

ENSAYOS SOBRE ESTRATEGIA MARÍTIMA

DEPARTAMENTO ARMADA

Volumen 5

Ensayos

Treinta años más tarde...

Por CN(RA). Sergio Uribe Cáceres

Poder Marítimo y Poder Naval, ¿nueva definición para Colombia?

Por CF. Gary Javier González Núñez

Globalización y Poder Naval

Por CC. Gustavo Adolfo Gutiérrez Leones

Impacto de la Innovación Tecnológica en el Desarrollo del Poder Naval

Por CC. Andrés Alfonso Pérez Hernández

Definiendo los objetivos de la estrategia marítima de Colombia

Por CC. Jair W. Roa Wilches

Colombia en el Continente Blanco

Por CN. Jorge Espinel Bermúdez

La Estrategia Marítima de México para fomentar su Desarrollo Marítimo

Por CN.(Mex) Miguel Ángel Ruiz

El pensamiento del Vicealmirante Storni, bases para una Oceanopolítica argentina.

Por TCL. (Chile) Juan Miguel Fuente-Alba y MY.(Arg.) Sebastián Mateo Marincovich

Definición de una Estrategia para la Logística de la Fuerza Naval del Pacífico en función de su ambiente operacional.

Por CC. Francisco Gómez Ruiz; CC. Javier Gómez Torres, CC. Nicolás Iregui Torres, CC. César Gómez Benavides y CC. Juan Pablo Huertas Cuevas

La Diplomacia Naval como una herramienta oceanopolítica del Estado colombiano

Por Catalina Escallón Vanegas e Iván Felipe Marín Osorio

ISSN 2500-4735

Ensayos sobre Estrategia Marítima
Número 5 - Escuela Superior de Guerra - Bogotá, D.C.
Noviembre de 2017
ISSN 2500-4735

Ensayos sobre
**Estrategia
Marítima**



Departamento Armada
Escuela Superior de Guerra

Directivos

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

Mayor General **JOSÉ WILSON ALZATE GÓMEZ**
Subdirector de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Edición

Editor Publicación

LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN
Docente – Investigador Departamento Armada

Consejo Editorial

SERGIO URIBE CÁCERES, Ph.D. - SAMUEL IGNACIO RIVERA PAEZ, Ph.D.
Magister FELIPE GÓMEZ FAJARDO - Magister HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ
Magister LUIS HERNANDO OSORIO DUSSÁN

Corrección de estilo, Diseño y diagramación: Imprenta y Publicaciones FF.MM.

Impresión: Imprenta y Publicaciones FF.MM.

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

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

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

ISSN 2500-4735

© ESDEGUE - DEARC, 2017

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

dptoarmada@esdegue.mil.co

© Ediciones Escuela Superior de Guerra, 2017



Mapa de Colombia

Fronteras marítimas y terrestres



COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO



Fuente: Comisión Colombiana del Océano (2015)

“El poder marítimo es la capacidad de usar el mar, ello puede resultar fuertemente favorable para un Estado en representaciones económicas, a través del resguardo de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes”.

J. Richard Hill

En estrategia Marítima para potencias medianas. (1990, p.32)

Contenido

	<i>Página</i>
Presentación de la edición	13
<i>Capitán de Navío (RA) Hernando Osorio Dussán</i>	
Ensayos	
Treinta años más tarde	19
<i>CN. (RA). Sergio Uribe Cáceres</i>	
Poder Marítimo y Poder Naval, ¿nueva definición para Colombia?	31
<i>CF. Gary Javier González Núñez</i>	
Globalización y Poder Naval	43
<i>CC. Gustavo Adolfo Gutiérrez Leones</i>	
Impacto de la Innovación Tecnológica en el Desarrollo del Poder Naval	55
<i>CC. Andrés Alfonso Pérez Hernández</i>	
Definiendo los objetivos de la estrategia marítima de Colombia	67
<i>CC. Jair W. Roa Wilches</i>	

	<i>Página</i>
Colombia en el Continente Blanco.....	81
<i>CN. Jorge Espinel Bermúdez</i>	
La Estrategia Marítima de México para fomentar su Desarrollo Marítimo.....	93
<i>CN. (México) Miguel Ángel Ruiz</i>	
El pensamiento del Vicealmirante Storni, bases para una Oceanopolítica Argentina.....	111
<i>TCL. (Chile) Juan Miguel Fuente-Alba</i>	
<i>MY.(Arg.) Sebastián Mateo Marincovich</i>	
Definición de una Estrategia para la Logística de la Fuerza Naval del Pacífico en función de su ambiente operacional	121
<i>CC. Francisco Gómez Ruiz</i>	
<i>CC. Javier Gómez Torres</i>	
<i>CC. Nicolás Iregui Torres</i>	
<i>CC. César Gómez Benavides</i>	
<i>CC. Juan Pablo Huertas Cuevas</i>	
La Diplomacia Naval como una herramienta oceanopolítica del Estado Colombiano	137
<i>Catalina Escallón Vanegas</i>	
<i>Iván Felipe Marín Osorio</i>	
Instrucciones para autores	149

Presentación

La revista que el lector tiene en sus manos es una recopilación de escritos que responden al entusiasta deseo de fortalecer la conciencia marítima en nuestro país; la presente edición de la Revista Ensayos sobre Estrategia Marítima, producido por el Departamento de la Armada de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"- ESDEGUE, tiene como propósito la generación de conocimiento, la reflexión en la academia y el pensamiento crítico con relación a temas sobre la Estrategia Marítima, el Poder marítimo, el Poder naval, la Oceanopolítica y la Logística naval.

Las inestabilidades propias de la agenda internacional contemporánea contempla la confrontación por los espacios marítimos, el uso del océano en regiones con un alto valor geoestratégico y económico ha despertado especial interés (avidez) por parte de potencias y estados rivereños fronterizos generando disputas, abocando a soberanías de facto o desconociendo en algunos casos tratados fronterizos debidamente ratificados; esto significa para nuestro país un llamado a la protección y al fortalecimiento del poder marítimo. La posición oceanoestratégica de Colombia es generadora de ingentes beneficios actuales y potenciales para los intereses de la nación; no obstante, también dicha ubicación acarrea riesgos propios de la globalización como los conflictos y diferendos limítrofes, las amenazas transnacionales, los daños al medio ambiente marino, los fenómenos intermésticos, etc.; lo anterior invita a la reflexión sobre estos temas, así como lo relacionado con las demandas que cursan en contra de nuestra nación y que requieren además de una atención, una acción

articulada e integral para mitigar los propósitos expansionistas que se ciernen en contra de nuestra soberanía azul.

El desarrollo de los Ensayos giran en torno al Proyecto de Investigación del Departamento Armada de la ESDEGUE “El Poder Marítimo como fundamento estratégico para el desarrollo de la Nación” que busca desarrollar temas que se materialicen en realidades y permitan el fortalecimiento del Poder Marítimo Nacional en torno a los Intereses Marítimos muy juiciosamente analizados y presentados en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) por parte de la Comisión Colombiana del Océano. Con lo anterior, el volumen número 5 de la Revista presenta diez ensayos que a continuación brindan al lector y a los académicos contenidos y propuestas, objeto de debates, críticas y ampliación de conocimientos.

El Capitán de Navío Jorge Espinel Bermúdez experimentado oficial quien ha estado en dos cruceros a la Antártida presenta su ensayo “Colombia en el Continente Blanco”, pretende mostrar la importancia que tiene la Antártida para Colombia, partiendo de la importancia geoestratégica, científica y económica de este continente, así mismo dar a conocer qué es el Sistema de Tratado Antártico, el propósito de Colombia de ser miembro consultivo en él, pero más allá en el campo de la investigación científica da a conocer la oportunidad que brinda el Continente Blanco para beneficio de la nación tomado como referencia las expediciones y cruceros realizados. Concluye que si bien la Armada Nacional que ha sido pilar en el desarrollo de la política Antártica y la Comisión Colombiana del Océano su gestor, es preciso vincular todo esfuerzo para el logro final de ser miembro consultivo del Sistema del Tratado Antártico en el mediano plazo.

El escrito “Hace 30 años...”, presentado por el Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Ph.D., protagonista presencial de los hechos, hace un recuento histórico de lo sucedido en 1987 y que se cataloga como la más grave crisis internacional vivida por Colombia desde la Guerra con el Perú en 1932, alrededor del diferendo marítimo con Venezuela aún vigente. El llamado “Incidente de la corbeta Caldas”, se originó por la falta de delimitación de las áreas marinas y submarinas en las aguas del Golfo de Coquivacoa, en el nororiente colombiano. A pesar del manejo prudente y sereno presentado en esta situación de crisis, del equilibrio en la acción de los altos mandos militares y de una diplomacia efectiva de nuestro país que mitigó la crisis del momento;

las letras hacen un llamado a la reflexión al Estado colombiano que muy poca atención le ha prestado a sus fronteras oceánicas y "...en un ya marcado desdén histórico... como resultado de la ausencia de una conciencia marítima nacional activa y provechosa", es necesario no olvidar lo sucedido hace tres décadas.

El Capitán de Fragata Gary Javier González Núñez presenta el ensayo "Poder Marítimo y Poder Naval, ¿nueva definición para Colombia?", donde plantea para Colombia un nuevo concepto de Poder Marítimo en torno a cuatro componentes: la Gobernanza, el Poder Naval, la Diplomacia y unos Elementos constitutivos. Utiliza finos conceptos del Geoffrey Till y el Almirante chileno Solís con el planteamiento que presenta la Política Nacional del Océano y los espacios Costeros, lo cual resulta muy interesante. Por lo tanto, este trabajo presenta una aproximación como lo manifiesta el autor, "... para redefinir los criterios que componen el Poder Marítimo y Poder Naval del Estado Colombiano, dado a que tiene una marina única en el mundo, decisiva en teatro naval, influyente en el Caribe, preponderante en el desarrollo marítimo - fluvial del país y vital en los ríos".

En el ensayo "Globalización y Poder Naval" escrito por el Capitán de Corbeta Gustavo Adolfo Gutiérrez Leones, se hace un recorrido sobre la contribución que hace el Poder naval a la paz en el contexto de la globalización, que si bien esta ha facilitado la integración de los países, también ha favorecido la convergencia de las amenazas, la globalización presenta desafíos al Poder Naval con amenazas recurrentes haciendo volátil, incierto, complejo y ambiguo el escenario mundial de la seguridad y sugiere que el Poder Naval además de su contribución al mantenimiento de la paz esta debe garantizar la integridad de las líneas de comunicaciones marítimas y perseverar en la modernización de sus procedimientos y estructura de fuerza.

El ensayo "Impacto de la Innovación Tecnológica en el Desarrollo del Poder Naval" expuesto por el Capitán de Corbeta Andrés Alfonso Pérez Hernández es una propuesta oportuna, definitiva y clara de cómo el Poder naval tiene su asidero en los elementos tecnológicos para su desarrollo. En el documento presenta una visión desde el punto de vista de la Teoría general de sistemas y la integración a subsistemas como la ciencia, tecnología, ingeniería e innovación, relacionarlos con la promoción de la creatividad, la voluntad política, la infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como el

factor humano. Presenta en su escrito una caracterización del sistema con los factores de influencia, los niveles de conocimiento y la curva de evolución y madurez tecnológica; manifiesta que la evolución de la madurez tecnológica en el ámbito naval en Colombia se encuentra en una etapa emergente evidenciado en el desarrollo e innovación actual de la Armada Nacional y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval (Cotecmar) y es imperativo en la búsqueda hacia una influencia regional con proyección oceánica.

El ensayo “Definiendo los objetivos de la estrategia marítima de Colombia” presentado por el Capitán de Corbeta Jair W. Roa Wilches plantea la inquietud de la ausencia de una estrategia marítima nacional que contribuya a fortalecer el poder marítimo y posicionarse como un referente marítimo a nivel regional; por ello el autor define cuáles podrían ser los objetivos que se enmarcaría una futura Estrategia Marítima de Colombia, basado en los resultados de un análisis estructural prospectivo para un escenario 2025, mediante la selección de 32 variables para determinar el cómo desarrollar, fomentar, proyectar y sostener el poder marítimo nacional y que a través de ello se proyecte al país como una potencia media oceánica, concluyendo que la Estrategia marítima nacional está alineada a los propósitos de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros.

El Capitán de Navío de la Marina mexicana Miguel Ángel Ruiz expone “La Estrategia Marítima de México para fomentar su Desarrollo Marítimo” en un escrito donde presenta en principio la teoría de la estrategia general y la estrategia marítima presentando las consideraciones al desarrollo marítimo mexicano desde el punto de vista geográfico, social, económico y político, en cuanto a la estrategia marítima mexicana incluye elementos argumentativos a partir del Plan Nacional de Desarrollo, Política Nacional de los mares y costas, la Política nacional de defensa, el ordenamiento ecológico y las zonas económicas especiales. Finalmente llama a la reflexión en torno al país bioceánico y de sus grandes riquezas en que la dirigencia no tiene “...la visión ni los conocimientos relacionados con el sector marítimo y que no se ha logrado concretar una Política de Estado que contenga una Estrategia Marítima clara que permita un desarrollo económico sustentable”, a pesar del soporte jurídico existente.

El escrito, “El pensamiento del Vicealmirante Storni, bases para una Oceanopolítica argentina”, presentado por el Teniente Coronel del

Ejército chileno Juan Miguel Fuente-Alba y el Mayor del Ejército argentino Sebastián Mateo Marincovich, traen a colación la tesis del almirante Segundo Rosa Storni a mediados del siglo pasado, en la cual expuso la necesidad que la Argentina se apropiase del mar, la importancia radica en que actualmente se consideran como las bases para la construcción de una verdadera teoría y pensamiento oceanopolítico. Los autores hacen referencia a otros escritos de Storni como "Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos, factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación" y "Política Naval Argentina, problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar". En la iniciativa gubernamental actual de investigación llamada la "Pampa Azul" donde se contemplan las riquezas de los espacios marítimos y la política antártica tiene de trasfondo los postulados esenciales del pensamiento de Storni.

En un interesante estudio de caso en el área de la Logística se presenta el trabajo "Definición de una Estrategia para la Logística de la Fuerza Naval del Pacífico, en función de su ambiente operacional", por parte del equipo investigativo conformado por los Capitanes de Corbeta Francisco Gómez Ruiz, Javier Gómez Torres, Nicolás Iregui Torres, César Gómez Benavides y Juan Pablo Huertas Cuevas. En él se plantea el reto que significa las operaciones logísticas en la jurisdicción del Pacífico, realizan un análisis de la caracterización geográfica de la región, los medios navales dispuestos y aspectos funcionales de esta Fuerza Naval. Plantean en el estudio un diagnóstico determinando nueve variables que son expuestas a la aplicación de la metodología de planeación por escenarios, utilizando softwares Micmac y Mactor; finalizan su estudio con la propuesta de una estrategia orientada a optimizar los medios y superar las dificultades que suponen la geografía, el clima y las vías de comunicaciones del área.

Finalmente, el artículo "Diplomacia Naval como una herramienta Oceanopolítica del Estado colombiano" es presentado por Catalina Escallón Vanegas e Iván Felipe Marín Osorio en el escenario del Diplomado de Oceanopolítica impulsado por la Escuela Superior de Guerra y la Comisión Colombiana del Océano, los internacionalistas de la Cancillería presentan una visión con elementos sobre la Proyección internacional de Colombia, la conciencia marítima y fluvial, la Defensa Nacional y su contribución a la Seguridad Regional y la protección de los intereses marítimos y fluviales colombianos, para concluir que la Diplomacia Naval sería un mecanismo de la Oceanopolítica

colombiana para fortalecer la integración de las entidades de la administración marítima, con aquellas entidades de la política exterior del país que apoyaría la mitigación de amenazas en los espacios marítimos y fluviales.

EL EDITOR

Capitán de Navío (RA) **Hernando Osorio Dussán**

Treinta años más tarde...

CN. (RA) Sergio Uribe Cáceres, Ph.D.*

*"Queremos ser los mejores vecinos de Venezuela.
Pero buenos linderos hacen buenos vecinos".*

Virgilio Barco V., Presidente de Colombia (1986-1990).

Resumen

El mayor reto de política exterior que afrontaron en su momento el presidente de Colombia Virgilio Barco Vargas y su Comandante de la Armada Nacional, Almirante Rafael Grau Araujo, es considerado como la más grave situación de crisis internacional vivida por Colombia desde la Guerra con el Perú en el año de 1932.

Identificada comúnmente como el "Incidente de la corbeta Caldas", se originó por la falta de delimitación de las áreas marinas y submarinas entre Colombia y Venezuela en las aguas del Golfo de Coquivacoa, en el nororiente colombiano.

Palabras clave: Fronteras marítimas, diferendo, Coquivacoa, Armada Nacional, corbeta, diplomacia.

* Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres, Doctor en Derecho Internacional de la Universidad Alfonso X El Sabio, de Madrid. Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente investigador en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Ingeniero Naval y profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla. Correo electrónico: sergio.uribe@usa.net

Fecha de Recepción: septiembre 20 de 2017

Fecha de Revisión: octubre 15 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

La frontera entre Colombia y Venezuela recorrió un muy largo camino para su definición desde la disolución de la Gran Colombia a la muerte de Bolívar en 1830. La negociación y firma de diversos laudos y tratados realizados durante el restante siglo XIX y principios del siglo XX, lograron establecer finamente los límites entre las dos naciones. Por último, el 5 de abril de 1941, se suscribió el llamado Tratado de Cúcuta con el que se cerraron las disputas limítrofes terrestres entre los dos países. Quedando sin resolver únicamente la delimitación de las aguas marinas y submarinas del Golfo de Coquivacoa (Bendeck, 1994). (Ver Mapa 1).

Considerando lo anterior, y más de 40 años después del último tratado firmado, la intención del presidente Barco y de su canciller Londoño Paredes era encontrar una solución definitiva a lo que dio en llamarse el "diferendo" entre las dos naciones. Sin embargo, un patrullaje habitual de las corbetas colombianas en el área de la Guajira nororiental fue el detonante de la mayor situación de crisis diplomática vivida en épocas recientes entre Colombia y Venezuela.

Mapa 1. Área del diferendo marítimo



Fuente: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diferendo_Golfo_de_Venezuela.svg

El incidente de la corbeta ‘Caldas’

Desde principios de agosto de 1987 la corbeta ARC ‘Caldas’ se encontraba “en misión rutinaria de patrullaje en el área entre Santa Marta y Castilletes” (p. 98). El día 9 de agosto –dando cumplimiento a su misión en el área asignada– el buque ordenó el retiro de dos pesqueros venezolanos que se encontraban en faena en aguas colombianas. La beligerante reacción de la Armada de Venezuela que demandó el retiro inmediato de la corbeta ‘Caldas’ de aguas que consideraba como venezolanas, disparó el inicio de la crisis.

Como consecuencia de los hechos y del aumento de la tensión entre las dos Marinas, el 11 de agosto de 1987 el Comandante General de las FF.MM. colombianas ordenaba al Comandante de la Armada Nacional, almirante Rafael Grau Araujo:

El ARC Caldas, o buque de guerra de similares características, debe permanecer adelantando tareas de patrullaje en nuestras aguas territoriales en el área limítrofe con las correspondientes a Venezuela, zona del golfo del mismo nombre. Para el retiro de esta nave de la zona fijada se requiere autorización de este Comando (p. 104).

Por orden del Comando de la Fuerza Naval del Atlántico, el miércoles 12 de agosto la corbeta ARC ‘Independiente’ zarpó de la Base Naval de Cartagena para relevar a la ‘Caldas’ en el área de operaciones, unidad que debía regresar a Cartagena a prepararse y aprovisionarse para alcanzar el máximo grado de alistamiento para el combate. El incremento de la tensión por las medidas bélicas tomadas por los dos países fue descrito cuatro años más tarde, el 9 de agosto de 1991, por el periódico venezolano “El Mundo” en los siguientes términos: “Hace cuatro años Colombia intentó provocar una guerra con Venezuela. Las corbetas ‘Caldas’ e ‘Independiente’ violaron nuestro territorio y soberanía” (El Mundo, 1991).

Decía el artículo en algunos de sus apartes:

Durante nueve días se mantuvo la tensión entre Venezuela y Colombia, hasta que el 18 de Agosto las naves colombianas abandonaron nuestro territorio, ante la disposición del gobierno de nuestro país de disparar a los invasores (...) La Armada venezolana tenía controlada la situación, estaba a punto de

entrar en combate cuando ordenaron a todas las unidades en el área asumir posiciones tácticas fuera del radio de acción de la corbeta colombiana Independiente, que sustituyó a la Caldas (El Mundo, 1991).

La ARC 'Independiente', como unidad de guerra enviada a reemplazar a la ARC 'Caldas', estaba tripulada por 100 hombres de mar altamente entrenados y calificados, cuya habitual preparación en operaciones navales conjuntas con diferentes Armadas del continente –amén de la capacidad individual de cada uno de ellos, forjada en una experiencia a bordo de cinco años cuando menos– aseguraban la conformación de un equipo de trabajo sólido y eficaz. El adiestramiento cumplido a lo largo del año en los diferentes aspectos de la guerra naval moderna o guerra compuesta –que abarca en su concepto las cuatro principales guerras: antiaérea, de superficie, antisubmarina y electrónica– se fundamentaba en su participación en las diversas maniobras internacionales de entrenamiento programadas por la Armada Nacional para sus unidades a flote: las operaciones UNITAS, cuyo propósito principal es preparar las unidades como integrantes de una Fuerza de Tarea; la operación SIERRA-3, para prácticas en guerra antisubmarina con aviones especializados en seguimiento y ataque de submarinos, y la operación COBRA, maniobras navales de diferente tipo con la armada brasileña.¹

Para el almirante Grau Araujo como comandante de la Armada en funciones, la manera en la que se estaban incrementando los niveles de tensión y las acciones entre las Armadas colombiana y venezolana en el Golfo de Coquivacoa, exigían de un nivel de preparación y de alistamiento del tipo explicado en el párrafo anterior y que garantizara el poder de combate de sus unidades. Las instrucciones enviadas al comandante de la ARC 'Independiente' eran precisas a ese respecto:

El instructivo enviado por el Mando Naval, en síntesis, contemplaba dos FASES bien definidas: la Primera, mantener una actitud no agresora, sin equivocaciones, y tomando las precauciones necesarias con el fin de evitar accionar el armamento en forma voluntaria e involuntaria, por nerviosismo, tensión o desgaste físico que originara o

¹ Información extractada de los archivos personales del suscrito Capitán de Navío (RA) Sergio Uribe Cáceres, quien se encontraba a bordo del ARC 'Independiente' ejerciendo el cargo de Jefe de la División de Guerra Electrónica para la fecha de los hechos referidos.

precipitara el desencadenamiento de las hostilidades. Es decir, se trataba de presencia y manejo de crisis. La Segunda Fase, consideraba el rompimiento de hostilidades por la otra parte, ante lo cual se debería responder empleando el máximo poder y eficiencia de combate, utilizando todo el armamento disponible. (Bendeck, p. 113).

El 15 de agosto de 1987 la corbeta ARC 'Independiente' arribó al área de operaciones en disputa. El buque de 1.500 toneladas de desplazamiento y 25 nudos² de velocidad ingresó en aguas de la Alta Guajira colombiana y relevó a la ARC 'Caldas' en su tarea, mientras seis unidades de guerra venezolanas con capacidad y experiencia en lanzamiento de misiles antisuperficie y misiles antiaéreos ya se encontraban en el área. Esta flotilla de seis unidades que hizo presencia en el área de manera alternada, estaba conformada por dos patrulleras Vosper de fabricación británica de 170 toneladas: la ARV 'Libertad' y la ARV 'Independencia'. Y cuatro fragatas de fabricación italiana, tipo Lupo, de 2.500 toneladas de desplazamiento cada una: la ARV 'General Salom', la ARV 'Almirante Brión', la ARV 'Mariscal Sucre' y la ARV 'General Urdaneta', de las seis con que contaba la Armada venezolana.

La escalada de acciones en los dos países se incrementó hasta niveles de alerta máxima: en los días previos el Comando de Operaciones Conjuntas de las Fuerzas Militares de Colombia se había activado en segundo grado (solo un nivel menor al máximo posible de alistamiento de las Fuerzas Armadas colombianas); la Base Naval de 'Las Piedras' en Punto Fijo, Venezuela, había entrado en acuartelamiento tipo A; el jueves 13 de agosto habían sido detectados movimientos de tanques y soldados del ejército venezolano hacia la frontera con Colombia.

Sobre cómo se vivía la situación en Venezuela, el sábado 15 de agosto el periódico matutino colombiano "El Tiempo" publicó:

Alerta Militar en Venezuela. Venezuela habría ordenado alerta militar permanente frente a una supuesta provocación de Colombia consistente en la incursión de una nave de este país en agua jurisdiccional de esa nación. La versión fue divulgada hoy por el diario El Universal de Caracas atribuyendo esa decisión

² 1 nudo equivale a una velocidad de avance de una motonave de 1 milla náutica por hora, aproximadamente 1,852 km/hora. Es decir, 25 nudos corresponden a 46 kilómetros por hora.

al presidente Jaime Lusinchi, luego de que este sostuvo una reunión de tres horas con dirigentes políticos y los altos mandos militares. (El Tiempo, 1987).

En tanto, las correspondientes autoridades navales de los dos países intercambiaban mensajes que evidenciaban los límites de confrontación existentes: el Comandante de la Base Naval 'Mariscal Juan Crisóstomo Falcón', ubicada en Punto Fijo, Venezuela, le envió el siguiente radiograma³ al Comandante de la Fuerza Naval del Atlántico de Colombia:

No obstante los fraternos deseos que nos animan en aras a una solución satisfactoria, creo que a nuestro nivel es inútil seguir con planteamientos de solución, toda vez que las razones invocadas por usted para mantener la unidad de su armada incursionando en aguas jurisdiccionales venezolanas son incompatibles con los legítimos derechos de soberanía que tradicionalmente ha ejercido Venezuela en dicho espacio; próximas acciones serán elevadas a otros niveles de nuestras fuerzas o autoridades de gobierno así de que se resuelva lo conducente. Con este mensaje suspendo de momento mis instancias. Atentamente C.A. Luis Pérez Arismendi. (Bendeck, p. 112).

El mensaje se respondió de la siguiente manera:

Me permito comunicarle que comparto sus sentimientos fraternos y me identifico con los mutuos deseos de buscar soluciones satisfactorias y con la seguridad que a niveles superiores se encuentre la forma apropiada de conciliar los derechos e intereses de nuestros dos países teniendo en cuenta que la ARC Caldas se encuentra navegando en aguas que Colombia considera jurisdiccionales. Atentamente VA. Carlos Enrique Ospina Cubillos. (p. 112).

³ Forma de comunicación utilizada usualmente en las Armadas en aras de la economía de texto y la rapidez de transmisión de los mensajes.

La inminencia de un estado de guerra entre dos naciones hermanadas en el tiempo por su historia común, se advirtió cuando la corbeta 'Independiente' fue iluminada⁴ por las unidades navales venezolanas.

En cuanto a la forma en la que se desenvolvía la situación a bordo de la corbeta colombiana, esta era muy compleja. Para ese momento se navegaba ya en crucero de guerra (condición especial que implica turnos alternados de seis horas en los cuales un 50% de la tripulación ocupa los puestos asignados de combate mientras la otra mitad descansa), con la finalidad de optimizar la capacidad de reacción y respuesta de la Unidad ante un eventual ataque. No obstante, para los oficiales y suboficiales encargados de la recolección de la información táctica y electrónica, buena parte de las otras seis horas correspondientes al descanso transcurrían en la organización de la información recogida por los sensores de la Unidad. O en el cumplimiento de tareas ordenadas por el Comandante del buque en orden a sustentar el análisis, interpretación e intenciones de acción y movimiento de las unidades venezolanas. El cansancio y la tensión surgidos de la prolongada e ininterrumpida condición de alerta máxima y de la intensidad de los momentos que transcurrían provocaban diversas reacciones: las más, el nerviosismo y la agitación normales que debe sentir un buen tripulante ante la probabilidad inminente de un ataque letal a su unidad.⁵

Mientras esto sucedía en alta mar, en Bogotá la edición dominical de "El Tiempo" reseñaba:

Delicada situación en La Guajira. Las Fuerzas Armadas colombianas se encuentran en acuartelamiento de primer grado en la Guajira, mientras que las venezolanas intensificaron los patrullajes por tierra y aire. En promedio, por cada tres metros de frontera hay un soldado

4 Uno de los grandes problemas que ha tenido la marina de guerra a través del tiempo es la falta de precisión en el disparo de sus armas desde plataformas que se encuentran en constante movimiento: el propio de la Unidad, causado por la velocidad de esta y por el balanceo y cabeceo producidos por la influencia del medio marino en que se halla, y el del blanco que está afectado por las mismas condiciones. Una de las aplicaciones de la tecnología moderna en las armas de la guerra naval solucionó el problema con los radares de control de tiro. Estos tienen la capacidad —a diferencia de los radares normales de búsqueda aérea o de superficie que giran en una rotación uniforme— de fijarse a orden de su operador sobre el eco-radar de un objetivo determinado, al que siguen de manera automática hacia donde este se dirija. La asignación de un arma a este tipo de sensores permite eliminar casi totalmente la posibilidad de error en el disparo originada por los factores descritos. Esta acción de fijar un radar de control de tiro sobre un blanco es conocida en el argot naval como 'iluminar' un objetivo. En las operaciones navales se considera una acción hostil hacia el buque 'iluminado' y es el paso previo al disparo con un sistema de armas.

5 Información extractada de los archivos personales del autor.

venezolano. El teniente coronel Clímaco Ramírez, comandante del grupo mecanizado Rondón número dos, con sede en Buenavista, Guajira, dijo que la situación es delicada. (El Tiempo, 1987).

Para el día lunes 17 de agosto en horas de la tarde la situación alcanzó su clímax y un disparo de misil contra el buque colombiano se hacía inminente. La posición de las fragatas venezolanas 'Urdaneta' y 'Mariscal Sucre' en el norte, en cercanías de los islotes de Los Monjes, y el sobrevuelo de un helicóptero venezolano a la corbeta, en conjunto con las emisiones electromagnéticas captadas desde la dirección de la Base Naval de Punto Fijo al oriente, con una frecuencia y un ancho de pulso correspondientes a un radar de fragata tipo Lupo, más el alcance efectivo de 130 kilómetros de su misil OTOMAT –favorable a la distancia a la cual se encontraban las fragatas mencionadas– indicaban un aparente despliegue táctico de las fuerzas venezolanas para un disparo múltiple de misiles superficie-superficie contra la corbeta.

Producto de este análisis de la información recolectada y de los últimos movimientos de las unidades de guerra venezolanas, el comandante de la corbeta origina el siguiente mensaje dirigido al Comandante de la Fuerza Naval del Atlántico:

Permítame informar análisis efectuado a bordo indica lo siguiente: el lanzamiento del helicóptero por la fragata 'Urdaneta' desde Los Monjes casi en línea sobre el ARC 'Independiente' y las diferentes iluminaciones por radar hechas sobre la unidad parecen obedecer a mediciones para disparo de misil con utilización de relevo. Es de notar que la 'Urdaneta' no se ha visto regresar de Los Monjes. Tampoco se han recibido emisiones desde dicho punto después del sobrevuelo del helicóptero hasta el momento. Este concepto con proyección de tierra cercana al lanzador incrementado por relevo puede ser utilizado también desde las cercanías de otras bases dadas las distancias existentes. Por tal razón está observando con máximo cuidado cualquier actividad electrónica desde dichos puntos.⁶

Mientras tanto en Venezuela los ánimos continuaban en ascenso. Durante el día en los diferentes medios de comunicación se insistía

6 Información extractada de los archivos personales del autor.

en el retiro de la corbeta de las aguas en donde se desarrollaban las operaciones. La televisión anunció una intervención del presidente venezolano Jaime Lusinchi en horas de la noche del lunes 17, alocución que más tarde fue postergada para las ocho de la mañana del día siguiente.

En Bogotá, a su vez, el presidente colombiano Virgilio Barco y su canciller, Coronel (RA) Julio Londoño Paredes, efectuaban diversas reuniones y consultas con el propósito de analizar las posibles implicaciones del caso. Recibían también comunicaciones del presidente argentino, Raúl Alfonsín, y del Secretario General de la OEA, Joao Baena Soares, quienes exhortaban a que ambos gobiernos "(...) adopten las medidas que favorezcan la preservación de la paz y que permitan la búsqueda de una solución a los problemas limítrofes, en el marco de la común voluntad política de avanzar hacia la integración latinoamericana y el respeto al derecho internacional" (Bendeck, p. 115), recomendaba Alfonsín; y a "que los gobiernos de ambos países (...) adopten medidas para aliviar las tensiones y se encaminen por la vía pacífica dentro de un necesario clima de entendimiento tendiente a afianzar el legítimo destino común de fraternidad que les pertenece por mandato de la historia", (p. 115) aconsejaba Baena Soares.

A las 11 y 45 de la noche de ese lunes 17 de agosto de 1987, el presidente Barco se dirigió a los colombianos a través de la Radio Nacional en un discurso que demoró 51 segundos y que a la letra decía:

Compatriotas:

Los gobiernos de Colombia y Venezuela han recibido fervientes exhortaciones del Secretario General de la Organización de Países Americanos, Joao Baena Soares, y del Presidente de la República Argentina, Raúl Alfonsín, a fin de que ambos países adopten medidas para aliviar la tensión existente entre Colombia y Venezuela.

Atendiendo a los llamados urgentes formulados por el Secretario General de la OEA y del Presidente de la República Argentina, el gobierno de Colombia, fiel a sus principios de solución pacífica de controversias, y consecuente con su tradicional vocación latinoamericana, ha ordenado las medidas pertinentes para

contribuir a la normalización de la situación creada, y confía en que el gobierno venezolano hará lo propio. El gobierno debe reiterar como lo ha hecho el día de hoy, en mensaje entregado al embajador de Venezuela en Bogotá, su posición respecto a los derechos que le asisten en el Golfo de Venezuela. Muchas Gracias. (p. 120).

A las doce en punto de la noche el comandante de la Armada Nacional, almirante Rafael H. Grau Araujo, estableció personalmente comunicación radial con el comandante de la corbeta ordenándole el inmediato retiro del área. A las 01:30 horas del martes 18 de agosto de 1987 la corbeta misilera colombiana ARC 'Independiente' navegó fuera del área de operaciones asignada, en cumplimiento de las órdenes provenientes del Alto Gobierno Nacional.

El momento de la alocución –horas antes de la programada por el presidente Lusinchi– permitió el retiro de la corbeta ARC 'Independiente' sin presión alguna y manteniendo la posición de Colombia sobre sus derechos en las aguas del diferendo. Otra decisión hubiera dado la oportunidad al gobierno venezolano de plantear un ultimátum para el retiro de la corbeta y habría quedado para la historia la errónea impresión de que se había cedido ante las intenciones del vecino país. Fue una decisión autónoma, libre y oportuna, que aparte de distensionar la situación permitió, además, despertar la conciencia dormida de muchos colombianos acerca de un diferendo que era prácticamente desconocido para el país.

En Caracas, esa misma noche, el zar de la prensa venezolana Miguel Ángel Capriles, en reunión con el presidente Jaime Lusinchi y altos mandos militares y civiles, inquiría al presidente venezolano, según reportaje concedido al periodista colombiano Plinio Apuleyo Mendoza para el diario "El Tiempo":

Jaime, le dije (yo lo llamo así, Jaime), tú tienes esta noche un dilema: tirar o no tirar. Y no me lo interpretes mal, cuando digo tirar hablo de la corbeta Caldas.⁷ Jaime, yo sé que eso no lo puedes decir, pero me gustaría saber si van a estrenar unos

7 El buque que se encontraba realmente en el área era el ARC 'Independiente'. Capriles lo confunde en el reportaje con la ARC 'Caldas'.

de esos misiles famosos que nos costaron tan caro, un misil de las fragatas misilísticas, o le van a disparar un cañonazo. Y el Presidente no me dijo ni que sí ni que no. Me dijo: "es que tampoco tiene que ser un misil. Pueden ser balas o bombas".

Entonces comprendí que en las primeras horas del alba le iban a disparar a la corbeta. (...) A las tres de la mañana yo me fui a dormir, sin saberlo tampoco, diciendo: amanecerá y veremos. Todavía me da un escalofrío. Imagínate si se les ocurre disparar un misil a la corbeta y volarla. Un misil la vuela en pedazos. Y mata una cantidad de muchachos colombianos. Y de oficiales. Gracias a Dios que eso no ocurrió. Imagínate las consecuencias impredecibles. Si Colombia contesta y nos hubiese bombardeado puntos claves que nosotros tenemos... (Mendoza, 1987).

El incidente de las corbetas 'Caldas' e 'Independiente' en el Golfo de Coquivacoa, hoy hace 30 años, produjo diversas reacciones: una reunión en sesión extraordinaria del Consejo Permanente de la OEA, en la que el embajador colombiano, Carlos Lemos Simmonds, recalcó que "Colombia ha mantenido su presencia en lo que considera sus aguas jurisdiccionales conforme al Derecho Internacional y a las diferentes convenciones que sobre la materia han reglamentado su uso" (Wills, 1993, p. 496); un fuerte discurso del presidente venezolano Jaime Lusinchi dando casi un parte de victoria; la intervención y conocimiento del tema por parte de los países latinoamericanos; el tratamiento a fondo del diferendo por la gran prensa colombiana en posteriores publicaciones; el congelamiento hasta nuestros días de las conversaciones sobre el diferendo limítrofe y el estancamiento de las relaciones con Venezuela; y, por encima de todo, un llamado a la reflexión al pueblo colombiano que muy poca atención le presta a sus fronteras oceánicas, en un ya marcado desdén histórico que es abordado en el presente ensayo como resultado de la ausencia de una conciencia marítima nacional activa y provechosa.

Y dejó una lección: que el manejo sereno de las situaciones de crisis, el equilibrio en la acción de los altos mandos militares y una diplomacia efectiva, son esenciales en las relaciones internacionales entre naciones hermanas.

Referencias bibliográficas

Bendeck, J. (1994). *La Corbeta Solitaria*. Bogotá: Editorial Grijalbo S.A.

El Mundo. (1991). Hace cuatro años Colombia intentó provocar una guerra con Venezuela. *Diario El Mundo*. Caracas, 9 de agosto.

El Tiempo. (1987). Alerta Militar en Venezuela. Bogotá: Casa Editorial El Tiempo. 15 de agosto.

_____. (1987). Delicada situación en La Guajira. Bogotá: Casa Editorial El Tiempo. 16 de agosto.

Grau, R. Almirante. (1987). *Objetivos de la Armada Nacional para 1988*. Bogotá.

Mendoza, P. (1987). Reportaje en París a Miguel Ángel Capriles. Bogotá: Casa Editorial El Tiempo, 11 de octubre.

Revista Armada. (1986). *Nuevo Comandante de la Armada Nacional*. Bogotá.

Wills, E. Vicealmirante. (1994). *Historia de las Fuerzas Armadas de Colombia*. Armada Nacional. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A.

Poder Marítimo y Poder Naval, ¿nueva definición para Colombia?

CF. Gary Javier González Núñez¹

"Las teorías abstractas del Poder Marítimo tienen que ponerse en ejecución en el mundo real de la Estrategia Nacional en la magnitud y de manera que lo permita el entorno de seguridad en que opera un país determinado".

(Till, 2007, pág. 87).

Resumen

Este artículo explora los conceptos de Poder Marítimo y Poder Naval del Contralmirante Eri Solís, de Geoffrey Till y de la Política Nacional del Océano y espacios Costeros (PNOEC) 2016 – 2028 de Colombia. Con base en el análisis de estas tres posturas se plantea para Colombia un nuevo concepto de Poder Marítimo en torno a cuatro componentes: la Gobernanza, el Poder Naval, la Diplomacia y los Elementos.

Palabras Clave: Poder Marítimo, Poder Naval, Gobernanza, Armada Nacional, Armada Mediana de Proyección Regional.

¹ Capitán de Fragata de la Armada Nacional, profesional en Ciencias Navales y en Oceanografía Física, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Especialista en Gerencia de Proyectos y Especialista en Seguridad y Defensa de la Escuela Superior de Guerra.

Fecha de Recepción: septiembre 4 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

El mar ha sido vital en el desarrollo de las naciones. En los albores del estado-nación el mar fue el principal medio para el transporte, el intercambio cultural, comercial y de información; asimismo fue el medio para proveer recursos y sustento a sus habitantes. Posteriormente, los estados entendieron que una marina de guerra era necesaria para proteger el mar, sus colonias y sus intereses, y que solo a través del poder que de ellas emana podrían ser considerados Imperios.

Las marinas o armadas se constituyeron en símbolo de poder, fuerza y jugaron un papel decisivo en la independencia de las colonias americanas en los siglos XVIII y XIX, en la Primera y Segunda Guerra Mundial. De allí nacen los conceptos de Poder Marítimo y Poder Naval, y de cómo los estados deben considerar estos aspectos en la Estrategia Nacional y Militar.

32

Sin embargo, ¿Existe un nuevo concepto de Poder Marítimo y su relación con el Poder Naval? La pregunta nace al observar tres posturas disímiles entre sí. La primera, de los apuntes de Estrategia Naval, documento elaborado por el CALM. Carlos de Izcue Arnillas, el CN. Andrés Arriarán Schaffer y el CN. Yuri Tolmos Mantilla de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), de donde se basa la construcción conceptual de la estrategia marítima colombiana. La segunda, observando el planteamiento del Geoffrey Till en su libro Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI; y la tercera analizando la Política Nacional del Océano y de los espacios Costeros (PNOEC) de la Comisión Colombiana de Océano, órgano rector en materia de política marítima nacional.

Poder Marítimo y Poder Naval

Diferentes autores coinciden con que Mahan fue el primero en utilizar el término Poder Marítimo en su obra "Influencia del Poder Naval en la Historia 1660 – 1783", sin embargo no lo definió como tal, lo que ha causado diferentes posturas a la hora de abordar el tema y en especial es su diferenciación con el Poder Naval.

Al respecto, Mahan empleó el término Poder Naval con dos connotaciones distintas. La primera para referirse a la Fuerza Armada dominante en el mar y fundamental en el resultado de las guerras; la segunda para describir todos los beneficios a largo plazo que las actividades marítimas podía ofrecer: comercio, navegación, colonias y mercados (Luttwak, 1992, pág. 158).

Es importante entender desde qué punto de vista fue abordado este tema en las tres posturas anteriormente nombradas, con el fin de analizar sus fundamentos y elementos.

Apuntes Estrategia Naval Chile

En la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” y en la Escuela Superior de Guerra se adoptó la definición del Poder Marítimo del Contralmirante chileno Eri Solís, quien la explica como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en tiempos de conflicto. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para aprovechar el mar en su propio beneficio (Solís, 1998, pág. 3).

Continuando con esa tradición chilena, se considera que el Poder Marítimo está conformado por dos elementos de distinta naturaleza, pero complementarios entre sí: los Intereses Marítimos y el Poder Naval, relacionados por un factor adicional de especial importancia en su conformación: la capacidad creativa del hombre (De Izcua, Arriarán, & Tolmos, 2012).

En el documento “Apuntes de Estrategia Naval” se define el Poder Naval de un Estado como el conjunto de medios militares que pueden operar en el mar o desde el mar, incluyendo todo lo referente a su sostén (De Izcua, Arriarán, & Tolmos, 2012, pág. 32).

Asimismo definen que el Poder Naval está constituido por elementos dinámicos, representados por las Fuerzas Navales, y elementos estáticos, representados por bases, estaciones navales y otras posiciones de suma importancia estratégica por ser aptas para contribuir, de una u otra forma, en el apoyo de las fuerzas combatientes. La Fuerza Naval es el vector, y las Posiciones Estratégicas bajo control propio constituyen el punto de apoyo de ese vector (Caminha, 1983, pág. 46).

Es decir que el Poder Naval es un elemento constitutivo del Poder Marítimo, de suprema y vital importancia, ya que él se encuentra representado por la Armada con todos sus componentes, medios, operaciones, personal, infraestructura, etc.

En la Figura 1 Elementos del Poder Marítimo, se presenta el resumen de la composición de la teoría chilena y la relación del Poder Marítimo con el Poder Naval, la cual ha sido adoptada por la Armada de Colombia.

Figura 1 Elementos del Poder Marítimo



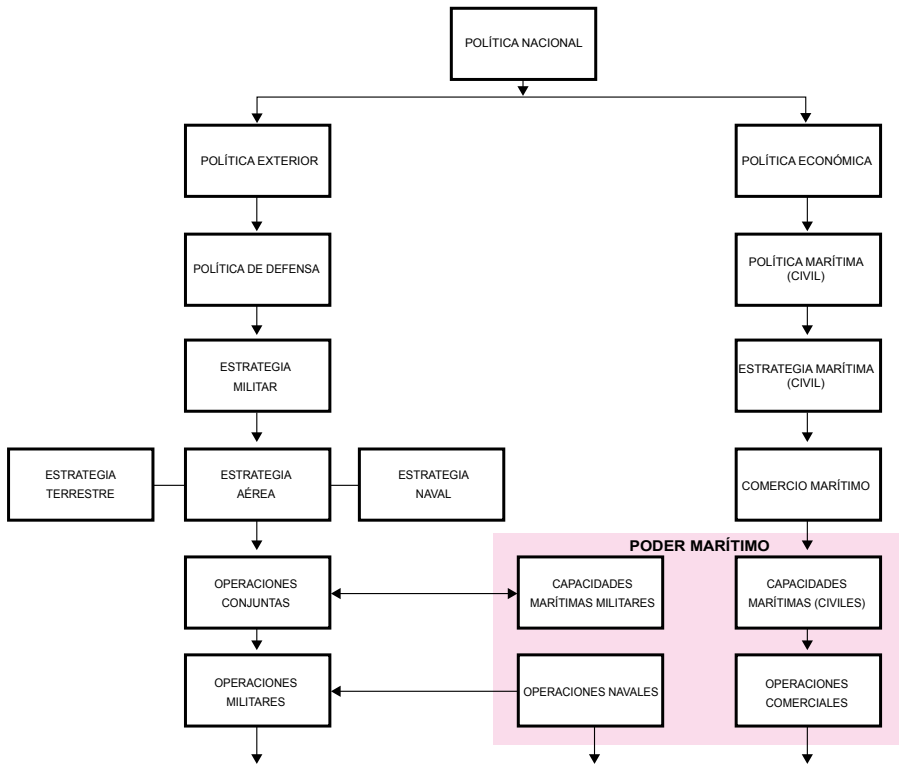
Nota: Tomado de Uribe (2015, pág. 53)

Geoffrey Till

En su libro Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI, explica que dada las dificultades del concepto de poder marítimo, este debe ser visto tanto como un elemento de entrada como uno de salida.

Como elemento de entrada indiscutiblemente se constituyen las armadas, las guardias costeras, las industrias navales o marítimas definidas con sentido amplio y, cuando son relevantes, la contribución de las fuerzas terrestres y aéreas (Till, 2007, pág. 26). En la Figura 2 se muestran los componentes de poder marítimo y su lugar dentro de las definiciones más amplias de poder y políticas nacionales.

Figura 2 Poder Marítimo: su implementación



Nota: Tomado de Till (2007, pág. 25)

Como elemento de salida, se encuentra la capacidad de influir en el comportamiento de otras personas o cosas a través de lo que uno hace en o desde el mar. La capacidad sustentada en el mar de que se dispone para determinar los eventos tanto en mar como en tierra (Till, 2007, pág. 27).

Asimismo, define que el poder marítimo es una amalgama de elementos constitutivos interconectados que son difíciles de separar, los cuales se muestran en la Figura 3 Elementos constitutivos del Poder Marítimo.

Gráfica 3 Elementos constitutivos del Poder Marítimo

Nota: Tomado de Till (2007, pág. 113)

Explica que estos elementos se unen entre sí y contribuyen a determinar el desarrollo del Poder Naval y marítimo de un país. Explica que el Poder Naval depende de la marina mercante y sus elementos vinculantes; el protegerla es posiblemente segundo en importancia como imperativo naval después de la protección del territorio nacional contra una invasión (Till, 2007, pág. 137).

Se concluye que para Geoffrey Till el Poder Naval no es solo sus buques, bases navales, personal o infraestructura, son las acciones e influencia que una Fuerza Naval militar ejerce sobre un entorno, la cual puede estar impulsada por fuerzas aéreas o terrestres.

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros 2016 - 2028

La Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC), es el documento que ofrece una visión sobre los lineamientos acerca de integridad y ordenamiento del territorio marino-costero, aprovechamiento sostenible de los recursos, integración y cooperación en asuntos marinos, para proyectar al país como una potencia media oceánica.

En él se explica que hay tres elementos claves para el desarrollo marítimo de los países: el primero, compromiso de las instituciones de los Estados para un accionar integrado en los temas del océano. El segundo, el establecimiento de sinergias globales en pro de la

proyección y protección de los mares. Como tercero y último de éstos, se encuentra el fortalecimiento del Poder Naval (Comisión Colombiana del Océano, 2015, pág. 15).

Asimismo propone que uno de los elementos claves para el posicionamiento del país como potencia oceánica es el fortalecimiento del Poder Marítimo de la Nación (Intereses Marítimos y Poder Naval), aprovechando la excelente posición geoestratégica 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 (Comisión Colombiana del Océano, 2015, pág. 16).

Uno de los aportes más significativos de la política para el presente artículo es que el Poder Naval y la Seguridad Marítima Integral son catalogados como dos de los doce Intereses Marítimos Nacionales², apartándose claramente de la postura chilena y de Till.

Por otro lado, incrementar el Poder Naval es una de las líneas de acción del mantenimiento de la soberanía, integridad territorial y desarrollo integral de fronteras marítimas en el área temática de Asuntos Internacionales. De la misma forma el fortalecimiento de Poder Naval es la idea principal del área temática de Seguridad y Defensa.

Análisis

El planteamiento de la PNOEC es muy interesante. Modificaría la tesis chilena de manera sustancial, ya que, al convertirse el Poder Naval en parte de los intereses marítimos, los intereses marítimos serían el único elemento constitutivo del Poder Marítimo, con un elemento potencializador que sería la conciencia marítima (Ecuación 1).

2 Los intereses Marítimos Nacionales son: soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; conciencia, apropiación territorial y cultura marítima; recursos ambientales marino costeros; educación marítima; poder naval; seguridad integral marítima; investigación científica tecnológica y de innovación; transporte y comercio marítimo; turismo marítimo y recreación; industria naval y marítima; minería marina y submarina; pesca y acuicultura. (Comisión Colombiana del Océano, 2015, pág. 30).

Ecuación 1 Potencia Marítima y Poder Naval

Acuerdo la tesis chilena $PM=IM \times PN$,

donde x es el elemento potenciador de la conciencia marítima (cm).

Si la PNOEC propone que el PN es parte de los IM ,

Entonces tenemos que

$$PN=(f.P)^{ve} \quad y \quad PM=IM^{cm}$$

$$PM=[13 IM+(f.P)^{ve}]^{cm}$$

*PM=Poder Marítimo; IM=Intereses marítimos; f= Fuerza; P=Posición;
ve=voluntad estratégica; cm=conciencia marítima*

Al intentar desglosar la ecuación y al Poder Naval dentro de ella, se podría deducir que todos los intereses marítimos están potenciados por la conciencia marítima y que el Poder Naval, además de la conciencia marítima, también por la voluntad estratégica. Sin embargo esto no resulta cierto a la hora del desarrollo matemático.

El Poder Marítimo no debe ser visto como el resultado de una ecuación lineal conformado por la marina y los intereses marítimos. Es una amalgama de factores que lo conforman, relacionados entre sí. Asimismo el Poder Naval no solo son los buques y las bases, es la influencia e impacto que una armada tiene sobre el Poder Marítimo, por ejemplo, en la economía e industria marítima, en el desarrollo tecnológico, en la diplomacia, en la gobernanza y educación.

Conclusiones

El definir el mar como un territorio presenta la ventaja de la apropiación por parte del Estado y sus habitantes. Sin embargo, la desventaja es que deja de percibirse al mar como un sistema complejo que abarca una amplia gama de factores, elementos, interesados, productos o políticas que lo componen, por ende el Poder Marítimo debe ser visto como un sistema que requiere de unidad funcional ante la separación administrativa de funciones y la confluencia de intereses.

Para Colombia el Poder Marítimo (Figura 4), debe estar integrado por 4 factores que se relacionan entre sí: la Gobernanza, unos Elementos Constitutivos, la Diplomacia y el Poder Naval.

Gobernanza

Es la apropiación del territorio marino – costero, la legislación internacional y nacional para el desarrollo marítimo, las políticas nacionales donde se prioricen los intereses marítimos en los 24 sectores que integran el estado y una estructura de estado y gobierno fortalecida en pro del Poder Marítimo.

Elementos

Para Till son una amalgama de elementos constitutivos interconectados que son difíciles de separar (2007, pág. 88). Estos elementos son la población, la geografía marítima, la economía e industria marítima (recursos, astilleros, pesca, turismo, etc.), la cultura marítima y elementos sociales como la educación y la gestión del ambiente marino – costero.

Diplomacia

Aunque Till solo habla de la diplomacia ejercida por las armadas, aquí queremos enfatizar en el uso del *Smart Power*, como la conjugación del Poder Duro (*Hard Power*), más el Poder Blando (*Soft Power*), en la defensa y promoción del Poder Marítimo Colombiano en los escenarios regionales e internacionales. Asimismo en el uso de la diplomacia naval a través de la presencia, operaciones internacionales y operaciones humanitarias.

Poder Naval

Como se dijo anteriormente, el Poder Naval no solo está compuesto por la Armada y sus operaciones navales, sino además por la influencia que esta ejerce en diferentes áreas como son la defensa del territorio marítimo, costero y fluvial, la Seguridad Marítima y Fluvial Integral, el desarrollo de la ciencia, tecnología e innovación, como coordinador de las actividades marítimas con sus capacidades en el mar, su relación con otras fuerzas armadas nacionales e internacionales y sobre todo como un tercer validador en todo lo relacionado con el mar.

Figura 4. Poder Marítimo para Colombia y sus componentes (Elaboración Propia)



Cabe resaltar que este sistema requiere de la voluntad de actores estratégicos, sobre todo políticos, que impulsen compromisos, políticas, programas, planes y proyectos en beneficio del desarrollo marítimo. Es decir, fortalecer el compromiso de actores estratégicos en el fortalecimiento del Poder Marítimo como Objetivo Nacional.

La Armada Nacional es una marina que posee un balance efectivo entre una marina de guerra y una marina de guardacostas. Esto le ha permitido moverse en ese espectro con eficacia. Igualmente tiene roles terrestres y fluviales que ninguna otra marina tiene en el mundo, dado a que dentro de su estructura organizacional se encuentra la Infantería de Marina, que ha tenido un desempeño decisivo en el conflicto interno colombiano.

Por ende, este trabajo presenta una aproximación necesaria para redefinir los criterios que componen el Poder Marítimo y Poder Naval del Estado Colombiano, dado a que tiene una marina única en el mundo, decisiva en teatro naval, influyente en el Caribe, preponderante en el desarrollo marítimo - fluvial del país y vital en los ríos.

Referencias bibliográficas

Caminha, J. (1983). Delineamientos de la Estrategia Vol III. Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

Comisión Colombiana del Océano. (Diciembre de 2015). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros . Obtenido de http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf

De Izcuca, C., Arriarán, A., & Tolmos, Y. (Abril de 2012). Escuela Superior de Guerra de Perú. Obtenido de <http://virtual.esup.edu.pe/bitstream/ESUP/33/1/Apuntes%20Estrategia%20Naval.pdf>

Hill, R. (1990). Estrategia marítima para potencias medianas. Buenos aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

Luttwak, E. (1992). Estrategia, la lógica de guerra y paz. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Mahan, A. (1901). Influencia del poder naval en la historia 1660-1783. El ferrol.

Pertusio, R. (2004). El poder naval y el entorno geopolítico. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Solís, E. (1998). Revista Marina Chile. Obtenido de <http://revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf>

Till, G. (2007). Poder Marítimo, Una guía para el siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Tosta, O. (1984). Teoría geopolíticas. Río de Janeiro: Biblioteca del Ejército.

Uribe, S. (2015). Estrategia marítima, evolución y prospectiva. Bogotá D.C., Escuela Superior de Guerra.

Globalización y Poder Naval

Por: CC. Gustavo Adolfo Gutiérrez Leones¹

"Las armadas reflejan y ayudan a determinar la naturaleza de las sociedades a las cuales pertenecen"
(Till, 2007)

Resumen

43

El actual mundo globalizado impone grandes retos en todos los ámbitos, político, social, económico y por supuesto en el campo militar, desafíos para los cuales los Estados deben prepararse si desean mantener cierto nivel de influencia y liderazgo dentro del sistema internacional. Particularmente el poder naval apuesta a transformarse para combatir adecuadamente en el nuevo entorno global de la seguridad caracterizado por las amenazas recurrentes. Después de analizar la difuminación de fronteras, la contribución del Poder naval a la paz y la necesidad de su transformación tecnológica, se puede concluir que: si bien la globalización ha facilitado la integración de los países, también ha favorecido la convergencia de las amenazas. Por otra parte, puede sugerirse que el Poder Naval además de contribuir al mantenimiento de la paz, debe garantizar la integridad de las líneas de comunicaciones marítimas; así como perseverar en la modernización de sus procedimientos y equipos.

¹ Oficial naval Capitán de Corbeta, profesional en Ciencias Navales, Oceanógrafo Físico, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Ingeniero Naval Hidrógrafo y Oceanógrafo, Hidrógrafo Categoría "A", Candidato a Magíster en Seguridad y Defensa Nacional.

Palabras Clave: Globalización, Poder Naval, fronteras, tecnología, amenazas, paz.

Fecha de Recepción: agosto 29 de 2017

Fecha de Revisión: octubre 2 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

La influencia de los países en un mundo globalizado está directamente relacionada con la capacidad de poder que ejercen a través de la política, la economía, el campo militar, la sociedad y su conectividad. En este ámbito de integración a escala global, surgen conflictos que podrían clasificarse dentro de la quinta generación de la guerra (Ehrenfeld, 2008), caracterizados por la urbanización, asimetría, rapidez, convergencia, invisibilización, redes, métodos no convencionales, alta tecnología, ciberespacio. Igualmente, surgen nuevos actores no estatales con gran influencia internacional, que identifican el modus operandi de amenazas como el terrorismo, las insurgencias, el crimen organizado y la delincuencia transnacional. El Poder Naval debe adaptarse al escenario cambiante de las amenazas recurrentes (Torrijos, 2017) producto del fenómeno de la globalización, y potencializar sus capacidades dentro del rol que desempeñan en el campo interno, externo y, en el de la seguridad y defensa nacional (Escuela Superior de Guerra, 2016). De esta forma, contribuirá, a la protección de los intereses marítimos y a la consolidación de los fines del Estado en un contexto mucho más cooperativo y colaborativo.

La tesis de este ensayo está enfocada a comprobar que la globalización genera mayores desafíos para el Poder Naval en un mundo de convergencia de amenazas recurrentes que hacen volátil, incierto, complejo y ambiguo el escenario mundial de la seguridad. Para comprobarla, en un primer aparte desarrolla el concepto de difuminación de fronteras. En una segunda sección se revisa la relación entre Poder Naval y consolidación de la paz. Finalmente, se argumenta el por qué la globalización demanda la optimización del empleo del Poder Naval para la atención de nuevas amenazas. Un punto en contra a esta aproximación es la capacidad de daño que

tienen hoy en día los grupos armados organizados, quienes con muy poco dinero pueden causar gran daño.

La difuminación de las fronteras y la disipación de las formas tradicionales de poder.

La globalización ha generado una difuminación de las fronteras promoviendo el intercambio cultural, la expansión de la tecnología y el desarrollo económico; pero también ha facilitado los procesos del crimen organizado, la delincuencia transnacional, la insurgencia y el terrorismo.

La globalización es un fenómeno que se ha expandido rápidamente a lo largo y ancho del mundo integrando culturas, tecnologías, sociedades, entornos políticos y economías. El fenómeno nace después de la Segunda Guerra Mundial cuando Estados Unidos junto con los países democráticos que se encontraban por fuera del bloque soviético, decide implementar iniciativas económicas, alianzas y acuerdos alrededor de los programas de armas nucleares (Gaffney, 2002). En este esfuerzo, liderado por Norteamérica, muchos países han considerado esta integración como inconsistente, inconveniente, y multifacética. De hecho, la decisión del Reino Unido de abandonar la Unión Europea después de los resultados del referendo el pasado 26 de junio de 2016, es un ejemplo del aparente desacuerdo de un Estado frente a algunos de los efectos de este complejo fenómeno, como lo puede ser la inmigración irregular (BBC, 2016). Sin embargo, los efectos de la globalización se han sentido en todo el planeta especialmente después de la caída del muro de Berlín, que marca el final de la guerra, el fin del bloque socialista y el inicio de un nuevo orden mundial que se caracteriza por la globalización y la consolidación de un sistema de gobierno promovido por los Estados Unidos, que empezaba a consolidarse como la mejor opción para lograr el bienestar y la paz de los pueblos (La Democracia).

En este contexto, la integración cultural es una muestra de ello, y se evidencia a través de algunos de los temas que predominan en la agenda mundial, como son la protección del medio ambiente, la preservación de las especies, la vida rural, la salud de la humanidad, alimentos y cocina internacional, religión, Derechos Humanos, la familia, asuntos de la mujer, patrimonio étnico, el arte y la calidad de vida, los cuales están a las puertas de los foros económicos y políticos

que actualmente se llevan a cabo a lo largo y ancho del mundo (LEVIN Institute, 2017).

La tecnología es otro de los elementos que ha contribuido a la rápida expansión de la globalización y hoy en día es uno de los aspectos que miden la eficiencia de los Estados en el contexto del sistema internacional, a tal punto, que aquellos países en vía de desarrollo que no tienen una capacidad tecnológica aceptable especialmente en términos de comunicaciones, tienen dificultades para promover su crecimiento en medio de un mundo generalizadamente globalizado (Dahlman, 2007).

Adicionalmente, el desarrollo económico ha venido acompañado de permanentes transformaciones en sectores estructurales de los Estados. Las contribuciones relativas de la agricultura, la industria y los servicios tienden a modificarse en el futuro, incrementándose la relevancia de los servicios y la industria, mientras la agricultura va tomando un rol menos importante en la visión de los países en vía de desarrollo (United Nations., 2008). Aunque los grandes beneficiados en términos de desarrollo económico han sido los países desarrollados, también hay algunos países en vía de desarrollo que han logrado beneficios, entre ellos están Panamá, Chile, México, Colombia, Argentina y Perú. Así también, de acuerdo al ranking de los países más globalizados del mundo de 2007 (Paniagua, 2007), hay algunos a los que el fenómeno los ha perjudicado significativamente como son Nicaragua, Costa Rica y República Dominicana.

Los aspectos anteriormente mencionados han cambiado el modelo tradicional de la seguridad y las formas de poder, especialmente después del 11 de septiembre de 2001 cuando Estados Unidos declara la guerra contra el terrorismo como consecuencia del ataque perpetrado por Al Qaeda al World Trade Center en Nueva York (Gaffney, 2002). Esta acción, pone en evidencia la ineficacia de las medidas convencionales de la guerra contra insurgencias estructuradas en redes, sentando las bases para la era posmoderna de la guerra, o las denominadas por algunos autores como las guerras de quinta generación (Álvarez, 2017). Este escenario, obliga a los Estados a reevaluar sus esquemas de defensa y seguridad nacional, y a diseñar estrategias para contener las nuevas amenazas que se ufanan de poder incorporar indiscriminadamente como *modus operandi*, un sinnúmero de métodos no convencionales de la guerra usando cualquier medio de transporte existente y con

capacidad de actuar a escala global. Algunos hechos respaldan esta realidad, como los ataques en 2008 a múltiples sitios en Mumbai (India), el incremento de la piratería cerca de las costas de Somalia y el aumento de ataques terroristas en Europa (Nassar, 2009). Desde el 2001 hasta el 2014 la tendencia del número de ataques terroristas en el mundo es ascendente. Mientras en el 2000 se registraban alrededor de 1.500 ataques terroristas, en el 2013 se presentaron casi 10.000 casos, siendo Iraq, Afghanistan, Pakistán, Nigeria y Siria los países con el 60% de eventos (McClellan, 2015).

La convergencia del terrorismo, con la delincuencia organizada, el crimen transnacional y la insurgencia podría ser una expresión de las guerras, que demandan la consolidación de un Poder Naval moderno y flexible que pueda contribuir a evitar el uso del mar por parte de estas amenazas híbridas².

El Poder Naval y su rol en la estabilidad de la paz.

El Poder Naval es un instrumento fundamental para garantizar la estabilidad de la paz en el contexto de un mundo globalizado.

En un comienzo, las Armadas fueron vehículos estratégicos para impulsar la expansión de la globalización. Pero hoy en día, con la existencia de tantos medios a través de los cuales se está incentivando el fenómeno, ya las Armadas no son tan importantes en términos del impulso a la integración, sino que su desafío ahora es adaptarse a la dinámica de las nuevas amenazas y actuar efectivamente para contribuir al mantenimiento de la paz (Gaffney, 2002).

En este sentido, uno de los efectos de la globalización en las marinas del mundo es la influencia de la tecnología en los sistemas y procesos, lo cual se puede apreciar claramente en la forma de operar de las fuerzas multinacionales, como por ejemplo la OTAN. La modernización de los sistemas de Comando y Control, de detección, armas y defensa ha permitido al Poder Naval adquirir capacidades y una flexibilidad que busca ser coherente con los desafíos que imponen las amenazas. Sin embargo, los esfuerzos aun no son suficientes, y la forma de continuar avanzando hacia esos objetivos comunes, es consolidando alianzas y cooperación entre las Armadas, teniendo en cuenta que éstas amenazas han adquirido una versatilidad

² Combinaciones diversas y dinámicas de capacidades convencionales, irregulares, terroristas y criminales, dirigidas principalmente a las vulnerabilidades de los Estados (España, 2012).

considerable a la hora de buscar apoyo para sus actividades ilegales. Actividades como el tráfico de drogas, personas, armas, órganos, especies protegidas, la contaminación marina, la explotación indiscriminada de recursos marinos vivos, la inmigración irregular, la piratería, el terrorismo transnacional y el contrabando entre otros, solo pueden combatirse adecuadamente a través del fortalecimiento de las capacidades de coordinación, asociación, cooperación e integración del Poder Naval de los distintos países con el propósito de potencializar capacidades y ganar poder sobre las amenazas, al mismo tiempo que se minimizan las vulnerabilidades de los Estados. Estamos hablando de fortalecer una interdependencia compleja del Poder Naval, para cerrar espacios que dificulten la convergencia de amenazas y de esta forma, contribuir a la consolidación de la democracia, la protección de los derechos de las naciones y el libre ejercicio de la economía (Rojas, 2003).

La imperiosa necesidad de renovar procesos y perseverar en la modernización tecnológica de Poder Naval para enfrentar los nuevos desafíos del entorno de seguridad.

48

La globalización demanda la optimización del empleo del Poder Naval, para enfrentar eficientemente las nuevas amenazas a la seguridad mundial.

El mundo globalizado está obligando a una revisión de las estrategias navales de los países, que ahora buscan incluir dentro de sus consideraciones, las implicaciones estratégicas de la globalización en los campos exterior, militar y económico, teniendo en cuenta los roles del Poder Naval de acuerdo a la trilogía de Ken Booth y su influencia como instrumento de la política de los Estados.

Se considera que actualmente el Poder Naval desempeña un rol fundamental en el cuarto flujo de la influencia de James Rosenau y que contribuye a la transformación social y política entre los Estados. Este flujo de influencia es conocido como la revolución económica a partir del movimiento de bienes, servicios, capitales y propiedades entre los países (Wirtz, 2002), donde el océano sigue siendo el principal medio para el transporte masivo de bienes. En este sentido, se incentiva una revolución tecnológica que prioriza el concepto operacional

FORCEnet³, el cual integrará nuevas tecnologías estandarizadas para maximizar el empleo conjunto entre todos los medios que constituyen el poder naval, con el fin de mejorar la eficiencia en aquel medio que los humanos emplean para la obtención de información, transporte e intercambio, pero que normalmente está inhabitado (Wirtz, 2002) y cada vez más expuesto al uso por parte de nuevas amenazas, uso que debe ser negado por parte del Poder Naval.

Sin embargo, aún hay muchas preguntas sin respuestas claras con respecto al empleo del Poder Naval en un escenario globalizado con nuevas amenazas. Algunas de estas preguntas son, ¿Cómo puede una fuerza naval afectar a alguien que busca atacar una nación desde el otro lado del océano sentado frente a un ordenador?, ¿Cómo pueden las Armadas disuadir a aquellos que pretenden emplear el mar como medio de transporte para adelantar atentados terroristas en otros continentes y, a través de los cuales buscan su salvación?, ¿Cómo pueden las Marinas interrumpir la cadena de coordinación o neutralizar organizaciones internacionales que pretenden converger en tiempos y lugares específicos para generar terror aprovechando las vulnerabilidades de los Estados? Mientras se logra encontrar una respuesta aceptable a estos interrogantes, es importante por parte de los oficiales responsables de la gestión del Poder Naval, seguir insistiendo ante los niveles políticos en que la misión de una Armada es proteger los Estados, sus ciudadanos y sus intereses marítimos (Wirtz, 2002). Deben continuarse los esfuerzos por consolidar las capacidades de movilidad, empleo de vehículos no tripulados, ataques de precisión, fuerzas especiales, inteligencia y control del espacio cibernético, con el fin de incrementar la eficacia frente a amenazas múltiples y objetivos más pequeños en diversos escenarios al mismo tiempo.

Frente a amenazas híbridas, las Armadas deben considerar la implementación de tecnologías no convencionales para mejorar el seguimiento y control sobre elementos y/o material que pueda ser utilizado para adelantar acciones criminales. Transpondedores, etiquetas inteligentes, firmas espectrales y DGPS's pueden ser explotados de mejor forma para el monitoreo de carga sospechosa.

3 Propuesta operacional implementada en la Marina de los Estados Unidos donde a través de tecnologías estandarizadas de estructuras sólidas, redes de actuación entre los diferentes componentes del Poder naval.

Por último, el Poder Naval debe repensar e implementar nuevas y efectivas medidas tendientes a garantizar la protección de la fuerza ante amenazas no tradicionales, las cuales usualmente emplean tácticas sorpresivas y asimétricas de efectos exagerados, que eventualmente se consideran poco factibles e incluso llegan a subestimarse. El riesgo del empleo de armas biológicas, químicas y radiológicas no ha desaparecido, por el contrario, pareciera que en la medida que la globalización se expande, la probabilidad de que sean usadas fuera mayor, lo que constituye un real desafío para el Poder Naval en un mundo de convergencia de amenazas recurrentes que hacen volátil, incierto, complejo y ambiguo el escenario mundial de la seguridad.

Explorando nuevas justificaciones que garanticen la existencia de un Poder Naval, en un entorno volátil, incierto, complejo y ambiguo de la seguridad global.

50

El escenario de la globalización está dominado por la emergencia de nuevas amenazas hostiles donde los actores no Estatales se han constituido en protagonistas a través del empleo de una amplia gama de métodos no convencionales, que no pueden combatirse con los medios y métodos regulares de una marina de guerra (Wirtz, 2002). Una reflexión al respecto es, por ejemplo, la eficiencia de los portaaviones, los grupos de batalla y las fuerzas anfibia de la Infantería de Marina de los Estados Unidos frente a la voluntad de lucha de Al-Qaeda, un grupo "terrorista" que con un poder regular de combate insignificante comparado con el de los Estados Unidos, logró dejar en obsolescencia la forma de operar de las fuerzas militares norteamericanas.

¿Es realmente necesario justificar la modernización del Poder Naval para lograr un combate efectivo contra las nuevas amenazas? ¿Podrá la globalización hundir el concepto tradicional del Poder Naval? Las Armadas alrededor del mundo tratan de responder estas preguntas para garantizar su supervivencia. No obstante, mientras siga expandiéndose la globalización será necesario un Poder Naval, aun cuando pretenda concebirse en su estado más básico.

Conclusiones y recomendaciones

A modo de conclusiones se puede afirmar que la globalización ha facilitado la integración de los países y también, la convergencia de amenazas recurrentes, imponiendo nuevos desafíos a la seguridad mundial.

Igualmente, es claro que el Poder Naval además de lograr el mantenimiento de la paz, también, debe proteger las líneas de comunicaciones marítimas que hacen posible el comercio y la expansión de la globalización.

El Poder Naval tiene el desafío de perseverar en la modernización de sus procedimientos y equipos, con el fin de consolidar las capacidades que le permitan actuar eficientemente, en un contexto de múltiples riesgos y amenazas potencializadas a través del fenómeno de la globalización.

A modo de recomendaciones, es conveniente considerar que la Armada de Colombia debe continuar adelantando esfuerzos en el nivel político para generar conciencia marítima alrededor de la importancia del Poder Naval como instrumento del Estado para la promoción de los intereses marítimos y los fines del Estado.

Pero, también, debe mantener sus procesos de modernización y generación de nuevas capacidades, propendiendo por el fortalecimiento de las relaciones colaborativas y de cooperación con Armadas amigas para mejorar las operaciones bajo el concepto de FORCEnet.

Un ejemplo claro de lo que se avecina, es que en el escenario del desarrollo de la industria offshore en Colombia -producto de la globalización- el Poder Naval asegura una influencia estratégica en el crecimiento de la economía al garantizar la seguridad de las plataformas; pero debe reevaluar sus procesos y complementar su infraestructura de medios para contener la actuación de nuevas amenazas sobre esa infraestructura crítica de la nación.

Referencias bibliográficas

Álvarez, C. (2017). *Naturaleza de la Guerra. Guerras de Quinta Generación*. (pág. 48). Bogotá.: Escuela Superior de Guerra.

BBC. (24 de Junio de 2016). *Mundo*. Obtenido de El Brexit gana el referendo: Reino Unido elige salir de la Unión Europea. ¿Qué pasa ahora?: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-36614807>

52

Dahlman, C. (2007). Technology, globalization, and international competitiveness: Challenges for developing countries. En U. Nations, *Industrial Development for 21st Century - Sustainable Development Perspectives* (págs. 29-83). Washington: United Nations.

Ehrenfeld, R. (2008). *The Fifth Generation Warfare (5GW)*. Monterrey (USA): US Naval War College.

Escuela Superior de Guerra. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

España, C. S. (2012). *El enfoque multidisciplinar en los conflictos híbridos*. Barcelona.: Ministerio de Defensa de España.

Gaffney, H. (2002). *Globalization and U.S. Navy Forces*. Virginia (USA): Center for Strategic Studies.

LEVIN Institute. (8 de Julio de 2017). *Culture*. Obtenido de Culture and Globalization: <http://www.globalization101.org/uploads/File/Culture/cultall.pdf>

McClellan, D. (14 de Enero de 2015). *Daniel O. McClellan*. Obtenido de Some Facts & Recommendations About Terrorism: <https://danielomcclellan.wordpress.com/2015/01/14/some-facts-recommendations-about-terrorism/>

Nassar, J. (2009). *Globalization and Terrorism*. New York: Rowman & Littlefield Publishers.

Paniagua, A. (25 de Octubre de 2007). *Hipertextual*. Obtenido de los países más globalizados del mundo: <https://hipertextual.com/2007/10/los-paises-más-globalizados-del-mundo>

Rojas, F. (2003). Nuevo contexto de seguridad internacional, Nuevos desafíos, ¿Nuevas oportunidades? *Revista Marina de Chile*, 1-16.

Till, G. (2007). *Globalization: Implications of and for the Modern / Post-modern Navies of the Asia Pacific*. Singapore: Nanyang Technological University.

Torrijos, V. (16 de Marzo de 2017). Seminario de Amenazas Híbridas. *Seminario de Amenazas Híbridas*. Bogotá, Cundinamarca, Colombia: Escuela Superior de Guerra.

United Nations. (2008). *Development and Globalization - Facts and Figures*. New York: United Nations.

Wirtz, J. (2002). Will Globalization Sink the Navy? *Calhoun: The NPS Institutional Archive - DSpace Repository*, 1-12.

Impacto de la Innovación Tecnológica en el Desarrollo del Poder Naval

Por: CC. Andrés Alfonso Pérez Hernández¹

"De nada sirve a una nación estar rodeada de mares y disponer de muchos y cómodos puertos y de todas las ventajas naturales para ser una potencia marítima, si no consigue a su pabellón desarrollo de navegaciones mercantiles, que son el alma del poder naval".

Joaquín Sánchez de Toca

55

Resumen

El desarrollo del Poder Naval a través de la historia ha estado aunado a los procesos de mejora de las capacidades tecnológicas para la satisfacción de las necesidades de las diferentes civilizaciones y el alcance de sus intereses, estas actividades han conllevado al planteamiento de la estrategia marítima, en la cual el Poder Naval es componente del poder marítimo y elemento articulador de los intereses marítimos; es así, como estos factores son percibidos bajo el enfoque sistémico en el ámbito de la innovación tecnológica y están compuestos por subsistemas que se logran asociar al progreso de la madurez tecnológica.

¹ Especialista en Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados, Especialista en Seguridad y Defensa y oficial activo de la Armada Nacional en el grado de Capitán de Corbeta.

La madurez tecnológica es referida a la regularidad del comportamiento desde la investigación y desarrollo que conlleva a la implementación y perfeccionamiento para la materialización de los procesos de innovación, con el fin de convertirlos en sostenibles y que permanezcan en constante crecimiento. En Colombia la evolución de madurez tecnológica está en fase emergente, proyectada hacia la ubicación clave con el esfuerzo de la Armada Nacional y COTECMAR, convirtiéndose en un referente regional y permitiendo el desarrollo del Poder Naval y la protección de los intereses marítimos.

Palabras Clave: innovación tecnológica, poder naval, estrategia marítima, capacidad industrial.

Fecha de Recepción: agosto 29 de 2017

Fecha de Revisión: octubre 2 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

56

Las Armadas deben establecer estrategias para potencializar la capacidad del Poder Naval mediante el desarrollo de sistemas de innovación tecnológica que les permita posicionarse en el escenario internacional.

La búsqueda de nuevas tecnologías para el servicio de protección y el arte de la guerra han ido de la mano con el crecimiento del hombre a través de los años. Desde la antigüedad los empleos de naves desarrolladas para múltiples propósitos facilitaron desplegar al mismo tiempo, las actividades de intercambio comercial y de batalla por los territorios marítimos. Bajo esta perspectiva la defensa y la tecnología han estado siempre interrelacionadas con las diferentes actividades humanas, ya sean de carácter militar o de aplicación civil evolucionando en el tiempo (CESEDEN, 2007). La evolución, innovación y desarrollo tecnológico implementado por las Armadas de los Estados del primer mundo van aunados a la concepción del control del mar determinando el Poder Naval oportuno para obtener el dominio del comercio marítimo y los recursos necesarios de superioridad para hacer la guerra en el mar. (Mahan, 1987).

La innovación y el desarrollo tecnológico hacen parte de la potencialidad de las naciones, que los poseen. Estas naciones, disponen de ventajas para la proyección de poder, cuentan con características exclusivas y condiciones de superioridad ante el entorno global. Las marinas, por su parte, deben armonizar el conocimiento con la tecnología, propiciar la mejor formación de calidad y desarrollar presencia en el ambiente regional e internacional. La superioridad en investigación, desarrollo y tecnología se convierte en una fortaleza nacional para la preservación de los intereses marítimos y la proyección marítima de un estado (Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011).

Poder Naval y Desarrollo Tecnológico

El desarrollo de las capacidades navales está acorde a las necesidades y la evolución de las civilizaciones. Los primeros en desarrollar artefactos navales fueron los pueblos minoicos. Debido al control del territorio marítimo en el ámbito del intercambio comercial en el mediterráneo oriental, desarrollaron embarcaciones básicas de transporte elaboradas con piezas de madera y propulsada con remos. De allí, las galeras, los birremes y trirremes fueron convirtiéndose y adaptándose a las necesidades de los pueblos del mediterráneo, configurándose, de hecho, algunas talasocracias como la de los fenicios y los atenienses que incorporan las velas para ayudar a la propulsión de las naves. Es allí, en donde se observa que el mayor interés no era netamente comercial sino de ampliación del dominio del territorio como se evidencia con el imperio romano y el imperio bizantino (Esquivel, 2017).

Más adelante, el gran avance se dio por la necesidad de conquistar nuevos territorios más allá del ámbito regional. A partir de ello, se desarrollan dos de los más importantes imperios y talasocracias de la historia, España y Portugal. Su desarrollo tecnológico y la revolución técnico militar adapta a las embarcaciones en veleros de guerra. También, se da la concepción de flotas de guerra, se presenta un proceso de innovación en los instrumentos de la navegación y las representaciones cartográficas. Adicionalmente, se instaura la capacidad del poder de la pólvora, generando un poder naval representativo en la época. Asimismo, el desarrollo tecnológico

y los procesos de innovación del imperio español abarcan otros factores de evolución tales como, la expansión atlántica castellana, la geopolítica y nuevos elementos geoestratégicos, tales como, el arte de la navegación y la política de descubrimientos, política exterior, política naval, construcción naval, espíritu marítimo y matrícula del mar (Chocoano, 2008).

En otro momento representativo de la historia, como resultado de la revolución industrial, surgen nuevos actores marítimos en el esquema global, tales como Inglaterra, Francia y Holanda. Estos, generan intereses expansionistas y de dominio del mundo, desarrollan su poderío marítimo, afianzando el poder naval. Siendo así, se muta a la era del vapor y las construcciones de acero, la necesidad de mayor autonomía, sostenibilidad, poder de fuego, presencia, y control del mar. (Esquivel, 2017). Durante la Gran Guerra, se desarrolla una de las principales armas que sería determinante en su desenlace, la fuerza submarina. Posteriormente, durante la guerra fría, nace la armada en su versión moderna. Con las capacidades permitidas por la era nuclear, el avance tecnológico, la innovación, la investigación y el desarrollo, han permitido el posicionamiento de las Armadas del primer mundo, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, China y Rusia. Estas, poseen una clara determinación de los intereses nacionales, allí inmersos los intereses marítimos, con lúcida visión de lo que representan los océanos en la evolución de los Estados. También se destacan por el proceso metodológico de desarrollo y evolución de las capacidades tecnológicas para ser influyentes en el ámbito internacional y determinantes en la intervención de conflictos, siempre y cuando sean de su interés para lograr mayor participación e influencia global.

Poder Naval intereses marítimos e innovación

Posterior al recorrido histórico, es importante establecer cómo el Poder Naval se constituye en el elemento articulador de la explotación de los intereses marítimos, en función del impacto de la innovación tecnológica en el desarrollo de las operaciones navales; para ello, se busca entender los conceptos de estrategia marítima, poder marítimo e intereses marítimos, dentro de un sistema interrelacionado aplicando la teoría general de los sistemas propuesta por Bertalanffy (1989).

En particular, el desarrollo y evolución del Poder Naval, conlleva a la innovación de la unidad fundamental de las marinas, los buques.

En la Teoría General de Sistemas, el todo es más que la suma de sus partes; el todo determina la naturaleza de las partes; las partes no pueden comprenderse si se consideran aisladas del todo; las partes están dinámicamente interrelacionadas o son interdependientes (Bertalanffy, 1989). El enfoque sistémico permite comprender a una organización como un conjunto de subsistemas interactuantes e interdependientes que se relacionan formando un todo unitario y complejo. Aplicando esta teoría al campo de la estrategia marítima, el poder marítimo equivale a los intereses marítimos sumados al Poder Naval. Este sistema interrelacionado se puede percibir como “el proceso de concepción, creación, organización y empleo de medios tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus espacios aéreos, en beneficio de los intereses nacionales” (Obrador, 2006), contribuyendo al desarrollo económico y social del país.

Siendo así, se ha de entender el poder marítimo como la capacidad del Estado para establecer, desarrollar, conservar, aprovechar y preservar sus intereses marítimos tanto en la paz como en la guerra, pese a los antagonismos que se presenten. Incluye la voluntad del Estado y todos los medios a flote y en tierra, para la seguridad y para el aprovechamiento del mar y sus recursos (Solís, 1998). Como lo dice Hill (1990), “el poder marítimo es la capacidad de usar el mar, puede resultar beneficioso para un Estado a través de la protección de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes” (Hill, 1990, p 51).

El Poder Naval como elemento del Poder Marítimo es el garante de la defensa de los intereses marítimos nacionales. Este compuesto por la Fuerza -representada por las unidades de la armada, sean estas de superficie, submarinas, anfibia, aeronavales, bases, de entrenamiento, de capacitación y de desarrollo tecnológico- sumada a la posición estratégica -desde la cual gravita la fuerza-. Es decir, la característica primordial del Poder Naval se define por la fuerza y la posición (Solís, 1999).

Por su parte, los intereses marítimos son los recursos y propiedades del mar que un Estado determina de utilidad y conveniencia para explotar y preservar. Son definidos por el direccionamiento político de una nación, con el propósito de aprovechar las ventajas y los recursos que le brindan los océanos, y en sí los espacios marítimos de un Estado. En el caso de Colombia, la Política Nacional de los Océanos y Espacios Costeros (PNOEC) establece para la determinación de los intereses marítimos tres aspectos transversales fundamentales, los asuntos internacionales, los asuntos intersectoriales y asuntos científicos, tecnológicos, de innovación y asuntos interinstitucionales, entendidos como aquellos temas que incluyen los distintos componentes de la política (Cabrera, 2015).

Ahora bien, en el contexto de evolución, desarrollo y la injerencia de la tecnología en la estrategia marítima se establece dos posiciones. Colin Gray determina que entender la estrategia moderna es comprenderla en todas las edades. El propósito por el cual los humanos combaten cambiará, pero el juego mortal perdura. La tecnología puede alterar los detalles, pero no las cosas esenciales de la estrategia marítima. John Reeves determina, que hay principios invariables de la estrategia marítima salvo en el sentido muy amplio, y sostiene la opinión que la estrategia siempre evoluciona dentro del contexto cambiante de la historia (Till, 1982, p 29).

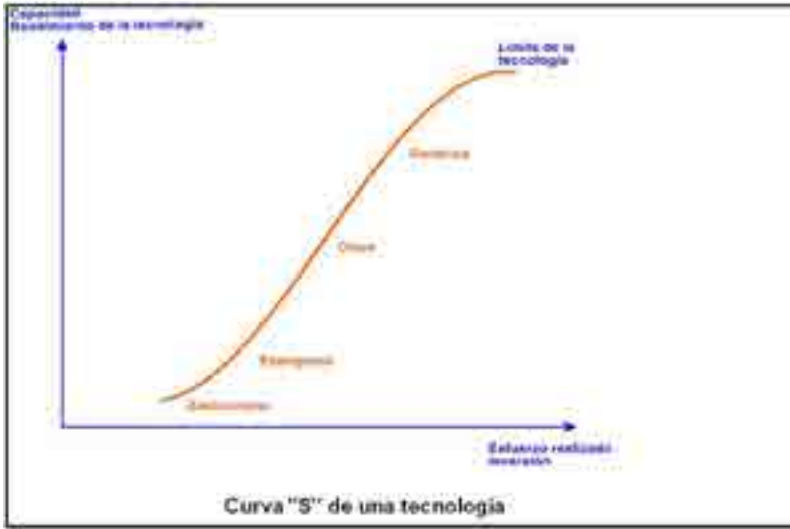
Por ello, al hablar de Poder Naval en función de su evolución se debe hacer hincapié en los subsistemas de (i) ciencia, (ii) tecnología, (iii) ingeniería e (iv) innovación. A su vez se debe revisar un subsistema relacional que involucra los factores de implementación como son: (i) la promoción de la creatividad, (ii) la receptibilidad gubernamental o voluntad política, (iii) la infraestructura de las tecnologías de la información y comunicaciones y (iv) el factor humano relacionado con el entrenamiento, capacitación, y profesionalización. Por último, se desglosa otro subsistema de nivel inferior como es la unidad fundamental. Esto incluye la evolución de los buques en factores determinantes tales como: (i) la doctrina naval y tácticas, (ii) la evolución de armas navales y (iv) la tecnología y capacidad industrial (Sanjurjo, 2011). La figura 1, resume todo lo anterior.

Figura 1 Estrategia Marítima – Teoría General de los Sistemas (Elaboración propia)



Otra forma de ver el problema de evolución es a través de una caracterización del sistema con los factores de influencia, los niveles de conocimiento y la curva de evolución y madurez tecnológica.

En el desarrollo del Poder Naval la medición del avance tecnológico se puede representar con la curva de evolución o madurez tecnológica, que refiere a la regularidad de comportamiento de las tecnologías representada gráficamente por la curva “S” (Figura 2). Las tecnologías tienen un nacimiento, una evolución y un límite. En un principio, se gesta una tecnología impulsada por un proceso de investigación y desarrollo, esta tecnología inicial no permite la aplicabilidad precisamente por su insipiente. Si el desarrollo es óptimo y ordenado, muy posiblemente estarán descritas las posibilidades a las que esa tecnología responde en su origen. En la medida que se implementa esta tecnología, emergen nuevos aspectos y facetas de aplicación que normalmente ensanchan su ámbito de validez y la perfeccionan. (Escuela de Organización Industrial, 2017).

Figura 2 Ciclo de Vida de una Tecnología

Fuente: Escuela de Organización Industrial, 2017

62

La siguiente fase de la madurez tecnológica corresponde a la emergente, en la que se amplía la utilización, se adapta y mejora esa tecnología hasta que se llega a su madurez en el crecimiento, desde allí continúa en la implementación hasta el posicionamiento clave en donde hay un sostenimiento de la evolución tecnológica y lo que se innove y proyecte va en fase de crecimiento. (Escuela de Organización Industrial, 2017).

En el caso de Colombia se puede determinar que la evolución de la madurez tecnológica en el ámbito naval se encuentra en etapa emergente en un posicionamiento aproximado a la ubicación clave, evidenciado en el desarrollo e innovación de la Armada Nacional y la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial (COTECMAR). En la implementación del subsistema de ciencia, tecnología, ingeniería e innovación se puede evidenciar como ejemplo, la materialización del proyecto de la primera patrullera de apoyo fluvial (PAF) en el año 2000, y en lo sucesivo la evolución alcanzada en cuatro generaciones, 2004, 2006 y 2017, permitiendo satisfacer las necesidades de la Armada Nacional y transformar las capacidades en el contexto de la situación interna del país (COTECMAR, 2017).

El desarrollo y evolución ha permitido abarcar retos estrechamente relacionados con la ampliación del Poder Naval y la protección de los intereses marítimos, estableciendo una innovación incremental con la primera generación de las Offshore Patrol Vessel (OPV) en el año 2007 y continuar con la proyección de la segunda generación OPV MKII. Esta, permitirá a la Armada Nacional cumplir con las misiones de patrullaje marítimo, control fronterizo, protección del medio ambiente y en sí la seguridad marítima de los intereses de la nación en la zona económica exclusiva. (Armada nacional, 2017).

En esta curva de ascenso de la madurez tecnológica el proyecto para situar a Colombia en el ámbito Regional es la construcción de la Plataforma estratégica de Superficie con un socio tecnológico como Damen, Thyssen Krupp Marine System (TKMS), STX, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co (DSME) o Navantia en la importante interrelación que existe en el perfeccionamiento y surgimiento de nuevas tecnologías. (García, 2017).

Una vez probada la tecnología y dándole una implementación adecuada se amplía el espectro de capacidad de ampliación de las capacidades, tal cual como en la actualidad la Industria Naval colombiana exporta tecnología, entrenamiento y proyectos de innovación hacia países como Brasil, Honduras y Perú, esta característica le da un posicionamiento relevante e influyente en la Región.

Finalmente, la tecnología y la innovación dan posición estratégica a la Armada de una nación y desarrolla un efecto del Poder Naval sobre la ventaja competitiva en el escenario regional y global. Factores de influencia como la globalización, la interdependencia y el constante avance tecnológico, obligan al desarrollo permanente. La búsqueda de influencia regional es imperante en las naciones con proyección oceánica, el desarrollo y preservación de sus intereses marítimos a través del adelanto del poder naval, son acciones que abarcan el desarrollo de las capacidades y el impacto de innovación tecnológica en el desarrollo de las operaciones navales.

Referencias bibliográficas

Armada Nacional de Colombia. (2017). Entra en funcionamiento tercera OPV hecha en Colombia. Recuperado de <https://www.armada.mil.co/es/content/entra-en-funcionamiento-tercera-opv-hecha-en-colombia>

Bertalanffy, L. (1989) Teoría General de Sistemas. Fondo de Cultura Económica. México

Cabrera, N (2015). Geopolítica, Estrategia Marítima e Inteligencia Estratégica en la Definición de los Intereses Marítimos Colombianos. Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia.

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional Fundación Sagardoy. (2007) Tecnología y Fuerzas Armadas. Monografías del CESEDEN. 94

Cotecmar (2017) Productos por categorías. Defensa, PAF Liviana. Recuperado de <https://www.armada.mil.co/es/content/entra-en-funcionamiento-tercera-opv-hecha-en-colombia>

Chocoano, G. (2008) Presencia Española en el Mundo, a través de la evolución naval. Universidad de Granada. Granada, España.

Escuela de Organización Industrial. (2017) Criterios de Selección de Tecnologías en Competitividad. Recuperado de: http://www.eoi.es/wiki/index.php/Criterios_de_Selecci%C3%B3n_de_Tecnolog%C3%ADas_en_Competitividad

Esquivel, R. (2017) El Mar en la Historia. Diplomado Oceanopolítica. Escuela Superior de Guerra. Bogotá, Colombia.

García, N. (2017) El proyecto PES, La Armada deshoja la margarita. Recuperado de <http://www.infodefensa.com/latam/2017/02/06/opinion-proyecto-deshoja-margarita.php>

Hill, J. (1990) Estrategia Marítima para potencias medianas. Instituto de Publicaciones Navales. p. 51.

Instituto Español de Estudios Estratégicos. (2011). La defensa del futuro: Innovación tecnológica y de Industria. Cuadernos de Estrategia. 154

Mahan, A. (1987) The Influence of Sea Power upon History 1600 – 1783. 5th ed. Reprinted by Dover Books of the work originally published by Little, Brown, and Company, Boston, in 1890.

Obrador, F. (2006). Apuntes de estado Mayor. Academia Naval. Armada de España.

Sanjurjo, J. (septiembre, 2011). La evolución del buque de guerra de los carpinteros de ribera a los sistemistas. Semana del Mar. Universidad Politécnica de Madrid Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales. Madrid, España.

Solís. E. (1998). Poderío Marítimo. Revista de Marina de Chile. Recuperado de: <http://revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf>

Solís. E. (1999) Algunas consideraciones sobre la estrategia marítima, Revista de Marina de Chile, No.1, Recuperado de: <http://www.revistamarina.cl/>, recuperado: 10 de abril de 2012.

Till, G. (1982) Maritime Strategy and the Nuclear Age. 1st ed. Mancillan Press Ltd London, 274 p 31.

Definiendo los objetivos de la estrategia marítima de Colombia

Por: CC. Jair W. Roa Wilches

"No es verosímil que un pueblo que sienta una tendencia comercial y que tenga extensa costa, no trate de buscar riquezas por medio del comercio marítimo"

Almirante USN Alfred T. Mahan, estrategia naval.

67

Resumen

Como resultado del proceso de aprendizaje de la materia Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva, nace la aspiración de poder aportar a la visión trazada en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, de proyectar a Colombia como una Potencia Media Oceánica. Es inquietante que actualmente Colombia no cuente con una estrategia marítima estipulada, que contribuya en la búsqueda de fortalecer su poderío marítimo y que conlleve a lograr el loable propósito de posicionarse como un referente marítimo a nivel regional. Es así como, en el presente documento, se definen cuáles podrían ser los objetivos en los cuales se enmarque una futura Estrategia Marítima de Colombia, basado en los resultados de un análisis estructural prospectivo, para un escenario 2025.

Palabras clave: Potencia Media Oceánica, Poder Marítimo, Estrategia Marítima, Conciencia Marítima, Prospectiva.

Fecha de Recepción: agosto 29 de 2017

Fecha de Revisión: octubre 2 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

Colombia, está ubicada geográficamente en una posición inigualable por parte de cualquier país de América del Sur ya que en este continente es el único país bioceánico, por otra parte, según la Comisión Colombiana de los Océanos casi la mitad del territorio colombiano está conformado por áreas marítimas e insulares, esta vasta extensión marítima determina una inmensa riqueza y un privilegio oceanopolítico y estratégico (2017), siempre y cuando sea explotada, desarrollada y protegida apropiadamente.

No obstante, lo anterior puede decirse que durante los siglos diecinueve, veinte y principios del siglo veintiuno, Colombia se ha caracterizado por presentar una fuerte tendencia y proyección política y económica con miras al continente andino y de esta forma ha olvidado o dejado de un lado a sus dos mares, lo cual ha generado espacios vacíos que difícilmente se pueden controlar con un poder naval desproporcionado en comparación con la extensión del territorio marítimo que Colombia posee.

No cabe duda, que el argumento mencionado anteriormente, puede ser considerado como una de las principales razones por la cual Colombia está retardada en la elaboración y aplicación de una Estrategia Marítima Nacional dado a que existe algún tipo de desconocimiento en las oportunidades que el mar puede ofrecer a la nación.

Por tal razón, este documento está centrado en la siguiente tesis así: Colombia está obligada a formular e implementar una Estrategia Marítima Nacional que sirva de instrumento rector y que ofrezca las herramientas necesarias para determinar el "cómo" desarrollar, fomentar, proyectar y sostener el poderío marítimo nacional y que a través de este fomento a Colombia como una potencia media oceánica.

Para tal fin, inicialmente se pretende presentar al lector una corta justificación del porqué Colombia necesita consolidar y desarrollar una correcta explotación de todos los recursos que el mar le

puede suministrar, y dado lo anterior está obligada a mantenerlo y conservarlo.

Posteriormente, se analizará cuál debe ser el objetivo principal de la Estrategia Marítima Nacional, y a continuación los objetivos secundarios los cuales fueron establecidos mediante un método prospectivo de análisis estructural mediante el método de Matriz de Impactos Cruzados – Multiplicación Aplicada a una Clasificación (en adelante: MICMAC).

Poderío Marítimo.

Antes de hablar sobre la Estrategia Marítima Nacional, es necesario definir qué es el Poderío Marítimo (también conocido como: Poder Marítimo), dado que a criterio del autor, es el elemento que justifica y evidencia la necesidad de elaboración de una Estrategia Marítima Nacional.

Indiscutiblemente no se puede hablar del Poder Marítimo sin antes mencionar al almirante de Estados Unidos Alfred Thayer Mahan (2000), quien es considerado como el pionero en estrategia naval y principal defensor del Poder Marítimo, parafraseando su más importante obra, existe una gran posibilidad que la grandeza de un Estado resida y dependa directamente del Poder Marítimo (2000). Así mismo, en mencionado documento menciona que:

Mucho antes de que se descubrieran los verdaderos principios que rigen el crecimiento y prosperidad del comercio marítimo, se había visto ya con toda claridad la profunda influencia que este ejerce sobre la riqueza y el poderío de países, por cuya causa han hecho los pueblos siempre toda clase de esfuerzos para asegurar la mayor cantidad posible de estos beneficios, valiéndose ya de pacíficos medios legislativos [...] o bien de la violencia donde y cuando aquellos no bastaban. El choque de intereses, los odios nacidos de las tentativas violentas hechas para conseguir la mayor parte de las ventajas comerciales o para apoderarse de distintas regiones con las que convenía establecer comercio, condujeron muchas veces a la guerra. (pág. 9)

En complemento al anterior concepto, el almirante británico John Richard Hill (1990), citado por Solís (2001) señala que: “El poder marítimo es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente

beneficioso para un estado en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes” (pág. 228).

Con el objetivo de estandarizar un concepto del Poderío Marítimo, a continuación, se transcribe la definición de Solís (1997) citado por la Escuela Superior de Guerra (2016) así:

[...] el Poder Marítimo [...] de una nación es la capacidad que tiene el Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger los intereses marítimos del país tanto en tiempo de paz como en guerra. Está compuesto por los Intereses Marítimos [...] que esta posee y explota, y por un Poder Naval [...] que protege esos intereses. Para que ese Poder Marítimo sea efectivo y beneficioso sus elementos deben estar dinamizados por la Conciencia Marítima de la nación. (pág. 47)

Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros

70

Antes que nada, es necesario analizar la visión optimista que presenta la Comisión Colombiana del Océano (2017) en la *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros*, en la cual se proyecta el camino para que Colombia se convierta en una Potencia Media Oceánica, “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”. (pág. 11)

Por otra parte, la política referida anteriormente, sirve como uno de los principales insumos para la formulación de la Estrategia Marítima Nacional, en cuanto establece claramente cuáles son los intereses marítimos nacionales. Llegando a este punto se considera pertinente relacionar a continuación los intereses marítimos nacionales establecidos por la Comisión Colombiana del Océano (2017), 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. (pág. 65)

¿Qué es estrategia marítima?

Según la Escuela Superior de Guerra (2016) la Estrategia Marítima Nacionales es la "parte de la Estrategia Nacional, que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica" (pág. 51).

Duvauchelle (1996) citado por la Escuela Superior de Guerra (2016), analiza la importancia que tiene la estrategia marítima en el desarrollo del poder marítimo y por ende en el progreso del Estado, al mencionar que:

La real injerencia que tiene el mar sobre el desarrollo de una nación está determinada por la adecuada formulación y la subsecuente aplicación eficaz de una estrategia marítima nacional, dado que el entorno geográfico que le da el mar a un Estado tiene significativa influencia en las decisiones políticas de este. (pág. 50)

Ya en el contexto nacional, todo apunta a que actualmente en Colombia se viene presentando una necesidad en aprovechar los recursos que puede suministrar el mar. En este orden de ideas, es necesario

mencionar que el Departamento Nacional de Planeación (2014) en el Plan Nacional de desarrollo 2014 – 2018, Todos por un nuevo país, establecen la necesidad de “Formulación e implementación de la Estrategia Marítima del Estado” (pág. 475).

Para simplificar se podría decir que, la estrategia marítima está directamente relacionada al poderío marítimo y contrario a lo que se puede pensar, no se trata solamente de parte de la estrategia naval que se enfoca exclusivamente al poder naval. Es necesario tener presente la anterior aclaración con el fin de mantenerse siempre enfocado en el ambiente correspondiente al poderío marítimo y no solamente al poder naval.

Formulando los objetivos de la Estrategia Marítima de Colombia

Teniendo en cuenta que los objetivos de la estrategia marítima “Son las metas, resultados o situaciones que se desean obtener, representados en la expresión de los intereses y aspiraciones marítimas vitales que la nación busca satisfacer, sirviendo de guía al proceso planificador del Estado” (Roa, Pérez, & Palacios, 2017).

72

Recapitulando lo descrito anteriormente, Colombia está obligada a la formulación de una estrategia marítima con el fin de aprovechar apropiadamente los recursos que ofrece el vasto territorio bioceánico de la Nación y ocupar los espacios vacíos generados a través de tiempo. Por otra parte, la visión marítima de Colombia descrita en la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, es convertirse en una Potencia Media Oceánica.

En este orden de ideas, no cabe duda y se considera que no tiene discusión que el objetivo principal de la estrategia marítima de Colombia debe ser el de “proyectar a Colombia como una Potencia Media Oceánica a través del desarrollo, fomento, mantenimiento, empleo y protección del poder marítimo de la nación” (Roa, Pérez, & Palacios, 2017).

Para la formulación de los objetivos secundarios de la Estrategia Marítima Nacional se siguió una metodología prospectiva de análisis estructural mediante el método de MICMAC, basado en lineamientos, objetivos y estado del arte de la literatura encontrada a nivel nacional, tales como la *Constitución Política de Colombia*, *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*, *Política Nacional del Océano y de los*

Espacios Costeros, Política de Seguridad Nacional, planes estratégicos sectoriales, Plan Estratégico Militar PEM-2030, Planeamiento de Fuerza 2030, Plan Estratégico Naval 2030, Estrategia de la Dirección General Marítima 2030, entre otros.

Según Roa et. al (2017), de la literatura mencionada anteriormente y teniendo la precaución de definir lo más exhaustivo y minuciosamente posible los objetivos de la estrategia marítima nacional, se determinaron treinta y dos variables las cuales se agruparon en temas político, económico, social, cultural, ambiental, tecnológico, organizacional y naval militar. Es necesario destacar que las conformaciones de las variables se realizaron en tres oportunidades, permitiendo una depuración cada vez mejor. A continuación, se referencian las variables escogidas.

1. Apertura y proyección de Colombia en el sector Marítimo Internacional. *Apertura*
2. Influencia decisiva en fomento, desarrollo y conservación del Poder Marítimo. *pInfluPPMM*
3. Priorización Institucional en el Sector Marítimo. *pInstituci*
4. Priorización Sectorial en el Sector Marítimo. *pSectorial*
5. Promoción, proyección y desarrollo de los IIMM. *pIIMM*
6. Desarrollo y explotación sostenible de los Océanos. *eExplotaci*
7. Desarrollo y fortalecimiento sostenible del Turismo Marítimo y Recreación. *eTurismo*
8. Desarrollo y Fortalecimiento del Transporte y comercio Marítimo, Marina mercante, Puertos e Infraestructura Portuaria. *eMarinaMer*
9. Desarrollo y fortalecimiento de la Industria Naval y Marítima. *eIndustria*
10. Aumento de la inquietud por la protección marítima. *sProteccio*
11. Aumento de la inquietud por la seguridad marítima. *sSeguridad*
12. Contribuir al desarrollo social de la Nación. *sDesSocial*

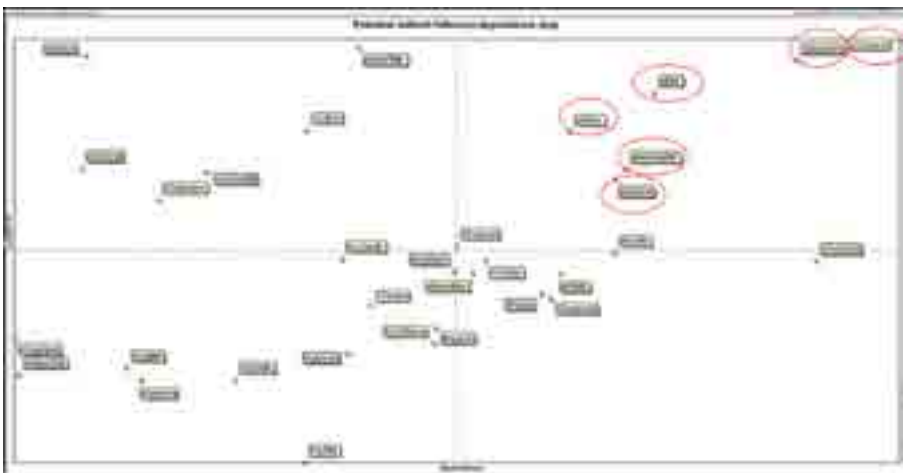
13. Prevención, reducción y mitigación de riesgos sociales por actividades relacionadas al sector *sRiesgo*
14. Creación y fortalecimiento de una Conciencia Marítima. *cConcienci*
15. Creación y fortalecimiento de programas educativos nacionales del Sector Marítimo en todos los niveles educativos. *cEducacion*
16. Fomento de una apropiación Territorial Marítima. *cTerritori*
17. Fomento y fortalecimiento de la cultura marítima. *cCultura*
18. Equilibrio entre el desarrollo económico y sostenible. *aMedAmbMM*
19. Fomentar el aprovechamiento sostenible de los Recursos Ambientales Marino-Costeros. *aRRMM*
20. Fomento y concientización de la conservación del ambiente. *aProMM*
21. Reducir el impacto ambiental causado por el hombre. *aImpacto*
22. Fomentar la autosuficiencia en la tecnología naval, fluvial y marítima. *tAutosufic*
23. Investigación Científica marítima, oceánicos y costeros. *tInvCientM*
24. La tecnología como motor importante del cambio en el sector del transporte marítimo. *tTecMM*
25. Potencializar la capacidad tecnológica y de I+D+i y construcción Naval y marítima. *tConstNava*
26. Creación del Sistema Nacional de Seguridad Integral Marítima, Fluvial y Portuaria. *oSNSMM*
27. Cumplimiento legislación interna e internacional. *oLegMM*
28. Fortalecimiento actividades encaminadas a administrar, preservar y defender el territorio marino, submarino, costero colombiano. *oActSosMM*
29. Organización del territorio marino-costero del país. *oOrganizac*

30. Contribuir a la protección de la soberanía, la integridad territorial, la independencia nacional y el orden constitucional marítimo internacional del Estado. *mSoberanía*
31. Fomentar el poder naval con capacidades marina mediana, de proyección regional. *mPPNN*
32. Garantizar la seguridad de los mares y líneas de comunicación marítima. *mSeguridad*

La Matriz de Influencias Directas muestra todas las relaciones de influencias directas entre cada una de las variables que definen el sistema en estudio. Según Roa et. al (2017) esta matriz se analizó de forma individual la influencia de cada variable sobre las demás. Es necesario aclarar que la valoración de la influencia fue basada en apreciaciones subjetivas con participación de los autores de dicho trabajo.

Como lo menciona Roa et al (2017), el plano de influencia directa fue determinado con el software MICMAC a partir de la matriz de influencias directas MID y sus resultados se presentan en las figuras 1.

Figura 1. Plano de influencias y dependencias indirectas





Fuente: Roa et. Al (2017)

Como resultado del análisis estructural se determinaron las variables claves, vista a que según la teoría, al estar en este cuadrante tienen una gran preponderancia en la formulación de la estrategia marítima nacional. Según Roa et al (2017) los objetivos secundarios propuestos para la estrategia marítima nacional, basados en el análisis estructural descrito anteriormente son:

1. Contribuir al fomento y desarrollo de la Conciencia Marítima.
2. Promover la educación y cultura marítima para alcanzar el máximo potencial del aprovechamiento y preservación del capital oceánico.
3. Desarrollar y promover los Intereses Marítimos Nacionales, acuerdo al proceso planificador del Estado.
4. Implementar y fortalecer las actividades encaminadas al desarrollo sostenible y preservación del medio ambiente marino.
5. Proyectar una Industria Naval y Marítima competitiva permitiendo la potencialización del comercio y economía del país y el desarrollo social.
6. Propender por el desarrollo de la Armada Nacional como una Armada Mediana de Proyección Regional.

Sin embargo, como contraargumento de los objetivos propuestos está el concepto que la soberanía e integridad del territorio marítimo debe ser un objetivo secundario y que existe la posibilidad que la valoración de las influencias sea demasiado subjetiva. Al respecto se volvió a realizar el mismo procedimiento con el apoyo de 24 capitanes de corbeta, a los cuales se les indicó la metodología utilizada para la realización de la matriz de influencias. Cabe resaltar que como resultado de este procedimiento las variables claves encontradas son las mismas mencionadas en el estudio anterior.

Conclusiones

Se concluye que la Estrategia Marítima Nacional debe estar alineada con la visión nacional descrita en Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. En ese sentido, el objetivo principal de estar orientado a proyectar a Colombia como una Potencia Media Oceánica a través del desarrollo, fomento, mantenimiento, empleo y protección del poder marítimo de la nación.

Los objetivos secundarios propuestos están planteados en un escenario prospectivo para el año 2030, estos objetivos están orientados a mejorar y fomentar factores que tienen mayor influencia en el desarrollo de la estrategia marítima nacional y que por tal razón son indispensables en el deseo de proyectar a Colombia como una Potencia Media Oceánica.

La presente investigación, evidencia la necesidad imperativa de aumentar, fomentar, fortalecer y conservar la conciencia marítima nacional, ya que es un factor determinante en la obtención de resultados en los proyectos planteados en el sector marítimo nacional. En tal sentido es necesario iniciar a fomentar dicha conciencia a través de la promoción de la educación y cultura marítima a la ciudadanía en general con el fin de alcanzar el máximo potencial del aprovechamiento y preservación del capital oceánico.

Referencias bibliográficas

Arévalo, A. (2014). La Alianza Pacífico: geopolítica e integración económica. *Via Iuris*, 16, 159-172. Recuperado el 23 de Junio de 2017, de <http://www.redalyc.org/html/2739/273933373009/>

Barbosa, F., Posada, E., & Serrano, E. (2011). *La inserción de Colombia en Asia Pacífico. 2020: Colombia en el nuevo océano*. Bogotá: Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Recuperado el 12 de Julio de 2017, de http://www.utadeo.edu.co/files/node/publication/field_attached_file/pdf-la_insercion_de_colombia-_pag.pdf

Buitrago, R. (Febrero de 2006). La política exterior de Colombia en el siglo XX. Un breve repaso histórico a nuestra política internacional. *Suma Administrativa*, 1(1), 111-131.

Cardona, D., & Tokatlian, J. (2011). Los desafíos de la política internacional colombiana en los noventa y política exterior de Colombia. En S. Borda, & A. Tickner, *Relaciones internacionales y política exterior Colombiana* (págs. 147-162). Bogotá: Ediciones Uniandes. Recuperado el 20 de Julio de 2017, de <https://publicacionesfaciso.uniandes.edu.co/sip/data/pdf/relacionesinternacionales4.pdf#page=147>

Colombia, Departamento de Planeación Nacional. (2014). *Plan Nacional de desarrollo, 2014-2018, Todos por un nuevo país*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia. Recuperado el 23 de Julio de 2017, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%202014-2018%20Tomo%201%20internet.pdf>

Comisión Colombiana del Océano. (23 de Julio de 2017). *Asuntos de Educación y CTel*. Obtenido de Mapa Esquemático de Colombia: <http://www.cco.gov.co/mapa-esquemático.html>

Comision Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Bogota, Colombia: Secretaría Ejecutiva CCO. Recuperado el 23 de Junio de 2017, de <http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec-2017-03.pdf>

Escuela Superior de Guerra. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva* (Primera ed.). (S. Uribe, Ed.) Bogotá: Ediciones Escuela Superior de Guerra.

Fernández de Soto, G., & Pineda, S. (2012). *El Pacífico: la inserción aplazada. La relación de Colombia con el Asia-Pacífico en el contexto de América Latina*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos S.A. Recuperado el 15 de Julio de 2017, de <http://www.eafit.edu.co/centros/asia-pacifico/publicaciones/Documents/El%20opacifico%20insercion%20aplazada.pdf>

Hill, J. R. (1990). *Estrategia marítima para potencias medianas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Mahan, A. (2000). *Influencia del poder naval en la historia*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

Mahan, A. T. (2000). *Influencia del poder naval en la historia*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2012). *Estrategia de Inserción de Colombia en el Asia Pacífico. Informe ejecutivo 2012*. Bogotá. Recuperado el 28 de Julio de 2017, de <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/informe-ejecutivo-2012-estrategia-insercion-asia.pdf>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2013). *Estrategia de Inserción de Colombia en el Asia Pacífico. Resumen ejecutivo proyecto de inversión 2013*. Bogotá. Recuperado el 21 de Julio de 2017, de <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/informe-ejecutivo-2013-insercion-colombia-asia-pacifico.pdf>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (s.f.). *Ministerio de Relaciones Exteriores*. Recuperado el 21 de Julio de 2017, de Biblioteca virtual de tratados: <http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/BuscadorExternoForm.aspx>

Roa, W., Pérez, A., & Palacios, P. (2017). *Objetivos, Estrategia marítima nacional. Exposición magistral*. Bogotá.

Solís, E. (2001). *Manual de estrategia, Tomo I*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.

Colombia en el Continente Blanco

Por: CN. Jorge Espinel Bermúdez¹

*"Un esfuerzo sobrehumano no tiene un real valor
a menos que se obtengan resultados."*

Ernest Shackleton.

81

Resumen

Se pretende mostrar la importancia que tiene la Antártica para Colombia. En principio, se evidencia la repercusión geoestratégica, científica y económica de este continente, así como la conexión existente entre este lugar y el resto del Planeta; con base en ello es preciso dar conocer la trascendencia del Sistema de Tratado Antártico y el estatus de vinculación de Colombia a esta organización. El alcance que ha tenido la Política Nacional de los Océanos (en adelante PNOEC) para el país al crear y mantener el Programa Antártico Colombiano es relevante y cuyo objetivo primario es llegar a ser miembro consultivo del Tratado, siendo necesario a la vez considerar el papel que juega la Armada Nacional en la PNOEC y la invaluable oportunidad que brinda el Continente Blanco en beneficio de la Nación.

¹ Capitán de Navío de la Armada de Colombia Jorge Ricardo Espinel Bermúdez. Magíster en Gerencia de Proyectos. Ingeniero Naval con énfasis en electrónica, Profesional en Ciencias Navales, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales, Especialista en Comando y Estado Mayor, Especialista en Política y Estrategia Marítima.

Palabras Claves: Antártida, vinculación, miembro consultivo y Política.

Fecha de Recepción: septiembre 4 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

Después de haber participado en dos expediciones a la Antártica, siempre me han preguntado, ¿por qué Colombia en la Antártica?, y ¿por qué la Armada? Para poder responder estas dos inquietudes propongo dar a conocer primero, ¿qué es la Antártica y por qué es tan importante?, y la respuesta me lleva a explicar que el Sistema de Tratado Antártico corresponde a un organismo que nació con el espíritu de colaborar en el desarrollo de la investigación, para la conservación de este continente.

82

Posteriormente, se presentan algunos de los antecedentes de Colombia en los asuntos Antárticos, y en particular la participación del Programa Antártico Colombiano que corresponde ser el principal ente rector en estos temas, cuyo propósito en principio radica en posicionar al país como un actor preponderante dentro del Sistema del Tratado Antártico y de esta manera pueda llegar a ser miembro consultivo y en ese sentido incidir en la toma de decisiones sobre el territorio austral. Con base en lo anterior se han trazado algunos objetivos, que le permitirán alcanzar esa tarea, entre los cuales tenemos; primero, fortalecer el desarrollo de la investigación científica en el continente blanco; segundo, intercambiar información científica generada por el país con los otros miembros; tercero, generar conciencia Antártica y cuarto adquirir la capacidad logística que permita una presencia permanente este continente.

Finalmente, me propongo en mostrar cómo la Armada Nacional, a través de su plan estratégico naval y plan de desarrollo 2030, alinea su estrategia para dar cumplimiento a la Política Nacional de los Océanos y por ende a la Política Antártica.

Figura 1. Expedición de la Armada Nacional a la Antártida.



Foto Tomada Diego Mojica | Expedición "Caldas" – ARC 20 de Julio

La Antártica y su importancia

La Antártica es el cuarto continente más grande de la tierra, con 14 millones de kilómetros cuadrados, el cual duplica su área durante el invierno. Asimismo, está considerado el más frío, con una temperatura media de -50°C en la meseta, llegando a -70°C en el invierno; el más ventoso, al tener velocidades superiores a 200 km/h; el más seco, debido a que la precipitación media en la meseta es de -100mm , considerándose como desértico y de 200 mm a 1.000mm en las zonas costeras, siendo un régimen árido; el más alto, su altura promedio es de 2.000 metros por encima del nivel del mar. Por otra parte, es un continente sin aborígenes, su población es flotante, conformada por científicos y personal de apoyo que trabaja en las estaciones (Sánchez, 2008).

Su posición geográfica la convirtió en un importante lugar para el desarrollo de líneas de comunicaciones marítimas y aéreas. Asimismo, su riqueza en recursos naturales, en una fuente de solución a los problemas alimentarios y energéticos para la humanidad, lo que llevó a una serie de reclamaciones de soberanía por parte de varios países, y dio origen al Tratado Antártico.

La diversidad de recursos con los que cuenta la Antártica, por ejemplo, su fauna, la cual en un principio fue objeto de caza indiscriminada, fue el caso de los cetáceos, lobos y elefantes marinos, quienes llegaron a un estado casi de extinción, lo que conllevó a un desequilibrio en

el ecosistema Antártico. En consecuencia, se generó una abundancia de otros animales, que como el krill es una fuente alta en proteína, pueden ser una alternativa para los problemas alimentarios en el mundo. Sin embargo, al ser hoy una reserva natural, se ha permitido la recuperación del equilibrio de su ecosistema, el uso sostenible de estas fuentes de alimento, podría contribuir a los problemas de escasez en el Planeta (Reyno, 2016).

Igualmente, según teorías como la del “Supercontinente de Gondwana”², se puede considerar que en la Antártica existan áreas mineralizadas. Asimismo, las reconstrucciones geológicas del continente, plantean una alta probabilidad de existencia de grandes concentraciones de minerales de todo tipo: metálicos, no metálicos, energéticos e hidrocarburos, si bien aún existen grandes obstáculos para su explotación y exploración, por la dificultad de acceder a esos minerales. La posible existencia de estos recursos, ha generado un gran interés por parte de los países miembros del Tratado, como una alternativa en el futuro, en momentos de escasez a nivel mundial (Sepúlveda, 2008). Sin dejar a un lado al agua potable existente en el hielo, que es la mayor reserva del planeta.

Por otra parte, la Antártica es uno de los mayores reguladores del clima del planeta, debido al alto contraste de las propiedades reflectivas de las áreas cubiertas de hielo blanco con la circundante superficie de un oscuro mar. Adicionalmente, las aguas extremadamente frías de alta salinidad alrededor de la Antártica se hunden en la profundidad del océano, impulsando como una banda transportadora una columna de agua oceánica caliente alrededor del planeta, llamada la Corriente Circumpolar Antártica (British Antarctic Survey, 2015).

Asimismo, el océano austral es muy efectivo en la absorción del dióxido de carbono de la atmósfera, éste es resultado de la mezcla con el océano, ocasionada por los fuertes vientos que circundan el continente (British Antarctic Survey, 2015).

Adicionalmente, los análisis realizados a las capas de hielo y al sedimento marino, han revelado una historia geológica de la tierra de más de 800.000 millones de años, lo que son ocho periodos glaciares, constituidos por eras de congelamiento y períodos de calentamiento.

² Gondwana corresponde a la porción meridional de Pangea, nombre que el geógrafo alemán Alfred Wegener, dio en 1912, a la masa continental única que de acuerdo a su teoría existía inicialmente y que se habría fragmentado en el tiempo dando origen a las tierras emergidas que hoy conforman la morfología mundial.

Lo cual permite entender de una mejor forma el ritmo natural de la tierra y en consecuencia tener un mejor y más claro panorama de lo que está pasando con el cambio climático, y qué se puede esperar de él en el futuro (British Antarctic Survey, 2015).

El Sistema Antártico

Es un conjunto de normas e instrumentos que conforman un régimen jurídico-político, el cual permite administrar la cooperación internacional y la investigación científica del continente (Abruza, 2013). Nace con el Tratado Antártico, que tiene como propósito mantener este lugar para fines pacíficos, donde exista una libertad de investigación y cooperación, para protegerlo y mantenerlo. El Tratado Antártico fue firmado en 1958, fueron doce los países firmantes: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Reino Unido, Sudáfrica y Rusia. Entró en vigor el 23 de junio de 1961. Debido al interés por esta región, el Sistema del Tratado Antártico ha aumentado la cantidad de miembros firmantes a 53, en la actualidad existen 24 miembros no consultivos quienes tienen derecho a participar de las reuniones, pero no tienen participación en la toma de decisiones, Colombia hace parte de este grupo de países. Adicionalmente, al sistema se han venido agregando todas las normas, acuerdos e instrumentos firmados a través de todos estos años, permitiendo aumentar y mejorar los mecanismos de entendimiento y de investigación en la Antártica.

Figura 2. Buque ARC 20 de Julio en la Antártida.



Foto tomada por la Armada Nacional y publicada en el portal del Colombiano.com, <http://www.elcolombiano.com/colombia/colombia-suenan-con-una-base-en-la-antartida-XE1547572>

Desde hace más de tres décadas, Colombia ha venido mostrando un interés por el Continente Blanco. Primeramente, con un grupo de colombianos quienes participaron de expediciones con el apoyo de otros países, de manera irregular, algunos por su propio interés y otros a través de la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y la Comisión Colombiana del Océano. Fue en el año 1987, cuando la Comisión Colombiana del Océano (CCO), que para ese entonces era la Comisión Colombiana de Oceanografía y la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales (ACCEFYN), recomendó al gobierno nacional la importancia de que Colombia hiciera parte del Sistema del Tratado Antártico, lográndose la firma de este tratado en el año 1988 y ratificándose bajo la Ley 67 de 1988. Sin embargo, es en el año 1990 con el Decreto 1690, que se fortaleció el interés por la cooperación científica y la protección de la Antártica, creando la Comisión Nacional de Asuntos Antárticos, bajo la dirección de la Comisión Colombiana de Oceanografía y ACCEYN, como el organismo responsable de todos los asuntos Antárticos y de recomendar las políticas a seguir por el país; a través de la participación en las reuniones anuales del Sistema y de las otras organizaciones que tienen que ver con los temas Antárticos como: el Comité Científico Antártico (SCAR), La Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos (CCMLAR), El Consejo de Gerentes de los Programas Antárticos Nacionales (COMNAP).

En el año 2009, se conformó el Comité Técnico de Asuntos Antárticos, mediante la Resolución No 001 de la CCO, por medio del cual se emprendió una tarea más activa hacia el Sistema del Tratado Antártico, y a través del cual se ha desarrollado la Agenda Científica Antártica Colombiana 2014-2035, la cual fue publicada en el año 2013, convirtiéndose en la hoja de ruta a seguir por Colombia en materia de investigación científica en la Antártica, lo que dio como resultado el Programa Antártico Colombiano.

Con el propósito de materializar la política Antártica, el Programa Antártico Colombiano ha planeado una serie de etapas que pretenden llevar a Colombia a ser miembro consultivo del Tratado Antártico. Una primera etapa es la de realizar investigación científica con el apoyo de otros países que tienen presencia permanente, utilizando sus buques y estaciones, asimismo desarrollar la agenda científica Antártica. Una

segunda etapa, es llevar a cabo expediciones científicas con plataformas propias, y de esa manera obtener las capacidades de soporte logístico para futuras expediciones y para la siguiente fase. La tercera, establecer una estación científica de verano, para luego pasar a la cuarta etapa, que es llegar a tener una estación permanente en el continente Antártico. Una quinta etapa, es establecer refugios o campamentos en el polo sur geográfico. Este planeamiento implica que cada etapa no se dejará de hacer cuando se ejecuten las otras, de manera que las primeras etapas son continuas a lo largo de toda la estrategia, sin importar que ya se esté implementando una nueva etapa.

En el año 2017, se emitió la revisión de la Política Nacional de los Océanos y de los espacios costeros, en la que Colombia establece como política de estado una visión a 2030 para llegar a ser una Potencia Media Oceánica, a través del fomento de los intereses marítimos nacionales, reconociendo el territorio marítimo, aprovechando de manera sostenible los recursos, preservando el medio ambiente, manteniendo el control y ordenamiento de los espacios marítimos, contribuyendo al desarrollo de todos los sectores que conviven con el mar. En ese sentido, los asuntos Antárticos se incluyen dentro del área temática de la Integridad y Proyección del Territorio Marítimo, dándole una gran importancia a esta política. De tal manera, se tienen las siguientes líneas de acción: el fortalecimiento de la participación del país en el Sistema del Tratado Antártico y en el escenario regional, y la implementación del Programa Antártico Colombiano (Comisión Colombiana del Océano, 2017).

La Armada Nacional en la Antártica

En la misión de la Armada Nacional está el desarrollo del poder marítimo y la protección de los intereses de los Colombianos, asimismo en su visión; *"Para el año 2030 la Armada Nacional será una Armada de proyección regional; con fuerza defensiva oceánica, garante de los intereses marítimos de la nación y con una capacidad de realizar operaciones de Seguridad Marítima dentro de la Zona Económica Exclusiva, Seguridad Fluvial y de Guerra Naval en los teatros de operaciones establecidos, sirviendo de apoyo a la política exterior del gobierno nacional, así como contribuir al desarrollo tecnológico, científico, social y económico de la Nación"* (Armada Nacional, 2015). Adicionalmente, en el Plan de Desarrollo 2030, se plantea una

estrategia de cinco vértices, conocida como el Pentágono Naval, que constituye la hoja de ruta de la Armada Nacional para las próximas décadas, teniendo los siguientes vértices: defensa y seguridad nacional, de seguridad marítima y fluvial, protección del medio ambiente, desarrollo marítimo y fluvial, y el rol internacional (Armada Nacional, 2015).

Dentro del desarrollo marítimo y fluvial, se encuentra la investigación científica marítima, el desarrollo tecnológico y la innovación, que son parte del aporte de la Armada para velar por los intereses marítimos, el desarrollo y crecimiento económico de la nación. En tal sentido, la investigación en la Antártica es una herramienta fundamental para poder entender fenómenos como el Niño, que afectan de manera directa nuestros intereses marítimos y el crecimiento económico del país.

Por otra parte, el vértice internacional, en el que se espera que la Armada tenga una mayor influencia a nivel regional, mediante la participación en operaciones combinadas, asistencia humanitaria y apoyo, diplomacia naval, foros internacionales, proyectos de investigación científica, programas de capacitación y entrenamiento. De tal manera que la participación activa en el Programa Antártico Colombiano, a través de las expediciones al continente blanco, es una tarea primordial para que Colombia tenga una mejor interacción con la comunidad internacional, dándole una mayor estatura estratégica dentro de la región y a nivel internacional, y así contribuir a ser una Potencia Media Oceánica.

El ser parte de la Comisión Colombiana del Océano, que a través de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros determina los intereses marítimos de la nación, obliga a trabajar por el cumplimiento de estos objetivos de nivel nacional.

Es por eso que la Armada Nacional ha realizado dos Expediciones Científicas a la Antártica a bordo de la Patrullera Oceánica ARC "20 de Julio", la Primera se realizó durante el verano austral 2012-2013, llamándose Expedición "Caldas", durante ésta participaron 19 científicos, de 16 instituciones y se desarrollaron 11 proyectos de investigación, se realizaron 39 estaciones oceanográficas para la recolección de muestras, se efectuó el levantamiento batimétrico a 235.699 m², dentro de un proyecto sobre la seguridad de la vida en

el mar, en un conjunto con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de Chile.

La Segunda Expedición se llevó a cabo durante el verano del 2016-2017, fue llamada Expedición "Almirante Padilla", participaron 23 científicos, con 19 proyectos de investigación, se realizaron 24 estaciones oceanográficas, algunas de ellas a más de 1.000 metros de profundidad para el estudio de las características físicas, biológicas y químicas de los Estrechos de Gerlache y Bransfield. En estas estaciones se colectaron 65 muestras de plancton por arrastre de redes; 567 muestras y perfiles de datos para el estudio de la bio-óptica en la Antártida; 460 muestras de agua a diferentes profundidades para análisis biológicos, microbiológicos y químicos. Se realizaron ocho estaciones para recolección de sedimentos del fondo marino con 41 muestras para estudios de contaminantes y macrobentos. Se efectuó el levantamiento batimétrico de 134.6 millas náuticas para hidrografía, cubriendo un área de más de 32.000 m² en aguas someras con tecnología multihaz en dos bahías en las cuales se ha aumentado el tránsito de buques de turismo a pesar de no estar debidamente cartografiadas, con lo que la Dirección General Marítima brinda un importante aporte a la seguridad marítima integral en el continente blanco.

Conclusión

Colombia tiene una gran oportunidad en el continente blanco, debido a su importancia geopolítica y geoestratégica, y a la gran cantidad de recursos que podrán ser usados para el futuro del planeta. Igualmente, el continente Antártico tiene una injerencia directa en fenómenos como el calentamiento global y el Niño, lo que nos conecta de una manera directa con este lugar austral. En tal sentido, es necesario continuar realizando investigación científica de manera sostenida, para entender cómo funciona la Antártica y cómo afecta estos fenómenos y de esa manera poder obtener las herramientas, que permitan tomar las acciones que minimicen los impactos en nuestro territorio, ya que no solo afectaría los campos social y económico.

Si bien la Armada Nacional, ha venido jugando un papel muy importante en el desarrollo de la política Antártica con la realización de las Expediciones a la Antártica, es necesario seguir vinculando a todas las partes que conforman la Comisión Colombiana del Océano con una participación más activa, para que, de esa manera se llegue a ser un miembro consultivo del Sistema del Tratado Antártico en el mediano plazo.

Referencias bibliográficas

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

Abruza, D (2013), El Tratado Antártico y su sistema. Boletín Centro Naval No. 836. Disponible en: <http://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN836/bcn836.html>

British Antarctic Survey (2015). Antarctica and climate change, Science Briefing. Disponible en: https://www.bas.ac.uk/wp-content/uploads/2015/04/antarctica_and_climate_change_2009.pdf

Comisión Colombiana del Océano (2017). Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. Comisión Colombiana del Océano. Bogotá. 2017.

Rodrigo, C (2008). La Corriente Circumpolar Antártica y su influencia en el clima. Boletín Antártico Chileno Vol. 27. Disponible en: <http://www.inach.cl/inach/wp-content/uploads/2009/10/Boletin-Antartico-Dic2008.pdf>

Sepúlveda, J (2008). Importancia Geopolítica del Continente Antártico. Revista Marina de Chile No. 6. Disponible en: www.revistamarina.cl

Reyno, M (2016), Escenarios futuros, riesgos y oportunidades para Chile en la Antártica a largo plazo. Disponible en: <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/cl/2008/mrm.htm>

Sánchez, R (2008), Antártica Introducción a un continente remoto. Albatros. Buenos Aires. 2008.

La Estrategia Marítima de México para fomentar su Desarrollo Marítimo

Por: CN. (México) Miguel Ángel Ruiz¹

Resumen

México cuenta con una posición privilegiada por tener acceso directo a dos áreas marítimas importantes que son los Océanos Pacífico y Atlántico, además de lo anterior, cuenta con una considerable extensión de litorales y superficie marítima, siendo a su vez uno de los países Megadiversos por su flora y fauna. Estas consideraciones y algunas más, lo convierten en un Estado con un gran potencial para el Desarrollo Marítimo, para lo cual requiere establecer políticas e implementar acciones para desarrollar una Estrategia Marítima, que le permita incrementar sus capacidades para preservar y explotar los recursos para beneficio de su población.

Palabras Clave: Estrategia Marítima, Desarrollo Marítimo, Estrategia Marítima, explotación de recursos, población.

Fecha de Recepción: agosto 3 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

¹ Capitán de Navío de la Armada de México Miguel Ángel Ruiz, Ingeniero Hidrógrafo, especialista en Infantería de Marina, Magíster en Administración Naval y Magíster en Seguridad Nacional, Docente investigador invitado a la Escuela Superior de Guerra "Rafael Reyes Prieto". Participó en el diplomado de Introducción a la Oceanopolítica, en la ESDEGUE.

Definiendo la Estrategia Marítima.

La palabra Estrategia procede de los términos griegos: stratos (“ejército”) y agein (“conductor”, “guía”). Por lo tanto, el significado primario es el arte de dirigir las operaciones militares², este último término también es considerado por el Diccionario de la Real Academia Española y el Wordreference, sin embargo, también lo definen como “En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento”³ y “Técnica y conjunto de actividades destinadas a conseguir un objetivo”⁴. No obstante, lo anterior, el término se ha diversificado y ha sido adoptado y utilizado en diferentes ámbitos y áreas de la vida civil lo que provoca que su interpretación no sea meramente en el ámbito militar a pesar de su origen. Sin embargo, debido a su vínculo original, la Estrategia seguirá asociada con la planeación y el empleo de las Fuerzas Armadas.

Con respecto al término Marítimo, ambos diccionarios previamente señalados los definen como “Del mar o relativo a él por su naturaleza o por su cercanía” y “perteneciente o relativo al mar”, en un concepto más amplio se puede entender que se refiere a todos los elementos, actividades, fenómenos o circunstancias que se ejecutan en el mar o tienen relación con él.

Existe un gran número de escritores que han expresado sus teorías y puntos de vista sobre Estrategia Marítima, entre ellos se encuentran algunos muy famosos que son referentes de Doctrinas y estudios a nivel mundial como el Contraalmirante Alfred Thayer Mahan, Sir Julian Corbett, El General André Beaufre y Geoffrey Till.

De acuerdo con el Libro “Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva”, la Estrategia Marítima es parte de la Estrategia Nacional que trata de la creación, mantenimiento y empleo del Poder Marítimo del Estado para promover y proteger sus Intereses Marítimos. Está íntimamente relacionada con la Estrategia Militar y con la Política Económica (Casarez, 2016) (figura 1).

2 www. <http://definicion.de/estrategia/>, Definición de estrategia. (consulta: 02 julio. 2017).

3 Real Lengua Española, <http://dle.rae.es/?id=GxPofZ8> (consulta:02 julio 2017).

4 Wordreference, <http://www.wordreference.com/definicion/estrategia> (consulta:02 julio 2017).

Figura 1 Estrategia Marítima.



Fuente: Diplomado Introducción a la Oceanopolítica

El empleo de la Estrategia en el ambiente Marítimo comúnmente se le llama Estrategia Marítima, debido al entorno donde se lleva a cabo involucra actividades propias de la Armada y aquellas de naturaleza no militar como el comercio, la investigación, deportivas, explotación de recursos, pesca, y algunas más. Entre las numerosas definiciones de Estrategia Marítima, el Capitán de Navío Francisco Obrador Serra de la Armada de España establece que "la Estrategia Marítima es el proceso de concepción, creación, organización y empleo de medios tangibles e intangibles para la utilización de los mares, litorales y sus espacios aéreos, en beneficio de los Intereses Nacionales". (obrador, 2006).

Para efecto de este documento y tomando en consideración los diferentes aspectos tratados anteriormente, se establecerá como Estrategia Marítima al "Conjunto de acciones que implementa un Estado (México en este caso) a través de sus componentes político, económico, social y militar con el fin de proteger y explotar sus Intereses Marítimos e impulsar el desarrollo marítimo y económico".

Consideraciones para el desarrollo marítimo de México.

Para tener una visión más clara de la situación relacionada con el Desarrollo Marítimo de México, se tomará en consideración un breve análisis de los seis factores establecidos por Alfred Thayer Mahan los cuales a su parecer afectan o influyen en citado desarrollo.

México como comúnmente se le conoce y cuyo nombre oficial es "Estados Unidos Mexicanos", está situado en el hemisferio norte del Continente Americano se extiende entre los paralelos $14^{\circ} 32' 27''$ al $32^{\circ} 43' 06''$ N y meridianos $86^{\circ} 42' 36''$ al $118^{\circ} 27' 24''$ ubicándose a la altura del Trópico de Cáncer, limita al Norte con los Estados Unidos de Norteamérica, al Sureste con Guatemala y Belice, al Este con el Golfo de México y Mar Caribe al Este y al Oeste y Sur con el Océano Pacífico.

El país tiene una superficie total que incluye la continental, marina e insular de $5,114,295 \text{ Km}^2$, en su parte continental alcanza $1,959,248 \text{ Km}^2$, (14 lugar mundial), la marina (que incluye el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva) cubre $3,149,920 \text{ Km}^2$, aprox. 1.6 veces lo terrestre (9 lugar mundial) y la insular abarca los $5,127 \text{ Km}^2$, además cuenta con aproximadamente $11,122 \text{ km}$ de costa (10 a nivel mundial) y 130 lagunas costeras que cubren un área de $15,000 \text{ km}^2$. La zona marítimo-terrestre cuenta con 161 municipios en 17 estados con una población aproximada de 17.8 millones de personas (Universidad Nacional Autónoma de México, 2002), (figura 2).

Figura 2 Situación Geográfica.



Fuente: SEMARNAT, Atlas Digital Geográfico.

Al realizar el análisis de la situación geográfica de México, podemos afirmar que cuenta con una posición privilegiada ya que tiene acceso al Océano Atlántico a través del Golfo de México y Mar Caribe y directamente al Océano Pacífico, además se encuentra muy bien posicionado a nivel mundial entre los países con mayor cantidad de km. de litorales y extensión marítima. Asimismo, su ubicación en el área tropical lo nutre de una abundancia de flora y fauna marina, convirtiéndolo en un país con megadiverso en este aspecto. Por lo anterior, podemos concluir que su situación geográfica es un factor favorable para su desarrollo marítimo y situarse en una posición envidiable para explotar las rutas marítimas hacia Europa, Asia y América.

Con relación al factor de la naturaleza y configuración de sus costas, el litoral mexicano y sus 2,128 islas⁵ es en general considerado poco favorable para el establecimiento de puertos, sin embargo, esto no ha impactado negativamente en su desarrollo marítimo. El área norte del Atlántico y Pacífico cuenta con estrechas llanuras litorales integrada con albuferas, ensenadas, lagunas y zonas pantanosas. Su perfil litoral en muchos casos es abrupto e irregular sobre todo en el Pacífico por la presencia de la Sierra Madre. En el Atlántico la zona intermedia con una plataforma continental baja extendida y áreas pantanosas se enlaza con el litoral rocoso y coralino de la península de Yucatán. Los ríos no se consideran importantes en el aspecto marítimo debido a que algunos solo son navegables pocas millas río arriba del área de su desembocadura. Entre los principales del Pacífico podemos mencionar el Yaqui de 680 km, el Lerma de 515 km, y el Balsas con 880 km., y en el Atlántico el Pánuco de 600 km, el Papaloapan con 900 km, el Mezcalapa-Grijalva de 600 km y el Usumacinta, con 800 km.

Analizando la naturaleza y configuración de las costas, se puede establecer que esta característica limita considerablemente para su crecimiento a la generalidad de los puertos existentes los cuales son pequeños y con limitaciones por carecer de reserva territorial, no obstante las características y riquezas que ofrecen los litorales son una oportunidad para que el Estado mexicano establezca una Política de Estado que permita enfocar los esfuerzos en los puertos con mayor potencial, sin detrimento de aquellos que se utilizan para cabotaje que permita detonar el desarrollo portuario y marítimo.

5 INEGI, Presentación "Catálogo del Territorio Insular". Encuentro Nacional para la conservación y el desarrollo sustentable de las islas de México. 23 al 26 de junio de 2009. Ensenada, BC. México.

La extensión territorial y recursos Naturales de México lo posiciona como un país con un gran potencial para su desarrollo, como se mencionó, su extensa superficie marina y sus amplios litorales son una ventana de oportunidad para su desarrollo marítimo.

El país debido a su estructura geológica posee casi todos los tipos de suelos; los ríos no constituyen sistemas pluviales de relevancia existiendo tres regiones hidrológicas principales (Universidad Nacional Autónoma de México, 2002), otro aspecto a considerar son las 70 zonas costeras y oceánicas prioritarias (43 en el Pacífico que corresponde al 40% y 27 en el Golfo de México y Mar Caribe que ocupa el 60%) en las cuales se encuentran 43 áreas naturales protegidas. (SEMARNAT, 2015).

Debido a existir 4 climas principales (tropical lluvioso, seco, templado y Polar), la diversidad de vegetación y cultivos es importante por lo cual los principales productos agrícolas son: tomate (1er. lugar mundial), garbanzo (3er. lugar mundial) maíz (4o. lugar mundial), caña de azúcar (4o. lugar mundial) café (5o. lugar mundial) trigo, sorgo, arroz, avena, cebada, frijol, algodón, ajonjolí, tabaco, plátano, coco, aguacate, cacao, frutas, y alfalfa. (Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI, 2017).

El sector pesquero de México explota normalmente 350 especies con 23 pesquerías principales, destacando el 1er. lugar en captura de atún aleta amarilla y 4o. lugar en volumen de pesca a nivel continental atrás de Perú, Estados Unidos, Chile y 9o. lugar en exportación de camarón. (Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, 2017).

En cuanto a recursos minerales, México cuenta entre otros, con Las Salinas de Guerrero Negro (las más grandes del planeta); el yeso de la Isla de San Marcos y de la costa oriental de la península de Baja California (reservas para 70 años); Las Cuevas (la mina más grande de fluorita del mundo); Fresnillo (el yacimiento de plata más rico y más grande del mundo); Molango (el depósito más importante de manganeso en Norte América); asimismo, se mantiene como líder mundial en la producción de plata y el 45% de producción nacional lo constituyen los metales industriales tales como el hierro, estaño, plomo, cobre, molibdeno, y antimonio (Servicio Geológico Mexicano, 2016).

Como exportador de Petróleo ocupa el 13° lugar mundial y el 17° en reservas probadas, respecto a Gas natural ocupa el 33° lugar mundial en reservas. (CIA, 2017).

El factor “Extensión territorial y recursos naturales” representa un pilar fundamental en la economía del país y puede resultar un impulsor para el desarrollo marítimo del país si se invierten y aplican los recursos monetarios necesarios, es importante resaltar que actualmente es la 15° economía mundial con un Producto Interno Bruto (PIB) de 1,063,606 millones de dólares, debido a la exportación de recursos renovables y no renovables.

El número de habitantes es un factor que se considera incide en el desarrollo marítimo de una nación, según el reporte preliminar del censo de población y vivienda 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, la población actual del país es de 119.530.753 habitantes, de los cuales 58.130.753 son hombres y 61.400.000 son mujeres. La densidad de población promedio es de 61 hab/Km² (Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI, 2017). El país ocupa el **12° lugar mundial por número de habitantes**, se destaca que China, Brasil, Estados Unidos, India, Japón y Rusia son países con desarrollo marítimo que tienen una población superior y que países con gran tradición marítima como España, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Noruega, Portugal y Suecia, entre otros cuentan con menor población, de igual forma sucede con la densidad. (CIA, 2017).

La población en los Estados costeros (17) es de un poco más de 55 millones, sin embargo, solo 17.8 millones habitan en los municipios colindantes con la franja litoral lo que representa el 14.8% de la población según datos de la Secretaría de la Economía Nacional e INEGI.

De acuerdo con información del INEGI, existe un grupo conformado por Baja California, Sinaloa, Sonora y Veracruz con alta concentración poblacional (52% del total nacional), aunque en el caso del primero citado, sus actividades son relacionadas con los servicios e industria maquiladora. Otro grupo de concentración media es el que integran Campeche, Guerrero, Tabasco, Tamaulipas y Quintana Roo, este último con un incremento muy elevado en los últimos 20 años y al igual que Baja California, su crecimiento está ligado al sector turístico y de servicios. Un tercer grupo con porcentaje de población bajo es Chiapas, Colima, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Oaxaca y Yucatán, ubicándose en esta área los dos puertos más importantes del Pacífico: Manzanillo y Lázaro Cárdenas, lo que demuestra que la industria marítima del país no genera suficientes fuentes de empleo.

Del análisis del factor “Número de habitantes” se determina que actualmente no existe una relación directa entre la cantidad de población y las actividades marítimas propiamente dichas, observándose que no se cuenta con un desarrollo marítimo que impulse la creación de fuentes empleo tal y como resulta con el establecimiento de la industria naval.

El carácter de sus habitantes es el factor más intangible y subjetivo para el desarrollo marítimo de un país. Nuestra idiosincrasia influye en la autoestima, es imprescindible eliminar las “señas de identidad” como: el don nadie, el imitador acomplejado, el golpeador, el relajamiento irresponsable, el hipócrita, el flojo, el resentido, el mandilón, el malinchista, el misógino, el arribista demagogo, el oportunista corrupto, el padrote, el que se comporta servil frente al jefe y **déspota con los de abajo**” (Garibay, 2003), basta con señalar que muchos extranjeros consideran que el mexicano tenía los vicios de pereza, superstición infantil, imprevisión, estupidez ingénita, ignorancia impenetrable, indomable propensión al robo, embriaguez y cobardía (Turner, 1911).

100

José María Vigil considera que lo único que requiere el pueblo mexicano es estabilidad política y educación del carácter (Valderrama, 1986).

Por su parte, el licenciado Raúl Béjar Navarro define al carácter nacional como el “que recoge datos sistemáticos sobre sentimientos, emociones, afectos, motivaciones, formas perceptuales, pensamientos, creencias, preferencias y formas de comportamiento social, que dentro de la diversidad del universo individual sean uniformes en el plano colectivo, el carácter nacional es una manera peculiar de ser, se refiere a las creencias y patrones, de la personalidad relativamente estables que son modales entre los miembros adultos de una sociedad” (Navarro, 2005).

También es necesario considerar la compleja desigualdad social en México, el mismo **Béjar Navarro la atribuye** a cuatro causas: histórico geográficas, étnico demográficas, socio políticas y socio económicas.

No es fácil hablar del “Carácter de sus habitantes” o la identidad del pueblo mexicano, se necesita de un análisis profundo y sustentado, desafortunadamente, el carácter del mexicano como resultado de los acontecimientos que han sucedido a lo largo de su historia está

catalogado en su mayoría del tipo pasivo, obediente y afiliativo, teniendo como principal característica ser una persona que busca siempre su seguridad para protegerse y evitar cualquier peligro para no sufrir.

El carácter del mexicano de acuerdo con estudios realizados es en general opuesto al de los países con un alto desarrollo marítimo, en donde el carácter de su población es más aventurero, con tendencia comercial e independiente del medio que lo rodea. Por lo tanto, este factor no está consolidado en México y es un punto débil por lo cual se requiere educar e instruir a las próximas generaciones con el objeto de modificar y cambiar su carácter.

La Clase de Gobierno, en el artículo 40 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a la letra dice: "Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una república representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos, en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental". (Diario Oficial de la Federación - DOF, 2016).

La forma de gobierno del Estado Mexicano es tipo presidencial, esto significa que es un gobierno con separación y coordinación de poderes. Se dice que un sistema político posee esta clase de régimen sólo si la Jefatura del Estado y la Jefatura del gobierno están reunidas en una misma persona a la que se le denomina "presidente", elegido democráticamente.

Cuenta con tres órdenes de gobierno: Federal (artículos 50 al 114 Constitucional), Estatal (artículos 115 al 122 Constitucional) y Municipal (artículo 115 Constitucional). Asimismo, existen 3 poderes: Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y Poder Judicial. Para efectos del orden Federal, el Poder Ejecutivo es ejercido por el presidente de los Estados Unidos Mexicanos (artículo 80 Constitucional), el Poder Legislativo está depositado en un congreso general dividido en dos cámaras: La cámara de senadores con 128 miembros y la de diputados con 500 miembros (artículo 50 Constitucional). Finalmente, el Poder Judicial se deposita en una Suprema Corte de Justicia, en Tribunales de Circuito en materia de amparo y unitarios en materia de apelación y en juzgados de distrito (artículo 94 Constitucional). (Senado de la República - LVI Legislatura, 1998).

El Gobierno Federal es el responsable de generar las directrices a través de iniciativas o reformas a las políticas y leyes existentes por conducto del Poder Ejecutivo que el mismo ejerce para fomentar el desarrollo marítimo y económico del país, con el fin de que en el seno del Poder Legislativo se discutan, modifiquen y en su caso se apruebe o rechace y se publique en el Diario Oficial de la Federación (DOF), para su aplicación y observancia. En este sentido, a lo largo de las administraciones no se ha generado una Estrategia Marítima como parte de la Política de Estado, solo se han instrumentado Políticas de gobierno que no permiten la continuidad a mediano plazo a pesar de existir leyes que cubren el espectro marítimo pero que su aplicación deja mucho que desear.

Por lo anteriormente expuesto, se concluye que el factor **“Clase de gobierno”** el cual a consideración del suscrito es el de mayor importancia, es una debilidad que afecta en gran medida el desarrollo marítimo, debido a que la clase política no ha instrumentado los mecanismos y tomado las medidas necesarias para detonar el potencial marítimo del país, como ejemplo tenemos el Plan Nacional de Desarrollo (PND) emitido por el Poder Ejecutivo que es el eje rector de cada administración en el que se establecen los objetivos nacionales, estrategias y prioridades para el desarrollo integral y sustentable del país y sobre el cual cada Secretaría de Estado instrumenta su Plan Sectorial, esto aunado a que en el Poder legislativo son escasas las personas con amplios conocimientos o visión sobre el tema y/o comprometidos con el sector marítimo.

La Estrategia Marítima de México.

A pesar de lo descrito con anterioridad, en México existen documentos que pueden servir como lineamientos y directrices que pueden contribuir a fomentar y detonar el desarrollo marítimo del país, los documentos a que se hace referencia son los siguientes:

Plan Nacional de Desarrollo (PND).

Su creación está basado en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), la Ley de Planeación y los artículos 9 y del 27 al 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y como ya se dijo es el documento rector emitido por el Ejecutivo Federal que tiene por objeto normar obligatoriamente a los

programas institucionales y sectoriales, así como guiar la concertación de sus tareas con otros poderes de la Unión y con los órdenes estatal y municipal de gobierno. (Gobierno de la República, 2013).

Política Nacional de Mares y costas de México (PNMC).

Documento elaborado tomando en consideración los conocimientos y experiencias de las 10 Secretarías de Estado que integran la Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas (CIMARES), creada el 13 de junio del 2008 cuyo objeto es coordinar las acciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal relativas a la formulación e instrumentación de las políticas nacionales para la planeación, ordenación y desarrollo sustentable de los mares y las costas del territorio nacional (Diario Oficial de la Federación, 2008).

Este documento contiene los objetivos, estrategias y líneas de acción para articular y orientar los esfuerzos sectoriales del Gobierno Federal, apoyando la planeación y ordenamiento de las regiones marítimas y costeras “con el fin de hacer más eficientes y efectivos los procesos de toma de decisiones, detener y revertir el deterioro que han sufrido a lo largo de décadas y así potenciar su desarrollo”. (Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas, 2015).

Política Nacional de Defensa.

Documento que contiene 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, 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. (Cronica, 2013).

Estrategia Nacional para el ordenamiento Ecológico del Territorio en Mares y Costas.

Documento elaborado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales consta de un componente de acción por instrumentos de alcance federal, estatal y municipal, así como un componente de acción por zonas de la siguiente manera: Golfo de California, Golfo de México y Mar Caribe, Pacífico Norte, Pacífico Sur, Estados y municipios con alto potencial o desarrollo turístico, industrial, agrícola, acuícola y pesquero.

La Estrategia pretende explotar al máximo la potencialidad del Ordenamiento Ecológico del Territorio en los mares y las costas por considerarlos zonas críticas, detonadores de importantes procesos productivos y depositarias de capital natural fundamental para un esquema de desarrollo sustentable. La intención es lograr la congruencia entre las directrices y ejes rectores del gobierno federal, con las estrategias regionales y las acciones locales de manera que se fortalezca el papel rector y de fomento en la planeación ecológica del territorio. (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2007).

Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030.

104

Instrumento de planeación, elaborado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, que plantea llevar a la práctica los compromisos que el Gobierno Federal asume en el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia portuaria, así como incorporar a la organización portuaria al desarrollo estratégico del sistema portuario nacional establece, con una visión de largo plazo, las políticas y estrategias que permitan al país contar con un sistema portuario competitivo, la creación de nueva infraestructura portuaria, el desarrollo del litoral con la creación de las Administradoras Portuarias Integrales Municipales (ACIS), mejorar la relación puerto-ciudad, contar con mejores vías de acceso a los puertos para alcanzar un pleno intermodalismo, mejorar los servicios portuarios e incrementar la productividad. (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante., 2008).

Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.

Este documento está enfocado al desarrollo portuario de los estados costeros de Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Veracruz y tiene como objeto, en el marco de la planeación nacional del desarrollo, regular la planeación, el establecimiento y la operación de Zonas

Económicas Especiales para impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza, permita la provisión de servicios básicos y expanda las oportunidades para vidas saludables y productivas, en las regiones del país que tengan mayores rezagos en desarrollo social, a través del fomento de la inversión, la productividad, la competitividad, el empleo y una mejor distribución del ingreso entre la población.

Dichas zonas serán consideradas áreas prioritarias del desarrollo nacional y el Estado promoverá las condiciones e incentivos para que, con la participación del sector privado y social, se contribuya al desarrollo económico y social de las regiones en las que se ubiquen, a través de una política industrial sustentable con vertientes sectoriales y regionales. (Diario Oficial de la Federación, 2016).

A continuación, se relacionarán algunas iniciativas y leyes que en la actualidad se encuentran vigentes y que contribuyen a crear el marco teórico para establecer una Estrategia Marítima de México.

-Ley para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Publicada el 8 de enero de 1981, y en espera de ser reformada y/o adicionada en el Congreso, tiene como objetivo favorecer, robustecer y ampliar las oportunidades para la marina mercante mexicana, además de las empresas nacionales que participan en el sector, estipula que los astilleros, varaderos y la industria naval auxiliar nacionales, tendrán preferencia sobre los extranjeros para la construcción, reparación, mantenimiento y desguace de embarcaciones o artefactos navales propiedad del Estado Mexicano. (Diario Oficial de la Federación, 1981).

-Ley para el fomento y desarrollo de la industria naval. Esta es una propuesta realizada por diferentes actores del sector marítimo nacional con el fin de que se elabore una ley semejante a la anterior con el fin de impulsar y desarrollar la Industria Naval en México.

-Ley de navegación y comercio marítimos. Publicada en el DOF el 1 de junio de 2006 y reformada el 19 de diciembre de 2016 (quinta vez), en la cual se establece que la Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la SEMAR (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley de Puertos. Publicada en el DOF el 19 de julio de 1993 y reformada por quinta vez el 19 de diciembre de 2016, en ella se complementan las atribuciones como Autoridad Marítima a la SEMAR y se le faculta para sancionar irregularidades y garantizar la protección del puerto. (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley de Aguas Nacionales. Publicada el 10. de diciembre de 1992 y reformada por séptima ocasión el 24 de marzo de 2016 (Diario Oficial de la Federación, 2016).

-Ley General de pesca y acuacultura sustentables. Publicada el 24 de julio de 2007 y cuya última reforma (décima) fue el 19 de junio de 2017. (Diario Oficial de la Federación, 2017).

-Ley Federal del Mar. Es necesario actualizarla a la nueva realidad tanto nacional como internacional, ya que ésta no ha sufrido cambio alguno desde su promulgación el 9 de enero de 1986.

-Ratificación de convenios laborales y marítimos. Entre los más importantes se encuentra el Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptado en su 94ª. reunión celebrada del 7 al 23 de febrero de 2006.

Conclusión.

México por su situación geográfica y su condición de país bioceánico cuenta con las condiciones geográficas y la mega diversidad de recursos naturales renovables y no renovables suficientes para detonar su desarrollo marítimo y convertirse en una de las principales economías mundiales, para ello es necesario concentrar el esfuerzo nacional en los principales puertos comerciales que permitan incrementar su capacidad de carga, aprovechando el resto de los puertos para el movimiento de cabotaje, en este sentido también es importante impulsar y generar las condiciones adecuadas de bienestar a la población que se encuentra en la zona litoral, mediante la generación de empleos generados por la inversión pública y privada.

La escases de políticas de Estado de largo plazo, pero sobre todo a carencia de la continuidad en los objetivos, estrategias y líneas de acción trazados, inhiben la migración hacia el área costera donde en forma general no existen oportunidades de empleo, esto de la mano de la falta de carácter de la población, que considera al mar como una zona de recreo y no un área de oportunidad por las riquezas con que cuenta, condición que lo diferencia de los habitantes de países con un gran desarrollo marítimo.

Nuestra clase política que dirige el rumbo del país es la que más ha afectado el Desarrollo Marítimo ya que al no tener la visión ni los conocimientos relacionados con el sector marítimo no se ha logrado concretar una Política de Estado que contenga una Estrategia Marítima clara que permita un desarrollo económico sustentable, no obstante, existe un importante soporte jurídico que puede ser la base de esa Estrategia, sin embargo es necesario desarrollar una Conciencia Marítima en todo el pueblo mexicano para voltear al mar a fin de proteger y explotar sus recursos.

Referencias bibliográficas

Casarez, C. (. (2016). *Estrategía Marítima, Evolución y Prospectiva*. Bogotá, Colombia: Escuela Superior de Guerra, Departamento Armada.

CIA. (25 de julio de 2017). <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>.

108

Comisión Intersecretarial para el manejo sustentable de mares y costas. (10 de diciembre de 2015). http://www.biodiversidad.gob.mx/pais/mares/pdf/A4_PNMC_actualizada_dic2015.pdf.

Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca. (23 de julio de 2017). <https://www.gob.mx/conapesca/documentos/estadistica-pesquera-y-acuicola-de-mexico>.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. (2008). *Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030*. Mexico, D.F.: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Crónica, L. (01 de noviembre de 2013). <http://www.cronica.com.mx/notas/2013/794047.html>.

Diario Oficial de la Federación - DOF. (29 de enero de 2016). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, D.F.: Gobierno Federal.

Diario Oficial de la Federación. (08 de enero de 1981). Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (24 de marzo de 2016). Ley de Aguas Nacionales. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (01 de 06 de 2016). *Ley Federal de Zonas Económicas Especiales*. Lázaro Cárdenas, Mich. Mex.: Gobierno Federal.

Diario Oficial de la Federación. (19 de diciembre de 2016). Reforma a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (19 de junio de 2017). Ley General de pesca y acuicultura sustentables. México, D.F.

Diario Oficial de la Federación. (19 de diciembre de 2016). Reforma a la Ley de Puertos. México, D.F.

Federal, E. (2008). *Diario Oficial de la Federación*. México: Gobierno de la República.

Garibay, H. C. (2003). *Reflexiones sobre el carácter social del mexicano*. Uruapan, Michoacán: Ponencia para el IX coloquio Nacional del Seminario de Cultura Mexicana.

Gobierno de la República. (2013). PND 2013-2018. México, D.F.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI. (15 de julio de 2017). <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=23824>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI. (20 de julio de 2017). <http://www.inegi.org.mx/>.

Navarro, R. B. (2005). *La identidad nació al mexicana como problema político y cultural*. México, D.F.: CRIM - Centro regional de investigaciones multidisciplinarias.

obrador, F. (2006). *Apuntes de Estrategia Marítima*. Valparaíso: Armada de España, Academia de Guerra Naval.

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2007). *Estrategia Nacional para el ordenamiento ecológico del territorio en mares y costas*. México: SEMARNAT.gob.mx.

SEMARNAT. (2015). *Atlas Digital Geográfico*. México, D.F.: SEMARNAT.

Senado de la República - LVI Legislatura. (1998). *El Federalismo Mexicano*. México, D.F.

Servicio Geológico Mexicano. (2016). *Anuario Estadístico de la Minería Mexicana 2015*. México, D.F.: SGM.

Turner, J. K. (1911). *México Bárbaro*. The American Magazine.

Universidad Nacional Autónoma de México. (2002). *Tutorial para la asignatura de Geografía Económica de México*. Mexico, D.F.: UNAM.

Valderrama, P. (1986). El carácter Nacional y la psicología de los pueblos en América Latina. *Revista Latinoamericana de psicología, año I, vol. 18*, 87-107.

El pensamiento del Vicealmirante Storni, bases para una Oceanopolítica argentina

TCL(Chile) Juan Miguel Fuente-Alba¹ y MY(Arg.) Sebastián Mateo Marincovich²

"No solo el árbol tapa el bosque; la ignorancia y los intereses personales parece que tampoco dejan ver el MAR".

Vicealmirante Argentino (1876-1954)

111

Resumen

A 102 años de la publicación de "Intereses argentinos en el mar", posiblemente una de las obras más importante del Vicealmirante Segundo Storni y en la cual expuso la necesidad de que la Argentina de su tiempo de apropiase del mar, se cree pertinente recuperar y rescatar algunas de sus ideas fundamentales que, aún hoy, poseen plena vigencia y que se pueden considerar como las bases para la construcción de una verdadera teoría y pensamiento oceanopolítico argentino.

- 1 Teniente Coronel Juan Miguel Fuente-Alba. Docente invitado a la ESDEGUE. Profesional en Ciencias Militares, Magíster en Ciencias Militares mención en "Planificación y Gestión Estratégica" de la Academia de Guerra del Ejército de Chile. Magíster en gestión Educacional de la Universidad Diego Portales. Programa "Advanced Managment Program, ESE Business School, Universidad de Los Andes.
- 2 Mayor Sebastián Mateo Marincovich. Docente invitado a la ESDEGUE. Oficial de Infantería del Ejército Argentino, Licenciado en Matemáticas Aplicada del Colegio Militar de la Nación. Oficial de Estado Mayor del Ejército y Oficial de Estado Mayor Conjunto de la República Argentina. Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Invitado en la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

Palabras clave: Argentina; pensamiento geopolítico; oceanopolítica, Armada República Argentina.

Fecha de Recepción: agosto 3 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

Hace 212 años, un 21 de octubre de 1805, se desarrollaba una de las batallas navales más importantes de la historia de la humanidad, por cuanto sus consecuencias tendrían influencia directa, aún sin entenderse en ese momento, en la dinámica geopolítica mundial hasta el desenlace de la Primera Guerra Mundial.

La Batalla de Trafalgar significó mucho más que un simple combate naval por definir la hegemonía de ciertos Estados sobre el territorio europeo o la prevalencia de un sistema político particular por sobre otro, en las aguas próximas al Estrecho de Gibraltar lo que se decidió fue un nuevo orden mundial que marcaría los destinos de las naciones por algo más de 100 años (Cayuela Fernández, 2005).

El desastre para las flotas combinadas de España y Francia, al mando del vicealmirante francés Pierre Villeneuve, no sólo supuso una victoria aplastante para la, en clara inferioridad numérica, Armada británica conducida por el Vicealmirante Horatio Nelson, sino que permitió que la Gran Bretaña de su Majestad se convirtiera en la única potencia naval de carácter global y, de facto, en la "*dueña de los mares*" (Alpert, 2005).

El Continente americano, en su conjunto, comenzó a sentir rápidamente las consecuencias geopolíticas de este hecho bélico con impacto global, sin embargo, no se puede desconocer que los efectos fueron casi inmediatos en las debilitadas colonias sudamericanas pertenecientes a un ya decadente e inviable Imperio español que había ejercido su hegemonía en estas tierras por casi 400 años (McFarlane, 2008).

Ascenso del poder naval británico y su impacto en el Virreinato del Río de la Plata

El nuevo impulso oceanopolítico británico, ahora prácticamente libre de oponentes, se hizo sentir casi de inmediato en la ribera sudoeste del Río de La Plata. El fin de tres siglos de supremacía naval española a través de su Armada Invencible aumentó la posibilidad, ya latente, de una expedición de sobre el puerto de Buenos Aires, asiento administrativo del Virreinato del mismo nombre y con escasa o nula capacidad de defensa propia (Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 2006).

Tanto las invasiones inglesas de junio de 1806 y de febrero de 1807, como los procesos posteriores desencadenados de expulsión, reconquista y defensa de Buenos Aires protagonizados por los "*criollos*"³ se enmarcaban, como se mencionó en la introducción, en un contexto de búsqueda de un nuevo ordenamiento comercial para las colonias americanas por parte de la potencia marítima emergente resultante de las guerras napoleónicas.

Sin embargo, estos hechos también pueden ser considerados como el desencadenante de un proceso que deja al descubierto profundos conflictos internos y problemas estructurales en la sociedad virreinal y que se traducirán, rápidamente, en una lucha por el poder que desarticulará el orden colonial imperante hasta el momento (Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 2006).

Aun cuando el Virreinato del Río de la Plata continuara bajo el dominio de la metrópoli, al menos en forma nominal, el sistema monárquico español había quedado expuesto en toda su fragilidad y demostrado su incapacidad para proporcionar una defensa adecuada frente al nuevo orden imperial que se buscaba establecer.

La movilización por parte de la ciudad de sus propias fuerzas, que implicó el alistamiento de cuerpos de voluntarios, milicias urbanas y parte del pueblo, terminará originando un fenómeno acelerado de militarización que provocará profundas modificaciones de la estructura social local y cuyo poder adquirirá una verdadera dimensión política en el marco del proceso revolucionario que conducirá indefectiblemente a los sucesos

3 Del portugués *crioulo*, *criollo* es un término que surgió en la época colonial para nombrar a las personas nacidas en América que descendían exclusivamente de padres españoles o de origen español (Sánchez, 2010).

de mayo de 1810, antesala de la Independencia Argentina lograda en julio de 1816 (Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 2006).

De esta manera, se podría entender que el interés expansionista del Imperio Británico y la heroica defensa y reconquista de Buenos Aires por parte logró despertar en la población local los deseos de ser libres y soberanos. Es decir, que se podría considerar que fue desde el inmenso espacio marítimo de donde comenzaron a soplar los vientos de libertad para la actual República Argentina, lo cual deja relucir la importancia primigenia del Mar en su convulsionada historia.

El Vicealmirante Segundo R. Storni y su pensamiento en el Centenario de la Independencia.

En junio de 1916 la Nación Argentina se preparaba para celebrar el Centenario de su Independencia en un contexto de guerra europea que ya entraba en su tercer año y con una situación política interna convulsionada por la renovación de los poderes nacionales. En ese marco, y entre los múltiples eventos previstos para la conmemoración, el Vicealmirante Segundo Rosa Storni desarrollará dos extensas exposiciones, en el Instituto Popular de Conferencias, relacionadas con el "*Mar Argentino*"⁴.

La primera disertación tuvo lugar el 8 de ese mes y se la denominó "*Razón de ser de los Intereses Marítimos Argentinos. Factores que facilitan u obstaculizan el desarrollo del poder naval de la Nación*". La segunda exposición se llevó a cabo pocos días después, el 12 de junio, y el marino completó su charla bajo el título de "*Política Naval Argentina. Problemas de la Defensa Nacional por el lado del Mar*" (Tripolone, 2015).

Las ideas de ambas disertaciones, que en forma parcial fueron publicadas por el diario "*La Prensa*" de Buenos Aires, terminarán dando forma definitiva al libro "*Intereses argentinos en el mar*", obra publicada ese mismo año y que convertiría al Almirante en uno de los máximos referentes de la geopolítica argentina hasta la fecha y cuyas concepciones aún se estiman con total vigencia.

Hasta ese momento, Storni ya había publicado algunos trabajos sobre oceanografía y geopolítica marítima; en 1905 había puesto a disposición de la Armada su primera investigación "*Trabajos*

⁴ El explorador rumano Julio Popper fue el primero en emplear el nombre *Mar Argentino* cuando publicó en 1891 un mapa denominado *Tierra del Fuego según las exploraciones efectuadas por el ingeniero Julio Popper (1886-1891)*.

hidrográficos y límite argentino en el Canal de Beagle” y en 1911, con el “*Proyecto de régimen de mar territorial*” propició un encuadre jurídico del mar territorial, este último estudio, junto con el publicado en 1926, denominado *El Mar Territorial* fueron las bases para impulsar la discusión sobre la soberanía marítima argentina (Puglisi, 2016).

Repercusión del pensamiento de Storni.

Resulta imposible, por una cuestión de exigencias de espacio, abordar en profundidad la rica vida personal, profesional y política del Vicealmirante, no obstante, se debe mencionar que, desde su egreso a la Escuela Naval Militar en 1897, hasta su retiro del servicio activo en 1935, prestó servicios con brillo inusitado en la mayoría de los buques argentinos de la escuadra y participó además de numerosas comisiones a Europa en las cuales se supervisaba la construcción de buques pedidos por el país y se estudiaban las innovaciones tecnológicas propuestas por los modernos astilleros (Puglisi, 2016).

Las palabras del Vicealmirante Juan B. Basso para despedir sus restos en nombre de la Armada, el 6 de diciembre de 1954, resumen el arquetipo de marino y estadista que había demostrado ser a lo largo de su vida: “En todas partes dejó la huella de su aguda inteligencia, de su capacidad de trabajo y de su eficiencia profesional. Su mente selecta sabía aislar lo trascendente de lo superfluo y abarcaba el panorama general de la situación. Como superior, transmitía siempre a sus subordinados su experiencia y su consejo y, dotado de las mejores condiciones de conductor, atraía con el poder magnético de su recia personalidad y el brillo deslumbrante de su prestigio” (Puglisi, 2016).

En cuanto a sus ideas y concepciones, se puede afirmar que las múltiples y variadas tesis propuestas por Storni hace más de 100 años han repercutido de forma indudable en el pensamiento naval posterior en Argentina.

Se podría afirmar que, hasta fines del siglo XIX, la visión de la Marina de Guerra argentina centraba y orientaba casi todo su accionar en los múltiples ríos interiores. La relevancia que el Río de la Plata y el Río Paraná había tenido para el desarrollo económico y la consolidación política, a lo que se sumó las experiencias vividas en la “guerra fluvial” librada contra Gran Bretaña y Francia, más la consolidación tardía de la soberanía sobre la Patagonia y sus costas marítimas, había

conducido a que la mayoría de los esfuerzos estatales se orientaran a la consolidación de la navegación fluvial (Tripolone, 2015).

Esa concepción naval comenzó a cambiar a fines del siglo XIX, en gran medida, por la consolidación de la soberanía nacional sobre las propias costas y por el crecimiento exponencial del comercio internacional a través del puerto de Buenos Aires. No obstante, fue recién con la publicación de *Intereses argentinos en el mar* que este nuevo objetivo se plasmó en una teoría geopolítica y una visión global y de largo alcance sobre la relación que debía tener Argentina con el mar (Tripolone, 2015).

De lo perdurable de la obra de Segundo Storni se debe reconocer su advertencia sobre el "*divorcio aparente*" entre la importancia que tanto el mar como las vías fluviales tienen para la Argentina y la escasa conciencia de ella en el público absorto en la vida interna de la Nación y en sus problemas diarios, algo que pareciera no haberse superado hasta el momento. Su intención siempre fue resaltar esa disociación y promover una conciencia marítima, convencido de que "*el mar será el vehículo y el sostén*" de la riqueza nacional (Schmid, 2016).

116

Esa idea central respondía a un profundo conocimiento y análisis de la realidad del país y era profundamente carente de parcialidades político-ideológicas. Storni era nacido en el interior de la Nación, pero a diferencia de muchos hombres de su generación no plantea particularidades regionales o mezquindades locales, por el contrario, su espíritu y pensamiento está impregnado de un amplio sentido de la integración; desde el inicio deja en claro en todas sus postulaciones teóricas la imperiosa necesidad de integrar, en la conciencia y en la acción de los argentinos, sus dos realidades geográficas: la de un país extenso y de abundantes recursos tanto en la tierra como en el mar (Schmid, 2016).

Sin embargo, uno de los puntos argumentales sobre el que Storni hace especialmente foco no es esencialmente la riqueza en recursos naturales que poseería la Argentina, sino a que los intereses de la nación estarían ligados a lo marítimo en prácticamente todas las actividades productivas, cualquiera sea el espacio geográfico del territorio en que estas se desarrollen (Schmid, 2016).

Ya en 1916 el Almirante buscaba destacar lo que hoy resulta una obviedad, pero que en ese momento no era tan visible, es decir, que el comercio exterior argentino y por consiguiente su desarrollo dependía

irremediablemente del transporte marítimo y fluvial, una realidad que, 100 años después, sigue vigente, ya que actualmente casi el 85% de las exportaciones e importaciones argentinas se realizan por vía marítima (Puglisi, 2016).

Para esa novedosa, al menos en ese momento, visión geopolítica, Storni entendía que era necesario establecer un fuerte poder naval propio cuya base lo conforman, en esencia, tres elementos o columnas: producción nacional, transportes propios y mercados. Consideraba que el pensamiento naval y político cometía habitualmente un error de apreciación sobre el poder marítimo al advertir que *"la adquisición de material bélico no debe hacernos olvidar ni por un momento que solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones marineras, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir"* (Schmid, 2016).

Al examinar detenidamente el desarrollo o aplicación de las ideas de Storni en la praxis, se puede observar que varias propuestas formuladas por él se pudieron concretar en las décadas de 1940 y 1950, cuando junto con una poderosa y moderna marina mercante propia, la Argentina desarrolló una pujante industria naval, de cuyos astilleros salieron, para el país y para terceros, buques graneleros, petroleros y de transporte (Tripolone, 2015).

Más allá del análisis ideológico-partidario que podría realizarse de ese período, no se debe dejar de resaltar que gran parte de esos logros fue posible porque se implementaron políticas de Estado con una clara visión estratégica que, en lugar de mantener el divorcio entre sectores económicos o regionales, intentaron promover un desarrollo armónico en favor de toda la Nación, esa también ha sido una contribución del Vicealmirante Storni (Tripolone, 2015).

Por último, e intentando sintetizar su visión y preocupación por el quehacer marítimo, se podría recordar que fue el Vicealmirante Storni el que resaltó la importancia para el país de crear una conciencia marítima nacional al expresar que *"La política naval es, ante todo, una acción de gobierno, pero es indispensable, para que tenga nervio y continuidad, que sus objetivos arraiguen en la Nación entera, que sean una idea clara, un convencimiento de las clases dirigentes y una aspiración constante de todo el pueblo argentino"*, pensamiento que sin dudas mantiene total vigencia a pesar de haber transcurrido más de cien años de que fuera expresado por el ilustre marino.

Conclusiones

Hoy, a 217 años de Trafalgar, es posible que el sistema internacional resultante de esa batalla naval haya sufrido profundas transformaciones, el rol de ciertos actores haya cambiado y el control de los mares se realice de distintas formas, no obstante, muchos elementos de su lógica siguen vigente. Eso, en esencia, es lo que en el año 1916 había percibido e intentó expresar el Almirante Storni en cada oportunidad que le fue posible.

Como ya se mencionó, por una exigencia de espacio y de tiempo, no ha sido posible, en el presente trabajo, analizar y exponer en toda su dimensión y profundidad las ideas que este ilustre marino buscó transmitir a la Nación Argentina.

Sin embargo, si se puede mencionar que su obra sentó las bases para una oceanopolítica argentina y la creación de un verdadero pensamiento marítimo nacional. Su trabajo ha logrado trascender en el tiempo, una prueba de ello es la institución del 16 de julio como "*Día de los Intereses Argentinos en el Mar*", celebración instituida por la ley 25.860, promulgada el 4 de diciembre de 2003, en homenaje al nacimiento del Almirante Segundo R. Storni.

Gran parte de los que podrían considerarse logros argentinos en el mar de los últimos tiempos están impregnados por el espíritu de las ideas de Storni, nadie puede negar que su doctrina es lo que inspiró a la Argentina a buscar, por más de 20 años, el reconocimiento por parte de la comunidad internacional de su derecho a una extensión de los límites de su plataforma continental.

También en la iniciativa estratégica de investigación "*Pampa Azul*"⁵ y en la constante y coherente política antártica subyacen y están presente gran parte de los postulados esenciales del pensamiento de Storni. Con justicia hay que reconocer que fue su obra la que puso de manifiesto todos los problemas relacionados con el mar que tenía la República Argentina y fue él, sin ninguna duda, el que, más allá de mentes esclarecidas en la Marina de su momento, comenzó a repensar una oceanopolítica verdadera e íntegramente nacional.

5 El objetivo de Pampa Azul es contribuir a profundizar el conocimiento científico como fundamento de las políticas de conservación y manejo de los recursos naturales; promover innovaciones tecnológicas aplicables a la explotación sustentable de los recursos naturales y al desarrollo de las industrias vinculadas al mar; fortalecer la conciencia marítima de la sociedad argentina; y respaldar con información y presencia científica la soberanía de nuestro país en el área del Atlántico Sur (<http://www.mincyt.gob.ar/accion/pampa-azul-9926>).

Referencias bibliográficas

Alpert, M. (2005). El triunfo de Nelson, decisivo. *La Aventura de la historia*(84), 56-59.

Cayuela Fernández, J. G. (2005). Nelson, fulgor y muerte de un mito. *La Aventura de la historia*(84), 60-65.

Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires. (2006). *1806-1807 Invasiones Inglesas al Río de la Plata: aporte documental*. Buenos Aires: Dirección General Instituto Histórico.

McFarlane, A. (2008). Los ejércitos coloniales y la crisis del Imperio español, 1808-1810. *Historia Mexicana, LVIII*: 1(229), 229-285.

Puglisi, A. (2016). El legado de Storni. *Boletín del Centro Naval*. 843, págs. 136-144. Buenos Aires: Centro Naval.

Sánchez, S. J. (Mayo de 2010). El aporte del “criollismo” a la forja de la identidad nacional argentina. (S. d. hispaniques, Ed.) *Tinkuy*(12), 199-215.

Schmid, J. C. (09 de Agosto de 2016). *Palabras premonitorias del almirante Storni*. Obtenido de Diario La Nación: <http://www.lanacion.com.ar/1926048-palabras-premonitorias-del-almirante-storni>

Tripolone, G. (Junio de 2015). Segundo Storni, el mar y la desespacialización de la política. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 6(1), 137-152.

Definición de una Estrategia para la Logística de la Fuerza Naval del Pacífico en función de su ambiente operacional

Por: CC. Francisco Gómez Ruiz; CC. Javier Gómez Torres; CC. Nicolás Iregui Torres; CC. César Gómez Benavides y CC. Juan Pablo Huertas Cuevas¹

*"Logísticamente el mar constituye un **ámbito** improductivo y adverso, ya que nada pueden extraer de **él** las Fuerzas que en el operan. Todas las necesidades hay que satisfacerlas en o desde tierra".*

Almirante Español Jesús Salgado Alba.

Resumen

La región Pacífica en Colombia, es un área rica en recursos naturales y biodiversidad. En esta región, la Armada Nacional cuenta con la Fuerza Naval del Pacífico, unidad operativa mayor que cumple con la misión constitucional de salvaguardar la soberanía nacional, la integridad territorial y propender por el desarrollo marítimo nacional. Para cumplir esta misión, la Fuerza Naval del Pacífico cuenta con unidades navales de superficie, aeronavales, de guardacostas y de infantería de marina; además, de otras unidades de soporte logístico que hacen posible la realización de las operaciones navales en los espacios jurisdiccionales asignados en el pacífico colombiano.

¹ Los autores son oficiales del grado Capitán de Corbeta, Armada Nacional del Curso de Estado Mayor 2017, Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

Ante este importante reto operacional, el presente documento realiza un análisis teniendo en cuenta una caracterización geográfica de la región, las características de los medios navales allí dispuestos y de los aspectos funcionales de esta Fuerza Naval. Se llevó a cabo un análisis mediante la construcción de una matriz DOFA determinando las principales variables estratégicas que influyen en el desempeño logístico naval en la FNP. Con ello le logró además realizar una posterior aplicación de la metodología de planeación por escenarios, utilizando para ello los softwares *Micmac* y *Mactor*.

Basados en los resultados, se plantea una estrategia para un mejor funcionamiento de la logística en la FNP, tomando en consideración los medios disponibles contrastados con las condiciones del entorno y los actores en contra.

Palabras Clave: Apreciación logística, logística naval operativa, región pacífico, Fuerza Naval del Pacífico.

Fecha de Recepción: agosto 29 de 2017

Fecha de Revisión: octubre 2 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

Introducción

Este documento busca dar una mirada a la situación de la logística operacional de la Fuerza Naval del Pacífico (FNP), y realizar algunas recomendaciones con el fin de mejorar el desempeño del accionar logístico naval de esta importante unidad operativa mayor. La FNP enfrenta complejos retos operacionales en el marco del Plan de Campaña vigente, dado que realiza sus operaciones en una región geográfica del país, que históricamente ha estado rezagada en su calidad de infraestructura física, con relación a otras regiones del país como la Andina y la Costa Caribe.

Para este fin, inicialmente se señala una base teórica que permite dar un marco conceptual al trabajo de análisis realizado. Al respecto, Salgado Alba afirma, en consonancia con Beaufre, que dependiendo del nivel de la estrategia que atendamos, la logística plantea sus problemas de manera coherente con dicho nivel del planteamiento estratégico. Dicho esto, Salgado afirma, que la logística se clasifica en

Logística de Alto Nivel y en Logística Operativa, siendo esta última la que “estudia los problemas logísticos que se producen en el nivel de las Fuerzas de Combate” (1973, p.7).

En cuanto a la Logística Operativa Naval, Salgado también afirma de manera categórica lo siguiente: “Logísticamente el mar constituye un ámbito improductivo y adverso, ya que nada pueden extraer de él las Fuerzas que en él operan. Todas las necesidades hay que satisfacerlas en o desde tierra”. (Salgado Alba, 1973, p.22). Por ende, se deduce que el medio marítimo es en sí la más grande dificultad logística que se interpone en el cumplimiento de los objetivos de las fuerzas navales por sustentar y solventar sus necesidades logísticas (Salgado, 1973).

El entorno operacional del Pacífico colombiano.

La región del Pacífico colombiano se encuentra ubicada al occidente del país, conformada por cuatro Departamentos: Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño; los cuales poseen costa sobre el Océano Pacífico, siendo el Departamento del Chocó un territorio privilegiado al contar igualmente con costa sobre el mar Caribe (Martínez, 2015).

Esta es una región amplia y con una inmensa riqueza tanto ecológica, como hídrica, minera y forestal, considerada una de las regiones de mayor biodiversidad y pluviosidad del planeta. Se presentan precipitaciones del orden de los 4.000 mm anuales y su población predominante es la afro colombiana (Piedrahíta, 2014). En cuanto a su flora, contiene entre siete y ocho mil variedades de especies del total de 45 mil plantas existentes en Colombia; gran parte de esta región está cubierta de selva muy húmeda de piso cálido. En la región pacífica existe por lo menos cuatro (4) especies de mangle, de las siete (7) detectadas a nivel Colombia, los cuales hacen que se dificulte la navegación por sus ríos, debido al porcentaje de sedimentación que producen.

A su vez, esta región está recorrida por caudalosos y profundos ríos, dentro de los cuales se encuentran el río San Juan, Baudó, Mira y Patía, siendo estos en algunos casos, las únicas vías de transporte y comunicación entre regiones, ya que este es un territorio netamente selvático (Martínez, 2015). Su régimen de mareas es de tipo Semidiurno, con un rango mareal entre los 4 y 4.5 m de variación vertical en períodos de Sicigia, que pueden generar corrientes hasta del orden de 2 nudos (CIOH, 2017).

Es importante hacer referencia a las características geográficas y de clima en las cuales se enmarca el ambiente operacional de la Fuerza Naval del Pacífico (FNP), pues son condicionantes para el empleo de las Unidades y el planeamiento logístico en su integralidad.

Aspectos Funcionales de la FNP.

La FNP cuenta con la Base Naval "ARC Bahía Málaga" (BN2), ubicada hacia el centro del Pacífico colombiano, la cual tiene dentro de sus fines el prestar el apoyo logístico requerido a los diferentes componentes. Es una base que cuenta con muelle, helipuerto y astillero, a su vez tiene la capacidad de prestar servicios de vivienda, sanidad, agua potable, electricidad, recolección de basuras, mantenimientos, educación, recreación y abastecimientos.

Para cubrir las necesidades logísticas y de abastecimiento a sus unidades, la FNP cuenta con un Estado Mayor, y en especial con el Departamento N4, el cual está en la capacidad de velar, verificar y suministrar todo tipo de recursos logísticos a sus unidades, más aún dentro de sus funciones las cuales mencionamos a continuación:

1. Mantener actualizada la apreciación logística de la Fuerza Naval del Pacífico.
2. Preparar anualmente el anteproyecto para el funcionamiento de la Fuerza Naval del Pacífico.
3. Preparar la orden administrativa de la Fuerza con base en las órdenes administrativas provenientes del Comando de la Armada.
4. Asesorar al Comandante de acuerdo a la situación logística de las Unidades a Flote.
5. Coordinar el aprovisionamiento de combustible y lubricante de las Unidades a Flote.
6. Controlar la existencia de combustible verificando la reserva estratégica de la Fuerza (Armada Nacional, 2012).

La FNP tiene una jurisdicción constituida desde Punta Ardita hasta Ancón de Sardinias, lo cual determina su competencia operacional y responsabilidad en 339.500 Km² de jurisdicción marítima, con una longitud de costas de 1.300 Km y 26.000 Km² de terrestre y fluvial.

Figura 1. Jurisdicción de la Fuerza Naval del Pacífico



Fuente: FNP (N3-Planes FNP)

La FNP cuenta con diferentes componentes orgánicos en su jurisdicción, los cuales a su vez, disponen de diferentes medios para el cumplimiento eficaz del orden constitucional, tal cual como se mencionan a continuación:

- Base Naval ARC "Bahía Málaga"
- Centro de Evaluación de la Flota
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Pacífico
- Regional de Inteligencia Naval del Pacífico
- Regional de Contrainteligencia del Pacífico
- Hospital Naval de Bahía Málaga
- Fuerza de Tarea Contra el Narcotráfico (FTCN 72)
- Brigada de Infantería de Marina No. 2
- Brigada de Infantería de Marina No. 4
- Flotilla de Superficie del Pacífico
- Guardacostas del Pacífico
- Grupo Aeronaval del Pacífico
- Grupo de Comandos Navales

Dentro del componente de superficie, la Fuerza Naval del Pacífico cuenta con buques tipo Logísticos, Corbeta, Patrullero Oceánico, Patrulleros de Costa, Patrulleras de Mar, de Desembarco y de investigación oceanográfica. Entre los medios terrestres y fluviales están: Patrulleras Fluviales Pesadas, Lanchas Patrulleras de Río, Elementos de Combate Fluvial y Brigadas de Infantería de Marina distribuidos en batallones. Tiene además estaciones de Guardacostas en las principales localidades y puntos estratégicos; asimismo dentro del plan de desarrollo 2030, se tiene contemplado establecer otras estaciones de carácter secundario.

Para las diferentes maniobras y operaciones tendientes al desarrollo de su componente aéreo, la Fuerza Naval del Pacífico cuenta con el Grupo Aeronaval del Pacífico, con unidades de ala fija y unidades de ala rotatoria.

Análisis DOFA.

Acuerdo la información recolectada y la experiencia de los oficiales que conforman el grupo de estudio de caso, se realiza un análisis DOFA logrando identificar lo siguiente:

126

Debilidades:

- Instalaciones físicas insuficientes para suplir necesidades en materia de alojamiento, sanidad y atraque de unidades. La capacidad instalada de BN2 es hoy insuficiente con respecto a la cantidad de Unidades destinadas a la FNP; asimismo en los principales núcleos urbanos donde arriban las Unidades; como Tumaco, Buenaventura y Bahía Solano; se carece de instalaciones disponibles. La cantidad de personal militar y sus familias ha crecido a una velocidad mayor que el crecimiento de la infraestructura.
- Restricciones en el apoyo móvil; la Unidad de apoyo logístico ARC Buenaventura debido al tiempo de servicio, presenta importantes limitaciones sobre sus capacidades.

Oportunidades:

- Comercio y servicios en los principales núcleos urbanos. Se han desarrollado algunos municipios como Tumaco, Guapi y Bahía

Solano, que pueden dar facilidades para la adquisición y suministro de algunas necesidades, por lo cual además de Buenaventura, se recibe comercio por vía terrestre y aérea desde otros lugares del país.

- Existen varios proyectos relacionados con el transporte multimodal en los cuales se puede apoyar el desarrollo de las capacidades logísticas de la guarnición.

Fortalezas:

- Se cuenta con capacidades para almacenamiento de combustible en tanques y bodegas para mantener reservas de materiales y suministros. BN2 cuenta con amplia capacidad en tanques para Kerosene, ACPM, Gasolina, JetA1 y en Juanchaco AV 100/130. Asimismo, los componentes almacenan combustible en diferentes puntos de la jurisdicción.
- Ejecución descentralizada por componentes. En materia de mantenimiento, entrenamiento y recursos de funcionamiento, cada uno de los componentes a través de sus Comandos orgánicos, disponen la logística necesaria para que las Unidades se encuentren disponibles para su empleo.
- Unidades navales, fluviales, terrestres y aéreas propias. La FNP cuenta con medios asignados para el cumplimiento de la misión y aprovecha sus capacidades para soportar logísticamente al grupo de tarea u otras Unidades en las áreas de operaciones.

Amenazas:

- Falta de desarrollo en la región con vías de comunicaciones deficientes, en buena parte por causa de la corrupción en la región se ha venido presentando un deterioro de las pocas vías de comunicación que se cuentan; al igual que la presencia de agentes generadores de violencia, los que no desean que se traiga desarrollo a la región.
- Reducción en los recursos de asistencia militar extranjera, principalmente de los Estados Unidos que ha empezado a condicionar la ayuda a los resultados en la disminución de los cultivos ilícitos.

- Restricciones geográficas y climáticas que prevalecen en la región, dificultan las operaciones militares y con ello incrementan los costos del desarrollo de las mismas e incrementan los riesgos operacionales. Esto conlleva por ejemplo el cierre temporal de muelles y aeródromos.

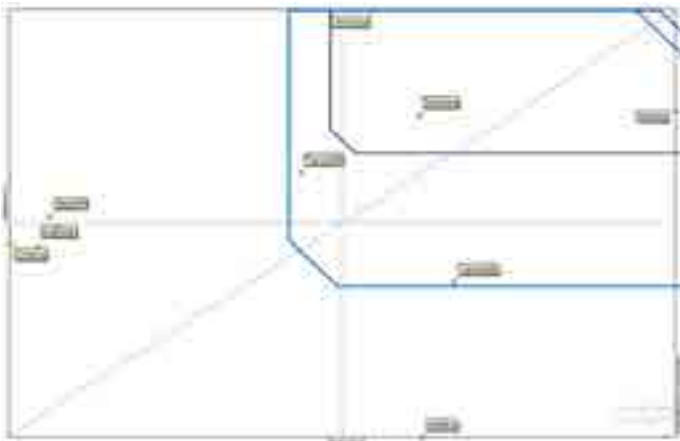
Con base en el análisis DOFA y siguiendo la metodología de planeación por escenarios, se derivaron una serie de factores involucrados en la ejecución de la logística para el presente estudio:

No.	Variables
1	Instalaciones físicas para suplir necesidades logísticas
2	Comercio y Servicios ofrecidos en los núcleos urbanos
3	Capacidades instaladas para el abastecimiento logístico
4	Ejecución de la logística por componentes
5	Disponibilidad de unidades con empleo dual
6	Desarrollo de la región y vías de comunicaciones
7	Asistencia militar extranjera
8	Factores geográficos y clima
9	Posición geográfica del Comando FNP

128

Sobre estas variables, se les realizó un análisis de la influencia que presentan entre sí apoyados de la herramienta prospectiva de *MicMac*, con los siguientes resultados:

Figura 2. Plano de Influencia/dependencia



Elaboración propia con software MicMac

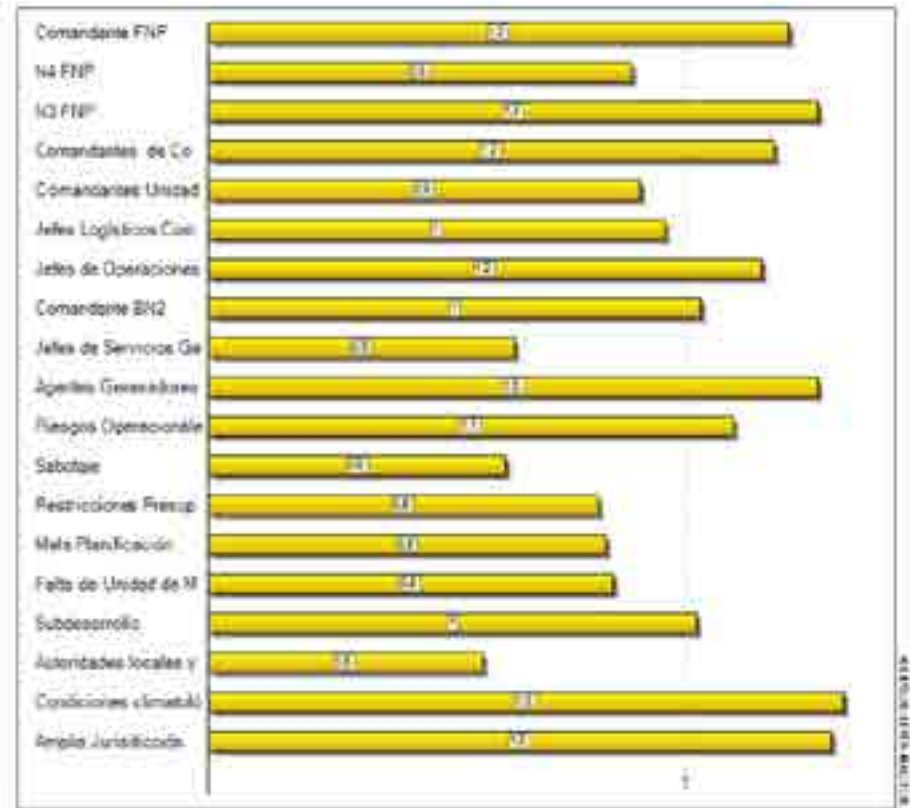
Se encontró como resultado que las variables estratégicas (enlace) son el empleo dual de los medios, la ejecución logística por componentes y las vías de comunicación, debido a que estas son las que muestran una mayor influencia y dependencia, lo que significa que si se logran impactar son las que van a producir una mayor variación en los resultados. También se plantea influenciar la posición de la Base Naval ya que es una variable de entrada que a pesar de no estar sobre la media de dependencia, tiene un nivel de influencia considerable y es cercano al concepto misional. Al igual que la variable (de salida) capacidades instaladas.

Se planteó un reto estratégico sobre cada una de las variables seleccionadas, identificando los actores que influyen en su ejecución, así como las posibles jugadas a favor y en contra.

VARIABLE - RETO	ACTORES A FAVOR	POSIBLES JUGADAS	ACTORES EN CONTRA	POSIBLES JUGADAS
Variable: Unidades de la FNP Reto: Empleo dual de las Unidades Navales, Fluviales, Terrestres y Aéreas de la FNP, que permitan una logística adecuada	Comandante FNP N4FNP Comandantes Componente N3FNP Cdte Unidades Tácticas	Planeamiento anticipado de las operaciones en articulación con los componentes de la FNP. Flexibilidad para extender la sostenibilidad en las operaciones o atender requerimientos imprevistos. Ejecución de los mantenimientos que garanticen la máxima operatividad de las Unidades	AGV Riesgos Operacionales Sabotaje	Accionar delictivo sobre la población civil, unidades militares o la infraestructura del Estado. Afectación del personal y/o material en el cumplimiento de las operaciones. Acciones de sabotaje que disminuya la capacidad operativa de las Unidades tácticas.
Variable: Ejecución de la logística por componentes Reto: Cada componente de la FNP planeará y ejecutará la acción logística, que garantice el cumplimiento de las operaciones y la misión	Comandantes Componente Jefes logísticos componentes Jefes de operaciones N3FNP	Planes de operaciones de los diferentes componentes, de acuerdo a su función y áreas de responsabilidad. Abastecimientos a las unidades desplegadas en el área de operaciones, en coordinación con la FNP para la optimización de los medios.	Restricciones presupuestales Mala planificación Falta Unidad de mando Compartimentación de la información	Falta de coordinación entre el Comando FNP y las Unidades subordinadas, que afecte el esfuerzo logístico a las Unidades, en cuanto a localización y sostenibilidad de las operaciones. Poco presupuesto para el cumplimiento de la misión.

VARIABLE - RETO	ACTORES A FAVOR	POSIBLES JUGADAS	ACTORES EN CONTRA	POSIBLES JUGADAS
Variable: Vías de Comunicaciones Reto: Superar las deficiencias en vías de comunicaciones, que permitan proporcionar de forma oportuna y eficiente los bienes y servicios requeridos	CFNP N4FNP Comerciantes N3FNP Comandantes Componente	Empleo de los medios propios fluviales y aéreos para efectuar los abastecimientos donde no hay carreteras. Identificar las necesidades que pueden ser satisfechas en el comercio local.	AGV Subdesarrollo Autoridades locales Condiciones geográficas y climatológicas	Acciones armadas ilegales sobre vías de comunicación. Presencia armada en zonas rurales. Falta de interés por el desarrollo de vías de comunicaciones.
Variable: Capacidades para el abastecimiento logístico Reto: Mantener reservas suficientes de materiales y suministros, en tanques y bodegas, en condiciones óptimas y disponibilidad para entrega a requerimiento	N4FNP Comandante BN2 Comandantes Componente Jefes de Servicios Generales	Empleo de los tanques de combustible y agua en las Unidades en tierra y a flote, efectuando sus mantenimientos oportunamente. Planificación estadística de los bienes y servicios requeridos por las unidades.	Mala planificación Falta de mantenimiento Condiciones geográficas y climatológicas	Pérdida de capacidad de almacenamiento y/o degradación de los materiales por falta de condiciones adecuadas.
Variable: Posición geográfica de BN2 Reto: Explotar la posición estratégica de BN2 para la proyección de las operaciones sobre toda la jurisdicción	CFNP N4FNP N3FNP Comandantes Componente	Proyección de los medios navales y aéreos a las áreas de operaciones, en coordinación con las unidades de Infantería de Marina y Guardacostas que se encuentran en sus respectivas jurisdicciones.	Amplia Jurisdicción Subdesarrollo AGV Condiciones geográficas y climatológicas	Pese a la posición estratégica de BN2, sus vías de comunicación son bastante precarias para el funcionamiento de una Fuerza Naval. Acciones armadas sobre la vía Buenaventura-BN2

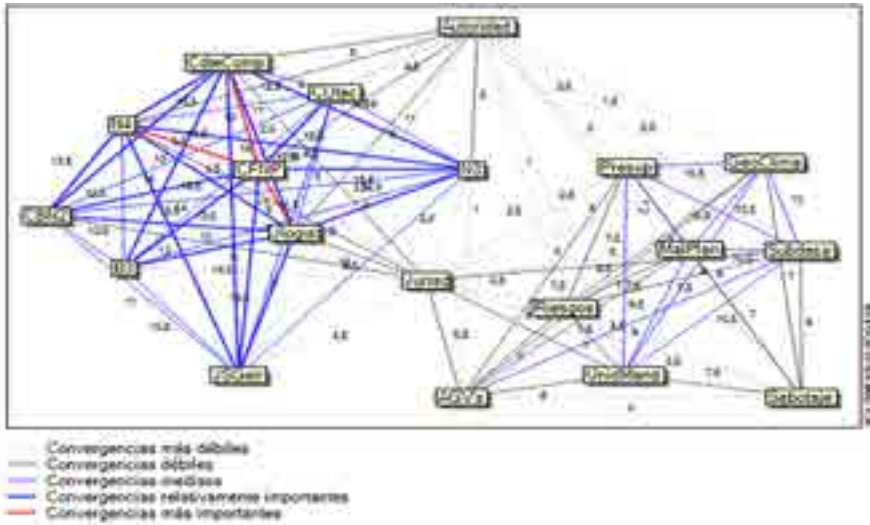
Con apoyo del software Mactor y mediante la valoración de influencias directas e indirectas en las relaciones de actor por actor y actor por objetivo, se obtuvo el diagrama de fuerza de los diferentes actores, destacando como los más influyentes aquellos que se encuentran sobre la línea punteada 1. Figura 3. Histograma de relaciones de fuerza MIDI



Elaboración propia con software Mactor

En la gráfica de convergencias entre actores, puede observarse cómo estos se concentran básicamente en dos grupos, uno en el que convergen el Comandante con los miembros de su Estado Mayor, los Comandantes de Componente y sus miembros del ciclo logístico. Otro grupo por aquellos actores o factores que afectan el cumplimiento de la misión. Otros factores como Autoridades Locales y la Amplia Jurisdicción, se ubican en relaciones entre ambos grupos, indicando que juegan un papel ambivalente.

Figura 4. Gráfico de convergencias entre actores de orden 2

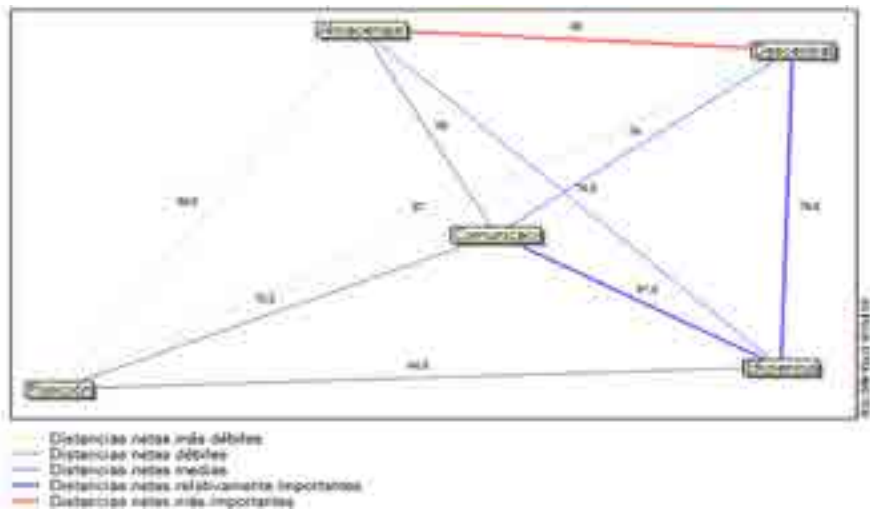


Elaboración propia con software Mactor

132

Puede observarse cómo las convergencias más importantes en lo relacionado con el concepto de ejecución logística, se ubica en el Comandante de la FNP y su Departamento N4 y con los Comandantes de Componente y sus respectivos departamentos logísticos.

Figura 5. Gráfico de distancias netas entre objetivos



Elaboración propia con software Mactor

Se obtuvo también la relación entre actores y objetivos, encontrando la mayor relación entre la capacidad de almacenamiento sobre cada uno de los puntos de la jurisdicción y la ejecución descentralizada que realiza cada uno de los componentes. Esto se interpreta en que siendo la ejecución descentralizada una de las variables estratégicas de enlace, requiere para lograr el reto planteado, que se fortalezca la capacidad de mantener los combustibles, lubricantes, materiales y suministros disponibles en puntos estratégicos de la jurisdicción, para el sostenimiento de las operaciones.

Definición de la Estrategia

De acuerdo con los resultados obtenidos en el presente estudio, la estrategia a plantear para un adecuado funcionamiento de la Logística en la FNP, en razón de las condiciones geográficas, climáticas y otros factores propios de la región, debe buscar:

Proporcionar a las Unidades de la FNP los medios de personal, material y servicios necesarios para satisfacer en cantidad, calidad, y momento adecuados, las exigencias de la misión, mediante la ejecución de una logística descentralizada por componentes con un empleo eficiente y dual de los medios propios; articulando adecuadamente la relación entre el Comandante de la Fuerza, su Estado Mayor y los Comandantes de Componente; y aprovechando al máximo la posición de BN2; con lo cual se superen las dificultades que suponen la geografía, el clima y las vías de comunicaciones.

Conclusiones

La FNP cumple con la función logística mediante las capacidades instaladas en BN2 y diferentes unidades subordinadas, con una interacción entre el Comandante de la Fuerza, su Estado Mayor y los Comandantes de Componente. Existen actores y factores inherentes a su entorno que perturban el cumplimiento de la misión.

Las instalaciones físicas de la Base Naval ARC "Málaga" y diferentes nodos estratégicos de la Jurisdicción como Buenaventura, Tumaco y Bahía Solano, presentan actualmente déficit de capacidades para satisfacer los servicios de sanidad, alojamiento y atraque de Unidades. El crecimiento de dichas capacidades no se ha presentado en la misma relación de la asignación de nuevas Unidades y tripulaciones.

La ejecución descentralizada que desarrolla cada uno de los componentes, ha sido una de las claves para el cumplimiento de la función logística, aprovechando las capacidades instaladas y la idoneidad de los especialistas en cada campo. Para un mayor impacto sobre el ciclo logístico, requiere el fortalecimiento de la capacidad de almacenamiento de combustibles, lubricantes, materiales y suministros a lo largo de la jurisdicción, para dar sostenibilidad a las operaciones.

La geografía, el clima y la deficiencia en vías de comunicaciones, son factores por fuera de control del conductor operacional; sin embargo, las acciones que se tomen para entender la dinámica climatológica, conocer la jurisdicción y emplear adecuadamente los medios conforme al entorno operacional, hacen parte del planeamiento logístico inherente al Comandante de la Fuerza y los Comandos subalternos.

Recomendaciones

El planeamiento de una estrategia que permita satisfacer las necesidades logísticas para el cumplimiento de la misión de la FNP, debe tomar en consideración las variables estratégicas analizadas en el presente estudio, y su relación con los actores involucrados, aprovechando los factores positivos (fortalezas y oportunidades) y subsanando los negativos (debilidades y amenazas).

La FNP se favorecería integrando los proyectos nacionales de transporte multimodal que involucren su jurisdicción, con el ciclo logístico que adelanta con fines de superar la deficiencia en las vías de comunicaciones.

El planeamiento en capacidades operacionales debe ir en concordancia con las capacidades logísticas que le den soporte. En este sentido sería apropiada la ampliación de BN2 de tal forma que albergue las Unidades y su personal. De igual forma un apostadero naval en Tumaco.

El planeamiento de las operaciones tendría mayor eficiencia y reducción en los riesgos operacionales, mediante la integración de conocimientos adecuados sobre el clima de la región, la hidrografía y dinámica de corrientes y mareas; asimismo el empleo operacionales de los pronósticos meteomarineros y el estado de navegabilidad de los ríos y esteros.

Referencias bibliográficas

Armada Nacional. (2012). Manual de Funciones Específicas y requisitos del personal. Bogotá.

CIOH. (10 de 08 de 2017). *Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe*. Obtenido de Derrotero de las costas y áreas insulares de Colombia: https://www.cioh.org.co/derrotero/index.php?option=com_content&view=article&id=48&Itemid=27

Cruz, A. (1996). *Grandes Oradores Colombianos*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

Cuitiva, A. (12 de Mayo de 2016). *Prezi*. Obtenido de https://prezi.com/g4pb_rgeo5-/fauna-y-flora-del-pacifico/

Martínez, A. (2015). *Toda Colombia*. Obtenido de www.todacolombia.com

Piedrahíta, D. (2014). *Las Regiones Naturales de Colombia*. Obtenido de <http://regionesnaturalesdecolombiadaniela.blogspot.com.co/p/blog-page.html>

Salgado Alba, J. (1973). *Logística General y Naval Operativa*. CALM. España, Escuela de Guerra Naval. Recuperado de <https://www.todocoleccion.net/libros-segunda-mano/jesus-salgado-alba-logistica-general-naval-operativa-edit-naval-1973-24-x-17-cm-x28692945>

Vargas, A. (2006). *Vargas Velásquez, Alejo (2006). Alberto Lleras y los militares. Diario El País, Cali - Colombia*. Cali: Diario El País.

La Diplomacia Naval como una herramienta oceanopolítica del Estado colombiano

Por: Catalina Escallón Vanegas¹ e Iván Felipe Marín Osorio²

Resumen

La proyección internacional del país, la generación de conciencia marítima y fluvial, la defensa nacional y su contribución a la seguridad regional y la protección de los intereses marítimos y fluviales, como activos oceanopolíticos consolidan la Diplomacia Naval la cual se convertirá en una herramienta de la oceanopolítica del Estado Colombiano para fortalecer la integración de las entidades relacionadas con la administración marítima y aquellas entidades de la política exterior del país y así apoyar en la mitigación de amenazas tradicionales y no tradicionales en los espacios marítimos y fluviales.

Palabras Clave: Diplomacia naval, Política Exterior, proyección internacional, Oceanopolítica.

Fecha de Recepción: agosto 3 de 2017

Fecha de Revisión: septiembre 9 de 2017

Fecha de Aprobación: noviembre 2 de 2017

1 Catalina Escallón Vanegas es Internacionalista (C) de la Universidad del Rosario, Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra, Voluntaria de la Oficina de enlace de la Armada Nacional en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

2 Iván Felipe Marín Osorio es Internacionalista y Politólogo de la Universidad del Rosario, Diplomado en Introducción a la Oceanopolítica de la Escuela Superior de Guerra.

Introducción

Las capacidades de un Estado dentro del Sistema Internacional, reflejan el poder de influencia que este tiene sobre actores internacionales, esto debido a que el Sistema Internacional se considera como el “patrón general de las relaciones políticas, económicas, sociales, geográficas, tecnológicas y militares que configuran los asuntos mundiales” (Álvarez, 2017) dado así el Sistema Internacional se compone de todos los aspectos que necesita un Estado para su proyección internacional.

Sin embargo, esta proyección internacional de un Estado en la mayoría de casos, depende del posicionamiento geoestratégico con el que cuenta este. A partir de nociones geopolíticas y/o oceanopolíticas, el Estado interactúa con los actores y componentes del Sistema Internacional. En el caso específico de la oceanopolítica, esta característica del Estado potencia la relación espacial que tienen los Estados con el mar, a través del entorno geográfico que le da el mar a un Estado, influenciando así los procesos de toma de decisiones (Uribe, 2017. Diap. 55).

138

Un ejemplo de lo anterior, fue la paulatina consolidación del territorio marítimo que realizó el Estado Colombiano a través de esfuerzos diplomáticos durante el siglo XX, en donde pudo establecer sus límites marítimos con Ecuador, Costa Rica, Panamá, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití y República Dominicana. No obstante, la consecución de una Política Exterior armonizada con una visión oceanopolítica del país se damnificó por las prioridades políticas que tenía el país durante el final del siglo XX y principios del XXI, caracterizadas principalmente por el conflicto armado interno. Con lo cual, el país tiene la necesidad de armonizar las nociones oceanopolíticas con la coyuntura actual, y el privilegio del país de contar con dos mares, para que de esta manera a través de la política exterior se posicione el interés nacional del país por medio, de la proyección internacional, y utilizando el mar como aspecto influyente en el proceso de toma de decisiones.

Por lo tanto, la consolidación de una política exterior que construya una visión oceanopolítico nacional que contribuya a la proyección internacional del país, necesita de la conjunción de términos tales como Política Exterior, Poder Naval, integración fluvial y Diplomacia Naval.

Dado así, en primer lugar la Política Exterior de un país es el elemento y núcleo estatal que permite la defensa del interés nacional en escenarios mundiales, no obstante este término se compone de otras características las cuales contextualizan la función que esta desempeña en el Estado. Para poder visualizar el papel que desempeña la Política Exterior en el Estado el académico Rafael Calduch la describe de la siguiente forma “aquella parte de la política general formada por el conjunto de decisiones y actuaciones mediante las cuales se definen los objetivos y se utilizan los medios de un Estado para generar, modificar o suspender sus relaciones con otros actores de la sociedad internacional.” (Calduch, 1993. Pág. 3). Sumado a la noción de Calduch, el investigador Cristian Parker, sostiene que la política exterior se desarrolla primordialmente por medio de la diplomacia y aunque esta no sea la única actividad por la cual se desarrolle la política exterior, la diplomacia es un medio privilegiado de desarrollo del Estado en el plano internacional, ya sea en ámbitos bilaterales, multilaterales, regionales, hemisféricos y globales (Parker, 2004. Pág. 150).

Con base en lo anterior, la Política Exterior cuenta con un gran número de instrumentos para poder realizar sus fines. Una de esas herramientas es la diplomacia, otra es el Poder Naval, entendiendo este poder desde la concepción del teórico Alfred Mahan como el conjunto de unidades navales que demuestran el poder de un país en los océanos (Mahan, 1946. Págs. 60-75). A través de este instrumento un Estado puede relacionarse con otros actores del sistema internacional, ejerciendo influencia a estos actores, y de esta manera exponiendo y defendiendo en el exterior las decisiones de la Política Interior del Estado a través de unos medios y métodos que brinden autenticidad a las actuaciones del Estado en el exterior.

Sin embargo, el Poder Naval tiene la necesidad de complementarse con la integración fluvial, puesto que la capacidad fluvial de un Estado conecta a las regiones del interior de un país con el mar. Un ejemplo de lo anterior, lo muestra el académico Paul Georgescu, cuando expone la utilidad y el papel de las rutas fluviales en América Latina, para este autor en el subcontinente “la mayor parte de los cursos de los ríos de las cuencas hidrográficas son navegables, lo que hace posible organizar un imponente sistema continental de navegación interior” (Georgescu, 2013. Pág.24), para Georgescu, esta condición fluvial

de América Latina, puede asegurar un mayor desarrollo, político, económico y social al interior del subcontinente, esta afirmación junto con el potencial comercial que se desarrolla por vías marítimas, potencializaría el Poder Naval.

Ahora bien, como anteriormente se afirmó dos herramientas de la política exterior son la diplomacia y el Poder Naval, existe una necesidad que estas dos herramientas armonicen a favor de la política exterior, puesto que la conjunción entre la diplomacia y el Poder Naval aumentan la capacidad de influencia del país en el sistema internacional. Por lo tanto, es necesario introducir el término Diplomacia Naval.

La Diplomacia Naval es un concepto desarrollado en gran parte por el profesor Geoffrey Till, para este autor la Naval es una herramienta diplomática en tanto que esta puede realizar presión para obtener un fin político sin la necesidad de realizar acciones armadas (Till, 2009. Pág. 255), por lo tanto y en el caso colombiano, la integración de las entidades relacionadas con la administración marítima, con aquellas entidades de la política exterior del país a través de la diplomacia, resulta ser un activo estratégico, que desafortunadamente en Colombia, aún no se ha podido desarrollar en su máxima expresión.

Por lo tanto, el presente texto tiene como fin proponer la generación de conciencia marítima y fluvial, la defensa nacional y su contribución a la seguridad regional y la protección de los intereses marítimos y fluviales, como activos oceanopolítico que consoliden la diplomacia naval colombiana, para que esta contribuya a la proyección internacional del país mediante el desarrollo de actividades que se enmarquen bajo los lineamientos de política exterior y relaciones diplomáticas del Estado.

Proyección Internacional de Colombia

La Diplomacia Naval colombiana consolida la proyección internacional del país, ya que sirve como instrumento por el cual un Estado puede relacionarse con otros actores del sistema internacional, ejerciendo influencia a estos actores, y de esta manera exponiendo y defendiendo en el exterior las decisiones de la Política Interior del Estado a través de unos medios y métodos que brinden autenticidad a las actuaciones del Estado en el exterior.

Así pues, estas relaciones tienen como fin el posicionamiento oceanopolítico del Estado colombiano en escenarios internacionales, con el fin de proyectarse internacionalmente y garantizar el éxito de los objetivos generales a largo plazo del Estado, tales como la supervivencia de este, la consecución del máximo bienestar para la comunidad y el fomento de valores de esta.

Asimismo y en el caso colombiano, la proyección internacional de la Diplomacia Naval se expresa a través de operaciones internacionales, la presencia permanente en instancias multilaterales y el cumplimiento de los acuerdos, con lo cual se consolida la influencia internacional y el Estado tiene la capacidad de ejercer soberanía en el plano regional y mundial, aportando al fin de tener una Armada Media de Proyección Regional.

Por otro lado, la oceanopolítica permite el análisis de la proyección internacional colombiana principalmente hacia la Cuenca del Pacífico y el Mar Caribe, ya que con el apoyo de la fuerza naval y cuerpo de guardacostas del país, permite que sus objetivos oceanopolíticos puedan orientarse hacia el intercambio y la cooperación internacional, intensificando las relaciones comerciales, las inversiones y la transferencia de tecnología, para así aumentar la participación en el tráfico marítimo y por consiguiente en los proyectos relacionados con el comercio y los recursos marinos, fortaleciendo la proyección internacional del país en la región. (Cabrera, 2015. Pág. 79).

Por lo tanto, la Diplomacia Naval contribuye a varios aspectos de la oceanopolítica, en donde por un lado contribuirá a promover los intereses nacionales por medio del fortalecimiento y diversificación de la cooperación internacional y el desarrollo de las fronteras. Por otra parte, aportará a la proyección Oceanopolítica del Estado, con el fortalecimiento del rol internacional de la Armada Nacional, mediante el desarrollo de actividades que se enmarquen bajo los lineamientos de la política exterior y con ello, apoyar activamente a que el país tenga una Armada mediana de proyección regional.

Conciencia marítima y fluvial

La "conciencia marítima", es un término que le da preponderancia al conocimiento marítimo de una sociedad y por lo cual "comprender que ese mar, siendo parte del territorio (concepto geopolítico), permite realizar actividades de todo tipo que benefician a la persona

y mejoran su calidad de vida. No tener conciencia marítima es no interiorizar el significado del mar en la vida individual y colectiva de las personas que habitan un país". (Cabrera, 2015. Pág. 65).

Por lo tanto, la generación de conciencia marítima y fluvial a nivel nacional es de suma importancia para la Diplomacia Naval ya que permite fortalecer el conocimiento cabal y reflexivo del mar y los ríos y de sus proximidades, tanto sobre su real naturaleza como de sus posibilidades políticas, económicas, sociales y militares, que permita afianzar la soberanía y la defensa de los intereses marítimos y fluviales.

Así pues, la conciencia marítima y fluvial tiene una estrecha relación con la oceanopolítica, sin embargo, no solamente se sitúan en la esfera objetiva y empírica de los procesos políticos, diplomáticos y estratégicos, sino que también se manifiestan en un ámbito imaginario y cultural, es decir, en una dimensión simbólica: el de la conciencia marítima (Cabrera, 2015. Pág. 62). Es decir, en el mapa colombiano se puede reflejar el valor oceanopolítico y su utilidad geoestratégica para obtener a partir de la ubicación de Colombia una proyección regional e internacional.

De esta forma, la conciencia marítima contribuye a que una nación que tenga esa conciencia está preparada para entrar a iniciar múltiples actividades con el mar y su espacio oceánico. Son estas actividades las que deberán ser coordinadas al fin último del desarrollo. Además de ser capaces de conocer y entender la realidad marítima de Colombia que debe no sólo existir en la mente de cada ciudadano colombiano sino de estar convencido de ser la más importante.

Por tal motivo, es necesario que Colombia como nación contribuya a la organización, desarrollo, fortalecimiento y consolidación de las ciencias y tecnologías del mar en Colombia con el fin de lograr que el país cuente con bases científicas y técnicas sólidas que permitan efectuar un manejo integral y adecuado de sus zonas y recursos costeros y marinos. De esta manera se lograría un balance entre su conservación y desarrollo productivo, posible a través del desarrollo de una conciencia marítima y fluvial nacional como factor fundamental y potencializador de toda iniciativa en torno al desarrollo y explotación del mar y sus recursos (Cabrera, 2015. Pág. 56).

Defensa Nacional y su contribución a la Seguridad Regional

La Defensa Nacional de un Estado es un parámetro fundamental para la subsistencia de este y su capacidad de ejercer poder en el escenario mundial, dado así la Defensa Nacional del Estado se compone a partir de la defensa terrestre, marítima y aérea. En el caso que nos compete, la Defensa Nacional del territorio marítimo colombiano es de alta importancia debido a que el país "por sus características geográficas y posición estratégica se convierte en un país marítimo" (Martínez, 2016. Pág. 46). Dado así, al ser un país marítimo el Estado colombiano debe doblgar sus esfuerzos en la consolidación de un modelo de Defensa Nacional que le otorgue capacidades en el sistema internacional y le permitan al país ejercer una influencia real en el teatro de operaciones marítimo de la región.

Por lo tanto, para poder llevar a cabo este fin y consolidar la Diplomacia Naval como herramienta oceanopolítica del Estado, es necesario que "el conductor político aprecie la influencia del mar en el ciclo vital del Estado y adquiera conciencia que este espacio es diferente" (Uribe, 2017. Diap 64), por lo tanto, la Diplomacia Naval a través de la oceanopolítica tiene que transformarse en una herramienta estratégica de la política exterior colombiana que permita alcanzar los objetivos del Estado, como es el caso de la Defensa del territorio y la soberanía nacional.

Por lo tanto, el Estado colombiano a través de la Defensa Nacional y mediante operaciones internacionales de defensa y seguridad, apoyo humanitario, no armadas, intercambio de información e inteligencia podrá desempeñar labores de control regional que le permita encaminarse a la consolidación del país como una potencia oceánica y así dar el máximo aprovechamiento al "vasto territorio marino costero en condiciones naturales especiales, el cual se enmarca en un contexto histórico, geopolítico y de cooperación" (Soltau, 2016. Pág. 194) con el cual se prioriza el desarrollo mancomunado de las metas estatales colombianas.

Protección de los intereses marítimos y fluviales

Según la Política Nacional de los Océanos y Espacios Costeros (PNOEC), los intereses marítimos "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” (CCO, 2015. Pág. 65), como anteriormente se había enunciado, la integración fluvial también se recae en el área de análisis del presente texto así, que se consideraran todas las aspiraciones que pueden ofrecer el aprovechamiento y uso del mar y los ríos.

La relación de la protección de los intereses marítimos y de la oceanopolítica a través de la Diplomacia Naval, necesita contemplar el territorio marítimo desde una noción la cual pretende obtener una mayor envergadura política, como es el caso del concepto de mar presencial, el cual se refiere a la “ocupación efectiva de los territorios oceánicos” (Uribe, 2017. Diap 65), la apreciación del mar presencial permitiría cautelar los intereses marítimos y fluviales, puesto que este término propende hacia la utilización integral del mar para lograr el desarrollo del país.

No obstante, la protección de los intereses marítimos y fluviales tiene una serie de retos “como la ocupación indebida de los bienes de uso público, la contaminación marina, la pérdida del capital natural y claro, aquellos asociados al cambio climático” (Rueda, 2016, Pág. 28), por lo tanto, la articulación de la protección de los intereses marítimos y fluviales con la presencia internacional del Estado en mecanismos bilaterales y multilaterales que propendan por el bienestar del medio ambiente marino, permitirá obtener ventajas estratégicas al país, contribuyendo así a la consolidación de la Diplomacia Naval como una herramienta oceanopolítica.

A manera de conclusión

La Diplomacia Naval se convertirá en una herramienta oceanopolítica del Estado Colombiano para fortalecer la integración de las entidades relacionadas con la administración marítima, con aquellas entidades de la política exterior del país y así apoyará en la mitigación de amenazas tradicionales y no tradicionales en los espacios marítimos y fluviales.

Este fin se podrá realizar a través de la planeación estratégica interinstitucional entre La Armada Nacional y el Ministerio de Relaciones Exteriores, puesto que presenta oportunidades y ventajas

para poder realizar acciones conjuntas a partir de la diplomacia y el Poder Naval, que fortalezcan la Política Exterior del país.

Transversalmente, la Diplomacia Naval contribuirá a dos aspectos del desarrollo nacional, por un lado contribuirá en la misión del Ministerio de Relaciones Exteriores que es “promover los intereses nacionales mediante el fortalecimiento y diversificación geográfica y temática de la política exterior, priorizando la cooperación internacional y el desarrollo de las fronteras.” (Cancillería, 2017). Por otra parte, aportará a la proyección geopolítica del Estado, con el fortalecimiento del rol internacional de la Armada Nacional, mediante el desarrollo de actividades que se enmarquen bajo los lineamientos de la política exterior y relaciones diplomáticas del Estado y con ello, apoyar activamente a que el país tenga una Armada mediana de proyección regional.

Adicionalmente, la proyección internacional del país, la generación de conciencia marítima y fluvial, la defensa nacional y su contribución a la seguridad regional y la protección de los intereses marítimos y fluviales, como activos oceanopolíticos consolidan no sólo la Diplomacia Naval colombiana, sino fortalece el reconocimiento de que el “desarrollo en el mar es sinónimo de una mejor visión, una mayor información y una voluntad constante y permanente de realizarse como país”. (Martínez Bush, 1991.)

Por lo tanto, la sumatoria de los anteriores elementos tiene la necesidad que el proceso de toma de decisiones institucionales se involucre como instrumento político de la Diplomacia Naval en el Estado colombiano. Así, procesos de toma de decisión interagenciales se transforman en respaldo político de esta y a su vez permite que tenga resultados exponenciales a los esperados. Esta coordinación se motiva en las políticas nacionales y su efectividad será viable en la medida en que se entienda la interdependencia de todas las actividades nacionales en relación con el mar.

Es por ello que, los procesos de toma de decisión necesitan a su vez expresarse en políticas públicas interagenciales que sean adelantadas por las autoridades pertinentes y que busquen fortalecer la relación entre la Política Exterior nacional y el Poder Naval del país con el fin de realizar acciones estatales que fortalezcan el posicionamiento oceanopolítico y geopolítico del Estado.

Referencias bibliográficas

Álvarez, C. (2017). Cátedra las Relaciones Internacionales en el contexto marítimo. Diplomado de Oceanopolítica. Escuela Superior de Guerra.

Cabrera Martínez, N. I. (2015). Geopolítica, estrategia marítima e inteligencia estratégica en la definición de los intereses marítimos colombianos. (Tesis de maestría, Universidad del Rosario). Recuperado de <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/12208/tesisNICM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cancillería (2017), Aspectos generales de las Fronteras de Colombia, <http://www.cancilleria.gov.co/prosperity/presentation>

CCO (2015). Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. Bogotá.

Calduch, R. (1993). La política exterior de los Estados en Dinámica de la Sociedad Internacional. Madrid. Ceura.

Georgescu, P. (2013). Ríos de integración. El camino fluvial de América Latina. CAF

Mahan, A. (1946). Influencia del poder naval en la historia. Buenos Aires. Partenón.

Martínez Busch, Jorge. La oceanopolítica en el desarrollo de Chile, memorias de la clase magistral dictada por el Comandante en Jefe de la Armada Chilena Almirante Jorge Martínez Busch en el año 1990 con ocasión de la inauguración del ciclo del Mes del Mar, cuando desarrolló

el Tema: "Ocupación Efectiva de Nuestro Mar, la Gran Tarea de esta Generación".

Martínez, J. Colombia y su carta de navegación hacia una potencia oceánica, en Comisión Colombiana del Océano (2016). Hacia una potencia oceánica. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. Bogotá.

Rueda, A. Apropiación del territorio marino costero, en Comisión Colombiana del Océano (2016). Hacia una potencia oceánica. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. Bogotá.

Soltau, J. Colombia: país marítimo, potencia oceánica, en Comisión Colombiana del Océano (2016). Hacia una potencia oceánica. Secretaría Ejecutiva Comisión Colombiana del Océano. Bogotá.

Till, G. (2007). Poder Marítimo, una guía para el siglo XXI, Buenos Aires, Talleres Gráficos Mac Tomas.

Uribe, S. (2017). Cátedra Generalidades sobre la Oceanopolítico. Diplomado de Oceanopolítica. Escuela Superior de Guerra.

Instrucciones para autores

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

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

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

- Estrategia y Poder Marítimo.
- Poder Naval y Organización militar
- Intereses Marítimos y Fluviales.
- Derecho del Mar, marítimo, fluvial y portuario.
- Seguridad Integral Marítima
- Logística Naval
- Historia Naval

Normas generales

Todo artículo debe:

- Hacer referencia al campo propio de la revista.
- Ser un documento o artículo original, no publicado previamente y no considerado en otra revista.
- Estar científicamente documentado, presentar coherencia y gozar de unidad interna.
- Indicar el tipo de artículo. Sí corresponde a un artículo científico original, de reflexión derivado de

investigación; de revisión; artículo corto o reporte de caso, indicar el proyecto de investigación, registro (en caso de contar con este) y/o datos relacionados con el trabajo a presentar.

- Indicar la filiación institucional del autor (es), perfil profesional y datos de contacto.
- Cada propuesta de artículo se somete a la evaluación de pares, cuyo concepto es importante para la decisión de su publicación.
- Se debe presentar la Cesión de derechos de propiedad intelectual.
- La carta de presentación de artículo, debe declarar la originalidad de la obra por parte del autor (En dicho documento se incluye aspectos referidos a la licencia de uso). El equipo editorial queda, por lo tanto, exonerado de cualquier obligación o responsabilidad de acción legal que pueda suscitarse derivada de la obra depositada por la vulneración de derechos de terceros, sean de propiedad intelectual o industrial, de secreto comercial o cualquier otro. Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a derechos de autor.

Requisitos del texto

- Los artículos deberán tener una extensión entre 4000 y 6000 palabras (entre 10 y 15 páginas aproximadamente incluyendo las referencias), tamaño carta (21,5 x 25 cm) en letra Times New Roman, tamaño 12 espacio doble y márgenes de 2.54 cm
- Los lineamientos 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.



"General Rafael Reyes Prieto"
Unión, Proyección, Liderazgo



esdeguecol



@esdegue



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



Escuela Superior
de Guerra



issuu
esdeguecol



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