué es la gobernanza internacional de los océanos? La gobernanza internacional de los océanos consiste en gestionar y utilizar los océanos del mundo y sus recursos, manteniendo al mismo tiempo unos océanos sanos, productivos, seguros, protegidos y resilientes. En la actualidad, el 60% de los océanos se sitúa fuera de los límites de las jurisdicciones nacionales y eso supone una responsabilidad internacional compartida. Dentro del marco global de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se han establecido una serie de derechos jurisdiccionales, instituciones y marcos específicos para organizar la utilización de esas aguas. La acción de la UE en la gobernanza internacional de los océanos pretende basarse en este marco y colaborar con otras partes para mejorar la salud de este recurso, que está abierto a todos los Estados.

Con respecto al aprovechamiento, conservación y sostenibilidad del Océano Atlántico, por ejemplo, y su *gobernanza marítima*, por ejemplo, con nuevos enfoques de cooperación bilateral y en redes, para lograr como consensos recurrentes en los diversos programas y proyectos, en este sentido Hamilton, D., afirma que:

A pesar de los crecientes vínculos en temas como la energía, el comercio, la seguridad humana, las normas y valores, así como en cuestiones relacionadas con el propio océano Atlántico, los mecanismos de gobernanza y cooperación diplomática que tengan en consideración un marco panatlántico están aún en sus inicios. Diversos formatos subregionales, asociaciones estratégicas bilaterales, mecanismos de cooperación triangulares y redes público-privadas comienzan lentamente a redibujar el mapa político del Atlántico; aunque, en términos generales, todavía existe una creciente necesidad de encontrar nuevos enfoques de gobernanza respecto a lo que puede calificarse, con justicia, nuevo Hemisferio Atlántico.

En la PNOEC, liderado por la Secretaría Ejecutiva de la CCO, se señala y se promueven los aspectos que tienen que ver con el uso sostenible de espacio oceánico nacional, y la gobernanza del territorio marítimo, estableciendo oportunidades para desarrollar productividad y competitividad, bajo el concepto de desarrollo sostenible, en este aspecto se destaca que:

La dinámica costera en sus aspectos ecológicos o antropogénicos es acelerada e implica a la vez acciones puntuales y dinámicas que permitan responder a las necesidades de los habitantes de las zonas costeras, y que a su vez permita el desarrollo de procesos de uso, transformación y ocupación del territorio. Es así como, la gobernanza de los espacios oceánicos y las zonas costeras de la Nación, cobran renovada preponderancia al constituirse en una de las principales herramientas para el desarrollo territorial. (PNOEC, 2017, p. 44)

En la PNOEC, igualmente se resalta que, para el caso colombiano, se estructuran tres niveles de gobernanza marítima, nacional, regional y local, en particular el sector productivo, a semejanza de cómo se jerarquiza en un gabinete ministerial, por ejemplo ver Cuadro 2. (PNOEC, 2017, p. 44)

Cuadro 2. Gobernanza para el ordenamiento y la planificación de las zonas marinas y costeras de Colombia

Nivel Nacional	Nivel Regional	Nivel Local
<p>Instituciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Departamento Nacional de Planeación ● Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ● Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres ● Dirección General Marítima ● Servicio Geológico Colombiano ● Superintendencia de Notariado y Registro ● Parques Nacionales Naturales ● Secretaria Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano 	<p>Instituciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Gobernaciones ● Corporaciones Autónomas Regionales 	<p>Instituciones</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Alcaldías Municipales ● Capitanías de Puerto ● Comités Locales de Manejo Integrado de Zonas Costeras

Nivel Nacional	Nivel Regional	Nivel Local
Instrumentos de Planificación y ordenamiento <ul style="list-style-type: none"> ● Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial ● Plan General de Ordenamiento territorial ● Decreto Ley 2324. 	Instrumentos de Planificación y ordenamiento <ul style="list-style-type: none"> ● Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas Departamentales ● Unidades Ambientales Costeras ● Plan de Ordenamiento Territorial Departamental 	Instrumentos de Planificación y ordenamiento <ul style="list-style-type: none"> ● Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas Municipales ● Unidades Ambientales Costeras ● Plan de Ordenamiento Territorial Municipal

Fuente: Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros.

Se describe como de las áreas a desarrollar en la, PNOEC, el “Fortalecimiento de la *Gobernanza Marino-Costera*”, tal como se había señalado anteriormente en el Cuadro 1.

- Consolidación Institucional y de Políticas
- Planificación y Manejo de las Zonas Costeras y los Espacios Oceánicos
- Gestión del Riesgo
 - Mitigación al Cambio Climático y Acidificación
 - Eventos Naturales
 - Investigación, Evaluación, Prevención, Reducción y Control de Fuentes Terrestres y Marinas de Contaminación al Mar
- Conocimiento de Especies Exóticas Invasoras

De tal suerte que la PNOEC, acoge tan importante concepto de Gobernanza Marítima, en forma integral como Gobernanza Marina-Costera, en el objetivo de integrar y apropiar el territorio marítimo nacional, al desarrollo de los intereses marítimos, mediante el planteamiento de Estrategias y Líneas de Acción consecuentes, que apunten a la consolidación de este objetivo en forma sostenible, en este sentido, se señala que:

Es así como, la gobernanza de los espacios oceánicos y las zonas costeras de la Nación, cobra renovada preponderancia al constituirse en una de las principales herramientas para el desarrollo territorial, pues es entendida por la COI como “los procesos y las instituciones mediante las cuales las zonas costeras y los océanos son administrados por las autoridades públicas, en asociación con las comunidades, la industria, las ONGs y otros actores a través de las leyes internacionales, nacionales, sub-nacionales así como desde las políticas y programas, los usos y costumbres y la cultura, con el fin de mejorar las condiciones socioeconómicas de las comunidades que dependen de estas áreas y sus recursos vivos”. (PNOEC, 2017, p. 89)

Por consiguiente, el desarrollo de un ordenamiento marino-costero, para el ejercicio de una Gobernanza Marino -Costera, es una obligación del Estado, y de su pueblo para llegar a consolidar el destino de Colombia como país bioceánico.

Conclusiones

Primera. El concepto de Poder Marítimo, como fórmula conceptual de desarrollo y seguridad, que impulsa y fortalece el desarrollo marítimo, cobra mayor vigencia, pues contiene la esencia y médula, de esa sumatoria de actividades de crecimiento marítimo, como lo son los intereses marítimos nacionales, para aprovechamiento sostenible del Estado colombiano, y sus gentes.

Segunda. Es evidente, que, para un desarrollo armónico, integral y sostenible de los Intereses Marítimos Nacionales, es obligatorio y necesario apropiarse en su verdadera dimensión lo que constituye el territorio marítimo nacional, como parte integral del Estado.

Tercera. La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC, es a todas luces la más formidable e importante herramienta que a casi doscientos años de vida republicana, tiene el Estado colombiano para el desarrollo de sus intereses marítimos, los cuales formula en su texto. El concepto de Potencia Media Oceánica, que se concibe en la PNOEC, se convierte a su vez en un motor dinamizador conciencia marítima nacional, y de empoderamiento de las diferentes actividades marítimas, que deben llevar a alcanzar este nivel de PMO. Igualmente, el concepto integral de Gobernanza Marino-Costera, que se incorpora como una área de la PNOEC, permitirá prospectivamente, un control y administración eficiente y de buen gobierno, de los espacios oceánicos nacionales, para el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

Bibliografía

- Andrade, K. (2011). Gobernanza ambiental, Bolivia y Perú. Quito: FLACSO.
- FAO. (2007). Buena gobernanza en la tenencia y administración de tierras. Roma: Organización de la Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
- FF.MM. (1999). MANUAL DE CONDUCCIÓN OPERATIVA PARA LAS FUERZAS MILITARES. MANUAL FF.MM. 2-24. RESERVADO COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerza Militares.
- Maggy, C. y Messner, D. (2002). Gobernanza global. Una mirada desde América Latina. El rol de la región frente a la globalización y a los nuevos desafíos de la política global. Caracas: Editorial Nueva Sociedad.
- Moreno, D. (2016). Seminario de Poder Marítimo ¿Que se requiere para ser considerado potencia media regional? Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Rodríguez, H. (2014). Cátedra Poder Marítimo. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.
- Comisión Colombia del Océano CCO. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC. Bogotá: Recuperado el 25 de mayo de 2017, de [file:///C:/Users/Hogar/Downloads/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20del%20Oc%C3%A9ano%20y%20los%20Espacios%20Costeros%20-%20PNOEC%20\(22\).pdf](file:///C:/Users/Hogar/Downloads/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20del%20Oc%C3%A9ano%20y%20los%20Espacios%20Costeros%20-%20PNOEC%20(22).pdf)
- COMISIÓN EUROPEA. (2009). COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Desarrollo de la dimensión internacional de la Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0536&from=EN>
- Comision Europea. (2016). ASUNTOS MARÍTIMOS. Gobernanza internacional de los océanos: una agenda para el futuro de nuestros océanos. Recuperado el 26 de mayo de 2017, de https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_es

- Hamilton, D. (2013). Hacia una agenda de gobernanza para el Hemisferio Atlántico emergente. Towards a governance agenda for the emerging Atlantic Hemisphere. Revista CIDOB d'Afers Internacionals. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de www.cidob.org
- ONU. (2015). Objetivos de desarrollo sostenible. 17 objetivos para transformar nuestro mundo. Recuperado el 26 de mayo de 2017, de <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>

Los Intereses Marítimos Brasileños y el concepto político-estratégico de la “Amazonía Azul”.*

Por: Capitán de Fragata (FN) Jorge Luiz F. Lima Soares ²

Temario

La regulación de los espacios marítimos brasileños, Amazonía Azul, Política Nacional para los recursos del mar.

Introducción

Brasil es un país de dimensiones continentales. Con sus 8,5 millones de km², distribuidos por regiones con diferentes características físicas, tiene diversos tipos de recursos minerales. Su territorio tiene grandes reservas de agua y la diversidad climática, lo que lo convierte en uno de los mayores productores agrícolas. En cuanto a su aspecto marítimo de relieve las dimensiones de su litoral, con aproximadamente 8.500 km, además de una plataforma continental también rica en recursos biológicos y minerales, cuya contribución al desarrollo del país está creciendo cada año. Esta tendencia se explica por el rápido avance tecnológico y por la posible escasez de algunos recursos naturales hasta el final de este siglo.

Esta ponencia tiene como objetivo presentar una visión general sobre lo que pueden ser considerados los intereses marítimos nacionales en el caso del Estado brasileño, y la correlación establecida entre esos mismos intereses y el desarrollo del concepto político-estratégico de “Amazonía Azul”

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”, realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

2 **Capitán de Fragata (FN) Jorge Luiz Ferrari de Lima Soares.** Magister en Ciencias Navales, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial Infante de Marina y Piloto Naval de la Marina de Brasil. Correo electrónico jorgelfls@icloud.com

La regulación de los espacios marítimos brasileños

Históricamente, Brasil ha intentado varias veces regular la zona marítima de interés. A través de la Circular N° 92 de 31 de julio de 1850, el entonces Ministerio de Guerra señala, la anchura del mar territorial brasileño se establece igual al “alcance de una bala de cañón.” En 1914, en los albores de la Primera Guerra Mundial, Brasil estableció su MT en 3 MN. Después del episodio con Francia, que se conoció como la “Guerra de la langosta” (1961-1963), Brasil cambió su mar territorial a seis millas, y creó la ZC de igual anchura. La Constitución de 1917 estableció que el MT y luego “plataforma submarina” serían considerados activos de la Unión. En 1969, la Enmienda Constitucional N° 1 cambió el nombre de la “plataforma submarina” a la “plataforma continental”. En el mismo año, la anchura del mar territorial se modificó a 12 MN y excluyó la ZC. En 1970, Brasil, siguiendo la tendencia de muchos países latinoamericanos, declaró su soberanía en un mar territorial de 200 MN. Brasil firmó a la CONVEMAR³ en 1982 y la ratificó en 1988. Al reiterar la firma de la Convención, el Gobierno de Brasil hizo una declaración formal de que, entre otras cosas, dejó en claro que él ejerció el derecho de soberanía sobre su PC, es decir, más allá de 200 MN de ZEE y entender que otros Estados no tienen la autorización para realizar ejercicios o maniobras militares en la zona económica exclusiva, sobre todo con el uso de armas o dispositivos explosivos, sin el permiso del gobierno brasileño. Esta actitud del gobierno de Brasil se debió a una interpretación de los artículos de la CONVEMAR, en el que se entiende que este tipo de actividad podría perjudicar a la soberanía del Estado de Derecho en el área bajo su jurisdicción. La Constitución Federal de 1988 estableció que sólo los recursos naturales de la PC serían propiedad de la Unión y la plataforma ya en sí, no, tal como figura en la Constitución de 1967). En 1993 se promulgó la Ley N° 8617, de acuerdo con la Convención, establezca la MT 12 millas, una misma medida ZC, y una ZEE de 200 MN. (Fernandes, 1998)

Amazonía Azul: Concepto Político - Estratégico

Amazonía Azul es actualmente un concepto político y estratégico que soporta a un desarrollo económico sólido, apoyado en la superación de retos en los campos políticos, estratégicos, económicos, científicos, ambientales y sociales, materializado por un área oceánica de 4,411,000 km², donde se está diseñando el futuro de Brasil. Las dimensiones de los espacios marinos se derivan del contenido en la CONVEMAR, por tanto, a partir de una línea de base, se debe considerar el mar territorial de 12 millas náuticas (MN), la zona contigua, de 24 MN y la Zona Económica Exclusiva de 200 MN. Sin embargo, hay que añadir la plataforma continental, una extensión natural y sumergida de la parte continental, que se puede extender hasta 350 MN, si se cumplen los requisitos técnicos establecidos por las autoridades internacionales. (Fernandes, 1998)

La verdad es que se muestra, como de suprema importancia, la necesidad de proteger la Amazonia Azul. En ella, los límites de las aguas territoriales

³ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece un régimen comprensivo de ley y orden de los océanos y mares del mundo, estableciendo reglas rectoras para los usos de los océanos y sus recursos.

no son líneas físicas del mar o indicadores de límites planteados. Estos límites están definidos por la acción de la presencia de buques de la Armada que patrullan constantemente a las aguas jurisdiccionales brasileñas (AJB). Proteger la Amazonia Azul es una tarea compleja.” (Roth, 2015) Por otra parte, más allá de los aspectos de la seguridad y la defensa, el gobierno brasileño trató de estructurar todas las iniciativas relacionadas con los intereses marítimos nacionales y, por supuesto, con el estudio, desarrollo y protección de la Amazonía Azul, alrededor de cinco ejes principales: económico, ambiental, científico, el de soberanía nacional y el diplomático. Tales áreas son detalladas principalmente por la Política Nacional de Recursos del Mar (PNRM) y sus programas y proyectos derivados, que se describirán a continuación.

La Política Nacional para los recursos del mar

Brasil no tiene, de hecho, una “Estrategia Marítima Nacional” derivada de su Política Marítima Nacional (esa sí existente y prevista en ley). Sin embargo, las políticas sectoriales tratan de llenar a este vacío, especialmente la Política Nacional de Recursos del Mar (PNRM) (Roth, 2015). La primera divulgación pública de los contenidos de una PNRM se produjo en 1989, cuando de la aprobación del Plan de Estudio de la Plataforma Continental Brasileña (LEPLAC), y tiene como objetivo principal el establecimiento de los principios y objetivos hacia la preparación de planes, programas y acciones de gobierno en el ámbito de las actividades de formación de recursos humanos; investigación, la ciencia y la tecnología marinas; y la explotación y el uso sostenible de los recursos marinos. Para su realización, se está aplicando una estrategia conformada por un conjunto de acciones bajo la dirección y coordinación de los miembros de la Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (CIRM)⁴, de acuerdo con sus competencias específicas legalmente establecidas y de acuerdo con las directrices de este comité conjunto.

La PNRM se desarrolla en los planes multisectoriales dirigidos a los recursos vivos y no-vivos existentes en el medio marino, presentados en cinco grandes grupos de acciones: los recursos vivos, los recursos no-vivos, monitoreo oceanográfico y climatológico, Islas del Océano y de la Formación de Recursos Humanos:

Acciones relacionadas con los Recursos Vivos

REVIMAR (Programa de Evaluación del Potencial Sostenible y Monitoreo de los Recursos Vivos Marinos), en coordinación con el Instituto Brasileño del Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables (IBAMA), tiene como objetivo el suministro continuo de información esencial para el desarrollo y la implementación de políticas públicas contribuyendo a la conservación y el uso sostenible de los recursos pesqueros.

4 La Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (CIRM) está compuesta por representantes de varios ministerios e instituciones y se estableció en septiembre de 1989 con el fin de coordinar las acciones y programas relacionados con el uso racional del mar en la región de jurisdicción brasileña. El Comandante de la Armada, como la Autoridad Marítima de Brasil, tiene la función de supervisar sus actividades.

AQUIPESCA (Programa de Acuicultura y Pesca), en coordinación con el Ministerio de Pesca y Acuicultura, tiene como objetivo contribuir “al desarrollo de la acuicultura y de la pesca en zonas marítimas bajo jurisdicción nacional, con miras a la explotación sostenible de los recursos pesqueros existentes allí.”

BIOMAR (Programa de Estudio y Evaluación de Potencial Biotecnológico de la diversidad biológica marina), en coordinación con el Ministerio de Ciencia y Tecnología, estimula la generación de nuevos conocimientos en muchas áreas de la ciencia marina en busca de convertirse en productos ricos en diversidad biológica marina y contribuir al desarrollo económico nacional, centrándose en el desarrollo del conocimiento, la absorción de tecnología y promover la innovación en los ámbitos de la salud humana, ambiental, agrícola e industrial.

Acciones relacionadas con los Recursos No-Vivos:

REEMPLAC (Programa de Evaluación del potencial Mineral de la plataforma continental), coordinado por el Ministerio de Minas y Energía, “define, guías, consolida, da prioridad, cuantifica, totaliza y supervisa las acciones a emprender en los distintos niveles administrativos del gobierno, de acuerdo con la comunidad científica y las empresas públicas y privadas que tratan de cumplir con el conocimiento geológico de las necesidades y la explotación de los recursos minerales de los fondos marinos de la plataforma continental brasileña legal (PCJB)”.

PROAREA (Programa de prospección y exploración de los recursos minerales de la zona del Atlántico Sur Internacional y Ecuatorial), en conjunto con el Ministerio de Asuntos Exteriores, tiene como objetivo identificar y evaluar el potencial mineral de áreas con importancia económica y política-estratégica para el Brasil, situado en la Área⁵.

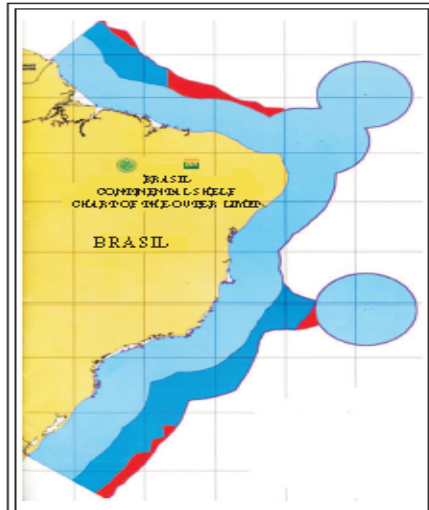
Acciones afectas al monitoreo oceanográfico y climatológica

GOOS/BRASIL (Sistema Global De Observación Oceánica / Brasil) aspira a convertirse en un sistema plenamente operativo de información oceanográfica, meteorológica y climatológica, con el fin de producir conocimientos y generar productos que puedan apoyar las predicciones en la zona marítima de interés nacional, y para ayudar en la toma de decisiones sobre el uso eficaz de los recursos marinos y en la predicción y mitigación de los efectos de los fenómenos naturales extremos que afectan a la población y la economía de la región costera de Brasil.

Acciones afectas a la formación de recursos humanos

PPG-Mar (Consolidación y Ampliación de los Grupos de Investigación y Estudios de Posgrado en Ciencias del Mar), en coordinación con el Ministerio de Educación, tiene como objetivo “fortalecer la formación de recursos humanos calificados para promover el conocimiento acerca de los componentes, procesos y los recursos de los ambientes marinos y costeros”.

5 La CONVEMAR conceptualiza Área como “el fondo del mar, el lecho marino y su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional”, es decir, fuera de las Aguas Jurisdiccionales de Brasil (AJB). (Fernandes, 1998)

Figura 1. Contexto Amazonía Azul

(Fuente: Fontoura, 1989)

En la vertiente “Soberanía”, merece relieve el Plan de Levantamiento de la Plataforma Continental Brasileña (LEPLAC), que tiene como objetivo determinar, en su enfoque jurídico, el límite exterior de la plataforma continental brasileña más allá de las 200 millas náuticas. Su objetivo es establecer los límites de las aguas jurisdiccionales brasileñas (AJB).

En línea con el tema del desarrollo sostenible, abarcado por la vertiente del medio ambiente, existe el Plan Nacional de Gestión Costera (PNGC), en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente, con el fin de orientar el uso racional de los recursos en la zona costera, con el fin de contribuir a elevar la calidad de la vida del pueblo, y la protección de su patrimonio natural, histórico, étnico y cultural.

Con respecto al desarrollo de una mayor conciencia marítima en Brasil se presenta el Programa de Mentalidad Marítima (PROMAR), que tiene como objetivo “estimular, mediante acciones planificadas, objetivas y continuas, el desarrollo de una mentalidad marítima en la población brasileña, de acuerdo con los intereses nacionales, y hacia un mayor conocimiento del mar y sus recursos, su importancia para Brasil, la responsabilidad de la explotación y la conciencia de la necesidad racional y sostenible de preservarla. Coordinado por la Secretaría de la Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (SECIRM), el programa está compuesto por representantes de los Ministerios de Defensa, Asuntos Exteriores, Transporte, Educación, Minas y Energía, Ciencia y Tecnología, Medio Ambiente, Deportes, Pesca y Acuicultura y la Marina Brasil.

Conclusión

Estratégicamente, el mar es vital para Brasil. La Navegación, la pesca, el turismo y el ocio, la obtención de energía, las riquezas minerales de los fondos marinos, la tecnología asociada a las actividades marítimas son sólo

Ensayos sobre Estrategia Marítima

algunos ejemplos. Aparte de su valor económico, nuestro país depende de estas actividades, lo que también se constituye en una de sus principales vulnerabilidades. En tiempos de globalización, la interferencia con la libre circulación en los mares podría llevar al colapso del país, ya que la industria doméstica emplea una amplia gama de insumos importados por él. Como se demostró a lo largo de este ensayo se puede encontrar el papel clave desempeñado por la Marina de Brasil, en la condición de Autoridad Marítima Nacional, con respecto a la protección de todos estos recursos, la protección de la vida en el mar y contribuir al desarrollo de la energía marítima brasileña. A través de un intenso análisis y coordinación multisectorial, basado en el concepto de Amazonia Azul y en los planes y programas derivados tanto de la Política de Defensa Nacional, la Política Nacional de los Recursos del Mar, la Marina de Brasil seguirá cumpliendo ejemplarmente su papel histórico en la contribución a la salvaguardia de los intereses marítimos nacionales y la defensa de la patria.

Bibliografía

- Barbosa Junior, Ilques. (2012): Oceanopolítica: conceitos fundamentais, a Amazônia Azul. In Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o Oceano do Brasil. Rodrigo F. More e Ilques Barbosa Junior (org.). Rio de Janeiro: FEMAR.
- Caroli, L. H. (2010): A importância estratégica do mar para o Brasil no século XXI. CEE-ESG, 9, 117-157.
- Fernandes, L. (1998): O Brasil e o Mar no Século XXI: Relatório aos Tomadores de Decisão no País. Rio de Janeiro, Comissão Nacional Independente sobre os Oceanos.
- Mello, Celso D. de Albuquerque. (2004): Curso de Direito Internacional Público. Rio de Janeiro: Renovar.
- Roth, Luiz C. (2015): As estratégias marítimas para o Brasil no século XXI. Revista Marítima Brasileira, V. 135, n. 10/12 - out. /dez. 2015, págs.86 a 105).

La Política del Empleo del Poder Naval para Garantizar la Seguridad Interior y Defensa Exterior de México*

Por: Capitán de Navío N.I.M. DEM. Miguel Ángel Ruiz Castillo⁶ y Capitán de Navío C.G. DEM. José Luis Hernández Martínez⁷

Temario

Poder Naval, Política Nacional de Defensa y Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto, Estrategias para el cumplimiento del plan nacional de desarrollo, apoyo a autoridades civiles para reducir la violencia.

Salutación

Es un honor haber sido invitado con la finalidad de hablar de la protección de los intereses marítimos del Estado Mexicano a través de “La Política del Empleo del Poder Naval para Garantizar la Seguridad Interior y Defensa Exterior de México”.

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual “Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos”, realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto”, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en “C”.

- 6 Capitán de Navío I.M. DEM. Miguel Ángel Ruiz Castillo.** Oficial Naval egresado de la Heroica Escuela Naval Militar como Ingeniero Hidrógrafo, Maestro en Administración Naval del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, Maestro en Seguridad Nacional del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México. Obtuvo la condecoración al Mérito Docente Naval Primera Clase por su experiencia como Docente Naval. Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.
- 7 Capitán de Navío C.G. DEM. José Luis Hernández Martínez.** Oficial Naval egresado de la Heroica Escuela Naval Militar como Ingeniero en Ciencias Navales, Maestro en Administración Naval del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, Especialista en Comunicaciones y Electrónica del Centro de Estudios Superiores Navales de la Armada de México, obtuvo la condecoración al Mérito Docente Naval Primera Clase por su experiencia como Docente Naval. Docente-Investigador internacional invitado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

Durante la disertación se comparten algunas ideas y opiniones de las cuales se espera aportar información útil para su conocimiento sobre este tema. Para ello, se inicia con una breve introducción, seguida de los conceptos del empleo del Poder Naval, para posteriormente abordar la Política Nacional de Defensa y Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto, las estrategias de SEMAR para el cumplimiento del plan nacional de desarrollo, y el apoyo a autoridades civiles para reducir la violencia, para finalizar con unas breves conclusiones.

Introducción

La Secretaría de Marina - Armada de México, en el ejercicio de sus atribuciones, concibe un ámbito dual de responsabilidades: el primero como fuerza armada para garantizar la soberanía nacional, y el segundo como parte de la autoridad marítima para mantener, en coordinación con otras dependencias federales, el orden jurídico nacional en las zonas marinas del país, proveer la protección marítima y portuaria, la búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar, la prevención de la pesca ilegal, y la protección al medio ambiente marino.

Estas atribuciones se relacionan de forma directa con la *Seguridad Nacional*, generando las condiciones de estabilidad y tranquilidad que favorezcan el logro de los Objetivos Nacionales a través del desarrollo marítimo y bienestar general de su población, y por lo tanto como pieza fundamental en el crecimiento de México.

48

El nuestro es un país eminentemente marítimo con acceso directo a dos grandes océanos y sus recursos. Cuenta con una extensa superficie marítima de más de tres millones de kilómetros cuadrados que equivalen a una y media veces la superficie terrestre del país, o bien, 1.3 veces la extensión del Mar Mediterráneo.

Por su superficie, México ocupa el decimocuarto lugar a nivel mundial, y por su Zona Económica Exclusiva el noveno; la extensión costera de más de once mil kilómetros nos ubica en la décima posición a nivel mundial, con 17 estados costeros en los que habitan más de 55 millones de personas que aportan el 43% del Producto Interno Bruto.

Estas características, algunas veces desapercibidas, son factores fundamentales para el desarrollo del país, por ello, el gobierno ha establecido en su visión, que se generen las estrategias para que esta condición sea plenamente aprovechada.

Visto desde una perspectiva global, más del 80% del comercio mundial se transporta por mar. El transporte marítimo es por lo tanto un pilar de la economía mundial, y sin él, el comercio internacional, es decir, la importación y exportación de alimentos, materias primas y bienes manufacturados, sería casi imposible.

En México, con Estados Unidos y Canadá, nuestros principales socios comerciales, la mayor parte del comercio se lleva a cabo por transporte carretero, un 30% se mueve por mar, mientras que con el resto del mundo el 72.5% de nuestras exportaciones utiliza la vía marítima; que en la última década ha tenido un crecimiento del 16%, por lo que es imprescindible proteger esta importante vía de comunicación con el mundo.

Bajo este concepto, esta vía de comunicación, junto con la explotación de riquezas del mar y de su fondo, así como el empleo del mar en el orden político internacional, constituyen en su conjunto, lo que conocemos como “intereses marítimos” de una nación, y para que estos puedan ser aprovechados en favor de la Nación, es necesario que se mantengan las condiciones de seguridad, mismas que son amenazadas por actividades ilícitas tales como: el tráfico ilegal de drogas, de personas y de armas; actos de sabotaje de grupos subversivos y la piratería. En esta perspectiva, la Secretaría de Marina a través de la Armada de México como Institución permanente del Estado Mexicano, emplea el Poder Naval para garantizar la integridad del territorio y mares nacionales, y para proteger los intereses marítimos que dan lugar al impulso del desarrollo del país.

Poder Naval

El concepto estratégico clásico de Poder Marítimo considera como sus elementos componentes a los ya mencionados Intereses Marítimos, y al Poder Naval, entendido este último como la expresión militar de una nación en el mar que se dimensiona conforme a sus intereses marítimos y su situación nacional particular.

Es importante resaltar que el Poder Marítimo Nacional incluye, por lo tanto, las capacidades materiales y humanas necesarias para la explotación de los intereses marítimos, por lo que este concepto no es exclusivo de la Armada Nacional. De ahí que resulte de suma importancia el impulso de una conciencia marítima, que permita visualizar las oportunidades que el mar nos brinda para lograr un mejor aprovechamiento de este importante recurso nacional.

Conceptualmente, la aplicación del Poder Naval implica una Función Militar, controlando la actividad en la mar mediante la presencia y el actuar de sus unidades con lo que se salvaguardan los intereses marítimos; una Función Diplomática, que conlleva a mantener una presencia naval en las áreas marítimas de nuestro interés, acorde a la política exterior mexicana; proyectada mediante visitas operacionales a países amigos, o como anfitrión de aquellas armadas que arriban a nuestras aguas y puertos.

Finalmente, en Armadas como la nuestra, una Función de Seguridad y Protección Marítima, que implica la ejecución de operaciones para salvaguardar la vida humana en la mar, y de vigilancia para garantizar que las actividades productivas y de esparcimiento se desarrollen en un clima de seguridad; impulsando con ello el desarrollo del sector marítimo nacional.

En nuestro país el Poder Naval ha sido asignado constitucionalmente a la Armada de México en cumplimiento de su misión: “Emplear el Poder Naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país”; así, la Armada de México emplea el poder naval, en forma específica, para:

- La defensa marítima del territorio nacional.
- Garantizar el cumplimiento del Estado de Derecho en los mares y costas nacionales.
- La protección marítima y portuaria.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

- La salvaguarda de la vida humana en la mar y costas del país.
- Coadyuvar al desarrollo marítimo de México.

En lo que respecta a la dimensión del Poder Naval, esta es una decisión de Estado que, además de la situación económica del país y de los intereses marítimos a los que se busca proteger, depende de otros factores militares tales como la organización de la Armada, el concepto que se defina para las operaciones navales, y las capacidades requeridas para poner en ejecución tal concepto para cumplir con nuestra misión y atribuciones.

En este contexto, la dimensión del Poder Naval se establece bajo las siguientes premisas:

- El país no tiene fines expansionistas, por lo que la razón de ser del Poder Naval de México es la protección de los intereses marítimos nacionales.

El Poder Naval debe tomar como base las amenazas actuales y futuras al país, pues aunque el Estado mexicano no identifica una amenaza convencional en el largo plazo. Se consideran como acciones fundamentales: La defensa del territorio, el mantenimiento del Estado de Derecho y la protección contra amenazas asimétricas, bajo el entorno actual de seguridad global y multidimensional.

- Se deben buscar esquemas flexibles que permitan operar en forma eficaz y con costos bajos; por ejemplo, con plataformas con capacidades tecnológicas modernas para explotar adecuadamente la inteligencia y cumplir más de una misión, haciendo más eficiente el empleo de los recursos humanos.
- El Poder Naval, bajo el concepto operacional de Mando y Control de la Armada de México, se basa en la interacción de dos capacidades esenciales: El conocimiento del entorno marítimo; y la capacidad de respuesta eficaz y oportuna, a fin de asegurar una respuesta inmediata ante cualquier incidente en el ámbito de nuestra responsabilidad.

Política Nacional de Defensa y Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto

Tradicionalmente, el concepto de Seguridad Nacional sólo se planteaba bajo la óptica de la defensa militar, concebida ésta como la utilización de la fuerza del Estado en su conjunto contra amenazas externas.

Ahora, la Ley de Seguridad Nacional contempla aspectos políticos, económicos, sociales y militares, a fin de integrar el cumplimiento de las obligaciones del Estado con respecto de su sociedad.

Con base en lo anterior y como complemento a los principios y propósitos para la política exterior que establece nuestra Constitución Política, el concepto jurídico actual de Seguridad Nacional retoma los objetivos e intereses estratégicos nacionales, referidos a la protección de la nación mexicana, su soberanía e independencia nacionales, la defensa del territorio, y el desarrollo económico, social y político, como ejes para la preservación de la democracia.

Podemos ver que el concepto de Seguridad Nacional ha ido evolucionando y ha adquirido un papel preponderante como tema prioritario que comprende, además de las cuestiones de soberanía e integridad territorial, a las amenazas emergentes y no tradicionales al Estado, que ponen en riesgo la estabilidad y el bienestar de las naciones.

Esto queda claramente ejemplificado en la “Declaración sobre Seguridad en las Américas”, aprobada el 23 de octubre de 2003 en el marco de la Conferencia Especial sobre Seguridad de la Organización de Estados Americanos realizada en la Ciudad de México, donde se resalta que la concepción de seguridad actual “es de alcance multidimensional”.

Este nuevo concepto multidimensional de la Seguridad Nacional exige que cada país incorpore en el diseño de sus políticas de Estado, una visión amplia y vinculada con esta gran diversidad de factores, que identifiquen con precisión las múltiples amenazas nacionales y transnacionales que pudieran interferir en el logro de sus objetivos nacionales.

En este sentido, y tomando en cuenta que la Seguridad Nacional en México se entiende como una condición de integridad, estabilidad y permanencia del Estado, y que se preserva a través de políticas, acciones, recursos y medios dirigidos a hacer frente a riesgos y amenazas que atenten en contra de los objetivos del proyecto nacional. Las Fuerzas Armadas Mexicanas, en un esfuerzo conjunto, elaboraron y presentaron al Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, en julio de 2013, una propuesta de “Política Nacional de Defensa del Estado Mexicano” y el “Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto”, los cuales fueron estructurados bajo un enfoque multidimensional y una perspectiva incluyente.

La *Política Nacional de Defensa del Estado Mexicano* es entendida como el conjunto de principios y criterios con que el Estado orienta su función de defensa, con vistas a preservar la integridad, la independencia y la soberanía de la Nación; garantizar la Seguridad Interior y contribuir al Desarrollo Nacional.

Es imprescindible hacer notar que esta política involucra no solo a las Fuerzas Armadas en quienes están depositadas plenamente dichas responsabilidades, sino que también precisa la participación de todos los entes orgánicos del Estado con responsabilidad directa en la seguridad y defensa de México.

En esta propuesta se define el “Concepto Estratégico” que detalla cómo se lleva a cabo la protección y conservación del Estado Mexicano a partir de una doble vertiente: la externa, para enfrentar un eventual conflicto con otro Estado; y la interna, donde las Fuerzas Armadas tienen como obligación coadyuvar en la preservación de la seguridad interior, apoyadas por el Poder Nacional de México y la sociedad.

Para su consecución, el ámbito externo está dividido en dos premisas:

- La primera es la neutralidad, donde México se abstiene expresamente de participar en una contienda bélica que sostengan otros Estados.
- La segunda premisa es la cooperación proactiva, a través de la iniciativa del país para emplear a sus fuerzas armadas, apegados al marco constitucional

y de derecho internacional, en función de mayores beneficios hacia la seguridad del Estado Mexicano, de los que pueda generar la neutralidad.

Por otro lado, el ámbito interno también tiene dos premisas:

- La estabilidad, que consiste en la acción del Estado mexicano para que las Fuerzas Armadas apoyen a la autoridad civil, hasta en tanto la situación que la obliga a intervenir, pueda ser controlada por las fuerzas públicas.
- El desarrollo, que corresponde a la acción del Estado mexicano durante el tiempo de paz, para fortalecer sus capacidades de defensa.

Respecto al *Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto*, su objetivo es establecer las estrategias para articular, desarrollar y emplear las capacidades de las Fuerzas Armadas para defender la integridad, independencia y soberanía del país, así como para responder contra amenazas, riesgos y desafíos que se opongan a la consecución y/o mantenimiento de los intereses y objetivos de defensa en los ámbitos interno y externo, a fin de contribuir a la estabilidad y desarrollo nacionales.

Si bien hoy día, es remota la posibilidad de una intervención militar extranjera en México, algunos Estados aún recurren al uso de la fuerza armada para dirimir las controversias; aunado a esto, diversas amenazas emergentes hacen necesario plantear escenarios con el fin de determinar estrategias para enfrentarlas y resolverlas, tales como: el narcotráfico internacional y nacional, el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional y el tráfico de armas, entre otras. También existen riesgos que pueden afectar el Desarrollo Nacional, como los desastres naturales, sean: sismos, actividad volcánica, sequías, inundaciones, huracanes, incendios forestales o pandemias y epidemias.

Uno de los principales aspectos a resaltar dentro de este plan, es el diagnóstico de defensa basado en la situación internacional, regional y nacional, así como en las capacidades actuales de nuestras fuerzas armadas; y como consecuencia de este diagnóstico, la definición de la Capacidad Estratégica Requerida para cada una de ellas.

En el caso específico de la Armada, el objetivo es contar con una organización estratégica y operativa a lo largo de los litorales e islas nacionales, considerando 2 Fuerzas Navales y 7 Regiones Navales con los mandos de Zonas, Sectores y Estaciones Navales requeridos en cada una de estas áreas, con personal, material, infraestructura y servicios acordes con la misión y atribución asignadas.

Esta organización considera, además, Estaciones de Búsqueda y Rescate y Unidades de Protección Marítima y Portuaria en los principales puertos del país.

La elaboración de la Política Nacional de Defensa y del Plan Militar de Defensa Nacional Conjunto, constituyen el inicio de un sólido progreso en el desarrollo y fortalecimiento de una Doctrina Militar de Defensa Conjunta, que dé respuesta a las amenazas tradicionales, nuevas amenazas y otros desafíos a la seguridad contra el Estado mexicano.

No obstante, la Política Nacional de Defensa no puede concebirse al margen de la sociedad, quien debe validarla en un ejercicio de democracia

participativa y asumirla como parte de su preocupación, además de colaborar corresponsablemente en ella; dejando claro que la Defensa Nacional no es responsabilidad exclusiva de las Fuerzas Armadas.

En este mismo sentido, el 30 de abril de 2014 se publicó en el Diario Oficial, el Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018, en el cual se integran las diferentes dependencias que conforman el Consejo de Seguridad Nacional. Dicho programa contempla objetivos específicos tales como: fortalecer la capacidad de respuesta de las Fuerzas Armadas y la contribución del Estado Mexicano al mantenimiento de la estabilidad del entorno internacional, a través de líneas de acción concretas.

Estrategias para el cumplimiento del plan nacional de desarrollo

En el ámbito institucional, y en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Sectorial de Marina 2013-2018 establece que los objetivos y estrategias de nuestra Institución están encaminados al fortalecimiento del Poder Naval de la Federación para la Defensa Exterior y coadyuvar en la Seguridad Interior.

Bajo esta premisa, la Armada de México, para coadyuvar con el logro de las condiciones de paz y desarrollo de la Nación, ha definido los siguientes objetivos:

- 1.** Emplear el Poder Naval de la Federación
- 2.** Fortalecer las capacidades de respuesta
- 3.** Consolidar la Inteligencia Naval
- 4.** Modernizar los procesos, sistemas y la infraestructura institucional
- 5.** Impulsar la investigación y desarrollo tecnológico institucional
- 6.** Impulsar la Industria Naval

Estos objetivos están claramente vinculados con los ejes rectores del Plan Nacional de Desarrollo, y de cada uno de ellos se derivan estrategias para su consecución.

Como ya mencionamos, la posición geoestratégica del Estado Mexicano conlleva grandes retos para la SEMAR en materia de seguridad; y es mediante el desarrollo de operaciones navales que garantiza la defensa marítima del territorio y el mantenimiento del Estado de Derecho en la mar, ejerciendo el control marítimo en los mares nacionales mediante la presencia y disuasión con unidades navales en contra de todo actor que atente contra la permanencia del Estado.

Las estrategias ligadas al empleo del Poder Naval están enfocadas en el fortalecimiento de las atribuciones institucionales mediante la actualización de nuestro marco jurídico, así como en la optimización de las operaciones navales para hacerlas más eficientes, y con total respeto a los derechos humanos.

El empleo del Poder Naval requiere del diseño y desarrollo de las fuerzas bajo un proceso altamente dinámico, en el que se debe conjugar la visión

prospectiva de los nuevos escenarios, la estrategia nacional de desarrollo y las nuevas tecnologías, todo ello bajo una prospectiva económica realista.

Por lo tanto, las estrategias de SEMAR en este ámbito, buscan fortalecer sus capacidades de respuesta operativa mediante el incremento y modernización de la infraestructura naval, los equipos, sistemas y pertrechos, con tecnología de punta, así como el de su Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo, y el Sistema de Mando y Control.

Como parte del fortalecimiento de nuestras capacidades, desde hace más de 10 años se implementó un Programa Permanente de Sustitución de Unidades de Superficie, dentro del cual se han construido 16 Patrullas Oceánicas y 04 Patrullas Costeras, proyectándose para esta administración la construcción de 04 patrullas de vigilancia oceánica, 20 patrullas costeras diseño de la compañía holandesa DAMEN y 22 patrullas interceptoras diseño de la compañía sueca DOCKSTAVARVET.

En este rubro, la Armada de México busca comenzar a generar una capacidad real para realizar operaciones para defensa exterior del país y participar en operaciones multinacionales. Con esta visión se inició un proyecto para diseñar un prototipo de Buque de Guerra que se construya en México, con una plataforma de diseño ya probado en otros países, integrando sistemas de armas en uso en la Armada de Estados Unidos.

Otro programa importante es el fortalecimiento de las capacidades de la aviación naval que comprende la adquisición de aeronaves para los diversos roles que requiere la institución: Patrulla Marítima, ISR, transporte y aeronaves embarcadas.

Dentro de este programa hemos adquirido:

- (02) Aviones de transporte C-295
- (08) Aviones King Air (4 de Patrulla Marítima, 2 ISR, 1 ambulancia y 1 de transporte)
- (12) Aviones interceptores Texans T6C
- (01) Avión de transporte Gulfstream 550
- (01) Avión de transporte Challenger 601
- (22) Aviones Zlin (20 modelo Z-242L GURU y 02 modelo Z-143 LSI con sistema de misión)
- (10) Helicópteros embarcados Panther
- (7) Helicópteros Black Hawk UH-60 M (para búsqueda y rescate, intercepción y apoyo a Operaciones Especiales basadas en tierra)
- (1) Helicóptero Augusta

Motivado por los cambios legislativos del 26 de diciembre de 2013, que otorgan a SEMAR autoridad en materia de protección marítima y portuaria, se crearon las Unidades de Protección Marítima y Portuaria en los Mandos Navales de los principales puertos comerciales del país, que en coordinación con el CUMAR refuerzan las capacidades de SEMAR en esta materia.

Por otro lado, la Inteligencia representa un factor fundamental en el éxito de las operaciones, por lo que su consolidación es una prioridad; al incrementar las capacidades para generar inteligencia, se logra fortalecer los procesos de toma de decisiones, en beneficio de la eficiencia y eficacia de las operaciones navales.

Para lograr la consolidación de la Inteligencia Naval, la Institución orienta sus esfuerzos al desarrollo y adquisición de tecnologías, equipos y sistemas, así como a la profesionalización del personal que integra el Sistema de Inteligencia de la Armada de México. De esta manera incrementa sus capacidades para proveer seguridad al ciberespacio y a la información empleada en los procesos de concepción y desarrollo de las operaciones navales.

El Gobierno Federal, consciente de que el logro de los objetivos estratégicos en materia de Seguridad Nacional requiere del fortalecimiento de las capacidades de generación, difusión oportuna y explotación de inteligencia, presentó el “Programa para la Seguridad Nacional 2014-2018” que considera como uno de sus tres propósitos estratégicos la construcción de un nuevo Sistema Nacional de Inteligencia.

Bajo esta nueva perspectiva, SEMAR estableció como una de sus estrategias en materia de inteligencia, la integración de las capacidades del Sistema de Inteligencia de la Armada de México al esfuerzo de fusión de inteligencia especializada para el estado mexicano, coadyuvando con la construcción del Sistema Nacional de Inteligencia.

En esta materia, la prospectiva de SEMAR para 2018 es consolidar el Sistema de Inteligencia de la Armada de México, a través de los programas de fortalecimiento tecnológico y de la creación de 7 Centros Regionales de Inteligencia Naval, distribuidos en los litorales del Golfo y del Pacífico.

Otro tema que ha cobrado gran importancia en los últimos años es la Ciberdefensa. Las tecnologías de la información son sin duda parte total de nuestros procesos, y representan un centro de gravedad para las instituciones, debido a los ataques a que pueden estar expuestas. La Agenda Nacional de Riesgos, establece como una amenaza a la Seguridad Nacional la vulnerabilidad cibernética y la ubica como la tercera en importancia.

El Estado Mexicano atendiendo esta problemática, estableció dentro del Plan Nacional de Desarrollo la necesidad de fortalecer las operaciones de seguridad en el ciberespacio; a través del desarrollo de una Estrategia de Seguridad de la Información que pretende impulsar la seguridad de la información dentro de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

La Secretaría de Marina para contribuir con el Plan Nacional de Desarrollo en este rubro, ha establecido cinco líneas de acción dentro de su Programa Sectorial, estas son:

- Modernizar el Sistema Integral de Seguridad de la Información
- Fortalecer la seguridad de las infraestructuras críticas de información
- Constituir un centro de control de Ciberseguridad y Ciberdefensa

Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Adquirir la infraestructura tecnológica para implementar acciones de seguridad en el ciberespacio; e
- Implementar una estrategia de Ciberseguridad y Ciberdefensa.

Estas líneas de acción se suman a los esfuerzos que SEMAR ha llevado a cabo desde el 2004 fecha de creación de la entonces Comisión de Seguridad de la Información, hoy denominada Subsección de Protección a Infraestructura de Información; así como a la formación desde 2005 de 99 Maestros en Seguridad de la Información en el Centro de Estudios Superiores Navales, citada Maestría con duración de 16 meses; ha egresado 6 generaciones de expertos en la materia incluyendo 9 discentes de SEDENA

Es importante señalar la gran coordinación entre SEMAR y SEDENA en el Comité Especializado en Seguridad de la Información, integrado por las instituciones que forman parte del Consejo de Seguridad Nacional.

Juntos, estamos trabajando para homologar la visión conjunta de las fuerzas armadas mediante la elaboración de una “Estrategia Conjunta en materia de Ciberseguridad y Ciberdefensa” que se concluirá a finales de junio del presente año; y cuyo objetivo es definir el marco de actuación de las Fuerzas Armadas en este ámbito para coadyuvar con el estado mexicano ante amenazas y ataques provenientes del ciberespacio que afecten a la seguridad nacional.

También se logró la elaboración del “Catálogo de términos homologados en materia de seguridad en Ciberespacio” para tener un vocabulario común que permita hacer más efectivas las coordinaciones en materia de respuesta a incidentes en el ciberespacio. Así mismo, se han diseñado líneas de acción para ser incorporadas a la Estrategia Nacional de Seguridad de la Información y se han establecido procedimientos, protocolos y canales de comunicación en materia de Respuesta a Incidentes de Seguridad en el Ciberespacio.

Por su parte, SEMAR desarrolla un proyecto para establecer un “Centro de Control de Ciberdefensa y Ciberseguridad”, que tendrá como misión planear y ejecutar acciones en materia de seguridad de la información, Ciberseguridad y Ciberdefensa, para salvaguardar las infraestructuras críticas de información de la institución, así como coadyuvar con el esfuerzo federal para gestionar la vulnerabilidad cibernética que afecte a la seguridad nacional.

En otros aspectos, y para lograr una Armada eficiente y de resultados concretos, es de suma importancia la modernización constante de las estructuras y procedimientos educativos, logísticos y administrativos. Por ello, se han establecido estrategias para incrementar la capacitación, entrenamiento, adiestramiento, formación y especialización del capital humano de la Institución.

La participación actual de la Secretaría de Marina en el mantenimiento del Estado de Derecho, tanto en sus áreas de jurisdicción como en el interior del territorio nacional, requiere de dotar a la Armada de México de capacidades operativas y logísticas suficientes para el sostenimiento y garantía de la soberanía nacional. Para ello, sus estrategias se encaminan hacia la actualización y modernización de procesos, sistemas e infraestructura, que permitan elevar la calidad educativa y capacitación del personal naval para

afrontar los retos que presenta la defensa marítima del territorio nacional y el mantenimiento del Estado de Derecho en beneficio de la sociedad mexicana.

La investigación y desarrollo tecnológico son de gran importancia. Por ello, hemos implementado estrategias encaminadas al desarrollo de capacidad tecnológica propia, que nos permitirá operar sin estar sujetos a limitaciones técnicas y logísticas por parte de proveedores nacionales o extranjeros con intereses diferentes al del Estado mexicano, además de la correspondiente optimización de recursos financieros, y mayor profesionalización del personal.

Con este objetivo, se busca también fortalecer las vinculaciones con la Comunidad Científica Nacional e Internacional en investigación y desarrollo tecnológico. Los esfuerzos de la SEMAR en el campo de la investigación y desarrollo tecnológico le han permitido concebir sistemas y equipos que ya se encuentran operando y sirven como prototipos para su producción en serie.

A este importante esfuerzo se ha incorporado también la Secretaría de la Defensa Nacional a través de su recientemente creado Fondo Sectorial de Investigación y Desarrollo, y de programas de desarrollo tecnológico conjunto que consideran el desarrollo de radares y sensores.

La SEMAR tiene como política institucional el impulso del desarrollo marítimo del país, por lo que además del programa permanente de sustitución de unidades, se colabora con otras entidades de gobierno, destacando la renovación de la flota menor de PEMEX y la construcción de buques logísticos que apoyarán a SEGOB en el abastecimiento del Penal de Islas Marías. Con estas acciones, la SEMAR impulsa la industria naval, generando fuentes de trabajo, e incentivando la participación de diversas empresas mexicanas y el empleo de materia prima nacional.

Apoyo a autoridades civiles para reducir la violencia

Es necesario destacar que la misión de la Armada implica dos grandes propósitos, el primero, que compete a las fuerzas navales propiamente dichas para la defensa marítima del territorio y preservar su integridad. Y el segundo, que implica el empleo del poder naval para el mantenimiento del Estado de Derecho, a cargo de los diversos mandos navales.

Este último es ejercido bajo el concepto de “Policía Marítima” función establecida en nuestra Ley Orgánica, al ser la Armada de México la única fuerza del Estado con capacidad para garantizar el orden jurídico en las costas y zonas marinas nacionales; funciones que podemos concebir como aquellas que tradicionalmente competen a un servicio de guardia costera.

En este sentido, y con el propósito de coadyuvar en la Seguridad Interior del país, se realizan tareas en apoyo a otras autoridades de los tres niveles de Gobierno. Como ejemplo más palpable, se pueden mencionar las operaciones contra la delincuencia organizada, para las cuales, si bien no existe un marco legal específico que dé sustento a las acciones necesarias para este fin, son llevadas a cabo por la dinámica actual del país, que hizo necesaria la participación de las Fuerzas Armadas.

Para su actuación en este ámbito, la Armada de México en su Plan General de Operaciones Navales 2015, ha establecido diversas operaciones. Primeramente, las Operaciones de Alto Impacto, concebidas como operaciones en contra de la delincuencia organizada, desarrolladas en forma coordinada con SEDENA y otras dependencias del gobierno federal y/o estatal a solicitud de los gobiernos estatales o por instrucciones del Ejecutivo Federal cuando la situación lo amerite.

Entre estas destaca la Operación Coordinada “Veracruz Seguro”, la cual inició en octubre de 2011 sustentada inicialmente en un Convenio de Colaboración con el Gobierno del Estado para proporcionar apoyo en materia de seguridad pública, participando los titulares de la Secretaría de Marina (SEMAR), Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), Secretario Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SEGOB) y el Gobierno del Estado de Veracruz, con la intervención del Secretario de Gobernación.

Entre los compromisos asumidos por el gobierno de Veracruz destaca la desaparición de la Policía Intermunicipal de Veracruz - Boca del Río y el inicio de funciones de la Policía Naval en estos municipios.

Al inicio de la presente administración se ratificó el apoyo al Estado, firmándose, con fecha 1º de diciembre de 2012, un segundo Convenio de colaboración para continuar proporcionando este apoyo, incorporándose la policía naval a Coatzacoalcos, Minatitlán, Cosoleacaque, Nanchital y Acayucan, Ver.

De manera similar, se participa en las operaciones coordinadas Michoacán, Guerrero y Tamaulipas.

Adicionalmente, se establecieron las Operaciones Interiores en Coadyuvancia con el Estado de Derecho, a través de las cuales se apoya al esfuerzo del Gobierno Federal y los Estados no Costeros, como Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí y Zacatecas. Estas se complementan con las operaciones en el Distrito Federal y el Estado de México.

Cabe resaltar también, las Operaciones Especiales, las cuales son operaciones de alto valor estratégico para explotar información de inteligencia sensible contra blancos específicos.

Estas participaciones están fundamentadas en el Mandato Presidencial y en la jurisprudencia basada en los pronunciamientos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación sobre su constitucionalidad, a partir de la interpretación del artículo 129 de la Carta Magna, y de la facultad que en su artículo 89 le otorga al Presidente de la República para disponer de las Fuerzas Armadas a fin de preservar la Seguridad Interior del país.

Lo anterior hace evidente la necesidad de pugnar por un marco legal preciso, que sustente y dé certeza al actuar de soldados y marinos en el desarrollo cabal de las operaciones que, con este objetivo, se están ejecutando para garantizar la seguridad y tranquilidad que todos los mexicanos desean y merecen.

NOTA

- SEMAR y SEDENA están revisando el “Anteproyecto de la Ley de Seguridad Interior” que será reglamentaria del Artículo 89 Frac VI de la CPEUM en Seguridad Interior.
- Define la Seguridad Interior
- Especifica los 6 supuestos en los que el Presidente de la República dispondrá de las Fuerzas Armadas para la Seguridad Interior.
- Regula el procedimiento de atención y coordinación para atender un problema de Seguridad Interior, así como la designación del comandante en caso de actuación de más de una Fuerza Armada.
- Formaliza las áreas de inteligencia militar y naval.
- Define legalmente la “Ciberdefensa” y la “Ciberseguridad”.

Conclusiones

Las Fuerzas Armadas existen para la defensa de la patria, son esenciales para garantizar la seguridad nacional y el orden institucional de la República, y dependen directamente del Ejecutivo. Sin embargo, la defensa es una función primaria del Estado y una responsabilidad permanente del conjunto de la sociedad, porque ni la paz elimina la necesidad de las Fuerzas Armadas, ni la defensa y la seguridad nacional son asunto exclusivo de los militares.

La Armada de México, como salvaguarda de las actividades marítimas, ha estado ligada directamente al bienestar de nuestro país a lo largo de su historia, por lo que toda persona que desarrolle actividades en aguas y costas nacionales puede tener la certeza de que la Armada vigila el cumplimiento de las leyes del Estado Mexicano en ese ámbito.

Desde su origen, ha buscado en forma constante evolucionar conforme a la situación nacional e internacional, a fin de coadyuvar de manera efectiva al logro de los Objetivos Nacionales. Bajo esta perspectiva, la Secretaría de Marina a través de la Armada de México como Institución permanente del Estado Mexicano, realiza acciones tendientes a garantizar la integridad del territorio y mares nacionales, protegiendo las actividades marítimas en aras del desarrollo y la legalidad en el país.

Los objetivos y estrategias de nuestra Institución están encaminados al fortalecimiento del Poder Naval de la Federación para la Defensa Exterior y coadyuvar en la Seguridad Interior en actividades de Seguridad Nacional. Por lo tanto, están diseñados para garantizar una fuerza operativa que asegure el control de todas las áreas bajo nuestra jurisdicción y especialmente en aquellas consideradas como estratégicas para el desarrollo del país.

El compromiso de cada uno de nosotros es con México, con sus intereses y con la protección de sus riquezas para beneficio de nuestros conciudadanos. Es ahí donde se enfocan las acciones de los miembros de la Armada, sea cual fuere el servicio que desempeñan, para impulsar el desarrollo del país y salvaguardar la seguridad nacional.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Finalmente quiero expresarles mi mayor deseo de que esta plática haya contribuido al objetivo del programa, con el cual esta institución cumple cabalmente con el genuino compromiso de entrega y voluntad de servicio que compartimos las Fuerzas Armadas:

“SERVIR LEAL Y PATRIÓTICAMENTE A MÉXICO”

Bibliografía

- Armada de México. (2002). LEY ORGÁNICA DE LA ARMADA DE MÉXICO. Recuperado el 20 de mayo de 2017, de <https://int.search.myway.com/search/GGmain.jhtml?p2=%5EY6%5Expu034%5ELMES%5Eco&ptb=9EC8E260-7DF0-4BE3-B558-BFOCDC67070C&n=783a3dbc&ind=&cn=CO&ln=es&si=adwords-04484e4c9bd36bd1f22f74e8716b0-65d&tpr=hpsb&trs=wtt&brwsid=d36c0954-7434-4dd3-9b89-1dde12261b4c&searchfor=Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20la%20Armada%20de%20M%C3%A9xico&st=tab>
- CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN. (2005). LEY DE SEGURIDAD NACIONAL. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LSegNac.pdf>
- Hacienda de México. (S/F). Funciones de Gobierno - Armada de México. Recuperado el 20 de mayo de 2017, de http://www.apartados.hacienda.gob.mx/contabilidad/documentos/informe_cuenta/2005/contenido/r0/r03d100.pdf
- Secretaría de Gobernación. (2012). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Armada de México. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5283864&fecha=31/12/2012
- Secretaría de Marina. (2012). CÓDIGO DE CONDUCTA DE LA SECRETARÍA DE MARINA. Recuperado el 15 de mayo de 2017, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/78208/codigo_conducta_semar.pdf
- Secretaría de Marina. (2014). La Secretaría de Marina Armada de México SEMAR. Recuperado el 25 de mayo de 2017, de <http://www.semar.gob.mx/velero/2014/es/semar.html>

Fomento de los Intereses Marítimos desde una Perspectiva de Proyección Bioceánica del Perú*

Por: Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa⁸

Temario

Perú, país marítimo, el Perú en la Cuenca del Pacífico, la Cuenca Amazónica, ejes de desarrollo, los Intereses Marítimos en el Perú.

Introducción

La posición estratégica en la región del Perú, situado en la parte central del continente americano le permite tener acceso a la más grande cuenca del planeta, la del Pacífico, constituida por los países más desarrollados en el mundo y pudiendo tener una comunicación directa con países continentales e insulares para el intercambio comercial, industrial, cultural y poblacional. Sin embargo, se constituye también en un reto para la articulación de las vías terrestres y aéreas con sus vecinos en América del Sur, con quienes comparte las mismas necesidades y similares recursos, lo que hace necesario una estrecha cooperación, en especial en el ámbito de la seguridad. En esta posición central y occidental de América del Sur, el Perú tiene límites fronterizos con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile, en su gran mayoría con difícil acceso sea por la naturaleza misma u otros factores, lo que constituye un desafío para el desarrollo e integración.

63

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual "Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos", realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto", como insumo del proyecto de investigación denominado "El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", que hace parte del Grupo "Masa Crítica" adscrito a la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Identificado con código COL123-247 en COLCIENCIAS y categorizado en "C".

8 **Capitán de Fragata Renzo Valdivia Correa.** Marina de Guerra del Perú. Magister en Seguridad y Defensa, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Especialista en Guerra y Armas de Superficie y Profesional en Ciencias Marítimo-Navales de la Escuela Naval del Perú. Correo electrónico Renzo.valdivia@marina.pe

Asimismo, el Libro Blanco para la Defensa Nacional (en adelante LBDN) considera que “el Perú cuenta con un gran potencial basado en sus dimensiones geoestratégicas que lo ubican y caracterizan como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección geopolítica bioceánica” (LBDN, 2005, pág. 49). Esta situación revierte para el Perú en grandes desafíos como país pivote en la región sudamericana, la futura demanda de mega puertos, su presencia en el Pacífico, la proyección geopolítica bioceánica y la presencia en la Antártida.

Configuración del territorio peruano

En el Perú podrían distinguirse tres regiones naturales bastante diferenciadas, en cuanto a la naturaleza, recursos y potencialidad del mismo que podrían aprovecharse con la intervención y aprovechamiento del hombre.

La Costa, que se constituye como una larga y estrecha franja de 3,080 km de frente al Océano Pacífico y la Cuenca del Pacífico, es desértica, la cual es atravesada por 52 ríos que permiten irrigar estos territorios formándose valles bastante productivos; corresponde al 11% del total de la superficie terrestre.

La Sierra, conformada por el fenómeno morfológico más importante del Perú, la Cordillera de los Andes, ésta influye en el relieve, clima, recursos hídricos, vegetales, minerales y animales del país; corresponde al 30% de la superficie total, observándose alturas variables entre los 500 a 6,700 m.s.n.m.

La Selva, con gran presencia de densos bosques tropicales, en gran parte inexplorada y poco poblada; en ella se identifican dos zonas diferenciadas, la Selva Alta que varía entre 400 a 1,000 m.s.n.m con relieve irregular, valles fértiles, riquezas minerales y energéticas, y la Selva Baja con presencia de ríos navegables y de recursos energéticos; corresponde al 59% de la superficie total del territorio.

Asimismo, cuenta con 4 grandes cuencas hidrográficas: la Cuenca del Pacífico con 52 ríos que corren paralelos entre si y desembocan al mar, la Cuenca del Amazonas conformada por los ríos del Amazonas el cual es navegable en toda temporada por embarcaciones de mediano tonelaje hacia el Océano Atlántico lo que permite materializar la proyección bioceánica del Perú, la Cuenca del río de Madre de Dios que permite salida al Atlántico por vías terrestres y fluviales por el Río de la Plata, y la Cuenca del Titicaca la cual comparte con Bolivia y se constituye como una fuente de recursos para la economía de ambos países.

La población y su relación con el mar

Según el último censo realizado en el año 2007 por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017), muestra una distribución no homogénea de la población en el territorio, observándose una polarización invertida respecto a la superficie territorial, de acuerdo a lo indicado en la figura 1.

Figura 1: Distribución de la población en territorio nacional

REGIÓN	SUPERFICIE	POBLACION	DENSIDAD (Hab./km2)
Costa	11%	54,6%	87
Sierra	30%	32%	22
Selva	59%	13,4%	4

Fuente: propia a partir de datos del INEI

En esa misma línea, el INEI indica que la Población Económicamente Activa - PEA tiene similar distribución a la figura anterior, con preminencia en la costa (67.7%), seguido por la sierra (22%) y selva (10.4%), focalizado esta presencia en la ciudad costeña de Lima. Entre las principales actividades que realiza la población por regiones naturales se muestra en la figura 2, en la cual se observa en la costa diversidad de servicios debido a la focalización de la población en ese territorio, mientras que en la sierra y selva la actividad de la agricultura y minería cobran relevancia por la presencia de los recursos animales y minerales.

Figura 2: PEA por región y actividad

ACTIVIDAD	COSTA (%)	SIERRA (%)	SELVA (%)
Agricultura, pesca y minería	10,1	48	43,1
Manufactura	12,5	6,4	4,4
Construcción	7,6	5,6	4,6
Comercio	21,5	13,5	16,4
Transporte y comunicaciones	10,5	5,2	6,7
Otros servicios	37,8	21,3	24,8
Total	100	100	100

Fuente: propia a partir de datos del INEI

Asimismo, podría enfocarse la cantidad de la población que dedica a las actividades económicas por regiones, en donde se determina que la agricultura, pesca y minería se dedica con gran intensidad en la sierra, mientras que el resto de actividades tiene gran desarrollo en la costa del territorio peruano.

Figura 3: PEA por actividad y región

Región	Agricultura, pesca y minería	Manufactura	Construcción	Comercio	Transporte y comunicaciones	Otros servicios
Costa	20,2	71,3	62,6	63,7	68,7	66,5
Sierra	59,2	22,6	28,3	24,7	20,9	23,1
Selva	20,6	6,1	9,1	11,6	23,1	10,4
Total	100	100	100	100	100	100

Fuente: propia a partir de datos del INEI

Perfil Geoestratégico

Esta configuración del territorio sumado a la distribución y empleo de la población en las distintas actividades económicas, le dan al Perú un potencial que se viene desarrollando, caracterizándolo como un país marítimo, andino, amazónico, con presencia en la Cuenca del Pacífico y en la Antártida y con proyección bioceánica. El mar peruano es un elemento bastante particular en la economía del país, por la naturaleza del mismo debido a la presencia de la Cordillera de los Andes y el afloramiento costero de masas de aguas frías proveniente de la corriente de Humboldt, que se forma como consecuencia de que los vientos alisios provenientes de la costa que arrastran las aguas calientes del mar, haciendo emerger del fondo marino el agua fría, rica en fosfatos y nitratos que sirven de alimento al plancton que a su vez es consumido por peces y otros animales marinos, creando una cadena alimenticia que proporciona la riqueza y variedad biológica que hacen del Mar Peruano, uno de los más ricos del mundo, constituyéndose en fuente de alimentación y de desarrollo industrial.

La ubicación central y occidental del Perú da una ventaja natural como país pivote, desde donde debe nacer la interconexión terrestre, ferroviaria, marítima y aérea de Sudamérica viabilizando de esta forma el tráfico comercial de la región, por lo que es necesario la integración en el ámbito de seguridad para la protección de dicho comercio. El puerto del Callao se constituye como el principal puerto facilitador de este comercio, sin embargo, existe una demanda importante para atender naves de mayor porte cada vez, que permita no sólo viabilizar el comercio del Perú, sino de otros países que mantienen una interconexión con el país hacia sus principales puertos, y poder unir de esa forma la Cuenca del Atlántico con la Cuenca del Pacífico.

Es la Cuenca del Pacífico, conformada por más de sesenta Estados, que tiene un considerable crecimiento poblacional y económico y es considerada el principal mercado en el mundo, habiéndose transportado 14 millones de TEU, comparado con la cuenca del Atlántico con 4 millones de TEU y la cuenca del Índico con 8 millones de TEU (Organización Mundial del Comercio, 2017). En ese sentido, se observa en la subregión del Pacífico Sur, una tendencia

del tráfico internacional por rutas troncales y puertos concentradores, en donde se “plantea la existencia dos sistemas portuarios subregionales, con ejes en los puertos del Callao y de Valparaíso, entre dos rutas troncales alternas desde Manzanillo y hacia el oriente desde Valparaíso” (Doig, 2016, pág. 136).

Figura 4: Tendencias a la concentración de puertos troncales alternas a Asia



- Sistemas portuarios (2)
- 1. Callao:**
Buenaventura, Guayaquil e Iquique
 - 2. Valparaíso:**
Iquique, San Antonio y San Vicente

Fuente: Geopolítica Portuaria Nacional: Retos y Posibilidades

Esta tendencia, se puede apreciar de la misma forma, en el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL, 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, resaltando el desempeño del puerto del Callao como el principal puerto de movimientos de carga en el año 2016 (CEPAL, 2017).

Figura 5: Ranking de Puertos 2016



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL

La proyección geopolítica bioceánica

Esta posición central en América del Sur se complementa con vías de acceso que conectan el país con sus vecinos y a la vez con la siguiente Cuenca, la del Atlántico, en donde se presentan intereses comunes para la viabilidad de las cargas, sea hacia el Pacífico o el Atlántico, materializando de esta forma la bioceanidad del Perú, en un contexto de complementariedad de infraestructura y de intereses comerciales con los países sudamericanos, y por ende de necesaria cooperación e intercambio.

La principal vía de acceso a la que nos referiremos, es la hidrovía del río Amazonas, que conecta cuenca hidrográfica del Orinoco con la Cuenca del Atlántico; a su vez, el Amazonas cuenta con dos grandes afluentes como son el río Marañón y Ucayali, y otros ríos que mantienen la característica

de navegabilidad y transversalidad en territorio amazónico, permitiendo la conexión fluvial entre ellos; en éstos últimos podríamos citar a los ríos Putumayo, Napo - Curaray, Yavarí, Huallaga, Tigre - Corrientes, Pastaza, Morona y Madre de Dios. Asimismo, otra conexión sería el río Madre de Dios, en el sureste del Perú, que permite el acceso a las rutas del Paraná-Paraguay y del estuario del Río de la Plata, desembocando hacia Argentina y Uruguay.

Ya en el contexto regional, la integración física sudamericana se ha mantenido como una necesidad dirigida a la superación de obstáculos logísticos e infraestructura física de la región (IIRSA, 2017); así, desde el año 2000 se viene trabajando sobre los corredores interoceánicos, considerados en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (LBDN, 2005). Los corredores o Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) correspondientes al Perú y considerados en el LBDN, son:

- 1. Eje del Amazonas:** inicia de los puertos de Paita y Bayóvar en el departamento de Piura, interconecta la región norte del Perú con la región oriente del Brasil (Estado de Amazonas), continuando por navegación fluvial hasta el Océano Atlántico. La Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION, otorgó la concesión en julio del 2017 del proyecto de la Hidrovía Amazónica, que permitirá mejorar la navegabilidad de más de 2600 km en la Amazonía a fin de apoyar el desarrollo del transporte de carga y pasajeros, y al comercio regional y nacional, reduciendo los costos de conectividad de los usuarios así como los riesgos para los pasajeros y carga; no sólo involucra trabajos de dragado y señalización en el río Amazonas, sino también incluye a sus afluentes Marañón, Ucayali y Huallaga, mejorando de esta forma la integración y desarrollo de los pueblos amazónicos; la puesta en marcha de esta hidrovía está prevista para el 2021 (PROINVERSION, 2017). Según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, por esta vía fluvial transitan 3.7 millones de toneladas de carga y 230 mil pasajeros al año. Esta conectividad permitirá la conexión con Acre en Brasil, cuya economía equivale al 16% del PBI nacional.
- 2. Eje Perú - Brasil - Bolivia:** vincula las regiones del sur del país utilizando los puertos de Ilo y Matarani. La importancia radica en las nuevas posibilidades de desarrollo económico de 6 regiones del sur del Perú, principalmente por la producción de minerales como, hierro, cobre y oro, petróleo y soja, todos éstos con destinos portuarios del sur del país. Asimismo, dará un impulso al dinamismo económico a las regiones más pobres de América del Sur.
- 3. Eje Interoceánico Central:** vincula los puertos de Ilo y Matarani e intermediada por Bolivia y Paraguay, por lo que resulta importante la implementación de la infraestructura de éstos países para llegar al destino final. Entre los principales grupos de proyectos se encuentra la modernización del puerto de Ilo y mejoramiento del puerto de Matarani, que puedan estar en capacidad de atender la carga proveniente de Bolivia; en ese sentido se vienen teniendo acercamientos entre la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B) y la Empresa Nacional de Puertos de Perú (ENAPU), para la inversión en el puerto de Ilo, que pueda atender la carga de 60.000 toneladas en exportación e importación e impulsar el potencial portuario y desarrollo de la zona sur del país (Diario Gestión, 2017).

4. Eje Andino: comprende dos vías longitudinales paralelas que corren de norte a sur. Una de ellas es la carretera Panamericana, cercana a la costa que va desde Tumbes a Tacna. Y la otra vía, corresponde a la Longitudinal de la Sierra y Marginal de la Selva; ésta vía requiere importantes inversiones para su materialización, tanto en carreteras (78.687 km), férrea (2.21 km), puertos (hasta 12 instalaciones portuarias) y aeropuertos (hasta 22 instalaciones aeroportuarias internacionales y de cabotaje) y fluvial (en la Cuenca del Amazonas y sus afluentes) (Valdes, 2014).

Presencia en la Antártida

El Perú tiene presencia en la Antártida debido a la proyección de sus meridianos hacia el polo sur, de tal forma que desde el año 1981 es país adherente al Tratado Antártico, junto a los demás 53 países de los cuales el Perú es miembro consultivo, compartiendo todos ellos el firme compromiso de uso exclusivo para fines pacíficos y libreta de investigación científica y cooperación para ese fin. Posteriormente se creó el Instituto Antártico Peruano - INANPE, como ente encargado de formular, coordinar, conducir y supervisar la Política Nacional Antártica, involucrando a entidades del sector público y privado.

Para tal fin, el ser miembro consultivo el Perú llevó a cabo actividades tales como expediciones de reconocimiento y ejecución de investigaciones científicas, siendo la primera de ellas realizada en el año 1988 mediante el Buque de Investigación Científica Humboldt, unidad construida en los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina - SIMA, así como la construcción de la Estación Científica "Machu Picchu" con tres módulos de vivienda, taller y emergencias, ésta última ubicada en la ensenada de la isla Rey Jorge.

En el año 2002, en el marco del Acuerdo Nacional, se establecieron cuatro objetivos, a partir de los cuales se establecieron 31 políticas de Estado siendo la novena la correspondiente a la de Seguridad Nacional, mencionándose entre ellos que se fomentará la participación activa en la protección de la Antártida, el medio ambiente, el desarrollo de la Amazonia y la integración nacional. Asimismo, se establecieron Objetivos y Políticas para la Defensa Nacional, destacando los siguientes:

- **Objetivo 3:** Condiciones Económico-Estratégicas que aseguren la paz, la integración y la prosperidad
- **Política 3:** Promover el desarrollo científico tecnológico, con participación de la universidad peruana y empresa privada nacional.
- **Objetivo 5:** Protección y promoción de los intereses nacionales en el ámbito internacional.
- **Política 5:** Crear conciencia antártica y potenciar la presencia del Perú en ese continente. (LBDN, 2005, pág. 65)

En esa misma línea, y enmarcados en el Plan Bicentenario El Perú hacia el 2021, la Política Nacional del Ambiente, Plan Estratégico Sectorial de Largo Plazo 2012-2021 y el Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación para la Competitividad y el Desarrollo Humano 2006-2021, en marzo del 2014 se aprobó la Política Nacional Antártica cuya formulación, coordinación,

conducción y supervisión está a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores, de alcance nacional y cumplimiento obligatorio para las entidades de la administración pública. La Marina de Guerra del Perú tiene la función de desarrollar la investigación académica y científico-tecnológica en el ámbito naval; así como desarrollar actividades oceanográficas, meteorológicas, biológicas y de los recursos marítimos, en colaboración con otras Instituciones Nacionales o Extranjeras; y mantener a través de los medios navales la presencia del estado peruano en el continente Antártico (Decreto Legislativo N° 1138, 2012)

En la actualidad, se han realizado más de 15 expediciones científicas a la Antártida con personal de los Ministerio de Energía y Minas y de la Producción, Institutos Geofísico y del Mar, y del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, con el apoyo logístico de las Fuerzas Armadas. La Marina de Guerra del Perú ha tenido una participación activa en estas actividades, inicialmente mediante el Buque Humboldt, y ahora con la reciente incorporación del Buque Oceanográfico Polar Carrasco, la más moderna de América Latina en su clase, que incrementará capacidades para investigación en oceanografía física y química, biológica y geológica, levantamientos hidrográficos, meteorología marina, plataforma de apoyo logístico para campañas antárticas, buque de rescate SAR, apoyo operaciones humanitarias y equipo y material de contingencia ante derrame de hidrocarburos.

Figura 6: Capacidades Investigación Científica B.A.P. Carrasco



Fuente: <https://www.dhn.mil.pe/carrasco/>

Conclusiones

La ubicación del Perú en América del Sur revierte de gran importancia para su proyección geopolítica, en su condición de país marítimo, andino, amazónico, con acceso a las dos principales cuencas del planeta y por la importancia que, ya desde años, presta a la conservación de la reserva del continente Antártico. Sin embargo, esto sugiere una estrecha cooperación con sus vecinos, debido a que el desarrollo de esta condición bioceánica y de proyección requiere inversiones compartidas y coordinadas, como complemento un sistema de seguridad y defensa sudamericano que aún no llega a concretarse, pero que sin duda cada vez se convierte en una necesidad de los Estados. En ese contexto de integración, la interconexión marítima y fluvial cobra relevancia por la naturaleza de su existencia, que sin embargo debe de preservarse y mantenerse para facilitar el flujo del comercio de los países.

Bibliografía

- Decreto Legislativo N° 1138. (2012). Ley de la Marina de Guerra del Perú.
- Doig, J. J. (2016). Geopolítica portuaria Nacional: retos y posibilidades. Revista de Marina.
- LBDN. (2005). Libro Blanco para la Defensa Nacional.
- Valdes, J. (2014). Caracterización Socioeconómica y Ambiental.
- CEPAL. (5 de mayo de 2017). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Ranking de puertos 2016. Obtenido de <https://www.cepal.org/es>
- Diario Gestión. (16 de octubre de 2017). Empresarios de Bolivia dicen que hace falta inversión de US\$ 300 millones en Ilo. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/empresarios-bolivia-dicen-que-hace-falta-inversion-us-300-millones-ilo-2202497>
- IIRSA. (8 de octubre de 2017). COSIPLAN. Obtenido de <http://www.iirsa.org>
- INEI. (5 de mayo de 2017). Insitituto Nacional de Estadística e Informática. Obtenido de <https://www.inei.gob.pe>
- Organización Mundial del Comercio. (3 de mayo de 2017). Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/world_trade_report15_s.pdf
- PROINVERSION. (7 de setiembre de 2017). Hidrovia Amazónica. Obtenido de <http://www.proinversion.gob.pe/modulos/LAN/landing.aspx?are=0&pfl=1&lan=10&tit=proinversi%C3%B3n-institucional>

Aplicación de tecnologías de simulación marítima como herramienta estratégica para el fortalecimiento del Poder Marítimo en Colombia*

Por: *Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes*⁹

Temario

Realidad virtual, simulación, investigación, fortalecimiento, efectividad, tecnologías, CIDIAM, poder marítimo.

Introducción

La Armada Nacional en cumplimiento del plan de desarrollo institucional 2030, enmarcado en los lineamientos establecidos por el Ministerio de Defensa y el Comando General de las Fuerzas militares, viene implementando estrategias que permitan la renovación, generación y modernización de sus capacidades con el objetivo de contribuir activamente en el fortalecimiento del desarrollo del poder marítimo y fluvial, avanzando hacia un estado de prosperidad, bienestar y crecimiento. (ARMADA NACIONAL, 2015)

Siendo los convenios de cooperación industrial y social, una alternativa que proporciona beneficios industriales, económicos y sociales otorgados a un país como compensación por la adquisición de bienes y sistemas destinados para la defensa y seguridad de la nación, los cuales en Colombia habían estado ajenos en años anteriores, convirtiéndose actualmente en una estrategia de gran impacto liderada desde el Ministerio de Defensa, que ha permitido fortalecer la transferencia de tecnología y conocimiento orientado a empezar a crear en el país cierto grado de independencia tecnológica, conllevando a un crecimiento investigativo e industrial incrementando las

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del I Seminario Internacional Virtual "Fomento y Desarrollo de los Intereses Marítimos", realizado en la Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto", por el Grupo de Investigación Poseidón Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla.

9 **Teniente de Navío Gonzalo Rojas Reyes**, Jefe División de Diseño y Simulación del CIDIAM - Grupo de Investigación Poseidón Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla". Correo electrónico disenocidiam@enap.edu.co; gonzalo.rojas@armada.mil.co

capacidades con las que cuenta la Fuerza Pública. (Ministerio Defensa Nacional - Departamento Nacional de Planeación y Colciencias, 2008)

Bajo el marco de las políticas de convenios de cooperación industrial y social, la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, por medio del comando de la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional, logró la transferencia de tecnología y conocimiento en el campo del modelamiento matemático, realidad virtual y simulación, permitiendo la creación de un centro de investigación, desarrollo e innovación para actividades marítimas (CIDIAM), orientado al fortalecimiento de la construcción naval, desarrollo de puertos, análisis y validación de maniobras y entrenamiento de tripulaciones logrando contribuir al desarrollo del poder marítimo a nivel nacional y regional. (Ministerio Defensa Nacional - Convenio Derivado N 01 - 2012, 2013)

La propuesta demuestra la efectividad en la aplicación de tecnologías de simulación orientadas al análisis y validación de maniobras marítimas, mediante la descripción de los procesos de diseño virtual de escenario y prototipos de buque integrados a plataformas de simulación de puente, con el fin de proporcionar confianza y credibilidad, a través del realismo y precisión de los productos generados en proyectos de I+D+I.

La Escuela Naval aunando sus esfuerzos y capacidades con entidades públicas y privadas fomenta la cultura investigativa enmarcando el uso de las tecnologías de simulación en generación de proyectos que se ilustran en esta propuesta, los cuales han permitido solucionar problemáticas con el propósito de contribuir al fortalecimiento del poder marítimo en Colombia.

Planteamiento del problema

Siendo recientes la incorporación de tecnologías en simulación marítima en el país, no existe aún una cultura que permita la confianza y credibilidad, en el realismo y precisión que ofrece estas plataformas para el análisis de consultorías de ingeniería marítima y portuaria, centradas en el estudio de las maniobras de buques encaminadas a la preservación de la vida en el mar, requiriéndose estimular e informar al gremio marítimo de las capacidades y bondades que facilita el uso de estas tecnologías.

Para una contribución efectiva del conocimiento que permita fortalecer el poder marítimo en Colombia, se requiere del trabajo conjunto entre las entidades públicas y privadas, lo cual es carente actualmente en nuestro país, obstaculizando el desarrollo de tecnologías enfocada a contribuir en la seguridad de la vida humana en el mar.

Justificación

La Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” alineada con el propósito del Comando de la Armada Nacional en convertirse en la mejor universidad marítima de la región, ha buscado estrategias encaminadas al fortalecimiento investigativo y académico, factores esenciales para el crecimiento del conocimiento orientado a solucionar problemáticas que se presenten en el mar. Es así como la asignación de las capacidades que brinda el proyecto offset 01/2012 CIDIAM le permitió recibir una transferencia de tecnología

y conocimiento en diseño de escenarios virtuales, prototipos de buques y empleo de plataformas de simulación en modelamiento de fenómenos meteomarineros, los cuales podrán ser aplicados para el entrenamiento de tripulaciones y proyectos de I+D+I, convirtiéndose en una herramienta fundamental para garantizar operaciones enmarcadas dentro de los parámetros de seguridad integral marítima. (Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, 2016)

Esta investigación pretende demostrar por medio del desarrollo de proyectos I+D+I, la aplicación de las tecnologías de simulación marítima integradas recientemente en la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”, como herramienta estratégica en el análisis y entrenamiento de maniobras para el fortalecimiento del poder marítimo en Colombia, así lograr generar confianza y credibilidad en el empleo de este tipo de tecnologías mediante la descripción de las diferentes etapas de diseño y simulación que logran reflejar la calidad en las maniobras, proporcionando un alto grado de realismo y exactitud para la validación, soportadas en la incorporación de diferentes bases de datos que garanticen la veracidad de la información.

Siendo para la Escuela Naval de gran importancia la contribución del conocimiento encaminada en proporcionar herramientas aplicables a las necesidades de solucionar problemáticas que se presentan en el sector marítimo, aúna sus esfuerzos y capacidades en modelamiento virtual y simulación, mediante generación de proyectos conjuntos con empresas privadas, instituciones, universidades mediante grupos de investigación para el fortalecimiento en la construcción naval, desarrollo de puertos, análisis y validación de maniobras.

Objetivo general

Demostrar la aplicación de tecnologías de simulación marítima como herramienta estratégica en el análisis y entrenamiento de maniobras seguras para el fortalecimiento del poder marítimo en Colombia.

Objetivos específicos

- Descripción de las diferentes etapas en el desarrollo de proyectos que incorporen tecnología de simulación marítima en la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” mediante el CIDIAM.
- Describir los proyectos de investigación generados desde el CIDIAM mediante la aplicación de herramientas de modelamiento y simulación.
- Analizar la aplicabilidad de herramientas de modelamiento y simulación del CIDIAM, para contribuir en la seguridad de las operaciones marítimas, mediante el entrenamiento y validación de maniobras.

Metodología

Los proyectos de investigación orientados a la aplicación de tecnologías de simulación para solucionar problemáticas del sector marítimo, conllevan el desarrollo de diferentes etapas encaminadas principalmente a garantizar un respaldo de confianza en la realización segura de operaciones en el mar, incorporando todas las condiciones meteomarineras y ambientales de la zona

con el fin de brindar un alto grado de realismo en la simulación, permitiendo convertirse en un soporte para análisis y validación de maniobras.

Estas etapas comprenden desde una exhaustiva recopilación de información necesaria para el análisis y diseño del escenario, seguida por el levantamiento de terrenos virtuales por medio de plataformas de diseño especializadas, modelamiento de prototipos de buque y objetos referentes para la navegación, incorporación de condiciones ambientales predominantes en el área de estudio, integración a las plataformas de simulación y desarrollo de maniobras. (TRANSAS, 2013)

La aplicación de herramientas de simulación para validación y entrenamiento de operaciones se origina desde el análisis de la necesidad de maniobra de navegación, permitiendo determinar el área respectiva de trabajo con el fin de diseñar el escenario virtual, basados en información incluidas en cartas náuticas, estableciéndose como referencias de navegación segura, ya que refleja condiciones de profundidades, alturas de terreo, líneas de costa, objetos para la navegación (boyas, faros, enfilaciones, etc.), áreas restringidas, muelles, entre otras. Convirtiéndose en una plantilla inicial para el modelamiento virtual. Es imprescindible alcanzar un alto grado de realismo y exactitud en el diseño, por tal motivo las fuentes de información que soportan el modelamiento deben ser confiables y veraces, siendo el Centro de Investigación Oceanográfico e Hidrográfico del Caribe (CIOH) una de las fuentes más confiables por su experiencia en las áreas de investigaciones básicas y aplicadas en las diferentes disciplinas de la Oceanografía e Hidrografía por más de 40 años. (CIOH, s.f.)

78

El proceso de diseño virtual es complementado mediante la recopilación de información que involucra visitas a campo con el fin de obtener un registro fotográfico y fílmico del área, permitiendo la aplicación de diferentes técnicas para la toma de fotografías integrando equipos de última tecnología como dron y cámaras de alta gama que brindan imágenes de full calidad, como materia prima para el diseño.

Finalmente, la recopilación de información es confrontada con base de datos de la WEB por medio de sitios especializados en la obtención de información de referencia geográfica como google earth, google maps, SAS planet, Global Mapper, NASA, permitiendo establecer el relieve del terreno mediante la transferencia de datos geográficos contenidos en servidores dedicados a las publicaciones este tipo de información.

Para las etapas que comprende el diseño del escenario virtual, modelamiento de prototipos de buques y objetos referentes para la navegación, la Escuela naval dispone de plataformas especializadas de diseño virtual que incorporan diferentes herramientas de modelamiento como el software 3d max para el diseño de objetos, photoshop para el tratamiento de imágenes y texturas, model wizard que es un software exclusivo para diseño de ambientes virtuales compatible con las plataformas de simulación, donde se realiza la programación de prototipos, asignación de propiedades, animaciones necesarias, diseño de buques e incorporación de modelos matemáticos para brindar un funcionamiento real a una embarcación tipo, las cuales finalmente se integran dentro de una escena virtual que incluye el levantamiento de terrenos, batimetrías, definición de líneas de

costas, límites de áreas, configuración de propiedades y ambientación de escenas por medio de integración de prototipos en 3D. Siendo un conjunto de software muy completo y versátil, dedicado a la creación de ambientes virtuales marítimos, permitiendo la participación de semilleros de investigación de la Escuela Naval y alumnos de otras universidades, dando un valor agregado en fortalecer la cultura investigativa y fomento de actividades académicas. (TRANSAS, 2013)

Mediante el software NTPRO 5000 permite la incorporación de las condiciones ambientales predominantes en el área a través de una parametrización de información meteomarina en condiciones normales y extremas suministrada por el CIOH, brindando un escenario confiable con variables reales de viento, marea, ola, corrientes y efectos hidrodinámicos. Posteriormente es integrado a las plataformas de simulación, las cuales son una combinación de software e instrumentos reales, complementadas con un sistema de visualización de 300°, que brindan una atmosfera apropiada en simuladores de puente. (TRANSAS, 2013)

Para el desarrollo de maniobras en el simulador de puente full mission herramienta como soporte para la validación de protocolos de seguridad, facilito comportamiento de buques en condiciones normales y extremas, durante las operaciones, ejecutados por personal experto que acredite una trayectoria apropiada en el desarrollo específico del tema a analizar. Los propósitos de las maniobras se encuentran enmarcados en los siguientes análisis:

- Conceptos generales de maniobra
- Comportamiento de diferentes tipos de buques nuevos y existentes
- Operaciones en nuevos terminales y/o puertos
- Maniobras de emergencias en condiciones meteorológicas normales y extremas
- Gestión de remolcadores, para asistencia de maniobras.
- Operaciones especiales

Resultados

Los productos generados desde los proyectos de investigación en los cuales se han aplicado el uso de estas tecnologías han cumplido con los propósitos encaminados a garantizar maniobras seguras y aportes de conocimiento que protegen los recursos y la vida humana en el mar, así:

El proyecto de investigación entre la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” por medio del CIDIAM y el Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica- CIOH, permitió el modelamiento del escenario virtual antártico de la bahía de Cierva Cove y Puerto Mikkelsen, soportados en información originada en la III expedición a la Antártida, logrando la incorporación batimétrica y las condiciones requeridas del área para garantizar un alto grado de realismo en la simulación para el entrenamiento de tripulaciones, contribuyendo al desarrollo de operaciones enmarcadas dentro de los parámetros de seguridad integral marítima. (ENAP - CIDIAM, 2017)

El proyecto de investigación titulado “diseño virtual del terminal marítimo el Cayao e implementación de prototipos de buques tipo LNG con capacidad interactiva”, desarrollado juntamente con la empresa Höegh LNG, ha permitido el modelamiento del escenario virtual, incorporación de buques tipo gasero y entrenamiento de pilotos maestros, contribuyendo a tener una maniobra segura para el ingreso del nuevo buque tipo gasero en la Bahía de Cartagena. (ENAP - CIDIAM, 2016)

El proyecto de investigación para la validación de maniobras en aguas restringidas en los alrededores del terminal marítimo en la zona franca en la bahía de Cartagena fue realizado conjuntamente entre la Escuela Naval y las empresas Oiltanking y Recumar, el cual permitió el diseño del escenario adecuado para la validación de las maniobras de ingreso a dos terminales portuarios. Convirtiéndose en un material de soporte ante la Dirección General Marítima (DIMAR) garantizando la maniobrabilidad dentro del área de estudio. (ENAP - CIDIAM, 2017)

Con el fin de evidenciar la efectividad de la transferencia de conocimiento en diseño de escenarios virtuales y la modelación de prototipos de buque, se estructuró el proyecto al interior de la Escuela Naval para diseñar la Bahía de Cartagena, buscando de esta forma tener un producto de investigación que ilustre las capacidades en aplicación de tecnologías de simulación y se convierta en una plantilla donde se logre incorporar en detalle los diferentes terminales portuarios que se requieran desarrollar en un futuro. (ENAP - CIDIAM, 2016)

Para consultar de forma visual los productos generados de los proyectos de investigación visite el link www.escuelanaval.edu.co

Conclusiones

Se logra demostrar la efectividad que tiene la aplicación de tecnologías de simulación orientadas al análisis y validación de maniobras marítimas, mediante la descripción de las diferentes etapas que involucra el diseño virtual de escenarios y buques, validación por expertos y herramientas únicas en el país en simulación de puente, las cuales en conjunto proporcionan un alto grado de realismo y exactitud, soportadas en información confiable, brindando confianza en los productos generados.

Los resultados actualmente obtenidos de proyectos de investigación permiten evidenciar el desarrollo de productos de I+D+I orientados a solucionar problemáticas institucionales y del gremio marítimo mediante el entrenamiento de tripulaciones en áreas específicas, análisis para la viabilidad de maniobras en aguas restringidas, análisis de fenómenos meteorológicos y comportamiento de las diferentes embarcaciones en las áreas de operación.

El trabajo en conjunto con diferentes instituciones, empresas del sector privado y universidades por medio de grupos de investigación, se convierten en la clave para la generación de nuevos proyectos encaminados a estimular la cultura investigativa de generación del conocimiento para el fortalecimiento del poder marítimo en Colombia.

Bibliografía

- ENAP - CIDIAM. (2016). Diseño e implementación de escenarios marítimos y buques virtuales con capacidad interactiva para modelamiento de maniobras en puerto y aguas abiertas en un sistema simulador de puente. Cartagena De Indias D, T y C.
- ENAP - CIDIAM. (2016). Diseño virtual del terminal marítimo el Cayao e implementación de prototipos de buques virtuales tipo LNG con capacidad interactiva para simulación de maniobras en puerto y aguas abiertas en un escenario marítimo en 3d de la Bahía de Cartagena. Cartagena de Indias D, T y C.
- ENAP - CIDIAM. (2017). DISEÑO DE LOS ESCENARIOS VIRTUALES ANTÁRTICOS DE LA BAHÍA DE CIERVA COVE Y PUERTO MIKKELSEN, INCORPORANDO BATIMETRIA, DISEÑO DEL CANAL DE ACCESO Y ÁREAS DE FONDEOS, IMPLEMENTADOS COMO HERRAMIENTA TECNOLÓGICA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD MARITIM. Cartagena De Indias, T y C.
- ENAP - CIDIAM. (2017). Diseño virtual de la zona de maniobra y alrededores del muelle de OILTANKING, en la Bahía de Cartagena y uso de buques virtuales tipo tanque con capacidad interactiva para simulación de maniobras en puerto y aguas abiertas en un escenario marítimo en 3D d. Cartagena De Indias D, T y C.
- Ministerio Defensa Nacional - Convenio Derivado N 01 - 2012. (17 de mayo de 2013). Convenio de Cooperación Industrial y Social CIDIAM.
- TRANSAS. (2013). Model Wizard 6 - User Manual. USA.
- TRANSAS. (2013). Navi - Trainer 5000 - Manual Instructor. USA: TRANSAS MIP Ltd.
- ARMADA NACIONAL. (2015). Plan estratégico 2015 - 2018. Obtenido de www.armada.mil.co
- CIOH. (s.f.). Obtenido de <https://www.cioh.org.co/>
- Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”. (2016). Portafolio de Investigación, Desarrollo e Innovación. Obtenido de <http://www.escuelanaval.edu.co/>

Ensayos sobre Estrategia Marítima

- Ministerio Defensa Nacional - Departamento Nacional de Planeación y Colciencias. (09 de junio de 2008). Documento CONPES 3522. Obtenido de https://www.mindefensa.gov.co/irj/go/km/docs/Mindefensa/Documentos/descargas/normatividad/EstrategiaPlaneacion/CienciaYTecnologia/CooperacionIndustrialYSocial/7289_CONPES_3528.pdf

Presentación

Memorias II Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos”



El Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos”, lunes 14, martes 15, miércoles 16, jueves 17 y viernes 18 de 2017, en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D.C.

Academias Militares y Navales extranjeras participantes.

- Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Bogotá D.C., Colombia.
- Escola Superior de Guerra, Rio Janeiro, Brasil.
- Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV, México D.F., México.
- Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, La Punta – Callao, Perú.
- Escuela de Guerra Naval, Montevideo, Uruguay.

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

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

El desarrollo del II Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su impacto en el desarrollo de los intereses marítimos”, es un ejercicio académico para promover reflexiones y análisis comparados entorno al fomento de la Conciencia Marítima y el Desarrollo de los intereses marítimos nacionales. El material educativo registrado no refleja necesariamente el pensamiento del Ministerio de Defensa o de los Gobiernos a que pertenecen las academias de los países participantes invitados.

Objetivo general

Consolidar fundamentos e infraestructura de un seminario internacional virtual con el apoyo de las academias e institutos militares extranjeros invitadas al desarrollo del seminario por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, con la presentación de una ponencia con la visión académica particular del contexto marítimo de los países e instituciones invitadas, sobre La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos, que permita contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculado con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios de desarrollo marítimo.

Objetivos específicos

Motivar el intercambio de experiencias academias de docencia, investigación y extensión, entre las academias Militares y Navales extranjeras participantes y la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”.

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

Analizar otras formas de presentación y metodologías académicas para el desarrollo de actividades de difusión del Poder Marítimo.

Divulgar el avance y resultado del Seminario como producto de investigación, a través de diferentes espacios y medios (videos, publicaciones, Internet, etc.).

Publicar las memorias virtuales y escritas del resultado del Seminario Internacional virtual como producto de investigación.

Motivar a los asistentes al desarrollo de actividades del mismo orden académico en procura del fortalecimiento de una Conciencia Marítima.

Ponencias

Con el propósito de coadyubar a la generación de conocimiento, mediante reflexiones y análisis sobre el desarrollo sostenible de los espacios oceánicos, y la importancia de los intereses marítimos en este contexto, frente a la influencia del fenómeno de la globalización, la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, con el valioso y profesional apoyo académico de las Academias Militares y Navales extranjeras invitadas, se desarrolló el II Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su impacto en el desarrollo de los intereses marítimos”, que conforme al objetivo general planteado busca académicamente contextualizar un análisis comparado de la temática expuesta, vinculado con las tareas y programas de docencia, investigación y extensión curricular, sobre estudios de desarrollo marítimo.

En este ejercicio de difusión del conocimiento, es importante y en particular reconocer la colaboración y esfuerzo de los Ponentes designados para este propósito de interacción e integración académica, cuyas Memorias de participación virtual, se abrevian, así:

El señor Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussan, Ponente en representación de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, plantea en su Ponencia Magistral, “Globalización y Narcotráfico: amenazas al desarrollo de los Intereses Marítimos colombianos”, como la influencia de las nuevas amenazas, la inestabilidad económica, las tendencias políticas y el nuevo orden mundial en conjunto se configuran como retos vigentes y potenciales a los intereses nacionales y en consecuencia a los marítimos y son igualmente importantes para afrontarlos y mitigar sus riesgos en el escenario de la globalización y a su vez el fenómeno del narcotráfico, como nueva amenaza, genera inestabilidad económica y que tiene su propia dinámica al transferir su accionar delictivo, económico, ambiental y tecnológico a un escenario transnacional que afecta entre otras esferas a la seguridad marítima, limitando las actividades de crecimiento y desarrollo marítimo nacional.

El señor Contralmirante Gilberto Cezar Lourenço, Ponente en representación de la Escola Superior de Guerra do Brasil, destaca en su Ponencia Magistral, como el concepto de la Amazonia Azul, representa el patrimonio brasilero en el mar y se refleja en sus intereses marítimos, con una explotación sostenible que garantice los recursos marítimos, la investigación científica, la biodiversidad, los recursos vivos, el transporte marítimo, la energía, la salvaguarda de la vida del mar, el deporte y la recreación, resalta a su vez la contribución de la Marina del Brasil al fortalecimiento de los intereses marítimos, con el desarrollo de operaciones tradicionales de ayuda humanitaria, búsqueda y rescate; y otras de mayor nivel de esfuerzo

operacional, más peligrosas, que son menos probables y se refieren a la guerra, conflicto regional o de alta intensidad, a nivel global. Resalta que la Globalización en su origen correspondió al proceso que articulaba los elementos propios de la interconexión de las economías del mundo; desde tiempo atrás el uso de los océanos era una necesidad económica para efectuar intercambios en los mercados; en la actualidad apalancado con la tecnología se ha dinamizado el proceso a punto que ha sobrepasado otras dimensiones en los Estados nacionales.

El señor Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez, Ponente en representación del Centro de Estudios Superiores Navales de México, señala como, al término de la guerra fría y la caída del mundo de Berlín, se dio inició en el mundo el fenómeno de la globalización, siendo este impulsado por la creación de las TIC's, el libre comercio y la apertura de fronteras, dando nacimiento a un nuevo modelo de desarrollo conocido como el neoliberalismo, lo cual ha generado impacto en todos los ámbitos de la vida cotidiana económica y financiera, social-medio ambiental, político-diplomática, militar, industrial y tecnológica. La Globalización, es el aumento de vinculaciones, la expansión y profundización de las distintas relaciones, la creciente interdependencia de todas las sociedades entre si promovidas por el aumento de flujos económicos, financieros y comunicacionales y catapultada por la tercera revolución industrial que facilita que los flujos puedan ser realizados en tiempo real. La económica y la política, que dan lugar de forma permanente a fenómenos como la dependencia, competencia desigual y el desarrollo de los países, auspiciados generalmente por hegemonías regionales que para el caso de México, le corresponde lidiar y coexistir, como uno de los vecinos más próximos de los Estados Unidos y su primer socio comercial al tener una frontera terrestre y marítima de más de tres mil (3000) kilómetros, que le han permitido a México un gran crecimiento comercial vía terrestre en detrimento por algunos años y hasta ahora, de su Poder marítimo.

El señor Contralmirante (Ret.) Andrés Chiarella Caballero, Ponente en representación de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, plantea desde una perspectiva geopolítica y geoestratégica que el Perú es un país marítimo por excelencia cuyo horizonte marítimo lo vincula con el oceánico Pacífico y la Antártida, pero al mismo tiempo con la región amazónica mediante una vasta red fluvial, que proyecta al Perú través de Brasil hacia el océano Atlántico, comparte con Bolivia el lago navegable más alto del mundo, El Titicaca. Resalta como la Globalización, y la interdependencia económica, cultural, social y política origina aumento de la actividad, para la integración internacional, en el comercio mundial de bienes y servicios., el ordenamiento jurídico, en medio ambiente y en las relaciones internacionales. A su vez afirma que, los intereses marítimos, son la expresión del deseo colectivo de la Nación de usar y proteger nuestro ámbito marítimo constituido por el océano y aguas continentales, así como aquellas zonas de interés más allá de nuestro Dominio Marítimo, aprovechando sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de Gobernanza del Estado.

El señor Capitán de Navío Fernando Colombo Angeloni, Ponente en representación de la Escuela de Guerra Naval del Uruguay como su Director, sostiene que, desde el punto de vista histórico indiscutible la importancia del mar en el descubrimiento y desarrollo del continente americano. Todo el proceso fundacional que en esta región se dio a finales del siglo XVIII, tiene a el mar, a sus bahías y fondeaderos como eje de la evolución. Desde el establecimiento del Apostadero Naval de la Real Armada Española para el Atlántico Sur, el Puerto de Montevideo se convirtió en un eje comercial y a Buenos Aires como centro político. En aquella época, la importancia de las vías de comunicaciones marítimas también era indiscutible. De igual manera como Uruguay como país ribereño asumía desde su independencia los desafíos del comercio marítimo contando a finales del siglo XIX con una importante actividad fluvial, con puertos en las ciudades del litoral, astilleros, diques y una flota de cabotaje. Resalta a su vez que hoy pueden destacarse dentro de los intereses marítimos más significativos los siguientes: mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, preservar el medio ambiente, asegurar el desarrollo económico y social del país, aprovechamiento del turismo, vías de comunicación y cables submarinos, la reclamación de la extensión de las 350 millas de plataforma continental extendida, promover la investigación científica en el país, la exploración petrolera y de gas, brindar seguridad del tráfico marítimo búsqueda y rescate y proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico.

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

Globalización y Narcotráfico: amenazas al desarrollo de los intereses marítimos colombianos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra*

Por: *Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán*¹⁰

Temario

La Globalización y la seguridad en el entorno marítimo, de la economía a la seguridad en Colombia, caracterización del fenómeno del narcotráfico y su afectación en los espacios marítimos, la Globalización y su influencia en los Intereses Marítimos Nacionales (IMN).

89

Introducción

La Globalización en su origen correspondió al proceso que articulaba los elementos propios de la interconexión de las economías del mundo; desde tiempo atrás el uso de los océanos era una necesidad económica para efectuar intercambios en los mercados; en la actualidad apalancado con la tecnología se ha dinamizado el proceso a punto que ha sobrepasado otras dimensiones en los Estados nacionales (política, social, cultural, información, seguridad, etc.), es decir que los procesos de globalización generan a la vez influencias de poder y dominio en cualquier escenario, incluso en los propios intereses nacionales y en el caso que nos atañe en los intereses marítimos.

Las nuevas amenazas, la inestabilidad económica, las tendencias políticas y el nuevo orden mundial en conjunto se configuran como retos vigentes y potenciales a los intereses nacionales y en consecuencia a los marítimos

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", desarrollado en Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto, con la participación y apoyo de las Academias Militares y Navales Internacionales Invitadas.

¹⁰ **Capitán de Navío (RA) Luis Hernando Osorio Dussán.** Economista, Especialista en Preparación y Evaluación de Proyectos de Inversión, Magister en Seguridad y Defensa Nacionales, Docente-Investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Correo electrónico proyosorio@yahoo.es

y son igualmente importantes para afrontarlos y mitigar sus riesgos, pero en un ejercicio académico se mostrará al fenómeno del narcotráfico como una nueva amenaza que genera inestabilidad económica y es a su vez un fenómeno con su propia dinámica al transferir su accionar delictivo, económico, ambiental y tecnológico a un escenario transnacional que afecta entre otras esferas a la seguridad marítima propia limitando las actividades de crecimiento y desarrollo nacional.

La situación cambiante global, regional y doméstica en materia de seguridad presenta nuevos actores no estatales, factores de riesgo naturales y antrópicos entre ellos el fenómeno del narcotráfico que impacta negativamente en los importantes activos estratégicos del espacio azul, ello demanda de una institucionalidad que haga frente a las oportunidades, retos y desafíos “donde la seguridad y la defensa del país son y serán siempre una condición fundamental para el desarrollo” (Armada Nacional de Colombia, 2015,p.6).

En esta ponencia se analizarán los elementos propios de la globalización y su influencia en la seguridad, específicamente en un entorno marítimo; posteriormente nos ocuparemos en caracterizar los elementos de la economía como base primigenia de la globalización y su relación con la seguridad marítima en el país; dentro del abanico de amenazas y riesgos que subyacen en el espacio marítimo, nos ocuparemos en el tema del tráfico ilícito de drogas a través de los océanos, delito transnacional que impacta los intereses nacionales y marítimos, posteriormente se mostrará como la influencia del narcotráfico afecta los intereses marítimos, como una extensión del proceso de globalización.

Para tal efecto se presenta el siguiente cuestionamiento:

¿De qué manera el delito transnacional del narcotráfico dentro de un proceso de globalización impacta los intereses marítimos considerando las múltiples y muy importantes actividades que despliega la Autoridad Marítima en materia de seguridad marítima y sostenibilidad del medio ambiente para beneficio y desarrollo de la Nación?

La globalización y la seguridad en el entorno marítimo

La globalización corresponde a un proceso histórico determinado por las llamadas “oleadas globalizadoras” (Tilly,1992), en este caso se hace referencia a la más reciente y que proviene de la Guerra Fría; esta se define como la intensificación de transacciones en el orden económico y tecnológico y, abarca las áreas de finanzas, comercio, producción, servicios e información; es inherente a la actividad económica ya que muestra el proceso de expansión del liberalismo económico y del capitalismo para crear un mercado de dimensiones mundiales y en donde las economías de cada país se han ido integrando en una economía única de carácter mundial acompañado del avance de la electrónica y la velocidad de la información; en las últimas décadas las telecomunicaciones, los computadores y la internet han llevado consigo el incremento exponencial de flujos de datos, medios y servicios desarrollando una impresionante e incontenible actividad en la ciencia y tecnología que ha transformado la sociedad hacia un nuevo orden.

En el entorno global la afectación social y otros eventos geopolíticos han acompañado a muchos países con conflictos bélicos, acciones terroristas, grandes y mortíferas migraciones, además de la segregación laboral como un elemento que acentúa y exacerba las diferencias étnicas y culturales de inmigrantes en países desarrollados de Europa y del mundo y que han motivado al terrorismo indiscriminado, pero además hay otros factores que han dado lugar a nuevos y renovados conflictos en la era de la globalización, como el aumento de la brecha entre los países ricos y pobres, la proliferación del crimen organizado, las migraciones indeseadas, exacerbación de los sentimientos nacionalistas, la proliferación de las armas de destrucción masiva, de las armas convencionales y además la administración de los recursos del océano.

En el entorno marítimo, la globalización ha tenido su sello distintivo desde tiempo atrás con el advenimiento de la navegación, las antiguas civilizaciones la utilizaron como medio de supervivencia, de transporte marítimo, de dominio político o económico; después con el “descubrimiento de un Nuevo Mundo” los europeos navegaron hacia distantes regiones y, expandieron imperios, colonias, religión y cultura; en los dos últimos siglos la industrialización y el maquinismo permitió que se extendieran los ferrocarriles, las líneas de telégrafo y los viajes interoceánicos, pero en el siglo pasado el dominio del mar se fundó bajo el pensamiento de Alfred Mahan en el Poder Naval, cuyo significado se orientó al “control del mar mediante la superioridad naval o la combinación de comercio marítimo, posesiones en ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce riqueza a la nación”(Uribe, Rodríguez & Díaz, 2016, p.120)

La revista de Apuntes de Coyuntura del Banco de Comercio Exterior de México publicó que el negocio marítimo ha sido la industria más globalizada; así mismo que “...en una simple transacción comercial pueden participar gente y propiedades de una docena de países, un buque griego construido en Corea puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos mediante un agente de tripulación de Chipre, el cual tiene el buque registrado en Panamá, asegurado en Inglaterra y transporta carga fabricada en Alemania desde un puerto holandés a México mediante terminales concesionadas a operadores portuarios de Hong Kong y Australia”(Bancoex, 2006, p.749).

La estandarización es característica de la globalización y tiene como ejemplo el resultado eficiente del desarrollo naviero mundial especialmente en la implementación de los contenedores¹¹, la infraestructura de puertos, la logística requerida para su movilidad y el trasbordo de mercancías; según el informe de 2016 de la Conferencia de las Naciones Unidas del Comercio y Desarrollo (UNCTAD, 2016) cerca del 80% del volumen comercial se efectuó por vía marítima, 10 mil millones de toneladas, la presencia 90 mil buques de 150 países y un millón de tripulantes que produjeron USD 380

11 Contenedor es una caja o recipiente metálico de carga para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal, permite proteger las mercancías del ambiente y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization), 668. Hay varios tipos estándar en medidas, los comunes son contenedores de 20 pies o TEU Twenty-foot equivalent unit, y de 40 pies (12,2 m) o (Forty-foot Equivalent Unit).

mil millones en fletes a la economía mundial. No obstante, la necesidad de contar con normas que brinden seguridad, no contaminación marítima y calidad son difundidas por la OMI (Organización Marítima Internacional)¹² y la ISO (Organización mundial de normalización), indispensables en el compromiso y cooperación de los países adscritos para ser implementados y aplicados como reglamentación del transporte marítimo global. Gracias al comercio internacional, la interconexión y el intercambio acompañado de un gran avance tecnológico, la disminución de los costos de transporte, las comunicaciones e informática, hoy el mundo es más moderno y globalizado.

El 70% de la superficie de la tierra corresponde a espacio marítimo (361 millones de km²) y del subsuelo se obtiene cerca de la tercera parte del petróleo que se consume (offshore)¹³; en el informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO, 2014) para 2014 se registró a nivel mundial pesca marina alrededor de las 95 millones de toneladas, cifra que se viene reduciendo ante la sobreexplotación que es objeto, en cuanto al comercio internacional antes mencionado el 80% es transportado por vía marítima enlazando los puertos y pasando por los principales estrechos en el mundo (Malaca, Ormuz, Suez y Panamá concentran la mayor parte del tráfico marítimo mundial).

Cabe resaltar que el 64% del espacio marítimo mundial corresponde a Alta mar y la multiplicación de los conflictos en la mayoría de los casos están en función de la ubicación y explotación de recursos entre ellos de gas y petróleo. La competencia y disputa por conservar u obtener más espacios marítimos por parte de los Estados ribereños, encuentran una relativa solución en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (Convemar) donde se definen temas sobre límites de las zonas marítimas, zona económica exclusiva, plataforma continental y alta mar, derechos de navegación y estrechos para la navegación internacional, Estados archipelágicos, paz y la seguridad en los océanos y los mares, conservación y gestión de los recursos marinos vivos, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina, y procedimientos para la solución de controversias.

De la economía a la seguridad en Colombia

Colombia está ubicada en la parte noroccidental de Suramérica, cuenta con una extensión territorial de 2'070.408 km² de los cuales 928.660 km² son superficie marina equivalente al 44,8%; dividido en 589.560 km² y 339.100 Km² en el mar Caribe y océano Pacífico. Cuenta con doce (12) departamentos costeros donde viven aproximadamente 18,1 millones de habitantes, esto

12 Organización Marítima Internacional (OMI): Organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar, en funcionamiento desde 1958, cuenta con 166 Estados miembros y 2 asociados. <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>

13 Para 2017, la demanda mundial total de petróleo sería de 95,41 mbd, que será alimentado sobre todo por el mayor consumo energético en varios países en desarrollo. Obtenido del: El Mundo (10 octubre 2016) "La OPEP espera un aumento de la demanda mundial de crudo". <http://www.elmundo.es/economia/2016/08/10/57ab455846163f027b8b45b4.html>

es el 38 % de la población nacional, a pesar de aportar cerca del 28,4% del PIB nacional, presenta necesidades básicas insatisfechas (NBI) hasta un 56%, lo cual se constituye para el país un gran reto social, económico y de infraestructura. (PNOEC, 2017, pp.20-21)

El Foro Económico Mundial, en su Índice de Competitividad Global 2016-2017 situó a Colombia en el puesto 61 entre 138 naciones y obtuvo una calificación de 4,30 (sobre 7), la tasa de desempleo es de 9,2%. Colombia termina el 2016 con cifras que reflejan una relativa estabilidad, aunque, con preocupación dado el entorno global y la baja capacidad industrial y tecnológica propia para generar valor agregado. En 2016 se llevó a cabo el proceso de fin de conflicto con las guerrillas de las Farc y se trabaja en la implementación de los acuerdos pactados, cuyo costo estimado asciende a USD 45 mil millones (COL\$ 130 billones) en un horizonte de 15 años, gasto que se compensaría con la oportunidad de producción agroindustrial en zonas donde antes la presencia del crimen lo impedía. Se espera a corto plazo el desmonte de otros grupos terroristas y organizaciones armadas ilegales.

El coeficiente Gini (Índice de igualdad) registró un 0,517 siendo alto, infortunadamente está entre los más elevados de la región (DANE, 2016). Latinoamérica sigue progresando en términos de desarrollo humano, no obstante, como se mencionó en la región continúa, la desigualdad, en el informe del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Colombia ocupó el puesto 95 con calificación de Alto (Infobae, 2017).

Con relación a la percepción de seguridad Colombia ha mejorado de manera importante, según la Fundación Ideas para la Paz y el Observatorio de Homicidios del Instituto Igarapé, en 2016 se registraron 25,2 homicidios por cada cien mil habitantes, en Latinoamérica la cifra es de 21 homicidios, en Venezuela con 59 y en Honduras con 57,9 (EL Espectador, 2016). A pesar de haberse desactivado las guerrillas terroristas de las Farc, la violencia continúa debido a la presencia de otras organizaciones terroristas como Ejército de Liberación Nacional (Eln) y las Bandas criminales, dedicadas especialmente al negocio del narcotráfico y la minería criminal.

El Índice de percepción de la corrupción 2016 indica que el país como el mundo atraviesa por una crisis de valores ya que se observan problemas de corrupción que llegan a los gobiernos y su esfera de poder. En el índice global de la corrupción en un ranking de 176 países Colombia ocupa el puesto 90 con una calificación de 37/100; es de anotar que dos terceras partes de países del mundo no alcanzan el punto medio; Uruguay el mejor evaluado en Latinoamérica ocupa el puesto 21 con calificación de 71/100 (Transparencia, 2016)

En cuanto al narcotráfico infortunadamente la delincuencia organizada en Colombia produce la mayor cantidad de cocaína en el mundo y maneja la cadena de producción, el Sistema integrado de monitoreo de cultivos ilícitos del Gobierno y Naciones Unidas (Simci) da cuenta que en 2015 la producción estimada fue de 646 toneladas y en 2016 de 940 toneladas, de igual manera los cultivos ilícitos se extendieron a 188.000 hectáreas casi duplicando cifras de años atrás (El Tiempo, 2016) Aunque la problemática de corresponsabilidad con el consumo no es clara en la estrategia de

lucha contra las drogas, se han realizado capturas importantes, en 2016 se incautaron en total 397 toneladas de ellas 119, 8 en el Pacífico colombiano y 73,6 en alta mar (EIPais.com.co., 2017).

Caracterización del fenómeno del narcotráfico y su afectación en los espacios marítimos

El uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia por el narcotráfico, este último como delito transnacional de grandes proporciones no solo por la connotación de uso de la droga sino por su trascendencia económica, política, jurídica y tecnológica.

En la década de los años noventa, el 90% de la droga era enviada por mar, pero el Tratado de interdicción marítima entre Colombia y EE. UU¹⁴. obligó a los narcotraficantes a ser más eficientes en materia de tecnología de envío, usaron buques mercantes, cabotaje, relevos en el mar, lanchas rápidas, buques pesqueros, artefactos cilíndricos remolcados, artefactos cilíndricos autónomos hasta llegar a la tecnología de los semi sumergibles, porque este medio les permitió obtener resultados positivos en el transporte a pesar de los controles de las autoridades, quizás porque las condiciones de control del mar se consideran locales, incompletas, temporales e imperfectas, según las premisas del Almirante francés Raoul Castex y citadas en el capítulo “El Narcotráfico fenómeno delictivo nacional y transnacional”(Rodríguez, 2016, p.131)

La producción de cocaína abastece alrededor 19 millones de los consumidores y se prevé que va en aumento evidenciado en el incremento de la demanda para abastecer los mercados de América Central, Norte, África y Asia Oriental; mencionado antes, se estima una producción de 940 toneladas de clorhidrato de cocaína de las cuales se captura un 20% en el mar.

En el flujo de distribución, los narcotraficantes tienen un abanico creativo para evitar que las autoridades descubran los alijos de la droga en todas las modalidades de transporte; pero la distribución por vía marítima es la preferida por permitir una mayor cantidad transportada, menor costo y más ocultamiento, requiriendo de una organización logística a su alrededor, como lo refiere la analista Ana Pérez (2014) “En la actualidad, es común que los delincuentes operen con rostro de naviero, armador, marino, empresario importador o agente aduanal. No existe en el mundo puerto infranqueable para las mafias”.

En el proceso de transporte, el uso de embarques por vía marítima es el resultado de los varios años de experiencia de los traficantes que le han permitido desarrollar una organizada estructura con inversiones de capital importante, acceso a alta tecnología de comunicaciones, navegación, vigilancia y seguridad; en el proceso de comercialización tienen agentes que hacen contactos nacionales e internacionales y de confianza que permita fluir el negocio de entrega y pagos.

14 Acuerdo complementario para la Cooperación y Asistencia Técnica en Defensa y Seguridad entre los Gobiernos de la República de Colombia y de los Estados Unidos de América, la Corte Constitucional, declaró inconstitucional, la Armada continúa con las operaciones contra el narcotráfico seguirán activas y con el apoyo de las autoridades norteamericanas. 2010.

La evolución tecnológica evidencia que el fenómeno permanece y el beneficio de trasladar narcóticos por vía marítima es eficiente al involucrar sistemas logísticos eficaces; la aparición de los torpedos hidrodinámicos (sumergibles al arrastre), boyas georreferenciadas que son abandonadas en el mar, los semisumergibles (SPSS - Self propelled semisumersible), sumergibles (SPFS - Self propelled fully sumersible), balizas radio controladas para rastrear y recoger paquetes arrojados al mar con barrido de 200 millas, medios cada vez más evolucionados en su ingeniería y tecnología en aras a evitar la detección, interdicción y captura.

El impacto del narcotráfico sobre la economía y sociedad es innegable y pese a la ausencia de estudios académicos o registros estadísticos confiables y cuantificables, ha evidenciado realidades como la generación de crimen y violencia, prácticas corruptas a todo nivel, favorecimiento a actores armados y políticos, además desvío de recursos de presupuesto social para combatir el crimen, costos ocultos por daños medioambientales y externalidades negativas sobre grupos sociales vulnerables por la pobreza de las regiones de la Costa debido al desplazamiento de la fuerza laboral, truncando el potencial desarrollo regional.

La globalización y su influencia en los intereses marítimos nacionales (IMN).

Si bien hasta el momento se ha presentado el proceso de globalización como un evento perverso y negativo por las influencias que presenta a los intereses de los Estados, también hay que contar con los efectos positivos, como la difusión y apertura de mercados, la incorporación y uso de la tecnología de la información y los datos, la transmisión e intercambio de conocimientos, valores y culturas, el intercambio de lenguas, la universalización de valores, la comunicación y el comercio mundial. Sin ellos ni el mundo, ni los Estados hubiesen alcanzado los niveles de desarrollo positivo. La gestión de los procesos globalizadores es lo que ha generado los efectos negativos como por ejemplo la contaminación ambiental en el mar por el mal uso del plástico, después que el mismo hubiese generado un efecto positivo anterior en el uso, la disposición final es un resultado de gestión negativa que propone cambios a la sociedad como interés fundamental a la protección del medio ambiente.

La complejidad que genera el problema mundial de las drogas para un desarrollo sostenible de los Estados involucrados en la cadena de producción y de consumo al momento de enfrentar o dar respuesta, en cuanto persecución, castigo, salud pública, alternatividad o seguridad, radica en que impacta el desarrollo social, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental, no obstante, a sus intereses fundamentales. Es importante considerar que 247 millones de la población mundial consume de drogas, (UNODC, 2017), es claro que corresponde a un problema de carácter global.

Lo manifestado por el profesor Alejo Vargas Velázquez en el sentido que los Estados deben actuar bajo los lineamientos de los intereses nacionales y que a su vez estos proceden de los consensos que privilegian las democracias, citados lineamientos son los referentes inexcusables para la política exterior, la económica, la seguridad y defensa y es el plan de acción del Estado y por ende el conductor de la unidad nacional. Es un tema de

debate ya que Vargas niega la existencia explícita y clara de los intereses nacionales dentro de la norma constitucional vigente, sin embargo, reitera que la necesidad para formularlos es acudir a ella. (Vargas, 2013)

El Capitán de Navío Sergio Uribe PhD, hace un excelente acopio de los intereses nacionales establecidos de manera implícita o explícitamente en la Constitución Política Nacional, como los intereses vitales o aquellos ligados a la existencia misma de la Nación colombiana:

- i. “La supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana, que garantice la integridad territorial, la seguridad de sus habitantes y preserve los valores fundamentales, la identidad cultural y la biodiversidad del País;
- ii. Una economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población;
- iii. La estabilidad interna, que permita la libertad política, la protección y defensa de los Derechos Humanos y garantice la vigencia de las instituciones democráticas;
- iv. Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial”.

Consecuentemente, la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), define claramente a los intereses Marítimos Nacionales como “el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que logra el país mediante el desarrollo de las actividades relacionadas con el uso y explotación del mar y los espacios costeros. Suponen una visión estratégica con amplia proyección de desarrollo y seguridad” (PNOEC, 2017, p.65)

Los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) del Estado colombiano son: 1. Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional, 2. Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima, 3. Recursos Ambientales Marino-Costeros, 4. Educación Marítima, 5. Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación, 6. Poder Naval, 7. Seguridad Integral Marítima, 8. Ordenamiento Marino-Costero, 9. Transporte y Comercio Marítimo, 10. Turismo Marítimo y Recreación, 11. Industria Naval y Marítima, 12. Minería Marina y Submarina y 13. Pesca y Acuicultura.

Las múltiples e importantes tareas de la autoridad marítima y las Armadas alrededor de los Intereses marítimos nacionales (IMN) encierran estrategias y objetivos del más alto nivel que enmarcados en el cumplimiento misional generan el aporte a la seguridad, desarrollo y crecimiento del país. Si bien, cada uno de ellos son sensibles a los procesos de globalización, también lo son aspectos puntuales como el narcotráfico y sus cadenas de producción - consumo. Los IMN presentan otras acciones, retos y desafíos igualmente importantes que fortalecen el desarrollo y crecimiento de país.

Los siguientes intereses marítimos, los cuales en la propuesta del autor se alinean a los intereses nacionales dan la proyección y correspondencia a las necesidades de la Nación; algunos de ellos son transversales a varios intereses nacionales, sin embargo, la dinámica de las circunstancias del entorno, propias o globales, permitirían participar en otros intereses de la nación. Se considera en la propuesta una escala que permite evidenciar un criterio o valor en el nivel de los intereses nacionales bajo el concepto de Donald Nuechterlein¹⁵.

15 Donald Nuechterlein en un sentido amplio ubica los intereses nacionales para los Estados Unidos:

La alineación hipotética de los IMN dentro de los propuestos intereses nacionales solamente lo permite la importancia de la escala (vital, supervivencia, importante o periférico); pero la participación de tareas propias dentro de cada IMN carece de dificultad, especialmente si refiero al daño ambiental causado por el plástico, entonces la coparticipación de tareas sería propia del IMN Educación marítima y porque no de quien originó el daño, por ejemplo un complejo hotelero turístico, entonces la pertinencia incluye al IMN Turismo Marítimo y recreación.

De igual forma, en un ejercicio interdisciplinario cada IMN obtendría la pertinencia e importancia; para el caso del fenómeno complejo del narcotráfico la dirección apunta a la pertinencia de varios IMN, como Poder Naval, Seguridad integral marítima, Transporte y comercio marítimo.

Finalmente, cada uno de los Intereses marítimos aquí descritos y muy profundamente analizados por la Comisión Colombiana del Océano son vectores que junto con la Posición oceánica colombiana y la Voluntad Política de Poder Marítimo permiten plantear el reto asociado a convertir al país en una Potencia Media Oceánica.

La Armada Nacional en su estrategia y plan de desarrollo 2030, contempla cinco vértices - estrategia pentagonal- (Rol internacional, de Defensa y Seguridad Nacional, de Seguridad marítima y fluvial, de Protección del medio ambiente y del Desarrollo marítimo y fluvial), como su derrotero a seguir y son transversales a las actividades propias para la protección y cobijo de los intereses marítimos.

1) La defensa de la patria; 2) El bienestar económico; 3) Orden mundial favorable; 4) La promoción de valores. Agrega que estos intereses pueden estar determinados en una escala de: 1) supervivencia; 2) vital; 3) importante; y 4) periférica. En este sentido aspectos como la configuración geográfica, y la realidad histórica y cultural serán factores que determinarán el nivel de intensidad de los intereses nacionales, y de allí su toma de posición para garantizarlos. Citado en Donald Neuchterlein, La planificación de estrategias y Fuerzas Militares, New Port, Naval War College Press, s.f.

Cuadro de los Intereses Nacionales e Intereses Marítimos (PNOEC)

Escala	Vital	Supervivencia	Supervivencia	Importante
INTERESES NACIONALES	Supervivencia de Colombia como una nación libre y soberana	Economía sana y creciente que asegure el bienestar de la población	Estabilidad interna, que permita la libertad política, protección y defensa de los DDHH y garantice la vigencia de instituciones democráticas	Una política exterior orientada hacia la integración regional y mundial
INTERESES MARÍTIMOS	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional	Soberanía e integridad del territorio marítimo nacional
			Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima	Conciencia, Apropiación Territorial y Cultura Marítima
	Recursos Ambientales Marino-Costeros	Recursos Ambientales Marino-Costeros		
		Educación Marítima	Educación Marítima	
		Investigación Científica, Tecnológica y de Innovación		
		Poder Naval	Poder Naval	Poder Naval
		Seguridad Integral Marítima	Seguridad Integral Marítima	Seguridad Integral Marítima
		Ordenamiento Marino-Costero	Ordenamiento Marino-Costero	
		Transporte y Comercio Marítimo		Transporte y Comercio Marítimo
		Turismo Marítimo y Recreación (Periférico)		
		Industria Naval y Marítima		
	Minería Marina y Submarina	Minería Marina y Submarina		Minería Marina y Submarina
		Pesca y Acuicultura		

Elaboración propia con base en los Intereses nacionales consolidados por Sergio Uribe Phd, los Intereses marítimos incorporados en la PNOEC y la escala que presenta D. Nuechterlein.

Conclusiones

La globalización procede y es inherente a la economía (expansión del capitalismo) que apoyada con la tecnología de la información se expandió, generando en la sociedad cambios en las costumbres y comportamientos en la política, cultura y seguridad.

Colombia al reflejar estabilidad en sus indicadores macroeconómicos y mejora en las cifras de competitividad va por la senda del desarrollo sostenible muy a pesar de indicadores sociales como desigualdad social, violencia, corrupción y narcotráfico vinculados a procesos de globalización.

El uso del espacio marítimo colombiano ha sido infortunadamente afectado por delitos contra el medio ambiente, el contrabando, pero con mayor frecuencia con el narcotráfico, este último como delito transnacional de grandes proporciones no solo por la connotación de uso de la droga sino por su trascendencia económica, política, jurídica y tecnológica, en una mala gestión del proceso de globalización.

La globalización si impacta los intereses marítimos colombianos considerando que estos se derivan los propios intereses nacionales. El narcotráfico como delito transnacional, ayer, hoy y por lo menos a mediano plazo continuará en la agenda global y en el plan estratégico nacional de los países productores y consumidores, por ende, el tema hace parte de sus intereses fundamentales.

Los informes presentados por la UNODC y los resultados propios en cuanto al tráfico de drogas indica que no hay posibilidad que disminuya consumo a mediano plazo, ni su abastecimiento en el mundo; por lo tanto, el fenómeno del narcotráfico estará en la agenda actual y futura al menos a mediano plazo, convirtiéndose en un interés fundamental en la agenda política y de seguridad de los Estados vinculados. Esto impacta los intereses marítimos.

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escola Superior de Guerra do Brasil*

Por: *Contralmirante Gilberto Cezar Lourenço*¹⁶

Temario

Las fronteras marítimas, Intereses Marítimos, la globalización, consideraciones finales

Introducción

Una pregunta que nos debemos realizar es: ¿El mar nos separa o nos une? Inicialmente los territorios terrestres son conformados por la Super continente Pangea.

El inicio de la globalización fue con las grandes navegaciones hacia la India, recorriendo el sur de África, para el intercambio y comercio de materias primas.

Algunos analistas y estudiosos de la globalización convienen en afirmar que el inicio de la globalización se remonta, a partir de las exploraciones marítimas llevadas a cabo por los portugueses a desde principios el siglo XV, en travesía hacia a India, recorriendo el sur de África, para el intercambio y comercio de materias primas.

Así mismo, de hecho, Brasil fue descubierto por el mar, y a su vez sufrió invasiones de Francia y Holanda a través del mar, los mares y los ríos fueron escenarios de las luchas de independencia. Brasil participó en el desarrollo de la segunda guerra mundial, con 34 buques y 1.500 combatientes brasileiros murieron en la guerra.

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", desarrollado en Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto, con la participación y apoyo de las Academias Militares y Navales Internacionales Invitadas.

16 Catedrático y Comandante del Centro de Instrução Almirante Graça Aranha Marinha do Brasil.

Las fronteras marítimas

Brasil posee una vasta extensión territorial y gracias al Derecho del Mar, abarca una gran extensión territorial marítima, representada en el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, espacios marítimos que no disputa con ningún otro país.

Brasil completó 500 años desde el “descubrimiento”, y sus fronteras terrestres se encuentran debidamente delimitadas.

Con las explotaciones al interior del continente por los llamados Bandeirantes, a partir del siglo XVI, se inició el proceso de configuración territorial de las fronteras y límites marítimos.

Brasil posee dos archipiélagos, al norte San Pedro y San Pablo y al Sur las Islas de Trinidad, los cuales generan a su vez extensión de mar territorial y la zona económica exclusiva.

Brasil, ha realizado trabajos de batimetría y topografía, para identificar y justificar la extensión de 350 Millas Náuticas de plataforma continental extendida a que tiene derecho según la Convención del Mar.

Brasil cuenta con 3'500.000 km² de territorio marítimo, su pretensión es llegar a 950.000 km², agregando el territorio de la plataforma continental extendida.

De igual forma la parte de extensión territorial continental comprende 8'500.000 km², de los cuales 4'500.000 km² aproximadamente, pertenecen a la Amazonía. Tal extensión territorial terrestre demanda la obligación consecuente de desarrollar un territorio marítimo.

Claramente el destino del Brasil está en el mar, en la “Amazonía Azul”, por eso la importancia del mar para Brasil.

Intereses marítimos

Los intereses marítimos que Brasil establece son:

- En el área Científica establece el conocimiento.
- En la económica establece la explotación,
- En lo ambiental establece la conservación,
- En cuanto a la soberanía establece la defensa.

Referente a la vertiente científica, los litorales y los archipiélagos son de capital interés, al igual que el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, la regulación del clima y sus efectos.

En la vertiente económica, el 70% de la población vive a menos de 200 km del litoral, donde se ubican los principales centros industriales, cerca de los puertos marítimos, donde se consolida más del 80% de la actividad económica, por tal motivo toma importancia para el Brasil desarrollar los temas sobre industria naval, pesquera y offshore.

El 95% del comercio exterior del Brasil es realizado por vía marítima. El Brasil se ocupa en romper esas barreras económicas, desarrollando alianzas,

tratados de libre comercio, desarrollo de infraestructura, y acercándose a los países de la región en busca de una integración regional latinoamericana.

Aproximadamente el 90% del petróleo extraído en Brasil es del mar, a través de tecnología off shore.

De igual manera, al no tener grandes bahías, dedica esfuerzos a la pesca oceánica, de grandes cardúmenes que se mueven con las corrientes.

En la vertiente ambiental, hay una gran y constante preocupación, especialmente en la posibilidad de presentarse un desastre ambiental por derramamiento de petróleo en el mar, para lo cual la empresa estatal de petróleos PETROBRAS ha desarrollado capacidades de prevención y contención.

Las tareas de seguridad y defensa van encaminadas al ejercicio de la soberanía, se tiene un área bastante extensa y pocos recursos navales, por lo cual se tiene que requerir al apoyo de otros métodos, como el uso de satélites.

La marina de Brasil realiza operaciones clásicas como búsqueda y rescate, patrulla, ejercicios de escuadra, apoyo humanitario, investigación hidrográfica, diplomacia y entrenamiento, inspección naval y misión Antártica.

Brasil es responsable por una vasta área de búsqueda y rescate en el océano Atlántico, para lo cual cuenta con una serie de estaciones y Distritos Navales para cumplir con esta responsabilidad internacional.

La globalización

Si bien la globalización comenzó con las grandes navegaciones que realizaba Portugal como se cita anteriormente, actualmente se considera que comenzó con el fin de la guerra fría, con la fragmentación de la amenaza nuclear y con la globalización de la economía.

En el siglo XXI emergen nuevas amenazas: terrorismo, degradación del medio ambiente, flujos migratorios, crimen organizado, entre otros.

En el tráfico marítimo también nacen amenazas, como el narcotráfico, desastres naturales, terrorismo, enfermedades contagiosas, terrorismo, contrabando, piratería, crimen organizado, que afectan los intereses marítimos.

En el contexto marítimo, también emergen amenazas, como el narcotráfico, los desastres naturales, el terrorismo, las enfermedades contagiosas, el contrabando, la piratería, el crimen organizado, las cuales afectan el desarrollo de los intereses marítimos.

Por tal motivo se iniciaron actividades de protección y aseguramiento del tráfico marítimo, en especial para prevenir la piratería, para lo cual se requiere de una protección nacional y cooperativo un control regional.

Brasil participa por el control, coordinación y defensa del tráfico marítimo y líneas de comunicación en el Atlántico Sur junto con Paraguay, Uruguay y Argentina en el Plan de Coordinación de Defensa del Tráfico Marítimo Interamericano CODEFTRAMI.

Se realizan coordinaciones y transferencias del control a las áreas de Norteamérica y África. El tráfico marítimo se controla en parte con el sistema Automatic Identification System AIS, y esto demanda de una muy buena infraestructura con sus respectivo hardware, software y personal idóneo.

Dentro del fomento de los Intereses Marítimos, Brasil contempla tratados regionales de integración y de cooperación; como el Arco Amazónico, el Cono Sur, la UNASUR, la Alianza del Pacífico, la OEA, el Pacto Andino, entre otros, todos orientados a fortalecer los Intereses Marítimos del Brasil. Estas organizaciones son elementos dinámicos y resolutivos en el escenario complejo de globalización de América del Sur en el siglo XXI, asimismo se mantiene excelentes relaciones de cooperación y entendimiento con África, Asia y Europa.

Consideraciones finales

La Marina del Brasil divide sus operaciones en dos grandes grupos, las de mayor probabilidad, y las más peligrosas.

Las operaciones de mayor probabilidad son las tradicionales misiones, como la ayuda humanitaria, búsqueda y rescate; y las más peligrosas, son menos probables y se refieren a la guerra, conflicto regional o de alta intensidad, a nivel global.

La Amazonia Azul representa el patrimonio brasilero en el mar y la proyección de sus Intereses Marítimos, reflejando el interés de una explotación sostenible de los recursos marítimos, el desarrollo de la investigación científica, la preservación de la biodiversidad y los recursos vivos, el impulso a las actividades del transporte marítimo, la energía, la salvaguarda de la vida humana en el mar, el deporte y la recreación.

La globalización ayuda a la integración y desarrollo de los Intereses Marítimos, pero también a nivel regional, aunque en menor grado, es causa de interferencias en los intereses marítimos de los Estados. No obstante, hay que aclarar que “El mar no tiene fronteras”. Estamos juntos en este mundo globalizado. Juntos somos más fuertes.

Conclusiones

Brasil es un país que tiene para fomento y desarrollo, definidos sus intereses marítimos.

El concepto geopolítico de la Amazonía Azul hace de Brasil un centro ecológico y marítimo, pulmón del mundo, a lo cual se le conceden las mayores prioridades dentro de las políticas nacionales.

En el contexto de la globalización, regionalmente, los intereses marítimos nacionales de los diferentes países representan convergencia y unión de propósitos para el desarrollo y preservación de los espacios oceánicos.

Los conceptos de soberanía, mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental extendida, si bien son definidos universalmente por la Convención del Mar, cada país es libre de tomar la interpretación y alcance acuerdo a sus propios intereses marítimos nacionales.

Poco a poco Brasil se consolida como un país con grandes capacidades de explotación Offshore.

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde el Centro de Estudios Superiores Navales de México*

Por: Vicealmirante Rubén Alfonso Vargas Suárez¹⁷

Temario

La globalización en América del Norte, La globalización y la defensa y seguridad marítimas, Las amenazas, riesgos y desafíos de la globalización, Acciones para el fortalecimiento del sistema marítimo.

Introducción

Al término de la guerra fría y la caída del mundo de Berlín, se dio inicio en el mundo el fenómeno de la globalización siendo este impulsado por la creación de las TIC's, el libre comercio y la apertura de fronteras, dando nacimiento a un nuevo modelo de desarrollo conocido como el neoliberalismo, lo cual ha generado impacto en todos los ámbitos de la vida cotidiana Económica y financiera, Social-medio ambiental, Político-diplomática, Militar, Industrial y Tecnológica

Globalización: Es el aumento de vinculaciones, la expansión y profundización de las distintas relaciones, la creciente interdependencia de todas las sociedades entre si promovidas por el aumento de flujos económicos, financieros y comunicacionales y catapultada por la tercera revolución industrial que facilita que los flujos puedan ser realizados en tiempo real.

Al mencionar la palabra globalización vienen a la mente ideas que señalan la búsqueda de la unión, de derribamiento o debilitamiento de fronteras,

* Este documento es resultado de la Ponencia virtual presentada desde el Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV de México, en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto.

17 Subjefe Administrativo del Estado Mayor General de la Secretaría de Marina Armada de México. Catedrático y profesor militar en la Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Superior de Guerra y Centro de Estudios Superiores Navales CESNAV de México.

de cooperación, de libertad, de progreso y que se convierte en un proceso mundial innegable y contundente con dos vertientes predominantes en una dinámica compleja: La económica y la política, que dan lugar de forma permanente a fenómenos como la dependencia, competencia desigual y el desarrollo de los países, auspiciados generalmente por hegemonías regionales que para el caso de México, le corresponde lidiar y coexistir, como uno de los vecinos más próximos de los Estados Unidos y su primer socio comercial al tener una frontera terrestre y marítima de más de tres mil (3000) kilómetros, que le han permitido a México un gran crecimiento comercial vía terrestre en detrimento por algunos años y hasta ahora, de su Poder marítimo.

La globalización en América del Norte.

Los factores económicos y políticos inciden en el tipo de desarrollo, y seguridad nacional que pueda y deba tener un país, para México su situación geopolítica y geoestratégica, define que como Estado-Nación no puede definir por sí mismo su seguridad y desarrollo, sino que requiere del apoyo de sus vecinos, basados en coyunturas críticas donde juegan un rol preponderante, las diferencias y en algunos casos asimétricas e inequitativas identidades, los intereses, las amenazas y riesgos comunes, que se comparten entre los países de Canadá, Norteamérica y México, que conviven en una relación muy compleja para su integración y cooperación, de ahí el complejo regional de seguridad y de prosperidad que prevalece, mediante las firmas de una serie de tratados comerciales y de seguridad.

106

Lo que trajo como consecuencia que, a pesar de que México cuenta con una red de 12 tratados de libre comercio con 46 países, 32 acuerdos para la promoción de forma recíproca de las inversiones con 33 países, 9 acuerdos de alcance limitado en el marco de la Asociación latinoamericana de Integración ALADI y es miembro del tratado de asociación Transpacífico TPP.

El Tratado de libre comercio de América del Norte (TLCAN) es el único que, aparentemente, se ha desarrollado con beneficios para los tres países de Norteamérica en sus 22 años de existencia, con muchas incongruencias, ventajas y desventajas para unos u otros, según lo manifiesta el presidente TRUMP, y por lo cual amenaza con impedir la continuidad del tratado de no convenir a los intereses de su país, después de un proceso de renegociación y actualización, que se está llevando a cabo en estos momentos, lo que ha dejados al descubierto que los hechos, México no ha realizado lo suficiente para promover e incentivar la diversificación comercial, y si el rompimiento del tratado se da por parte de EE.UU., México sufrirá afectaciones.

Aunque, también influyen otros hechos y fenómenos, como la desleal actuación pública y privada de los gobernantes por las que solo se benefician las altas esferas económicas de la sociedad, convirtiéndose la globalización en un peligro en los diferentes ámbitos del poder nacional y de ahí la necesidad de la securitización de los asuntos, como el combate al narcotráfico, el combate a la corrupción, a la pobreza, entre otros, por lo que en contra del propósito fundamental de la globalización, que promete contribuir con los países más pobres a través de la producción y el progreso a superar sus rezagos en un entorno de paz y seguridad para la sociedad, a través del libre comercio y la apertura de sus fronteras, que para el caso

de México, la situación regional de interdependencia ha sido muy compleja y no se han obtenido los resultados de desarrollo esperados, es decir la globalización contiene un lado oscuro, no reducible ni explicable por sí solo, en virtud de los diferentes factores que impactan negativamente en el propósito fundamental de la globalización, los cuales serán mencionados a continuación:

- Mercado Financiero internacional que da más poder a las trasnacionales.
- La Revolución de las TICS, que da ventajas a los países más desarrollados.
- La dinámica de las industrias globales de la cultura y su presencia icónicas e incremento de los actores trasnacionales en su mayoría EE. UU.
- La creciente pobreza global, que lamentablemente en México se ha incrementado en más de 55 millones de habitantes.
- Los conflictos ecológicos globales.
- Los conflictos transculturales, como el terrorismo, la corrupción, la impunidad, la inmigración no controlada.
- Las actividades ilegales trasnacionales, como el tráfico ilícito de narcóticos, de blancas, de pornografía, de armas, de bienes de consumo, de contrabando.
- Los problemas de salud sujetos a controles epidemiológicos, cuya periódica presencia poco se publicita, pero mucho se teme.

Más específicamente algunos autores argumentan que los efectos negativos de la globalización, se manifiestan sobre todo en el plano de la seguridad económica, de lo cual la doctora Serrano Osgua determina, que los valores bajo riesgo son la desigualdad, la pobreza y el desempleo, mientras que las fuentes de amenazas se ubican en las crisis económicas, el sistema especulativo, las elites financieras, las bolsas de valores, los paraísos fiscales y la concentración de la riqueza, no obstante faltaría agregar que el origen de estas amenazas y riesgos, muy comúnmente son los fenómenos de la corrupción y la impunidad que prevalecen en las débiles economías en contubernio con las elites dominantes de los Estados, producto de un cultura de identidad nacional negativa en todos los niveles, por falta de cumplimiento y aplicación de las leyes que rigen a la sociedad, aplicable a México y que ha tenido resultados positivos en Guatemala, Brasil, Perú y otros, donde algunos funcionarios han sido destituidos o llevados a juicio.

Para María Amparo Cazar, autora de “Autonomía de la Corrupción en México”, los resultados de la revisión de la literatura existente principalmente los índices nacionales e internacionales sobre el tema, señalan que la corrupción representa para todos los países costos macroeconómicos importantes, todas las encuestas realizadas señalan que, la corrupción es un obstáculo para el desarrollo de los pueblos, pues inhiben la inversión, reducen la productividad del gasto público, distorsiona la asignación de recursos, profundiza la desigualdad, subyuga la competencia y por lo tanto se disminuye el crecimiento.

La globalización y la defensa y seguridad marítimas

En el caso específico que nos atañe el día de hoy sobre el sector marítimo militar, hasta los hechos coyunturales del 9/11, las grandes potencias y organizaciones militares multinacionales más poderosas, como la OTAN y el “Pacto de Varsovia”, basaban sus estrategias de seguridad en esquemas realistas de defensa nacional y colectiva, en el equilibrio del poder, sin embargo en la actualidad el modelo posmoderno y neoliberal de la defensa y seguridad nacional de los intereses de los países, tiene una mayor penetración y aceptación, el poder marítimo es parte de un sistema global que se sustenta en los cuatro atributos con los que el mar contribuye en el desarrollo de la humanidad: por los recursos que contiene, por su utilidad como medio de transporte y comercio, por su importancia como medio para intercambiar información y cultura y como fuente de poder y dominio.

Los factores antes citados están fuertemente interrelacionados y exigen las mismas tendencias de cooperación y conflicto de las relaciones internacionales, según la voluntad política y estratégica de los gobiernos de los Estados-Nación, esta combinación e internacionalización de factores de poder marítimo, nos permiten interpretar al mar como un sistema supervisado, regulado y protegido por las naciones ribereñas, en la cual cada capacidad de uso depende del mismo y depende de todos.

Alfred Mahan, el militar e historiador estadounidense, en su obra “La influencia del poder Naval en la Historia”, que trata sobre la hegemonía naval, que causó gran impacto a finales del siglo XIX y que expone que el poder marítimo está conformado por el poder naval más los intereses marítimos, estos intereses marítimos para su desarrollo eficiente y eficaz, en un entorno de paz, estabilidad y seguridad, contra las amenazas, riesgos y desafíos a los que están expuestos, requieren de funciones de defensa, de seguridad y de protección del poder naval, de manera contemporánea Roberto Pertuccio, establece y ratifica la teoría de Mahan, especificando los intereses marítimos de una nación o estado, son todos los aspectos relativos a su seguridad y desarrollo vinculados con el mar. Para Luis Dallanegra los intereses marítimos son la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país, tanto en la paz como en conflicto, de igual manera es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio.

Los intereses marítimos encierran sus valores económicos y sociales, en tanto que el poder naval, los políticos militares, los intereses marítimos concurren al desarrollo, y el poder naval a la seguridad, el poder naval requiere de un respaldo institucional a través de políticas de Estado y el desarrollo de un interés nacional, caso contrario, resulta imposible lograr este o cualquier otro.

El poder naval tiene su razón de ser en el respaldo de esos intereses marítimos, no tendría sentido alguno contar con una Armada de no existir intereses marítimos, para México los intereses marítimos abarcan el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene la nación de todas las actividades relacionadas con el empleo del mar, estas actividades las llevan a cabo tanto el Estado como el sector privado, en las zonas marinas Mexicanas, las instalaciones portuarias y costas con la

finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos obtenidos en ellos.

Se identifican en México los siguientes intereses marítimos nacionales, algunos son tangibles y otros intangibles, como la conciencia y la cultura marítima:

- La formación y capacitación de la gente de mar.
- La marina mercante
- El comercio marítimo.
- El turismo Náutico y de recreación.
- La industria naval.
- La minería marina.
- Las industrias petroleras y energéticas.
- La pesca y acuicultura.
- Los puertos e instalaciones estratégicas.
- La investigación científica y tecnológica.
- La soberanía e integridad del territorio.
- El Poder Naval de la federación.
- La seguridad marítima.
- La protección marítima y portuaria.
- La prevención de la contaminación marina.
- Las vías de comunicación marítimas.
- La explotación de las riquezas del mar.
- El turismo de sol y playa.

Los anteriores en su conjunto constituyen los intereses marítimos para México, por su valor estratégico comercial, generadores de riquezas y crecimiento del poder marítimo, parte y sustento del poder nacional y por lo tanto factores fundamentales para el desarrollo económico del país, por lo que su vigilancia, protección y seguridad deben de ser de la mayor prioridad para el Estado, en este mundo globalizado y en un entorno regional de seguridad complicado al tener, como ya lo había mencionado, como vecino del norte a la primera potencia mundial de nuestros tiempos, con todas las oportunidades, ventajas y desventajas que ello implica.

Las amenazas, riesgos y desafíos de la globalización

Los intereses marítimos son impactados en su conjunto, por las amenazas, riesgos y desafíos a la seguridad, tanto global, regional o local, las cuales han sido identificadas en el seno de la Organización de los Estados Americanos OEA, a través de la comisión de seguridad hemisférica, quien es responsable de la formulación e implementación de políticas y estrategias para evaluar, prevenir, enfrentar y responder a citadas amenazas, riesgos

y desafíos, a saber, el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, la corrupción, el lavado de activos, el tráfico ilícito de armas y las conexiones entre ellos, los desastres naturales y los de origen humano como el VIH y otras enfermedades, así como todos los riesgos a la salud y el deterioro del medio ambiente, además de que surja la posibilidad de un daño en un accidente o incidente en el transporte marítimo de materiales potencialmente peligrosos, incluidos los hidrocarburos, el material radioactivo y los desechos tóxicos, la trata de personas, los ataques a la seguridad cibernética, la pobreza extrema y la exclusión social de amplios sectores de la población, que también afectan la estabilidad y la democracia, erosionan la cohesión social y vulneran la seguridad de los Estados, la posibilidad de la posesión y uso de armas de destrucción masiva y sus medios vectores o terroristas.

El doctor Thiago Cintra, a través de su obra “Seguridad Nacional,” Poder Nacional y desarrollo”, establece que la seguridad y el desarrollo interactúan, cuanto más desarrollada una nación, más segura, cuanto más seguridad exista, más facilidad para su desarrollo, en el mismo sentido se expresaban el exsecretario de la defensa de EE.UU. Robert McNamara, el expresidente general de la ONU Kofi Annan y el exsecretario de la defensa de México, General Vega García, quienes especificaron, sin seguridad no hay desarrollo y Viceversa, adicionalmente la estrategia de seguridad de la Unión Europea establece, “la seguridad es una condición para el desarrollo”, por lo tanto cabe resaltar la propuesta del General Gerardo Vega García, que establece que la seguridad nacional más el desarrollo nacional con equilibrio es igual a la preservación del Estado, el desarrollo y crecimiento económico nacional comprende y requiere de la ejecución de políticas y estrategias en las diferentes áreas del poder nacional, mediante el empleo de los medios y recursos actuales y potenciales de que dispone el Estado, es decir el poder nacional en aplicación, por lo que debe de existir, aun de manera utópica un equilibrio que el Estado mantenga entre la seguridad y el desarrollo, todo esto se traduce a la promoción y fomento del poder marítimo a través del desarrollo de sus intereses marítimos, en un entorno de seguridad, certeza y confianza con los inversionistas a través de autoridades marítimas, como la Armada Nacional, las Capitanías de Puerto, y la Guardia Costera, con la capacidad de ejercer y garantizar el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en las instalaciones portuarias, costas y zonas marinas mexicanas y además del reto de un liderazgo que coordine los esfuerzos interinstitucionales y el ejercicio firme de la autoridad marítima nacional.

Con motivo de los grandes cambios que en la época de los 70, se empezaron a gestar en el mundo, en lo que se conoce como el paradigma o fenómeno de la globalización, México modificó su política económica, concentrada hacia el interior, denominada de sustitución de importaciones, por una política abierta, hacia el exterior con responsabilidad de generación de bienes y servicios de calidad, de acuerdo con lo establecido en el consenso de Washington, lo que se conoce como el Neoliberalismo, es así, que en lo que respecta a los puertos mexicanos, y a partir de la ley de puertos de 1993, es cuando comenzó la privatización del sector portuario, y la creación de las administraciones portuarias integrales, esta industria comenzó a mostrar un importante desarrollo, con inversiones superiores a los 2,000 millones de

dólares, en obras, infraestructura, cargas, empleos, operación, tecnología y equipamiento principalmente, pero si bien es cierto que el sistema portuario nacional alcanzó en los últimos años altos niveles de productividad y calidad de los servicios, en los rubros de contenedores, graneles agrícolas y graneles minerales como resultados de las mejoras en infraestructura y equipamiento, conjuntamente con la organización de las operaciones de las cargas, existen aún muchos retos importantes de mejoras en las maniobras, también en el desarrollo eficiente de otros importantes intereses marítimos que se han rezagado, como son: la marina mercante, la pesca turística, la industria naval entre otros.

Aunque los indicadores del desarrollo de los intereses marítimos en el cumplimiento de las metas anuales y sexenales de los gobiernos, con cifras crecientes como el número de contenedores movilizados en el año, cantidad de hidrocarburos extraídos, el número de cruceros turísticos que visitan nuestros puertos, las toneladas de captura de pesca, exportación e importación de mercaderías, el producto interno bruto de importaciones y exportaciones marítimas, etc., es muy complicado determinar y concluir si los intereses marítimos se están desarrollando como debieran, conforme a los siguientes criterios, otros países con menos ingresos marítimos, obtienen mejores números en sus indicadores en los mismos periodos de tiempo. También hay que considerar el impacto de las nuevas amenazas y factores que ya se han mencionado reiteradamente como la corrupción, el narcotráfico, la delincuencia organizada, la pobreza, la gobernabilidad, la competencia, que impactan definitivamente en el desarrollo de estos intereses, como ya se ha especificado anteriormente, estas nuevas amenazas inciden sobre la seguridad nacional y desde un enfoque multidimensional también trasgreden diferentes dimensiones del ámbito marítimo y sus diferentes áreas de acción.

Acciones para el fortalecimiento del sistema marítimo nacional en México

En México para tratar de solventar parte de la problemática que se presenta en los puertos, por el incumplimiento de la normativa nacional e internacional, según los resultados de la auditoría realizada al Estado mexicano por la OMI en noviembre del 2010, la Secretaría de Marina entre otras acciones elaboró una iniciativa presidencial con el fin de ser reconocida como la autoridad marítima nacional, con la integración de las capitánías de puertos para operarlas y fortalecerlas en el cumplimiento del orden consignal. La propuesta de esta iniciativa tiene sus antecedentes en la preocupación del Estado mexicano por atender las acciones que a nivel internacional se gestaron como respuesta a los actos terroristas del 9/11 en los Estados Unidos, con el fin de proteger el comercio internacional, sustento fundamental de la economía mundial, lo anterior generó una revolución en el mundo y México no fue la excepción, ya que después de los acontecimientos terroristas ocurridos en el 2001, la OMI adoptó el código para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, el conocido como PBIP, a través del acuerdo con el que se dan a conocer las enmiendas adoptadas al anexo del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el SOLAS 1974.

En México este código se publicó en febrero del 2004 y entró en vigor el 1° de Junio en todo el mundo, en diciembre de ese mismo año la SEMAR y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes firmaron el primer acuerdo de colaboración con el fin de establecer las acciones necesarias para incrementar la protección marítima, en el marco de los convenios SOLAS y el código PBIP, posteriormente en septiembre del 2007, se creó por medio de un segundo acuerdo entre SEMAR y SCT el entonces, Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios - CUMAR que con las reformas efectuadas a la legislación nacional en diciembre del 2013, fue renombrada como Centro Unificado para la protección Marítima y Portuaria, conservando el mismo acrónimo. El 1° de junio del 2009 se firmó otro nuevo acuerdo de colaboración entre las citadas dependencias, cuyo objetivo era el restablecimiento de acciones de coordinación y colaboración con el propósito de dotar a las capitanías de puerto que dependían de SCT de una efectiva capacidad operativa, a través de los grupos de inserción y verificación, a fin de mejorar la eficiencia e incrementar sus acciones de vigilancia, supervisión e inspección en el cumplimiento del orden jurídico nacional. Posteriormente a este acuerdo y ante la evidencia de que la delincuencia organizada estaba operando en los puertos de Lázaro, Cárdenas, Michoacán y Manzanillo, el gabinete de seguridad del gobierno federal acordó que la SEMAR, implementara la operación control en citados puertos, a partir de abril del 2014 y como consecuencia entre otras acciones, fueron creadas las Unidades navales de protección marítima y portuaria, las UNAPROP.

A partir de este decreto, según el artículo 9 de la ley de navegación y comercios marítimos, la autoridad marítima nacional la ejerce el ejecutivo federal a través de la Secretaría de Marina para el ejercicio de la soberanía, la protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del Estado de Derecho en las zonas marinas mexicanas sin perjuicio de las atribuciones y participación que corresponda a otras dependencias, para garantizar que la autoridad marítima nacional cumpla con la legislación aplicable fue necesario integrar las atribuciones de las capitanías de puerto y los medios con que cuenta la Armada de México en el desempeño de funciones de guardia costera. Al respecto México como miembro de la OMI, ha firmado diversos convenios y tratados internacionales en materia marítima entre ellos:

La convención de las naciones sobre el derecho del mar, que establece el concepto de guardia costera para los estados ribereños, como una función reconocida dentro del ámbito del derecho internacional, la cual lleva a cabo determinadas tareas como la búsqueda y rescate en la mar, la protección marítima y portuaria, la vigilancia en las zonas marinas y costas, el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas, la protección del tráfico marítimo y de los recursos marítimos.

En México estas tareas siempre las ha realizado la Armada, por costumbre o simplemente porque no existe ninguna otra autoridad con las capacidades necesarias para hacerlas, por lo que fue necesario que la SEMAR sometiera a la cámara de diputados un proyecto de decreto por el que se reformaba la fracción 4 y 7 del artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración pública federal, así mismo se adicionó el artículo 2° de la Ley orgánica de la Armada de México, para con ello otorgar a la Armada las funciones

de guardia costera lo que se publicó en el diario oficial de la federación el 19 de mayo del 2017. Así mismo ante el crecimiento en los litorales, como parte del Plan nacional de desarrollo 2007-2012, se creó la comisión intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas (CIMARIS), con el propósito de coordinar en el ámbito de sus respectivas competencias, las acciones de las dependencias y entidades de la administración pública federal, descentralizada y paraestatal, regulativas a la formulación e instrumentalización de políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y costas del territorio nacional.

Ante el retraso de trabajos por la falta de continuidad por el cambio de administración federal, sumado al cambio de partidos de gobierno del CAN al CRI, a solicitud del presidente de las CIMARES en el 2015 se transfirió la presidencia a la Secretaría de Marina, bajo el argumento de que esta secretaria cuenta con mayores fortalezas y atribuciones del ámbito marítimo nacional, y de esta forma se podría otorgar mayor solides y protección a los mares y costas.

Un hecho histórico de la mayor relevancia es la aprobación por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas de la resolución que especifica “transformar nuestro mundo, la agenda 2030, para el desarrollo sostenible”. El concepto de desarrollo sostenible se ha definido como aquel, capaz de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. El desarrollo sostenible exige esfuerzos concertados para construir un futuro inclusivo, sostenible y resiliente para las personas y el planeta, para alcanzar el desarrollo sostenible es fundamental armonizar tres elementos básicos a saber: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente; estos elementos están interrelacionados y son todos esenciales para el bienestar de las personas y las sociedades.

Los objetivos del desarrollo sostenible entraron en vigor el 1° de Enero del 2016, y dentro de ellos el ODS-14 determina: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, las metas ODS son puntuales, específicas, factibles de cumplir y medibles en su cumplimiento por todos los países. En México el 26 de abril del 2017, se publicó en el diario oficial de la federación, el decreto por el que se crea el Concejo Nacional de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, como lo establece su artículo primero, el concejo coordinará las acciones para el diseño, la ejecución y la evaluación de estrategias, políticas programas y acciones para el cumplimiento de la referida agenda, e informará sobre el seguimiento de los objetivos, metas e indicadores.

En México al menos 10 dependencias de la administración pública federal, tienen responsabilidades en el ámbito marítimo y con este tipo de acciones, el Estado mexicano se coloca en la senda del fortalecimiento de su poder marítimo y por ende de la seguridad nacional especialmente al dotar a la SEMAR con la autoridad necesaria para incidir en la mejor organización y administración de todo el sector marítimo mexicano, lo que beneficiará al desarrollo y la seguridad nacional, conceptos que están íntimamente vinculados ya que de acuerdo al artículo 3° de la Ley de Seguridad Nacional de México, corresponde a ésta, las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la seguridad, estabilidad y permanencia del Estado,

entre otras la protección de la nación Mexicana frente a las amenazas y riesgos que enfrenta el país, el mantenimiento del orden constitucional y la preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico, social y político del país y sus habitantes.

Conclusiones

México cuenta con recursos marítimos, que hasta la fecha no se aprovechan de manera conveniente para el desarrollo nacional, estos recursos e intereses presentan diferentes niveles de desarrollo y explotación económicos, que no están acordes con la capacidad y estatus político y económico de México dentro del sistema internacional del cual forma parte, es decir en contradicción a que México es considerada la 15 economía mundial, el país ocupa posiciones de desarrollo marítimo muy por debajo de países con menores capacidades y recursos como es el caso de Perú y Chile. Esta situación actual del sector marítimo en México permite identificar que existe una inconsistencia entre el poder marítimo de Mahan y su aplicación práctica por el Estado mexicano, relacionadas con el nivel de desarrollo marítimo que el país debería de tener ya que la nación cuenta con una gran reserva de recursos marítimos, amplia extensión de litorales costeros, capacidad industrial en el sector marítimo y portuario, posición estratégica en el empleo del mar y el estatus político y económico a nivel internacional, todos ellos factores suficientes para proyectar a México como una de las potencias marítimas en América Latina y potencia marítima referente en el mundo.

114

A pesar de la compleja relación comercial y de seguridad que como vecinos existe entre México y Estados Unidos, en el entorno regional e interno para México, no se percibe el riesgo de un conflicto o guerra inmediato, por lo que desde la perspectiva tradicional el poder naval que es empleado en la seguridad nacional, para la defensa y sobrevivencia del Estado en estos tiempos de relativa paz, le han permitido definir el rol de la Armada y sus estrategias de empleo, cumpliendo principalmente funciones de seguridad y protección de los mares y costas, para ayudar y facilitar el comercio marítimo, es claro que todas las actividades que allí se realizan se llevan a cabo dentro del marco de la legalidad y la seguridad.

En las dos últimas décadas, la Secretaría de Marina ha realizado una serie de acciones que fortalecen el poder marítimo nacional, al incrementar la seguridad y protección en las zonas marinas mexicanas, en los recintos portuarios y costas, por lo que en el tiempo impactarían positivamente en el desarrollo de los intereses marítimos nacionales.

La Secretaría de Marina atrajo la designación de la autoridad marítima nacional como ya se comentó, para incidir en la mejor organización y administración del desarrollo de los intereses marítimos nacionales a través de las capitanías de puerto, además de atraer las funciones de guardia costera, así como de los instrumentos de coordinación interinstitucional como fueron el FUNAR, CIMARES Y UNAPROP.

El modelo posmoderno, considera que la globalización continuará definiendo el futuro del mundo, de cara al siglo XXI, de tal suerte que la protección equilibrada del sistema que lo sustenta es fundamental para el

Estado Nación, en la medida de que el comercio es la piedra angular de este fenómeno, las armadas nacionales posmodernas tienden a la cooperación y multilateralismo, para afrontar de manera integral las amenazas actuales y futuras las cuales son adaptativas, evolutivas y complejas por lo que se requiere de la cooperación internacional para anular sus efectos y enfrentar sus causas manifiestas. La globalización es un fenómeno permanente donde el transporte marítimo de mercancías seguirá siendo extremadamente relevante, lo que conlleva al desarrollo de políticas de defensa y seguridad de carácter cooperativo y multilateral, hay que considerar que las restricciones presupuestarias en una buena parte del mundo obligan a las armadas nacionales, y México no es la excepción, a buscar la mejor estrategia de desarrollo para poder cumplir con sus tres funciones fundamentales de toda armada postmoderna: la defensa, el rol diplomático y la seguridad marítima, con el mismo grado de efectividad y que coadyuve con el desarrollo sustentable de sus intereses marítimos. Actualmente la industria marítima comercial con sus más de 74,000 buques juega un papel más que vital en hacer posible la globalización, de ahí la importancia de mantener libres y seguras las vías de comunicación marítimas, verdaderas arterias de la economía del siglo XXI.

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú*

Por: Contralmirante (Ret.) Andrés Chiarella Caballero¹⁸

Temario

- Globalización y OCDE
- Perú país marítimo
- Acción de la MGP
- ¿Qué sucede en el Perú respecto al ámbito marítimo?
- Importancia de desarrollar conciencia marítima
- ¿Por qué una política nacional marítima?
- Conclusiones

117

La Globalización y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)

Globalización: Consiste en la ampliación de la interdependencia económica, cultural, social y política de los países del mundo, la cuales originada por el aumento de la actividad, para la integración internacional, en el comercio mundial de bienes y servicios, el flujo de capitales, así como el avance de los medios de transporte, y el uso de las nuevas tecnológicas de información y comunicación (tecnologías satelitales y especialmente, de la Internet), en el ordenamiento jurídico, en medio ambiente y en las relaciones internacionales.

* Este documento académico es una Relatoría resultado de la Ponencia virtual presentada desde la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual “La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos”, Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto.

18 Catedrático Escuela Superior de Guerra Naval del Perú, Consultor de la Dirección General de Educación y Asesor en materia de Política y Estrategia Marítima de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.

OCDE

Organismo Internacional de carácter intergubernamental del que forman parte (35) países miembros, los cuales son democracias con una economía de mercado, que trabajan conjuntamente para enfrentarse mejor a los desafíos económicos, sociales y de buen gobierno, acentuados con la globalización, y para aprovechar mejor las nuevas oportunidades que surgen.

Figura 1. Áreas de trabajo de la OCDE



Fuente: Cátedra Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Para que un país sea miembro, debe cumplir con los estándares internacionales en todas sus políticas públicas, orientadas a mejorar el bienestar económico y social de su población.

La OCDE agrupa a países que proporcionaban al mundo el (70%) del mercado mundial y representan el (80%) del PNB mundial.

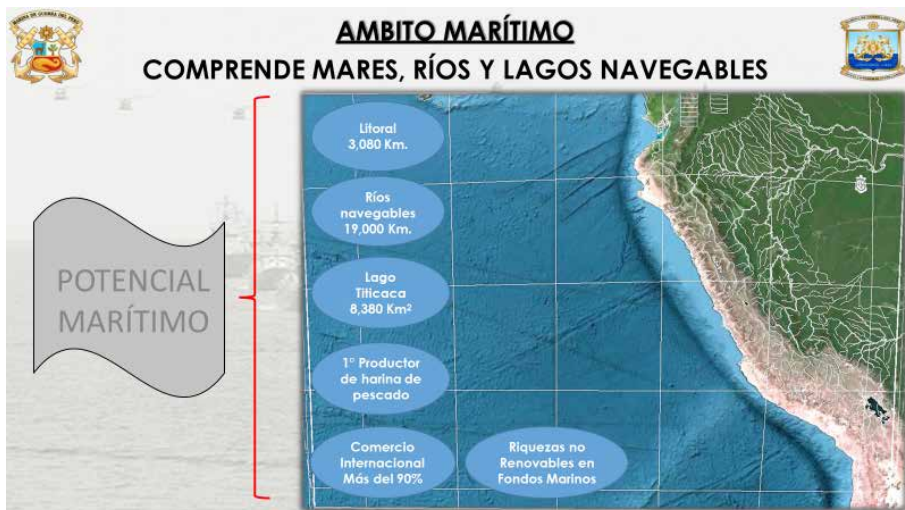
En el contexto de la globalización un referente de primer orden, lo constituye entonces, OCDE organismo intergubernamental, cuyos miembros interactúan en una relación de cooperación para aprovechar los aspectos positivos de la globalización, el Perú, no es ajeno a esta realidad y desde el 2014, coopera con este organismo mediante el Programa País, en cinco áreas esenciales, crecimiento económico, gobernanza pública, transparencia y lucha contra la corrupción, productividad y capital humano y medio ambiente, asomándose con orden al desarrollo de sus intereses en el entorno de la globalización

Perú país marítimo

Perú es un país marítimo, amazónico, bioceánico y con presencia en la Antártida.

Desde una perspectiva geopolítica y geoestratégica Perú es un país marítimo por excelencia cuyo horizonte marítimo lo vincula con el oceánico Pacífico y la Antártida, pero al mismo tiempo con la región amazónica mediante una vasta red fluvial, que proyecta al Perú través de Brasil hacia el océano Atlántico, comparte con Bolivia el lago navegable más alto del mundo, El Titicaca.

Figura 2. **Ámbito Marítimo**



Fuente: *Cátedra Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.*

El ámbito marítimo del Perú comprende mares, ríos y lagos navegables, su “Potencial Marítimo”, integra 3.080 kilómetros de litoral, 19.000 kilómetros de ríos navegables, el Lago Titicaca con 8.3800 Km², del cual más de la mitad corresponde al Perú.

Estas particularidades geográficas nos permiten desarrollar una visión marítima multidimensional que comprenden diferentes espacios del ámbito acuático, sintetizados por un común denominador que define lo marítimo, es decir la navegación, medio esencial que identifica la forma de cuna del hombre, aproveche los diferentes usos y recursos que han permitido el progreso y desarrollo de la humanidad.

Más del 90% del comercio marítimo internacional del Perú, se desarrolla por este medio, invaluable las riquezas renovables se encuentran en los fondos marítimos, que aún no han sido explotados, actividades productivas a destacar, en el área de explotación de hidrocarburos con 100 plataformas de gas y petróleo, primer productor de harina de pescado, y el desarrollo de su visión marítima del Perú como país Bioceánico.

Acción de la Marina de Guerra del Perú

El marco jurídico para el accionar y Misión de la Marina de Guerra del Perú esta soportado en la Constitución Política del Perú, Capítulo XII de la Seguridad y de la Defensa Nacional, Artículo 165°. - Las Fuerzas Armadas

están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el artículo 137º de la Constitución.

Figura 3. Realidad marítima e intereses marítimos



Fuente: Cátedra Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Igualmente, el ámbito de competencia de la Marina de Guerra del Perú se describe en la “Ley de la Marina de Guerra del Perú”, Decreto Legislativo N° 1138, Artículo 3º.- Ámbito de competencia. La Marina de Guerra del Perú controla, vigila y defiende el dominio marítimo, el ámbito fluvial y lacustre, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República. Interviene y participa en el control del orden interno, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Política del Perú y leyes vigentes. Participa en el desarrollo económico social del país, en la ejecución de acciones cívicas y de apoyo social en coordinación con las entidades públicas cuando corresponda, así como en las acciones relacionadas con la Defensa Civil, de acuerdo con la ley.

La visión de la Marina de Guerra del Perú esta enunciada así: “Poder Naval capaz de actuar con éxito donde lo requieran los Intereses Nacionales”.

Realidad marítima e intereses marítimos

De acuerdo con la Doctrina y a los Lineamientos de Planeamiento Estratégico Marítimo, debemos como primer paso estudiar la Realidad Marítima la cual está constituida por la sumatoria de las capacidades potenciales más las capacidades actuales de un país.

Figura 4. Realidad marítima e intereses marítimos



Fuente: Cátedra Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Estas últimas capacidades constituyen lo que se denomina el PODER MARITIMO, el que a su vez comprende los INTERESES MARITIMOS los cuales se deben definir para luego desarrollarlos, permitiendo de esta forma lograr el bienestar de la población.

Forma parte también, del PODER MARITIMO, el PODER NAVAL que habrá de proveer la necesaria Seguridad en el Ámbito Marítimo, ante las posibles amenazas que tenga una Nación en el proceso de desarrollo de sus INTERESES MARITIMOS.

Estudiada la Realidad Marítima y definidos los Intereses Marítimos se deberán establecer:

- *Los Objetivos de Desarrollo* para cada uno de los IIMM
- *Los Objetivos de Seguridad* para la protección de los IIMM

Ambos Objetivos deben activarse a través de la Política Nacional Marítima y sus Lineamientos de Acción para cada uno de los Sectores del Gobierno.

Intereses marítimos

Son la expresión del deseo colectivo de la Nación de usar y proteger nuestro ámbito marítimo constituido por el océano y aguas continentales, así como aquellas zonas de interés más allá de nuestro Dominio Marítimo, aprovechando sus recursos, mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacional en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de Gobernanza del Estado.

Involucran:

Ensayos sobre Estrategia Marítima

1. Comercio Marítimo: transporte y aduanas
2. Industria Naval: construcciones y reparaciones navales
3. Conservación y explotación de recursos marinos renovables
4. Exploración y explotación de recursos marinos no renovables
5. Investigación Científica, Tecnológica e Innovación marítima
6. Protección del medio ambiente marítimo
7. Seguridad Marítima (Presencia del Estado)
8. Relaciones Internacionales (Aspectos geopolíticos y espacios de influencia)
9. Bienestar de los habitantes (Conciencia Marítima y Desarrollo Humano)

¿Qué sucede en el Perú respecto al ámbito marítimo?

Influencia de tendencias de futuro en la Gobernanza Marítima.

El mar tendrá un uso intensivo debido al aumento de la población que generará presión en la demanda y que puede generar omisiones, superposiciones y duplicidades entre diferentes sectores.

En el estudio de la realidad marítima no solamente se deben ver las potencialidades del Perú, sino también su entorno internacional, el buen ejercicio y participación democrática en la gobernanza marítima del Perú, que permita una articulación de los intereses marítimos nacionales eficiente y en correspondencia a la influencia y tendencias que representa el control, aprovechamiento y desarrollo sostenible, de actividades como: la pesca y acuicultura, los recursos no vivos (petróleo, minerales), la conciencia marítima, fenómenos naturales, el cambio climático, energías renovables, derechos y tratados internacionales, crecimiento económico mundial, comercio marítimo, protección del medio ambiente, instigación, desarrollo e innovación marítima.

¿Qué institución coordina la Gobernanza de los intereses marítimos?

Figura 5. Influencia de tendencias de futuro en el Gobernanza Marítima.



Fuente: Cátedra Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Es necesario que la Gobernanza en el Ámbito Marítimo sea Ejercida por una Autoridad del más alto Nivel del Gobierno.

Las actividades marítimas del Perú son articuladas principalmente a través de seis ministerios, esto permite un planeamiento estratégico y una coordinación horizontal multisectorial e integrada para mejor aplicación y ejercicio de gobernanza marítima.

Comercio por vía marítima

- Se focaliza en el hemisferio norte, siendo el tráfico que fluye hacia costa oeste de Sudamérica de media densidad.
- De las principales rutas, solo una recalca en el Perú.
- Se considera que para el 2030, el centro del tráfico marítimo habrá pasado de los países occidentales a los países asiáticos.
- Es importante para la economía nacional
- La demanda de la vía marítima se ve estimulada por el crecimiento del comercio exterior de la APEC y Alianza del Pacífico, entre otros
- Mayor crecimiento por los tratados de integración comercial, por las vías transoceánicas, así como por las vías de interconexión de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA.

Transporte marítimo en el Perú:

- Moviliza el 90% del comercio exterior.
- Se manipulan más de 90,7 millones de toneladas de carga al año.
- Se manipulan 2'066,000 contenedores al año.
- 15,217 arribos de buques, 1.260 buques mensuales, 42 buques diarios.

En canto al desarrollo de los Intereses Marítimos que corresponden al comercio y el movimiento de carga por mar que se sucede del hemisferio norte hacia Latinoamérica, hacia el 2030 debido al crecimiento de China en su camino hacia el liderazgo mundial del comercio, el eje del comercio marítimo se va trasladar de América hacia el Asia, y como consecuencia de esto América tendrá mayor posibilidad de proyectar su comercio hacia Asia; en cuanto a Suramérica se refiere, se estima que Brasil será el centro de esa actividad, es ahí donde Perú tendrá su oportunidad y para ello se está preparando para constituir en un puerto competitivo y de gran infraestructura logística, paralelo a esto ya casi están terminadas las carreteras inter oceánicas que conectarán Brasil con el Perú, en su interés de proyectar su comercio y productos hacia el mercado de Asia. Por lo tanto, esto es muy importante para nuestra economía nacional desarrollar convenientemente nuestra infraestructura portuaria y capacidades logísticas.

Recursos vivos y no vivos, Perú es un país privilegiado por su gran biodiversidad en el océano, pero es vulnerable a la contaminación y recursos vivos, cambios climáticos

Pesca industrial

En el Perú la actividad pesquera se concentra en la producción de harina de pescado, para lograr una economía más fuerte se debe incentivar el consumo humano directo que potencie:

- Seguridad alimentaria
- Industria gastronómica
- Certificaciones de pesca sostenible
- Como datos estadísticos:
- La acuicultura representa el 46 % de los productos pesqueros en el mundo.
- El 30 % del comercio mundial son productos marinos.
- El 30 % de la pesca mundial es desechada en la pesca incidental, aproximadamente 27 millones de toneladas
- Exportación de productos acuícolas 12000 toneladas métricas en el 2014

Pesca artesanal

- Seguridad alimentaria e industria gastronómica para garantizar la demanda del mercado.
- El proceso se resume en infraestructura, tren logístico eficiente, mercado interno y puertos.
- 22 kg consumo per cápita más alto de la región.
- En el Perú, la actividad pesquera se concentra a la producción de harina de pescado.
- Se debe incentivar el consumo humano directo. Por ejemplo, la Anchovetasa – Kontiki (TASA, Perú)

Extracción de hidrocarburos del zócalo continental y energía renovables

La exploración y producción marítima de hidrocarburos surge a partir del enorme crecimiento de la población mundial y el consiguiente incremento de las necesidades energéticas.

Para el futuro las plataformas continentales no serán fuente suficiente de extracción petrolífera, por ello se ve a los fondos marinos como una opción.

La producción mundial en áreas frente a las costas ha aumentado hasta alcanzar el 17% del total de la producción de petróleo crudo.

Es importante buscar nuevas fuentes de energía renovables en reemplazo de la producida por fósiles.

Según pronósticos, la energía oceánica, podría cubrir un 10% de la demanda mundial de energía.

Industria Naval: Construcciones y Reparaciones

- El 85 % de la construcción de buques la realizan China, Corea y Japón.
- La industria naval pública y privada provee servicios para la pesquería, transporte acuático entre otros.

En el Perú el Servicio Industrial de la Marina, SIMA Perú, está en capacidad de construir naves de alto bordo y diques flotantes, así como buques auxiliares. Actualmente, se está potenciando esta actividad, que contribuye con la Defensa Nacional y el desarrollo socioeconómico y tecnológico del país.

En el Perú la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina e IMARPE cuentan con tres buques de investigación científica uno de ellos es el B.A.P. Carrasco que efectúa cruceros de investigación en el Mar Peruano y en la Antártida.

Investigación, Desarrollo e Innovación “I+D+I” en el contexto de ciencia, tecnología y sociedad base de las tecnologías de información y comunicación.

Perú al igual que muchos países, entiende que sin investigación no hay desarrollo, el recurso principal para generar desarrollo sostenible y crecimiento en un país es la investigación científica, un medio que extrae el valor del conocimiento para aplicarlo dentro de distintos sectores, para lo cual adelanta programas relacionados con:

- Conocimiento de los ecosistemas
- Preservación de especies
- Explotación racional
- Evaluación de impactos
 - Evaluación constante de los ecosistemas marinos.
 - Respuesta a la acción antropológica.
 - Prever los efectos del Cambio climático.
 - Actividad ligada a la Ciencia, Tecnología e Innovación en todas las disciplinas del ámbito acuático.
 - Formación y Capacitación de Investigadores.

Protección del medio ambiente

La protección del medio ambiente es esencial, para asegurar los ecosistemas y la proyección de los recursos vivos, promover desarrollo y sostenible, turismo, la investigación científica y cultura de conservación.

Se debe entonces contemplar un enfoque de Planificación Espacial Marina PEM, que permita una gestión marítima eficiente con visión integradora de soluciones a la explotación intensiva de los recursos del mar, ocasionados por la demanda y aumento de la población. La Planificación Espacial Marina

Ensayos sobre Estrategia Marítima

PEM, originalmente empezó con un enfoque de conservación, pero ahora alcanza múltiples objetivos.

Perú debe sosteniblemente aprovechar las Zonas y Litorales costeros para el desarrollo de actividades de arqueología submarina, turismo y recreación, acuarios, deportes acuáticos.

Relaciones internacionales

En el desarrollo y fortaleciendo de la política exterior para la paz, la democracia, el desarrollo y la integración del Perú, la construcción del buque velero “Unión” se hace parte de las relaciones internacionales, como un embajador peruano a nivel mundial en el ámbito marino.

Igualmente constituye parte importante del relacionamiento internacional del Perú:

- Ejercicios internacionales
- Operaciones multinacionales
- Contingentes y misiones de paz
- Fortalecer la política antártica

Los principales organismos internacionales vinculados a los intereses marítimos, de los cuales el Estado Peruano es parte, son los siguientes:

- Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)
- Comisión oceanográfica intergubernamental (COI)
- La organización marítima internacional (OMI)
- La organización regional de ordenación pesquera del Pacífico sur (OROP-PS)
- El tratado de Cooperación Amazónica (TCA)
- Autoridad Binacional Autónoma del Lago Titicaca

Autoridad Marítima - Misión

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú ejerce la autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático.

Importancia de desarrollar conciencia marítima

Conciencia Marítima. Es el conocimiento profundo que posee la población de un país marítimo, sobre las posibilidades que se tienen para el uso, explotación y protección de los recursos disponibles en el mar, ríos y lagos, con el fin de alcanzar el desarrollo y la seguridad.

La Conciencia Marítima se logra a través de un proceso en los distintos niveles de la sociedad, donde están involucrados los organismos de la Marina, las autoridades nacionales y las diversas instituciones que integran la Comunidad Marítima, para lograr el desarrollo armónico de las actividades relacionadas a los Intereses Marítimos, dentro de los objetivos y políticas definidos por el Estado, coordinándose aspectos culturales, educativos, de información, históricos, deportivos, acción cívica y social, así como otros de interés, con el fin de cultivar la Identidad y Cultura Marítima.

¿Por qué una política nacional marítima?

Fundamentos para establecer la Política Nacional Marítima:

Se requiere institucionalizar la Gobernanza de los intereses nacionales en los espacios marítimos, a fin de alcanzar el equilibrio entre Estado, Sociedad y Economía Social de mercado.

De aquí surge la necesidad de una Política Nacional Marítima, y un Organismo del más alto nivel en el Gobierno Nacional que la conduzca.

Conclusiones

La Sociedad debe estar impregnada de una conciencia marítima, para impulsar un desarrollo coherente y sostenible del ámbito marítimo.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es un compromiso que el Perú adopto con otros muchos países.

La Política Nacional Marítima debe estar alineada con los objetivos mundiales en concordancia con la globalización.

El foco o centro y la Política Nacional Marítima, debe ser el desarrollo sostenible de los Intereses Marítimos nacionales.

La Globalización y su impacto en el desarrollo de los Intereses Marítimos, una visión desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay*

*Por: Capitán de Navío Fernando Miguel Colombo Angeloni*¹⁹

Temario

Ubicación geográfica y de contexto, Intereses y Poder Marítimo, La Globalización vista desde Uruguay y sus Intereses Marítimos.

Introducción

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

Uruguay como país ribereño asumía desde su independencia los desafíos del comercio marítimo contando a finales del siglo XIX con una importante actividad fluvial, con puertos en las ciudades del litoral, astilleros, diques y una flota de cabotaje.

Uruguay contaba con una marina mercante nacional de ultramar que atendía los requerimientos del comercio de la época. Se puede decir que el Poder Marítimo influía en el logro de los Intereses Estratégicos Nacionales.

* Este documento es una Relatoría resultado de la Ponencia virtual presentada desde la Escuela de Guerra Naval de Uruguay, en Desarrollo del II Seminario Internacional Virtual "La Globalización y su Impacto en el Desarrollo de los Intereses Marítimos", Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto.

19 Director de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay. Catedrático y Docente en la Escuela Naval, en Centro de Instrucción de la Armada y en la Escuela de Guerra Naval.

Ensayos sobre Estrategia Marítima

Pasaron doscientos años y hoy día no tenemos marina mercante bajo bandera nacional pero el 90% del comercio del país es transportado por vía marítima.

Esto es una muestra de la globalización.

Si es bueno o malo, es difícil de sacar conclusiones objetivas, lo que si le toca a un país pequeño como Uruguay es adaptarse a los cambios.

Ubicación geográfica y de contexto

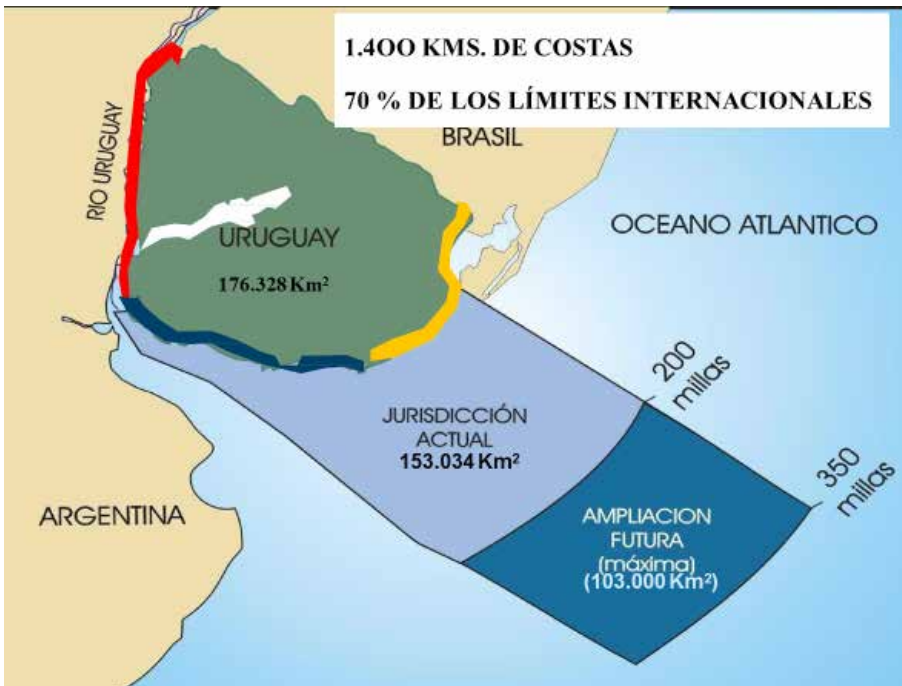
Uruguay, está ubicado al sur de Brasil y al este de la República Argentina, se encuentra bañado por las aguas del río Uruguay en el límite con Argentina y por el Río de la Plata al sur.

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

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

Su mar territorial y zona económica exclusiva, así como la extensión fuera a 350 millas náuticas de plataformas continental extendida, superan la superficie terrestre.

Figura 1. Ubicación Geográfica y contexto.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

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

En una vista local, frente al puerto de Montevideo, con una zona de espera para buques que también se desplazan hacia puertos interiores como: Buenos Aires, Rosario y Nueva Palmira entre otros, llegando a puertos paraguayos como Asunción o brasileros como Puerto Cáceres.

Figura 2. Líneas de comunicaciones marítimas. Vista local.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

En la figura se aprecia la presentación actual de la zona de espera frente a Montevideo.

Misión y Jurisdicción.

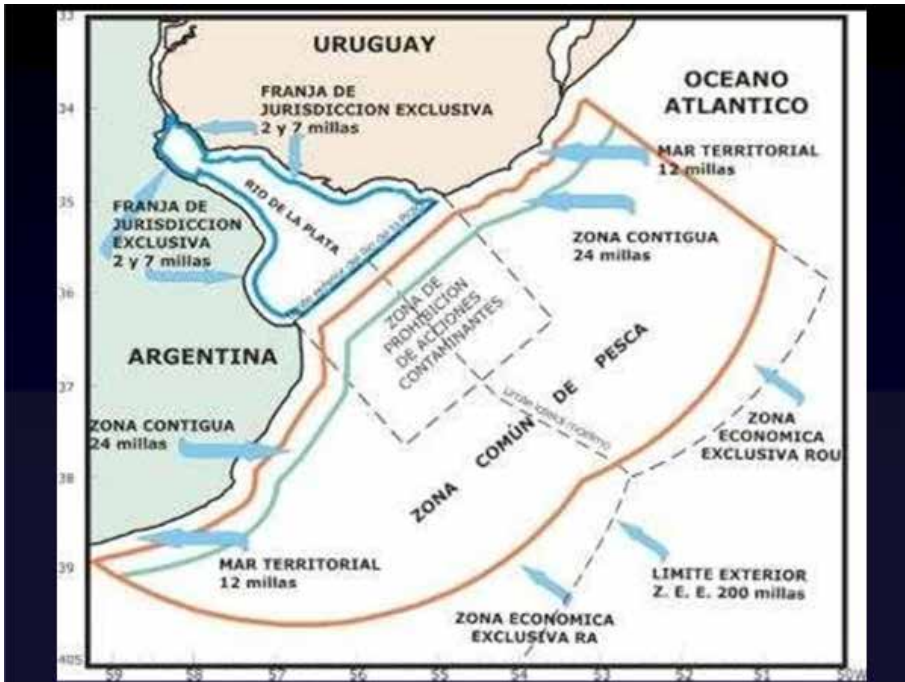
Misión. Ley marco de defensa nacional, Artículo 1:

La Defensa Nacional comprende el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía y la independencia de nuestro país, a conservar la integridad del territorio y de sus recursos estratégicos, así como la paz de la República, en el marco de la Constitución y las leyes; contribuyendo a generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.

Jurisdicción

- Las aguas e islas jurisdiccionales del Océano Atlántico (MT, ZC, ZEE), de la Laguna Merín y de los Ríos de la Plata y Uruguay.
- Las zonas costeras del OA, Laguna Merín y Ríos de la Plata y Uruguay en una extensión de hasta 150 metros a partir de la línea de base o hasta Rambla o Costanera si existiera y las vías interiores navegables en los tramos que dan acceso marítimo a las Prefecturas...

Figura 3. Jurisdicción marítima.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

Intereses y Poder Marítimo

Podemos comenzar un con una rápida definición de intereses como la que encontramos en internet:

Intereses

1. Conjunto de bienes y propiedades de una persona.
2. Conveniencias o necesidades de una persona o de un colectivo.

Una definición antigua empleada por la Armada decía así:

“Son los valores esenciales que un país procura lograr o proteger frente a otros Estados”

Está claro que esta definición refiere a una época de posguerra en la que

se temía por enfrentamientos militares entre países. La realidad actual dista mucho de la de esa época, al menos en esta parte del mundo, pero si consideramos otras amenazas que puedan atentar contra los intereses del país, debemos redefinir dichas amenazas para poder proteger esos intereses. La definición actual la veremos más adelante.

Si nos enfocamos a los intereses marítimos, los marinos solemos considerarlos como obvios, pero ésta, es una buena oportunidad para presentarlos ante tan prestigioso auditorio, siendo un excelente ejercicio de síntesis y presentación de lo que realmente conforman los verdaderos intereses de un país ribereño, como en este caso puede ser Uruguay.

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

- Mantenimiento de la paz y seguridad internacionales
- Preservar el medio ambiente
- Asegurar el desarrollo económico y social del país:
 - Turismo
 - Vías de comunicación y cables submarinos
 - Extensión de las 350 millas
- Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico
- Promover la investigación científica en el país.
 - Exploración petrolera y el GNL
- Brindar seguridad del tráfico marítimo Búsqueda y Rescate

Dentro del asegurar el desarrollo económico del país tenemos:

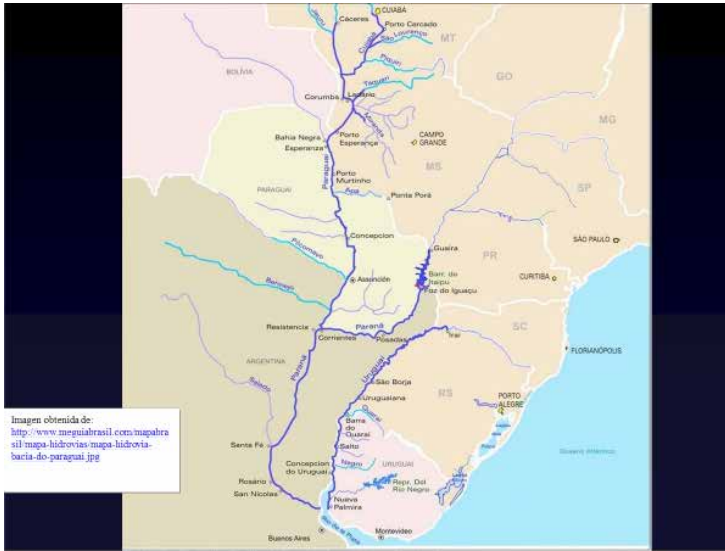
- Turismo de cruceros en crecimiento al que se le deben proporcionar condiciones seguras para desarrollo

Dentro del Asegurar el desarrollo económico y social del país tenemos:

- Vías de comunicación con el acceso al Río de la Plata empleando el Canal denominado Canal Punta Indio
- Proteger los Cables submarinos que proporcionan el 99% de las comunicaciones digitales, entre ellas las transacciones bancarias que integran al Uruguay al mundo financiero globalizado, las comunicaciones internacionales empleando los celulares y sus aplicaciones más conocidas que proveen video en tiempo real. Esta comunicación puede estar fluyendo por uno de esos cables submarinos

Muchas veces cuando hablamos de ciber espacio tendemos a imaginarnos algo etéreo intangible y relacionado con satélites. Las comunicaciones en el ciber espacio se realizan a través de algo tan tangible y real como un cable submarino. Este cable es frágil e interferible. Hace dos meses y debido a la actividad de un pesquero de arrastre uno de esos cables que une Uruguay con el mundo fue dañado. No se interrumpió el flujo de datos gracias a la redundancia de cables. Su reparación costó 2.5 millones de dólares.

Figura 4. Hidrovía Paraná - Paraguay - Plata.



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

La Hidrovía Paraná - Paraguay - Plata

134

Ubicada en el corazón de Sudamérica, cuenta con 3444 km de longitud. Los tres ríos completan una vía de agua natural que no requiere esclusas para gestión del transporte. Es una cuenca útil para el transporte de mercaderías iniciando en el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay y en el otro extremo contamos con el puerto brasileiro Puerto Cáceres.

Desde la gestación del concepto de la “Cuenca del Plata” que se materializó con la firma del Tratado de la Cuenca del Plata firmado en Brasilia el 23 de Abril de 1969, se muestra en su Artículo I la intención de los gobiernos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay: “mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y sus áreas de influencia directa y ponderable”. No debemos olvidar el tratado de Montevideo de 1960 donde se crea la ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio) modificada en 1980 con el nombre ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) siendo un excelente articulador de la integración latinoamericana.

¿Por qué ésta Hidrovía es tan compleja?

La determinación de la longitud de un río cuenta con diferentes criterios. Podemos decir mucho de lo que no es esta Hidrovía “H3P”: no es el más caudaloso, tampoco el más largo ni cerca el que transporta más carga. Que la cuenca H3P tenga tres nombres lo hacen diferente a los grandes ríos del mundo.

La H3P cuenta con 3444 km de vía de agua natural ideal para el transporte. El inicio de la cuenca está en el Km 0 del Río Uruguay, con su Puerto Nueva

Palmira, otro afluente que también aporta flujo de carga. En el otro extremo contamos con un puerto brasilero como Puerto Cáceres, cerca de él un puerto boliviano que con un canal de 11 km denominado Canal Tamengo que une la laguna Cáceres con el Rio Paraguay. Allí Bolivia cuenta con un puerto llamado Puerto Suarez y otro llamado Puerto Quijarro (Terminal Aguirre) frente a la ciudad de Corumbá (Brasil).

Dos países mediterráneos como Bolivia y Paraguay dependen de esta cuenca para el desarrollo de sus exportaciones e importaciones.

Esta cuenca no se caracteriza por la velocidad del transporte de la carga y no compite con la facilidad que brinda el transporte puerta a puerta que puede proporcionar un camión. Un producto que se transporte desde su extremo interior puede demorar 20 días en llegar a la boca del río de la plata, pero debe ser transferido en algún puerto a otros buques que realicen el transporte de ultramar.

Que el río sea binacional en varios tramos como: Argentina-Uruguay, Argentina- Paraguay, Paraguay- Brasil y Brasil-Bolivia, pero de uso exclusivo nacional en otros tramos como Argentina o Paraguay en otro, lo torna muy complejo de administrar.

Extensión de las 350 millas

Sin dudas el reclamo coordinado entre los países ribereños por la soberanía hasta las 350 millas en una muestra de globalización.

Después de un proceso de muchos años, Uruguay logró el 30 de agosto del 2016, que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU, órgano técnico creado por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), emitiese una recomendación que en los hechos supone una extensión de la plataforma continental del Uruguay hasta las 350 millas marinas desde la denominada "línea de base". Esto otorga a Uruguay derechos sobre el suelo y el subsuelo, un primer paso para incorporar estas 350 millas al régimen vigente hasta las 200 millas denominado ZEE.

Esto dará herramientas a los Estados ribereños para en el futuro, proteger las especies marinas sobre explotadas más allá en la denominada milla 201, como se visualiza en este caladero próximos a las islas Malvinas.

Proyectar y promover la presencia del Estado Uruguayo en el Continente Antártico es uno de los Intereses del país.

Promover la investigación científica en el país.

Exploración petrolera con unidades capaces de realizar perforaciones a 3.000 mts de profundidad.

Puerto con facilidades para convertir el GNL mediante la recepción de los buques especializados en su transporte.

Brindar seguridad del tráfico marítimo - Búsqueda y rescate

Poder Naval

El Poder Naval, protege los activos marítimos que constituyen la fuente ulterior de la eficacia del Poder Marítimo.

En otras palabras, el...

Poder Naval es quién ejerce el monopolio de la fuerza en el mar y garantiza la protección de los Intereses Marítimos.

Según la definición realizada por *Geoffrey Till* que dice así:

“El Poder Marítimo es claramente un concepto más amplio que el Poder Terrestre o el Poder Aéreo, ninguno de los cuales comprende las dimensiones geoeconómicas de la actividad humana al grado en que lo hace el Poder Marítimo.”

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

Figura 5. ¿Cuál es el interés del uso del mar?



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

¿Cuál es el interés del uso del mar?, acuerdo a *Geoffrey Till*:

Es útil para: obtener recursos, para el transporte, para el intercambio de información, así como para el dominio.

La globalización vista desde Uruguay y sus intereses marítimos

Integración regional

Referente a este aspecto voy a mencionar dos proyectos que, si bien están en diferentes procesos de avance, son de destacar mostrando la integración regional del país:

1. Planta regasificadora. Consiste en un muelle cerca del puerto de Montevideo donde se podrá recibir un buque GNL y en la planta en tierra se transformaría para su uso doméstico e industrial. La planta regasificadora está prevista con un volumen que permitiría la exportación de gas a argentina.
2. Puerto de aguas profundas cerca del límite con Brasil. Para la viabilidad del proyecto se tiene en cuenta volumen de carga proveniente de Brasil.
3. Tercero y sin dudas es el más importante es la Hidrovía Paraná - Paraguay-Plata

Figura 6. Transporte Fluvial

Transporte Fluvial

Tipo BARCAZA		
Eslora	62	Mts
Manga	17	Mts
Calado	4	Mts
Tonelaje	2.500	Ton

- Una barcaza representa 2.500 tons:
 - 3 trenes de 20 vagones
 - 80 camiones con zorra
 - 125 camiones semi remolque

Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

La comparación entre medios de transporte es sumamente importante, tratándose de productos primarios o semiprocesados que están bajo constante variación del precio internacional. Esta particularidad somete al transporte en la H3P a constante revisión de costos.

Conclusiones

En lo referente a la Integración Comercial

Todo este incremento de intercambio traerá sin dudas un aumento del comercio entre los países y ese incremento se verá reflejado en incremento del tráfico de buques.

Seguimos de cerca la globalización y específicamente en los aspectos marítimos que destacamos:

1. Evolución de la ampliación del Canal de Panamá y el impacto en el flujo comercial.
2. El interés chino en invertir en un puerto pesquero en Uruguay.
3. Desarrollo de los puertos en la Hidrovía como el Puerto Boliviano Puerto Busch desde el que exportará mineral de hierro por la Hidrovía Paraná Paraguay Plata.

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

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

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

Uruguay presenta los siguientes desafíos futuros:

- El fomento del transporte marítimo y fluvial.
- El turismo
- La pesca
- La industria naval
- Las terminales marítimas y
- La exploración petrolera.

Figura 7. Desafíos futuros



Fuente: Cátedra Escuela de Guerra Naval de Uruguay.

Quiero finalizar esta exposición planteando dos preguntas a modo de reflexión:

¿Quién protege el medio ambiente más allá del 200 Mn?

¿Quién hace uso de ese mar?

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 4000 y 6000 palabras (entre 10 y 15 páginas aproximadamente incluyendo las referencias), tamaño carta (21,5 x 25 cm) en letra Times New Roman, tamaño 12 espacio doble y márgenes de 2.54 cm
- Los lineamientos debe corresponder a las normas APA 6ta edición (Publication Manual of the American Psychological Association).
- Figuras, tablas y ecuaciones deben estar enumeradas de manera consecutiva y citados dentro del texto, siguiendo las normas APA 6ta edición, tamaño 10.

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

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

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

Resumen: en español, portugués e inglés entre 150 - 200 palabras máximo; considerar los tipos de resúmenes: *Analítico – sintético: donde incluya un comentario crítico del autor sobre el contenido del artículo presentado, además se indica la profundidad y extensión del trabajo, considerando objetivo, metodología, resultados y conclusiones. *Analítico: texto informativo que presenta de manera breve y explícita todos los aspectos significativos y relevantes del artículo, mediante una relación lógica y lineal de los temas tratados; incluye resultados. Palabras clave, Palavras-chave y Key Words: de 3 a 6 en orden alfabético (tener en cuenta las palabras temáticas que proporcionan los tesauros), separadas por punto y coma (;). Introducción (hacer mención 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.

Resumen: en español, portugués e inglés, entre 150-200 palabras máximo. Tener en cuenta los tipos de resúmenes: *Analítico – sintético: donde incluya un comentario crítico del autor sobre el contenido del artículo presentado, además se indica la profundidad y extensión del trabajo, considerando objetivo, metodología, resultados y conclusiones. *Analítico: texto informativo que presenta de manera breve y explícita todos los aspectos

significativos y relevantes del artículo, mediante una relación lógica y lineal de los temas tratados; incluye resultados. Palabras clave, Palavras-chave y Key Words: de 3 a 6 en orden alfabético (tener en cuenta las palabras temáticas que proporcionan los tesauros), separadas por punto y coma (;). Introducción. Cuerpo del artículo: presentación del caso, resultados, discusión y análisis. Conclusiones, Recomendaciones y/o Agradecimientos (opcional). Referencias en orden alfabético - 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.

Proceso de revisión y publicación

1. Una vez recibido el artículo el Editor evalúa que cumplan con los requisitos generales y luego es sometido al Comité Editorial y/o Comité Científico (evaluación interna).
2. La revisión se hará bajo el método de “ciega por pares”, es decir, se eliminan las referencias y los nombres de los autores de todas las partes del artículo y se sustituyen por la palabra «Autor» (propiedades del documento incluidas).
3. Se asignan los evaluadores según los temas desarrollados; enviando la invitación, el respectivo formato de evaluación y especificando el plazo de entrega del concepto. Todo artículo será enviado a evaluación por pares académicos internos y externos.
4. Cada evaluador emite una valoración y concepto a saber:

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

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

1. El resultado final de las evaluaciones lo comunica el Editor a los autores. La revista no se compromete a mantener correspondencia con el autor(es) sobre los criterios adoptados. Se hace la retroalimentación de los conceptos en el caso de realizar las mejoras correspondientes a estructura y forma.
2. Cada artículo aceptado queda supeditado a una nueva revisión por el Editor y Comité Editorial. Los autores cuyos artículos fueron aceptados para publicación, deberán enviar una carta de autorización de uso de derechos de propiedad 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

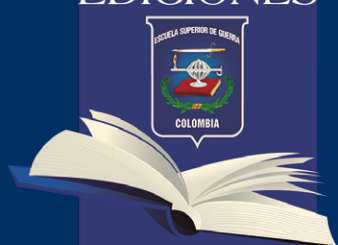
dptoarmada@esdegue.mil.co

PBX: 6204066 Ext 20717 - 20718 Bogotá, DC.

Departamento Armada

Escuela Superior de Guerra

EDICIONES



esdeguecol



@esdegue



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
"General Rafael Reyes Prieto"
Departamento Armada
Carrera 11 No. 102-50 - Bogotá, Colombia
Conmutador: 620 4066
dptoarmada@esdegue.mil.co
www.esdegue.edu.co