



Seguridad y defensa de las costas colombianas. Una perspectiva diferente sobre los lineamientos de la Armada Nacional

Security and defense in the Colombian coasts. A different perspective
in the National Navy's guidelines

Andrés Fabián Crespo Salom 

CITACIÓN APA:

Crespo Salom, A. F. (2022). Seguridad y defensa de las costas colombianas. Una perspectiva diferente sobre los lineamientos de la Armada Nacional. *Estado, Paz y Sistema Internacional*, 1(2), 143-164.

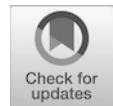
<https://doi.org/10.25062/2981-3034.3666>



Publicado en línea: Diciembre 30 de 2022



[Enviar un artículo a la Revista](#)



Los artículos publicados por la *Revista Estado, Paz y Sistema Internacional* son de acceso abierto bajo una licencia *Creative Commons*:
[Atribución - No Comercial - Sin Derivados](#).

Seguridad y defensa de las costas colombianas. Una perspectiva diferente sobre los lineamientos de la Armada Nacional

Security and defense in the Colombian coasts. A different perspective
in the National Navy's guidelines

DOI: <https://doi.org/10.25062/2981-3034.3666>

Andrés Fabián Crespo Salom 

Armada Nacional de Colombia

Resumen

El presente documento es un artículo de reflexión acerca de una necesidad observada de algunas directrices que demarcan el manual de operaciones navales de contra proyección, pues debido a la carencia de lineamientos en la doctrina de seguridad de costas pone en evidencia las vulnerabilidades que se tienen con respecto a la seguridad y defensa. Se establece que la proyección marítima que tiene Colombia es importante para concentrar sus esfuerzos presentes y futuro en el desarrollo fluvial y marítimo a nivel interno y regional. Se plantea un análisis del problema, sobre la institución naval, sus consecuencias y los alcances que éstas pueden llegar a tener por causa de la carencia de los lineamientos propuestos, argumentando la necesidad de realizar un enfoque diferente que abarque un mayor espectro y que contribuya a un desarrollo integral de la Armada Nacional colombiana.

Palabras Clave: Costa, Defensa, Doctrina, Seguridad.

This paper is a think piece about an observed need for some directives that delimit the naval operations manual of counter projection. The lack of guidelines in the coastal security doctrine highlights the vulnerabilities that they have regarding security and defense. It is stated that the Colombian maritime power projection is important for gathering their current and future processes in the fluvial and maritime development domestically and regionally. A problem analysis of the naval institution is presented, also its consequences, and the scope that these might have due to the lack of the proposed guidelines. By arguing the need for a different approach that covers a wider spectrum and contributes to an integral development of the Colombian National Navy.

Key words: coast, defense, doctrine, security.

Abstract



Introducción.

En el contexto de la seguridad y la defensa, a nivel internacional los países costeros han desarrollado en sus justas proporciones las capacidades necesarias para adquirir, mantener y defender sus territorios marítimos, viendo en los acuiferos una diversidad de oportunidades que van desde el crecimiento económico, hasta lo que Morgenthau relaciona como acciones de prestigio, imperialistas, y del estatus quo, llevadas a cabo por los actores del sistema internacional, quienes a su vez deben estar en capacidad de responder ya sea política, diplomática o, en últimas estancias, militarmente con el fin de defender la soberanía de su espacio geográfico, y a su vez, realizar una proyección del poder marítimo. (Morgenthau, 1986, P 63- 72).

A nivel nacional, el Estado colombiano desde sus inicios ha enfocado principalmente todos los esfuerzos en responder a las demandas que la sociedad tiene en materia de seguridad y defensa, lo que se traduce en destinar todo el poder nacional hacia el enfrentamiento de los principales riesgos y amenazas derivadas del conflicto armado interno que ha tenido la república desde sus orígenes, lo que en consecuencia ha generado una procrastinación significativa en el desarrollo y construcción de las Fuerzas Armadas, puesto que desde la mayoría de la historia nacional se ha invertido una parte significativa del presupuesto destinado a la Fuerza Pública en la compra de armamento, equipos, entrenamiento y desarrollo de operaciones militares en el territorio nacional, posponiendo el desarrollo multidimensional de las mismas hasta tiempos contemporáneos donde se evidencia la mitigación de los grupos armados al margen de la ley.

Aunque la Armada Nacional de Colombia ha realizado diferentes estrategias de carácter marítimo, fluvial para garantizar la seguridad y defensa de la nación, su proceso continuo de desarrollo se ha visto ralentizado por la contención misma que se le ha realizado a este fenómeno, y sumando algunas inconsistencias estructurales en los distintos niveles de la estrategia, como la falta de un libro blanco de la seguridad y defensa, tienen como consecuencia los problemas de múltiples alcances que hoy presenta toda la Fuerza Pública de Colombia.

En este artículo se presenta un análisis de los diferentes factores estructurales y estratégicos que cumplen un papel fundamental en la protección de las costas colombianas por parte de la Armada Nacional, mediante la descripción de los ejes que se deben tener en consideración para la elaboración o modificación del manual de seguridad y defensa de costas, proponiendo la implementación de lineamientos operacionales inspiradas en las experiencias y doctrinas de otras fuerzas armadas navales más desarrolladas que permitan la optimización de las operaciones militares fluviales y marítimas, junto con el continuo e ininterrumpido desarrollo de la fuerza.

Seguridad y defensa de las costas colombianas, una perspectiva diferente sobre los lineamientos de la Armada Nacional

El poder marítimo consiste en el aprovechamiento de los recursos del mar y de la posición geográfica de una región costera. Este planteamiento requiere tener en cuenta que para lograr un efectivo aprovechamiento de los recursos del mar es necesario contar con un conjunto de embarcaciones, tecnologías, procesos y recursos humanos, capaces de efectuar operaciones de pesca, investigación, exploración, entre otras, de la mejor manera posible, logrando obtener resultados altamente positivos para las partes interesadas. En complemento a lo anterior, es necesario que este tipo de actividades estén protegidas contra cualquier tipo de acciones delictivas que impidan su normal desarrollo y/o condicionen la ejecución de éste. En el mismo sentido, la Armada Nacional es la institución encargada de proteger y garantizar la seguridad de ciudadanos y empresas que desarrollan actividades en la industria marítima y naval.

El poder marítimo colombiano ha logrado posicionarse al contar con un fortalecimiento del poder naval y al encontrarse dentro de los intereses vitales de la nación, en especial al contar con una política pública que pretende fortalecerlo. Sin embargo, los recursos financieros que se requieren pueden convertirse en una limitante para cumplir con este propósito. Según la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF).

La posición geográfica de Colombia ubica al país en las principales rutas marítimas del mundo con un acceso directo a más de 750 terminales marítimas en 150 países, en este orden de ideas es evidente el papel de los puertos, tanto en el océano Atlántico como en el Pacífico, para el comercio exterior, y como un eslabón de la cadena logística, lo cual exige que el país mejore en materia de infraestructura, marco normativo, estabilidad económica, cumplimiento itinerarios entrada y salida de embarcaciones, estándares y demandas de los mercados nacional e internacional. (2017, p.1).

Desde el punto de vista de la competitividad de las regiones, es claro que aquellas que aprovechan de la mejor forma sus recursos y capacidades obtendrán no solo una ventaja competitiva sino unos mayores niveles de generación de valor (Porter & Kramer, 2011, pp. 3-5).

Para algunos países y regiones esto puede resultar sencillo, para otros, puede resultar supremamente complejo, principalmente porque pueden existir condiciones adecuadas para desarrollo marítimo y consolidación del poder naval, pero no se cuenta con la tecnología, ni con el personal, ni con los recursos necesarios para adelantar proyectos en este campo. Sin embargo, teniendo en cuenta el impulso del comercio internacional por la globalización, el incremento de los flujos de intercambio se ha incrementado notablemente y ha impulsado a muchos países a considerar la industria marítima y naval como uno de los sectores prioritarios de la economía. (CEPAL, 2002, P 64).

En este orden de ideas, estos países y regiones han decidido fortalecer y desarrollar su poder marítimo, creando nueva infraestructura, mejorando tecnologías y procesos y logrando articular diferentes ecosistemas de negocio para el impulso del sector marítimo, la logística nacional, las industrias relacionadas y de soporte, entre otros. Sin embargo, es claro que este tipo de iniciativas se requieren grandes inversiones, lo cual puede ser un gran condicionante para lograr el desarrollo esperado. A continuación, se analizan aspectos relacionados con la infraestructura portuaria y logística en Colombia, que permiten tener claridad respecto a las ventajas e inversiones requeridas.

De acuerdo con el Informe Global de Competitividad (2019), la infraestructura es uno de los pilares básicos para la competitividad. Para un país el desarrollo de todo lo relacionado con la elaboración de proyectos en materia de infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, servicios públicos, conectividad, representa una oportunidad para el crecimiento económico y competitivo, así como la generación de empleo que representa adelantar este tipo de proyectos. En el caso colombiano para el año 2019, el país se ubica en el puesto 60 bajando 3 posiciones respecto al año 2018. Específicamente en los temas de infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria Colombia ocupa el puesto 90 de los 140 países participantes en el estudio realizado por el Foro Económico Mundial (WEF). (Foro Económico Mundial, 2019, p. 8).

El Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), relaciona en el informe: *Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*, Colombia debe invertir 1.610 millones de dólares al año 2025 para aumentar las condiciones de competitividad del sector marítimo y portuario. Para mantener estos niveles, en el largo plazo el país requiere una inversión de 4.840 millones de dólares en nueva infraestructura portuaria para contenedores (Arroyo, 2018, p. 95).

Según Agencia Nacional de Infraestructura (2018), entre 2010 y 2018 la inversión ejecutada en las terminales portuarias de uso público del país llegó a los 2.558 millones de dólares, 284 millones de dólares promedio anual ejecutado. Esta inversión se refleja en el incremento de más de 55% en la capacidad instalada en puertos. Para 2021 se estima que la capacidad instalada de infraestructura portuaria pasaría de 44 millones de toneladas anuales en 2018 a 514 millones de toneladas anuales en 2021.

Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), las inversiones que se han realizado en las distintas sociedades portuarias como las de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta y el funcionamiento de nuevas terminales como Puerto Bahía (Cartagena), Puerto de Aguadulce (Buenaventura) y Puerto Callao (Cartagena) mejoraron de manera considerable la eficiencia, eficacia y competitividad de las operaciones relacionadas con transporte marítimo en la región.

De acuerdo con la siguiente ilustración, se han otorgado tres puertos sobre el océano atlántico cuyas inversiones superan los 268 millones de dólares, seis puertos con

condiciones otorgadas en los cuales se invirtieron 20.000 millones de dólares, se han recibido además 6 solicitudes para puertos nuevos. En todos estos casos no solo se ha logrado un mejoramiento de los terminales, sino también de muelles, tecnologías y equipos para manejo de carga. (Cámara colombiana de infraestructura, 2018 p 17).

Figura 1. Terminales portuarias que serán construidas en Colombia.



Fuente: Cámara Colombiana de la Infraestructura (2018, p. 17).

En el reciente informe del Consejo Privado de Competitividad 2018-2019, se efectuó un análisis en el área de Logística, transporte y facilitación del comercio. Se destaca el segundo puesto en el índice de conectividad de transporte marítimo en el Ranking de

América Latina. No obstante, en materia de eficiencia con respecto al servicio ferroviario y en calidad de las carreteras ocupa el puesto 12 de 18 en estos dos indicadores.

Lo anterior, permite inferir que existe un desbalance evidente en las condiciones de infraestructura en las regiones, generando problemas no solo para los puertos, sino también para los distintos sectores económicos, los cuales obviamente deben asumir parte de los altos costos de la operación, debido a que la mercancía llega a puertos, pero su transporte al centro del país es lenta y onerosa. Las mayores dificultades para el país en materia logística son la baja productividad del sector de transporte, eficiencia y eficacia de las aduanas, calidad de la infraestructura, y competencia y calidad de los servicios logísticos (Consejo Privado de Competitividad, 2018, p. 107).

Siguiendo este planteamiento y, considerando la infraestructura como un pilar dentro de la competitividad, es claro que, para mejorar, fortalecer y posicionar el poder marítimo en Colombia, es necesario invertir no solo para el mejoramiento de la infraestructura (Mintransporte, 2016, P. 24), sino en aspectos relacionados con servicios públicos, logística, conectividad, educación, salud, entre otros (Corficolombiana, 2017, p. 118).

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, la evidente y fuerte relación del sector con otras variables de tipo económico, logístico y de desarrollo será determinante para avanzar en materia de poder marítimo. Por otra parte, los avances en investigación y tecnología van a incidir en las inversiones que realicen las empresas privadas y Armada Nacional.

Es por esto que, según MCCauley y Degnarain (2018) consideran que las siguientes 12 tecnologías oceánicas emergentes están cambiando la manera en que recolectamos alimentos, energía, minerales y datos de los mares, estas tecnologías son: buques autónomos, droides de buceo, gafas subacuáticas de realidad aumentada, revolución azul, computación en la nube bajo el mar, energía oceánica, energía térmica oceánica, minería en el mar profundo, bases de datos oceánicas, medicina de los mares, sensores en la costa y robots biométricos.

Estas tecnologías requieren investigación, exploración, experimentación y aspectos que necesariamente deben ser financiados para obtener resultados altamente positivos que permitan posicionar al sector, la región y el país como competitivo en el sector marítimo y naval. El compromiso del gobierno debe verse reflejado en las partidas presupuestales que impulsen desarrollo de proyectos en el sector y en las regiones, de tal forma que en un trabajo conjunto y colaborativo con la empresa privada se pueda llevar a cabo uno o varios proyectos propuestos de desarrollo tecnológico y su correspondiente transferencia de tecnología y conocimiento a todo el ecosistema que forma parte del sector (Nava y Abreu, 2015).

A pesar de todos los aspectos positivos mencionados, existen aspectos sociales y culturales que van a condicionar de una u otra forma el desarrollo del poder marítimo. Mientras que para algunas personas y empresas las actividades cotidianas requieren tiempos y procesos altamente complejos, para algunos habitantes de la costa Atlántica y Pacífica en Colombia las dificultades sociales y económicas, así como el escaso desarrollo que se logra visualizar en municipios y departamentos es una variable compleja que requiere una intervención integral, que no está basada en promover y adelantar proyectos en la zona, sino en generar en la región una empatía para con los nuevos proyectos, los cuales deben ser sostenibles en el tiempo e impactar positivamente en las condiciones de bienestar y desarrollo de las comunidades que ahí habitan (Mcphee, 2018). Dicho de otra forma, hay que preparar el terreno y a los ciudadanos para que se comprometan a participar en el proyecto y no solamente considerarlos como espectadores en busca de subsidios.

Haciendo referencia al planteamiento anterior, se puede apreciar que la coyuntura económica por la que atraviesa el país no es la mejor, pues debido a los efectos transversales derivados de la pandemia, el aumento de migrantes venezolanos en el territorio nacional, una tasa de cambio poco competitiva, los bajos precios del barril de petróleo, los problemas de inseguridad en varias ciudades del país, las constantes y periódicas reformas tributarias coercitivas y poco equitativas, las periódicas jornadas de protestas que desencadenan el desorden público, las fallas del mercado impulsadas por la desactualización tecnológica, los fallos del gobierno por efectos de mala administración y la corrupción, los compromisos adquiridos por el Estado en el acuerdo de paz, las próximas elecciones de alcaldes y gobernadores y presidenciales, los desaciertos en las relaciones internacionales, entre otros.

Esos aspectos han generado efectos consecuentes en la situación actual, debido a que en el último año se presentó un incremento en la tasa impositiva a los ciudadanos y una reducción de nuevas y mejores oportunidades en varios sectores de la economía.

En consecuencia con lo relacionado anteriormente, las regiones que tengan condiciones para promover proyectos de desarrollo que fortalezcan el poder marítimo, deben trabajar en equipo con el gobierno nacional para garantizar proyectos colaborativos, sostenibles y ecoeficientes, aspectos supremamente importantes para la seguridad y la competitividad del sector marítimo y naval, las empresas e instituciones que forman parte de él y el recurso humano que contribuye al fortalecimiento integral de la región y la sociedad.

Es necesario considerar que, Colombia es un país privilegiado en recursos naturales, su diversidad de climas, biodiversidad y potencial agrícola lo convierten en un país con las condiciones óptimas para convertirse en potencia media en sectores como la alimentación y el medio ambiente. Aunque no sólo en esos aspectos, al tener cerca del 50% del

territorio nacional en áreas marinas y submarinas, y al colindar con el canal de Panamá, que es una de las rutas marítimas más transitadas del planeta, Colombia está llamada a convertirse en una de las talasocracias más importantes de la región.

De igual forma, el patrimonio acuífero representado en sus ríos y lagos, especialmente en la Orinoquía y región Amazónica, con su riqueza mineral, biodiversidad, bosques y selvas tropicales resulta fundamental para preservar el equilibrio climático del mundo; generando un activo de importancia geoestratégica para el desarrollo presente y futuro del país. (Santamaría, 2015, P. 2).

Por otra parte, Colombia es un país en el que abundan los afluentes hídricos, siendo uno de los sitios en la región en el que estratégicamente se pueden conectar diferentes rutas fluviales y marítimas, para que posteriormente que se unan con vías férreas y carreteras para tener una óptima movilidad de personal y de carga sobre todo el territorio, potenciando de esta manera cualquier proceso productivo que se plantee desde cualquier sector del nivel estratégico para el desarrollo multidimensional de la nación, e inclusive, realizando una proyección continental. Colombia puede convertirse en uno de los pilares económicos de Latinoamérica.

Mapa 1. Grandes Proyectos Hidráulicos.



Fuente: Revista Executive Intelligence Review (2014, p. 5).

En el mapa anterior expone los grandes proyectos hidráulicos que son viables para que el subcontinente suramericano realice una integración fluvial, y que con una complementación entre ferrovías y carreteras se efectúe una integración regional que fortalezca y potencie aspectos como el desarrollo multidimensional de la región y el crecimiento económico. Particularmente en el caso colombiano, el mapa muestra proyectos como el canal interoceánico del Atrato- trundó en el noroccidente del país, que uniría el océano pacífico con el mar caribe, ofreciendo una nueva alternativa para abrir nuevas rutas marítimas que entrarían en competencia con el canal de Panamá y el de Nicaragua, dinamizando el tránsito marítimo en la región y generando nuevos ingresos económicos al país.

Por otra parte, hacia el oriente se puede apreciar el canal del Orinoco- negro, otro proyecto hidráulico en potencia que conectaría de manera fluvial a Colombia con Venezuela, las Guayanas y Surinam, donde en palabras de Dennis Small (2014) se traduce en un corredor de movilidad mixto, que movilizaría a personas y mercancía desde Colombia, atravesando la cuenca del Orinoco hasta las Antillas menores, bordeando el mar Caribe por las Antillas menores y mayores hasta llegar a los Estados Unidos, y ésta ruta a su vez, teniendo un doble sentido hacia el sur del continente por Brasil, donde tiene desembocadura en el río de la plata en Argentina, se convierte en "una gran vía Fluvial de las Américas" (Small, D. 2014, pp. 5-10).

En la ilustración también se muestra la manera en la que, desde el Río Amazonas se conecta con afluentes hídricos que se ramifican por los departamentos del Caquetá y Putumayo, que de la misma forma se pueden conectar mediante una conexión integral con carreteras y ferrovías a sitios estratégicos como el puerto de Buenaventura, el río Magdalena, el Río Cauca, y el centro del país, lo que en consecuencia tendría una reacción positiva directa en la economía nacional, particularmente en las industrias del comercio y del turismo.

En contraste, por cuestiones derivadas del conflicto armado interno que históricamente ha tenido lugar en el país, el Estado colombiano ha enfocado todos sus esfuerzos hacia el interior de su territorio con el objetivo de contener el accionar delictivo de los diferentes grupos al margen de la ley, mitigando los riesgos y amenazas de alcance multidimensional en las principales regiones del país. A esta situación se suman los diferentes problemas de orden político, social y económico, lo que dificulta de manera significativa el continuo e ininterrumpido desarrollo del país y, por lo tanto, la Fuerza Pública, liderada por el ministerio de defensa ha tenido que adaptar toda la doctrina a la realidad de la situación que se vive desde el siglo XX hasta la actualidad.

En consecuencia a lo anterior, las Fuerzas Militares y la Policía Nacional han desarrollado la experticia en la ejecución de operaciones militares de combate irregular a lo largo del territorio colombiano, en escenarios de guerra asimétrica con el objetivo de desarticular los diferentes grupos armados organizados residuales (GAOR.) derivados de

las extintas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (ONT-FARC.), otros G.A.O's como el Ejército de Liberación Nacional (ELN), los Pelusos y el Clan del Golfo, entre otras estructuras delictivas que se financian de las economías ilegales y de la consecución de delitos.

Tras una exitosa trayectoria de resultados operacionales en el marco del conflicto interno, Colombia fue llamada por la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) para incorporarse en calidad de socio global con el fin de realizar intercambio de doctrinas en materia de lucha contra el narcotráfico y el terrorismo. Sin embargo, por efectos de esta situación las Fuerzas Militares de Colombia y, particularmente la Armada Nacional ha ralentizado el desarrollo de otros aspectos como la defensa de costas, pues por su enfoque se han unificado los recursos y esfuerzos hacia el panorama anteriormente descrito, y ahora que se proyectan nuevas situaciones que necesitan diferentes cursos de acción, por esto es necesario realizar un análisis acerca de la forma en que se lleva a cabo el mantenimiento de la seguridad y defensa de las costas en Colombia.

Durante el transcurso del siglo XXI, Colombia ha atravesado por situaciones que trascienden el campo de combate, pero que directamente han afectado la conservación y estabilidad de la seguridad y defensa del territorio nacional, pues con eventos como la pérdida del mar territorial durante el litigio con Nicaragua, se mostró que existen diferentes formas en las que se ven afectadas las costas y que anteriormente no se habían contemplado o simplemente no se les había dado la relevancia que ameritaban, por lo que en resultados se traducen como pérdidas invaluable que difícilmente se van a poder recuperar.

Por esta razón, se comenzó a analizar, realizar y ejecutar diferentes políticas públicas por parte del Gobierno Nacional, el ministerio de defensa, el Comando de las Fuerzas Militares y de la Armada Nacional de Colombia, con el objetivo de abarcar y enfrentar de una forma integral los nuevos actores, escenarios y retos a los que se enfrenta el Estado colombiano en materia de protección de la soberanía nacional, lo que naturalmente ha tenido repercusiones en materia de educación, doctrina y desarrollo de las operaciones militares ejecutadas por la Armada Nacional.

El Plan Estratégico Naval (P.E.N.) para el cuatrienio 2020-2023, como documento guía de planeación institucional en el mediano plazo, da cumplimiento a las directrices emanadas del Gobierno Nacional en su Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 y Política de Defensa y Seguridad, así como a los lineamientos planteados en el Plan Estratégico del Sector Defensa 2018-2022. Iniciativas que buscan concentrar los esfuerzos en el tránsito del control militar al control institucional del territorio y eleva la protección del medio ambiente, el agua y la biodiversidad al nivel de interés nacional principal y prevalente. (Ramírez, 2020, p. 7).

Haciendo una revisión de las políticas y estrategias elaboradas desde las legislaciones internacionales hasta el nivel táctico, se evidencia que a medida que se van desglosando todos los niveles de la estrategia se va convirtiendo en algo más difuso y complejo

el tema de la seguridad y defensa en las costas, por lo que, si bien es cierto que existe un actor responsable y una doctrina predeterminada, no existen unos lineamientos específicos y unas tareas puntuales por la carencia de lineamientos que eslabonen y describan estas actividades para ejecutarlas debidamente, por ejemplo, a falta de un libro blanco de la seguridad y defensa donde se especifiquen de forma explícita las funciones de todas las unidades militares, sus funciones a todo nivel con la articulación de legislaciones internacionales y gubernamentales como una política de Estado, las funciones de las Fuerzas Militares van a estar sujetas a las políticas de gobierno que en periodos de cuatro u ocho años van a estar en continuo cambio.

Existen ciertas organizaciones, legislaciones internacionales y algunos Estados fuertes en materia de oceanopolítica que velan por el mantenimiento y el orden de todas las actividades relacionadas con la navegación y empleo de los océanos. En consecuencia, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) creó a la Organización Marítima Internacional (OMI) con el objetivo de ejercer un control efectivo sobre los países miembros acerca de temas coyunturales referentes al uso y transporte por el mar, garantizando la seguridad y protección de estos cuerpos de agua alrededor del globo terráqueo.

A su vez, la convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del mar emitió algunos conceptos con el fin de aclarar e identificar las diferentes situaciones e incidentes que se puedan presentar en las aguas pertenecientes a diferentes países, garantizando la protección de los derechos humanos y reglamentando el respeto por la soberanía del territorio marino y submarino.

El objetivo del Código CTU es prestar asistencia al sector, las organizaciones de empleadores y trabajadores y los Gobiernos en la formación de su personal respecto de la arrumazón de la carga en contenedores en condiciones de seguridad. El Código CTU también podría utilizarse como referencia en los reglamentos nacionales y convertirse en un modelo en aras de una legislación armonizada a nivel internacional en este campo, en caso de que surgiera la necesidad de contar con tales prescripciones. (Organización Marítima Internacional, 2014, p. 5).

Con el objetivo de acatar las legislaciones internacionales, de garantizar la seguridad, defensa y soberanía del territorio nacional, de la sociedad colombiana y de velar por el cuidado de los bienes públicos y privados ubicados dentro del territorio se relaciona lo siguiente en el artículo 217 de la Constitución política:

La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Las Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional. La Ley determinará el sistema de reemplazos en las Fuerzas Militares, así como los ascensos, derechos y obligaciones de sus miembros y el régimen especial de carrera, prestacional y disciplinario, que les es propio. (Constitución Política de Colombia, 1991).

En la Política Defensa y Seguridad (PDS) se menciona en el párrafo 4 del artículo 160 de la Ley 1801 de 2016 que, El cuerpo de guardacostas de la Armada Nacional tiene

las facultades de ejercer las funciones de Policía en la jurisdicción perteneciente a las aguas del territorio nacional, salvo en algunas excepciones en las que la Policía Nacional podrá realizarlas con el previo conocimiento y coordinación de la institución militar relacionada anteriormente y en cuanto a la interfase en las situaciones dadas en buques y puertos, concurrentemente se ejecutarán los diferentes procedimientos de acuerdo con las autoridades y competencias respectivas.

El Plan Estratégico Naval (PEN) 2020- 2023 es el documento base donde se recopila el direccionamiento institucional de la Armada Nacional de Colombia y de éste también se derivan las directrices del nivel operacional y táctico para la ejecución de todas las misiones asignadas por el Gobierno Nacional y el Ministerio de Defensa. Para este periodo, el documento guía relacionado efectúa un análisis y planeamiento institucional a corto y mediano plazo de acuerdo con las directrices emitidas por las organizaciones gubernamentales superiores, teniendo en cuenta sus requerimientos y consignas como premisa para la concentración de esfuerzos conjuntos entre Fuerzas Armadas y agencias Estatales para la transición del control militar al institucional, y de esta manera tener impactos positivos y multidimensionales en la sociedad, en el medio ambiente y en la seguridad nacional (Armada Nacional de Colombia, 2020, p. 7).

El Comando de la Armada Nacional de Colombia (2020) describe a la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PENOE) como un documento que tiene el principal fundamento del establecer unas directrices con la finalidad el posicionar a Colombia como una potencia media oceánica durante el periodo comprendido entre el 2016 y el 2030, mediante la promoción de estrategias que permitan y faciliten la cooperación internacional y la integración en materia de asuntos marítimos. Al respecto, se menciona:

La P.N.O.E.C. busca que el Estado tenga altas capacidades de poder marítimo para gestionar, de manera integral, su territorio. Esas capacidades aseguran una proyección y participación decisiva en los escenarios internacionales e incrementa el bienestar de su población, aumenta el desarrollo sostenible y afianza su influencia regional. (Armada Nacional de Colombia, 2020, p. 24).

Como consecuencia derivada de tener una doctrina enfocada hacia el interior del territorio nacional, surgen otras consecuencias como la vulnerabilidad oculta hacia un escenario de guerra convencional frente a amenazas extranjeras y el estancamiento del desarrollo de la fuerza naval colombiana por la ausencia de directrices a nivel táctico y estratégico relacionadas anteriormente, lo que en consecuencia podría generar problemas de diferentes alcances, resaltando los ámbitos estructurales, militares y jurídicos. Por lo tanto, surge la pregunta de ¿Cuáles deben ser los lineamientos en las operaciones que debe contener el manual de seguridad y defensa de costas de la Armada Nacional de Colombia?

Por las necesidades derivadas de la situación general del país relacionadas anteriormente, es necesario que se efectúe la actualización o realización de un manual que haga mención al desarrollo efectivo de operaciones en materia de la seguridad y defensa de costas, con el fin de identificar a los actores directa e indirectamente involucrados, las responsabilidades inherentes y derivadas, las necesidades presentes de la fuerza, las actividades y misiones que se deben realizar de acuerdo con la identificación de los riesgos y amenazas no contempladas anteriormente.

La observación de otras experiencias como fundamento para la construcción de doctrina.

Para la realización de dicha propuesta, es necesario realizar un estudio donde se recolecten datos de fuerzas armadas navales de diferentes países y a su vez, se realicen análisis acerca de los modelos exitosos de acuerdo con los lineamientos requeridos, y de esta forma, establecer un paralelo entre los distintos modelos exitosos con el fin de adaptarlos a la realidad contemporánea y futura del país.

Con el propósito de identificar y analizar diferentes estrategias que contribuyan al buen desarrollo de las operaciones militares, que permitan cumplir con la misión constitucional se relacionan a continuación las experiencias vividas por dos fuerzas militares navales que tienen enfoques diferentes con referencia a mantenimiento de la seguridad y la defensa nacional, particularmente los casos de la Armada Chilena y la Estadounidense, quienes por la naturaleza de su realidad y misión han desarrollado planeamientos exitosos en su operatividad que responden de manera efectiva a los nuevos desafíos que representan riesgos y amenazas para la supervivencia de sus respectivas naciones.

La elección de las Fuerzas Militares navales relacionadas anteriormente como un modelo a seguir se dio a causa de que el diseño estructural de su doctrina tuvo un origen general, pasando por todos los niveles de la estrategia hasta llegar al nivel táctico, mostrándolas como referente en la región y el mundo en materia de innovación tecnológica y proyección regional en la articulación de su logística con el desarrollo de las operaciones militares en los diferentes dominios de la guerra y el continuo desarrollo de equipo y armamento que contribuyen continuamente a su optimización.

En cuanto al nivel general, la misión naval de la Armada de los Estados Unidos está encaminada hacia atender su principal riesgo, priorizando la preparación de la misma frente a una guerra regular contra amenazas extranjeras, en donde su tendencia expansionista juega un papel importante para la seguridad nacional, pues al extender su poder e influencia por medio de lazos económicos y diplomáticos y militares en territorios de ultramar le ha permitido contener, enfrentar y neutralizar el surgimiento de diferentes tipos de grupos convencionales y no convencionales que representan una amenaza

directa a su territorio y nación, y en consecuencia, desarrolla distintos tipos de operaciones en los diferentes dominios para garantizar la promoción de los derechos civiles de su país, la seguridad y el mantenimiento del orden mundial. Bajo ese enfoque, adelanta lo que denomina una "presencia de vanguardia y asociación" que geográficamente le permite tener presencia en seis regiones geoestratégicas: Pacífico Indo asiático, Oriente Medio, Europa, África, hemisferio occidental, Ártico y Antártida (Armada de los Estados Unidos de América, 2015, p. 1).

A nivel estratégico, entendiendo que existen otros organismos que llevan el esfuerzo principal, la Armada norteamericana desarrolla tareas de apoyo a estas agencias, y mediante el empleo del poder marítimo ejecuta operaciones militares en todos los dominios de la guerra, donde se destacan la disuasión de las amenazas, la seguridad y control de sus aguas marinas y submarinas y la proyección del poder (Becerro, 2004, P 35). En consecuencia, esta fuerza naval desarrolla operaciones militares en todos los dominios de la guerra y ejerce el control de las costas no solamente propias, también en las costas extranjeras con el fin de ejercer disuasión y contención a un riesgo o amenaza antes de que se convierta en inminente.

A nivel operativo, la Armada estadounidense cuenta con una logística y un talento humano que le permite la movilización de quipos y tropas hacia los puntos neurálgicos de cualquier parte del mundo en donde se dispongan a realizar operaciones militares, y a su vez, mediante un trabajo combinado, ya sea con fuerzas militares propias o aliadas efectúan ejercicios conjuntos con el objetivo de realizarlo de forma certera y austera.

A nivel táctico, se puede decir que la Armada de los Estados Unidos tiene un amplio espectro de maniobrabilidad debido al acceso que tiene a todos los dominios, esto la convierte en una Fuerza militar mejor preparada y mejor equipada para enfrentar la amenaza, incluso antes de que se ésta se transforme o crezca. También el óptimo empleo de la logística y de la inteligencia son de gran apoyo para el desarrollo exitoso de las operaciones militares de la esta fuerza naval.

Desde el fin de la Guerra Fría la Armada estadounidense ha realizado profundos cambios en su concepción estratégica, estructura operativa, doctrina naval y medios de combate para acomodarse al cambiante entorno de riesgos y amenazas y a una Revolución en los Asuntos militares que prometía transformar la guerra en el mar. Se analiza el conjunto de cambios dirigidos a adaptar la flota a la guerra litoral y a garantizar el acceso a cualquier punto del globo en el marco de la batalla aero-naval – enfocados a mantener la relevancia de la Armada en el contexto de la política exterior del país. (Colom, 2014, p.1).

Por otra parte, se efectúa el análisis de las acciones realizadas por Chile en los distintos niveles de la estrategia para el cumplimiento de la seguridad y la defensa de costas, pues por su naturaleza y geografía, este país se vio obligado a convertirse en una talasocracia, enfocando todos sus intereses en el dominio del mar. Por tal motivo, Chile

se divide en tres partes: Continental, insular y Antártico (Villamizar, Ibarra & Guerrero, 2013, p. 6).

A nivel general, el gobierno nacional ha sabido integrar sus intereses nacionales y los ha aplicado en su fuerza militar naval como su principal razón de ser, razón por la cual, en la actualidad, a falta de riesgos y amenazas convencionales como invasiones o guerras convencionales, se enfocan mayormente en realizar el control efectivo del litoral, de sus archipiélagos y de su misión en el continente antártico. Por lo mencionado anteriormente, la Armada chilena se enfoca principalmente en ejercer la soberanía del mar, potenciar la economía azul y enfrentar a las economías ilegales que puedan llegar a transitar por esa región del planeta (libro de la defensa Nacional de Chile, 2017, p. 38).

A nivel estratégico, en palabras de Muñoz y Merino (2012), la armada de Chile emplea métodos como la vigilancia de costas, la defensa en profundidad, la expedición de archipiélagos y aguas interiores como mecanismo de seguridad, empleando diversas técnicas importadas de la Armada de los Estados Unidos mediante el intercambio de educación y doctrina, lo que en consecuencia permite ejercer una pronta actuación para enfrentar desde el origen a las potenciales amenazas.

A nivel operacional, la armada de Chile ejerce labores de vigilancia y seguridad en profundidad del litoral con el objetivo de mantener el control del orden marítimo en tiempos de paz y ejercer disuasión y presión en tiempos de tensión, de esta manera, se efectúa una pronta acción frente a la amenaza antes de que esta realice una incursión terrestre. Por otra parte, también cuentan con unidades subordinadas encargadas de realizar las operaciones militares fluviales, de inserción en tierra y en el espacio aeronaval con el propósito de mantener el control de la soberanía en los afluentes hídricos y costas.

A nivel táctico, Chile cuenta con una Infantería de Marina que es la encargada de mantener el orden público en las costas, Esto a razón de que la armada evolucionó para adaptarse a las necesidades requeridas por la nación, por lo que en consecuencia sus unidades operativas y tácticas han estado en un constante proceso de transformación que les ha dado como resultado la proyección del poder naval y la modernización de la armada como una fuerza militar de operaciones anfibia.

La Brigada Anfibia Expedicionaria. Esta brigada la integran los Batallones de Infantería de Marina No. 21 "Miller", No. 31 "Aldea", No. 51 "Olave" y No. 41 "Hurtado". Estos batallones operan bajo la filosofía "siempre listos para actuar", realizan acciones de Combate Ofensivo y Defensivo en distintos terrenos y climas, poseen diferentes roles en tiempos de paz y de guerra, además realizan acciones de apoyo con fuego y de movilidad y contra movilidad a la maniobra de combate. (Armada de Chile, 2017, p. 113).

En consecuencia, con el análisis realizado anteriormente acerca de las dos Fuerzas Armadas Navales relacionadas anteriormente, y teniendo en cuenta lo estipulado en la directiva 027 de octubre del 2010, que establece que todas las modificaciones doctrinales

deben estar previamente revisadas y comparadas con experiencias propias y ajenas, se propone que de acuerdo con el plan de proyección de la Armada Nacional colombiana para el año 2030, se realicen lineamientos puntuales que abarquen todos los niveles de la estrategia, en el cual le permitan a la Fuerza Militar naval realizar un desarrollo multidimensional que abarque la operatividad y maniobra en todos los dominios y, por lo tanto, que ésta comience una transformación adecuada para cumplir con todos los requerimientos demandados por las situaciones del presente y futuro del país y del sistema internacional.

En el nivel general, el gobierno nacional debería realizar políticas públicas puntuales en materia de defensa de costas, en donde se realice un trabajo interagencial, combinado con acciones diplomáticas y militares en pro del desarrollo de la proyección del poder naval y de la seguridad y defensa de las aguas territoriales del país.

Figura 2. Tipos, formas y medios de Estrategia Directa e Indirecta.

MÉTODO	FORMA DE RESOLUCIÓN	MEDIOS	EJEMPLOS
Estrategia Indirecta (Interior/ Exterior)	Persuasión (Inducir)	Diplomáticos	Negociaciones directas Congresos Buenos oficios Mediación Arbitraje
		Jurídicos	Solución Jurídica Comisiones Internacionales Comisiones mixtas
	Disuasión	Políticos	O.N.U. O.E.A. Otros organismos internacionales
	Coerción (Forzar) (Impedir) (Reprimir)	Militares	Existencia y posibilidad de empleo Iniciativa propia Prohibición del uso del espacio aéreo Embargo y botcot
		Políticos Económicos Sicosociales	Congelamiento de bienes Represalias no armadas: - Expulsión de Diplomáticos - Ruptura de Relaciones Diplomáticas
Estrategia Directa	Disuasión	Militares	Existencia de amenaza de empleo de fuerza Iniciativa propia Bloqueo aéreo - Bloqueo naval
	Coerción	Militares	Represalia Armada - Acciones militares limitadas - Guerra

Fuente: Díaz, Rodríguez & Uribe (2016, p.37).

A nivel estratégico, es necesario realizar un diagnóstico profundo acerca de las clásicas y nuevas amenazas que muestran el escenario nacional e internacional, donde se

evalúen sus capacidades y operatividad, donde se establezca un paralelo con las unidades subordinadas y que, como resultado permita una acción temprana, contundente y eficiente sobre los objetivos que puedan generar problemas de orden público en las costas colombianas.

A nivel operacional, se deben establecer directrices que permitan la integración de las otras Fuerzas Militares y de esta manera, realizar trabajos combinados que permitan la potencialización del poder militar en las costas y en consecuencia, se fortalezcan las capacidades de la infantería de Marina y se reduzcan las vulnerabilidades en los sitios neurálgicos que terminen dando ventajas a las fuerzas enemigas que representen una potencial amenaza a la seguridad, defensa y el orden constitucional del país.

Tabla 1. Operaciones navales y áreas de misión.

Área	Operaciones o Actividades	Ejecución
Control del Mar	Conquista	Batalla Bloqueo
	Disputa	Contraataque mayor Contraataque menor Flota en potencia
	Ejercicio	Realizar transporte Impedir transporte Proteger transporte
Proyección Poder Militar del Estado	Ofensiva estratégica	Operaciones anfibias (asalto o desembarco administrativo) Operaciones costa a costa
	Ofensiva Táctica	Incurción anfibia Bombardeo naval Operaciones aerotácticas
	Especiales	Demostración y fintas Fuego operacional Evacuación de no combatientes
Disuasión	Poder Naval Balanceado Imagen de Balance Prestigio Naval	Flota multirol. Capacidades estratégicas demostradas. Historial
Presencia Naval	Contribución a la Política	Maniobra de crisis Ops. de paz Resguardo soberanía Visitas buena voluntad Entrenamiento combinado Protección Zona económica exclusiva
	Política Marítima	Combate a nuevas amenazas Auxilio zonas aisladas NCAGS (Ex CNTM)
	Apoyo a la Comunidad	Asistencia ante calamidad pública Cartografía y señalización marítima Investigación científica. Seguridad de la vida en el mar

Fuente: Navarro, s.f. (2015, p.37).

A nivel táctico, es necesario realizar un análisis estructural de las unidades subordinadas de la Infantería de Marina, de la logística y de la doctrina con el objetivo de realizar las modificaciones pertinentes y que, en efecto se optimice el empleo de esta rama de la Armada Nacional, se realice una proyección efectiva del poder marítimo de esta fuerza militar en su labor de seguridad y defensa de costas, y que tenga una evolución que responda a los requerimientos actuales y futuros.

Tabla 2. Objetivos físicos

Accesos o pasos marítimos.	<ul style="list-style-type: none"> • Canales • Estrechos
Fuerzas propias o amigas. Al respecto se debe tener presente que pese a que la defensa del litoral no se hace para proteger a los medios de fuerza propios sino que al territorio de las amenazas que provengan desde el mar, las fuerzas propias son objetivo ya que como constituyen medios defensivos, una vez neutralizados éstos la costa estará indefensa).	<ul style="list-style-type: none"> • Buques de Combate. • Buques de transporte. • Submarinos. • Aeronaves.
TIPOS DE OPERACIONES	
Costeros (o mejor dicho, dentro del alcance del arma enemiga).	<ul style="list-style-type: none"> • Defensa del frente marítimo • Defensa de los objetivos físicos en profundidad. • Defensa de los objetivos físicos insulares.
Accesos o pasos marítimos.	<ul style="list-style-type: none"> • Control de aguas interiores.
Fuerzas propias o amigas.	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo táctico a operaciones terrestres.

Fuente: Navarro, s.f. (2015, pp. 172).

Conclusiones

El plan estratégico 2030 de la Armada Nacional de Colombia relaciona metas que se derivan en plazos de cuatrienios según sea la gestión gubernamental, no obstante, a falta de unos lineamientos que sean transversales a todos los niveles de la estrategia hacen que no haya una claridad en la participación de los actores involucrados y no se cuenten con los medios necesarios para efectuar las correspondientes operaciones militares que permitan cumplir con los objetivos planteados en este planteamiento estratégico, a lo que el análisis de las Fuerzas Armadas navales relacionadas contribuye a la construcción de unas reformas que puedan aportar el desarrollo multidimensional

de la fuerza y en consecuencia, realicen una mejor tarea en materia de seguridad y defensa nacional.

El involucramiento de los stakeholders en el tema de seguridad de costas ayuda al desarrollo de políticas públicas claras que deriven los planes estratégicos y posteriormente al desarrollo y cambio en la educación y doctrina en materia de seguridad de costas, lo que significaría una claridad en la ejecución de las misiones tácticas en esta clase de terrenos y simultáneamente un desarrollo en la logística y el desarrollo de operaciones militares de esta rama de la fuerza por lo que en consecuencia, contribuiría al perfeccionamiento de las operaciones de infantería de marina en múltiples dominios.

Este documento también puede ser considerado como el punto de partida para incentivar al personal de oficiales, suboficiales y soldados a que contribuyan a la investigación en el tema de seguridad y defensa de costas en Colombia, pues debido a la carencia de conocimientos en esta área se pueden realizar futuras investigaciones que construyan una doctrina partiendo de experiencias de fuerzas armadas de otros países en estos asuntos y generando espacios para la realización de laboratorios que permitan efectuar prácticas que aporten al desarrollo y modernización de la Armada Nacional de Colombia, lo que le permitirá a la fuerza hacer frente a los actuales y futuros desafíos que se puedan presentar.

Declaración de divulgación

Artículo de reflexión resultado de investigación realizado en colaboración entre los siguientes proyectos: a) "Desafíos y nuevos escenarios de la seguridad multidimensional a nivel nacional, regional y hemisférico en el decenio 2015 – 2025, Séptima fase" y b) "Diplomacia científica en Colombia. Su contribución y oportunidades para la seguridad y defensa nacionales." pertenecientes al grupo de investigación de Centro de Gravedad categorizado en (A1) por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia (Minciencias). El proyecto se encuentra adscritos y financiados por la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia.

Autor

Andrés Fabián Crespo Salom. Teniente Coronel de la Armada Nacional de Colombia. Magister en Seguridad y Defensa Nacional de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", Colombia. Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, Colombia.

Correo: crespoa@esdeg.edu.co

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4082-5376>

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2018). *Sector Portuario en Colombia 2010-2018*. Agencia Nacional de Infraestructura. Bogotá D.C. Colombia. https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/informe_ani_2018_0608.pdf
- Asociación nacional de instituciones financieras. (2017). *Índice de Competitividad Vial y Logística (ICVL) para Colombia*. Asociación nacional de instituciones financieras. Bogotá D.C. Colombia. <https://anif.co/Biblioteca/desarrollo-y-pobreza/indice-de-competitividad-vial-y-logistica-icvl-para-colombia>
- Armada de los Estados Unidos de América. (2015). *Estrategia de Cooperación para la Fuerza Naval del Siglo XXI*. Recuperado de: <http://www.navy.mil/local/maritime/CS21R-Spanish.pdf>
- Armada República de Colombia. (2015). *Plan Estratégico Naval 2015-2018. Comando de la Armada Nacional de Colombia*. Recuperado de https://www.armada.mil.co/sites/default/files/plan_estrategico_naval_2016_v2.pdf
- Armada del Ecuador. (2010). *Direccionamiento estratégico institucional*. Recuperado de: <http://www.armada.mil.ec/wpcontent/uploads/Books/Libro11/files/assets/downloads/publication.pdf>
- Arroyo, F. (2018). Análisis de inversiones portuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040. CAF. Banco de desarrollo de América Latina. Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1180>
- Becerro, M. (2004). *La fuerza anfibia ante la guerra asimétrica y el terrorismo*. Universidad de la Rioja. Logroño.
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2018). Análisis y Perspectivas Situación Portuaria en Colombia. Cámara Colombiana de la Infraestructura. Corporación Colombiana Internacional. https://issuu.com/camaracci/docs/informe_de_gesti_n_cci_2018
- Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica del Caribe-CIOH. (2010). *Derrotero de las costas y áreas insulares de Colombia*. Recuperado de: http://www.cioh.org.co/derrotero/images/PDFderrotero_zonas/Cartagena/Cartagena.pdf
- Cervera, E. (2020). *Anuario Latinoamericano de la defensa 2020*. Grupo EDEFA.
- Colom, G. (2014). *Definiendo la armada estadounidense del siglo XXI*. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos. Sevilla. España.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2002). *Globalización y desarrollo*. Repositorio CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024_es.pdf
- Comisión Colombiana del Océano. (2015). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros. PNOEC*. http://www.cco.gov.co/docs/publicaciones/pnoec_2015.pdf
- Constitución Política de Colombia. (1991). *Artículo 217: La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea*. Congreso Nacional de la República de Colombia.
- Corbet, J. (1936). *Algunos principios de estrategia marítima*. Escuela de Guerra Naval.
- Corficolombiana. (2017). *PerspectivaseconómicasCorficolombianaProyecciones2018*. <https://www.corficolombiana.com/documents/20123/122022/Informe%2BProyecciones%2B2019%2B%2A1Atenci%C3%B3n%2Ba%2BVolante%21-compressed.pdf/f41e787d-3cef-f1ca-fe59-f9215fb9bfa9?t=1582693346069>
- Consejo Privado de Competitividad., (2018). Informe Nacional de Competitividad 2018-2019. Consejo Privado de Competitividad. https://compite.com.co/wp-content/uploads/2018/10/CPC_INC_2018-2019_Web.pdf
- De Izcue, C. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval. Oficina de Desarrollo Bibliográfico de la Marina del Perú*. https://www.esup.edu.pe/descargas/pub_academicas/Apuntes%20Estrategia%20Naval.pdf
- Díaz, J, Rodríguez, M. & Uribe, S. (2016). *Estrategia marítima, Evolución y prospectiva*. Sello Editorial ESDEG.

- Dirección General Marítima. (2016). *País de Mares. Más allá de las costas*. No. 2. https://www.dimar.mil.co/sites/default/files/atach/e-book_paisdemares.pdf
- Gallego, M. (2013). *Alcance geopolítico de la delimitación fronteriza marítima fijada entre Nicaragua y Colombia por la Corte Internacional de Justicia en noviembre de 2012*. *GeoGraphos*, 4(43), 266-282.
- Gutiérrez, J. (2015). *Geopolítica, recursos naturales y zonas estratégicas en Colombia*. Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado de: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/13560/2/GEOPOLITICA,%20RECURSOS%20NATURALES%20Y%20ZONAS%20ESTRATEGICAS%20EN%20COLOMBIA%20.pdf>
- Hurtado, C. (2015). *El plan de desarrollo de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, "Plan Sucre 2007-2013", y las implicaciones para la seguridad nacional de Colombia*. Universidad Militar Nueva Granada. <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/14070/2/EI%20Plan%20Sucre%20Tesis.pdf>
- Instituto Español de Estudios Estratégicos. (2011). *Las fuerzas armadas en defensa de la paz y la seguridad*. Ministerio de Defensa de España. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/FFAA_defensa_paz.pdf
- Libro de la defensa nacional de Chile. (2017). *Mar territorial y espacios marítimos*. Ministerio de defensa de Chile. <https://www.defensa.cl/media/LibroDefensa.pdf>
- McCauley, D. & Degnarain, N. (2018). Tecnologías que podrían ser decisivos para los océanos. Seguridad medio ambiental y recursos naturales. Tecnologías emergentes. Foro Económico Mundial. <https://todoesciencia.minciencias.gov.co/aprende/tecnologia/las-10-tecnologias-emergentes-segun-world-economic-forum>
- Mcphee, C., Schillo, R. S., Earl, L., & Kinder, J. (2018). Inclusive Innovation in Developed Countries. *Technology Innovation Management Review*, 8(2), 3-7.
- MinTransporte. (2016). Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI. Una política de estado para hacer de Colombia un país más competitivo. (Ministerio de Transporte, Ed.). Vicepresidencia de la República. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10073/gobierno-nacional-desarrolla-politicas-para-la-consolidacion-del-transporte-intermodal>.
- Morgenthau, H. (1986). *Política entre las naciones: La lucha por el poder y la paz*. Grupo editor Latinoamericano. http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/franchini_h_r/capitulo1.pdf
- Nava, J., & Abreu, Y. (2015). Logística Verde y Economía Circular. *International Journal of Good Conscience*, 10(3), 80-91. [http://www.spentamexico.org/v10-n3/A7.10\(3\)80-91.pdf](http://www.spentamexico.org/v10-n3/A7.10(3)80-91.pdf)
- Organización Marítima Internacional. (2014). *Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU)*. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/publication/wcms_507117.pdf
- Porter, M., & Kramer, M. (2011). La creación de valor compartido. *Harvard Business Review América Latina*, Enero-febr, 3-18. https://www.academia.edu/2917863/La_creacion_de_valor_compartido
- Red de Seguridad y Defensa de América Latina. (2010). *Atlas Comparativo de la Defensa en América Latina y Caribe*. <http://www.resdal.org/atlas/atlas10-14-colombia.pdf>
- Rosales, G. (2005). *Geopolítica y geoestrategia. Liderazgo y poder. Ensayos*. Universidad Militar Nueva Granada. <http://www.umng.edu.co/documents/10162/39ff0e96-be45-44a8-b148-453414132629>
- Saumeth, E. (2015). *La Armada Nacional de Colombia y sus Plataformas Estratégicas de Superficie –PES*. http://www.au.af.mil/au/afri/aspj/apjinternational/apj-s/2015/2015-4/2015_4_08_saumeth_s.pdf
- Suárez, A. (2015). *La Industria de la Defensa y Seguridad en América Latina 2014-2015*. IDS Editores. Madrid, España. http://www.ceedcds.org.ar/Espanol/09-Downloads/Informe_Industria_Defensa_y_Seguridad_de_America_Latina_2014_2015.pdf
- Small, D. (2014). *El puente terrestre mundial: redescubriendo las américas*. *Revista Executive intelligence review*. https://larouchepub.com/spanish/other_articles/2014/1110--world_landbridge.html

- Terzago, J. (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico*. Universidad Viña del Mar. <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>
- Thauby, F. (2015). *Desarrollo de fuerzas basado en capacidades estratégicas ¿Evolución, revolución o más de lo mismo?* Revista Ensayos Militares. 1(9). Recuperado de: <http://www.ceeag.cl/wp-content/uploads/2015/09/desarrollo-de-fuerzas.pdf>
- Villamizar, F., Ibarra, P., & Guerrero, C. (2013). Territorio antártico chileno: la reacción de Chile ante los intereses antárticos globales. *Revista De Relaciones Internacionales, Estrategia Y Seguridad*, 8(2), 95–116. <https://doi.org/10.18359/ries.60>
- World Economic Forum, (2019). Informe Global de Competitividad. World Economic Forum. <https://es.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019>