



Oceanopolítica: un viraje estratégico adecuado para Colombia hacia la prosperidad soportado en su poder naval

Mario José Cely Charris

Trabajo de grado para optar al título profesional:
Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

2014

55.033
= 359



TRABAJO DE GRADO

**OCEANOPOLÍTICA: UN VIRAJE ESTRATÉGICO ADECUADO PARA COLOMBIA
HACIA LA PROSPERIDAD SOPORTADO EN SU PODER NAVAL**

CAPITÁN DE CORBETA MARIO JOSÉ CELY CHARRIS

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

MAESTRÍA EN SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONALES

BOGOTÁ D.C.

2014

ÍNDICE

Introducción.....	3
Un concepto denominado Geopolítica: término, teorías, escuelas.....	8
La Oceanopolítica: una estrategia novedosa y adecuada.....	20
Colombia y la influencia de la Geopolítica en su historia.....	34
Colombia: un Estado Oceanopolítico en estado pasivo que está despertando.....	39
La Armada Nacional desde una perspectiva geopolítica y oceanopolítica.....	60
Las Nuevas Amenazas Oceanopolíticas.....	73
Poder Naval: La Armada Necesaria.....	86
Conclusiones.....	95
Referencias Bibliográficas.....	100

OCEANOPOLÍTICA: UN VIRAJE ESTRATÉGICO ADECUADO PARA COLOMBIA HACIA LA PROSPERIDAD SOPORTADO EN SU PODER NAVAL

En toda la historia colombiana, los diferentes gobiernos nacionales han establecido y propendido por alcanzar el logro de sus políticas promulgadas, no obstante, en su mayoría han fracasado, se han ejecutado medianamente, algunas por los erróneos enfoques estratégicos de dichos planes, la inmediatez, y en otros casos, por el indebido entendimiento del entorno internacional o por las coyunturas políticas; algunas de corte cortoplacista para demostrar resultados de gobierno de turno, otras amoldadas a aparejar resultados electorales.

Algunas políticas de gobierno han puesto sus esfuerzos en desarrollar el sector de las artesanías, otros se han enfocado en la industria, por otra parte, han puesto su ánimo y dedicación en el comercio y hasta en el campo agropecuario, asimismo, se han encarrilado en la locomotora de la construcción, más aún en la minería y energía, sin embargo y pese a las buenas intenciones, ninguna ha alcanzado el éxito debido. No existe un Plan de Desarrollo que adicione el enfoque de sus esfuerzos hacia el mar de forma integral.

Adicionalmente, Colombia ha sido siempre un país desinteresado y poco asertivo en los asuntos del mar, de hecho, ni siquiera se había considerado a la estrategia marítima dentro de la estrategia nacional. Sólo hasta hace unos pocos años, se comienza a entrever un despertar de algunos estamentos del Estado hacia el entorno marítimo, el mayor y más reciente acercamiento se encuentra en el único documento que hace un análisis juicioso como lo es: Visión 2019, no obstante, adolece de mayor profundidad.

En Colombia, se observa la gran ausencia de estudios acerca de Geopolítica y Oceanopolítica, así como una mayor falencia de conocimiento, en todos los niveles socioculturales y educativos, relacionado con el tema del océano. El mismo Gobierno actual desnuda el problema histórico colombiano que radica en el sentido de “contravía” asumido inconscientemente entre la Geopolítica y la Oceanopolítica, sin tener que ser necesariamente contradictorios, al orientar los mayores empeños de sus fuerzas estratégicas hacia el interior del país, so pena de la situación interna y las amenazas externas, resaltando el proceso de sus Fuerzas Militares, en especial, el caso de la Armada Nacional; cuyo desarrollo se direccionó más hacia la guerra terrestre y fluvial, perdiendo su horizonte natural.

Colombia se ha caracterizado por presentar Gobiernos que tradicionalmente han aplicado el soft power como estrategia de contención, no obstante, en el mundo actual, se evidencia la perentoriedad de aplicar o al menos poseer para una alta y real disuasión, mayor hard power ante los desafíos y amenazas externas. Hoy, Colombia se encuentra en un momento no solamente histórico sino coyuntural, y con el ánimo de consolidar iniciativas gubernamentales para el desarrollo integral de Colombia, se realizará un estudio de la Oceanopolítica; enfocado como la opción estratégica indicada que requiere Colombia para desarrollar los planes y proyectos que permitan obtener una situación real de prosperidad en todos los campos bajo la protección del poder naval preponderante.

Con el propósito de alcanzar esta meta, el presente estudio se ha organizado con la siguiente estructura y tópicos relevantes: en primer lugar se describirán los términos

conceptuales de la teoría Geopolítica y Oceanopolítica como bases cognoscitivas para ampliar el estudio de la estrategia. Una vez comprendida su implicación en la dinámica del Estado que la asume, se traerá a colación un análisis acerca de la inserción en la esfera gubernamental nacional o su plena ausencia así; Colombia y la geopolítica (cuál es la estrategia como País), Colombia y la oceanopolítica (Pérdida de Panamá, los Monjes, territorio marítimo).

Como complemento, se estudiará el desarrollo de la Armada colombiana desde una perspectiva Geopolítica y Oceanopolítica (pasado, presente y futuro) para concluir que al depender del poder político, ésta se ha supeditado al mismo comportamiento y forma de asumir tal concepción. Finalmente, se tratará de describir cuáles son y cómo afectan las nuevas amenazas oceanopolíticas (Costa Rica, Jamaica, Honduras, Panamá, Ecuador) la necesidad de la redefinición de la Estrategia Nacional de la cual se desprende la definición de la Estrategia Naval; la cual debe ser adecuada con el entorno vecinal.

Para concluir con esta propuesta, se procederá a exponer el dilema al que se enfrenta todo Gobernante de Estado al encontrarse en la sensible encrucijada en la que debe equilibrar o preponderar entre asumir una actitud acorde con la situación real de seguridad de la Nación, preponderando la relevancia de un Poder Naval potente y suficiente, o preservar una Armada con las capacidades actuales, superponiendo otras acciones de índole social. De esta forma, se espera cumplir con el logro de los objetivos planteados para demostrar finalmente que la Oceanopolítica representa la opción estratégica adecuada que le permitirá a Colombia alcanzar la prosperidad con o sin post conflicto, basada en un poder naval que garantice el poder marítimo y a su vez el poder político de la Nación.

Tours

Como principales antecedentes temáticos relativos al presente estudio, se puede enunciar que desde la década de 1980 se comenzó a desarrollar en Chile un nuevo enfoque hacia la construcción de su futuro oceánico. El 4 de mayo de 1990 durante una clase magistral dictada en Viña del Mar por el señor Comandante en Jefe de la Armada; Almirante Don Jorge Martínez Busch, expuso como tema central elegido para el mes del mar de ese año, “La gran tarea de esta generación es la ocupación efectiva de nuestro mar” como una oportunidad para expresar ideas y posibilidades para Chile, desde el punto de vista de su ámbito marítimo y oceánico, planteando sobre hechos concretos del presente, una estructura conceptual que contribuya a diseñar el futuro de nuestra Patria.¹

A esta consideración de la existencia del océano en el entorno geográfico y de la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas, la ha denominado “oceanopolítica”, planteando que esta no es igual al concepto de política marítima (o política oceánica). Esta última trata de resolver el problema del desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio marítimo, mirado desde la concepción geopolítica clásica como vía de comunicaciones y centrada en los aspectos relativos al desarrollo de los espacios marítimos contiguos al continente.² Dentro de esta tendencia, el propósito fundamental de la oceanopolítica es lograr que la gestión política considere al océano en el desarrollo del Estado. En línea con este concepto, se debe establecer el papel que le corresponde al poder naval, que no es otro más que el de estar preparado para asumir tareas de fuerza cuando protege las actividades económicas que

¹ A través de estas clases magistrales dedicadas a difundir los pensamientos, fueron dando cuerpo a un conjunto de doctrinas en torno al mar y a su importancia para Chile que, en sí, constituyen una verdadera declaración de “Principios geopolíticos contemporáneos chilenos”.

² La oceanopolítica, en cambio, lleva a ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Esta concepción es un paso más allá de la conciencia marítima.

se realizan en el territorio oceánico, efectuando vigilancia y desarrollando presencia naval en las áreas oceánicas de interés nacional, según Martínez Busch (1990).

El 29 y 30 de noviembre de 1991 en Valparaíso, durante su discurso, el señor Almirante Jorge Martínez Busch en el marco del seminario “La proyección oceánica de Chile. La definición de políticas para el futuro” plantea lo que se ha convenido llamar conciencia marítima, término que no expresa otra cosa que saber que el país en que se vive –concepto geográfico- tiene mar, y en 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 internalizar el significado del mar en la vida individual y colectiva de las personas que habitan un país. Pero hay una etapa más allá de la conciencia marítima. Una nación que tenga esa conciencia está preparada para entrar de lleno a iniciar múltiples actividades con el mar y su espacio oceánico. Son estas actividades las que deberán ser coordinadas al fin último del desarrollo. Esta coordinación se origina en las políticas nacionales y su efectividad será más o menos real en la medida que se entienda la interdependencia de todas las actividades nacionales en relación al mar. A esta interdependencia marítima y oceánica, y su relación con las políticas, se ha llamado oceanopolítica³.

En 1993, el mismo Martínez Busch expone su obra “Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo” y “Oceanopolitics in the development of Chile”; en este último, además de introducir el concepto de Oceanopolítica y su importancia para el desarrollo de su país, resalta el propósito principal de hacer que las instituciones políticas y sus acciones, aprecien la influencia

³ La oceanopolítica es la aplicación práctica de la conciencia marítima que posee la persona que pertenece a una nación marítima y que actúa, de una u otra forma, en la creación de las políticas necesarias para el desarrollo de todos los niveles y campos de acción en que esta persona se desenvuelve.

del mar en el ciclo vital del estado. Martínez argumenta que hay una armonía conceptual plena entre Oceanopolítica y Geopolítica, incluyendo los tres principales elementos que representan el objeto de su estudio político.

Un concepto denominado Geopolítica: término, teorías, escuelas

Este aparte del trabajo está enfocado a explicar brevemente, el concepto enunciado, aspectos acerca de su origen, cómo se desarrolló, sus principales escuelas, la importancia de esta nueva ciencia y otros temas afines. Aunque como se mencionó, no se va a desarrollar una investigación profunda, para el caso del presente estudio, es necesario encauzar la indagación hacia el ámbito del mar y su entorno, requiriendo esbozar los planteamientos de los principales autores. Abordar el tema enunciado, conlleva a describir términos como Talasocracia y fuerzas del mar, los cuales a su vez, refieren a uno de los fundadores de la geopolítica marítima: Alfred Thayer Mahan, y por supuesto, la teoría del Heartland de Mackinder, entre otros.

Del artículo “La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados” elaborado por Cadena Montenegro⁴ (2012), se extrae una definición sencilla, “Geopolítica es el estudio de la influencia del espacio geográfico sobre los estados y su política”. La geopolítica nace de las ciencias políticas y de la geografía política, y por lo tanto, hace parte de las primeras y se constituye en una ciencia dinámica que estudia la influencia de los factores históricos, políticos, sociales y económicos en la vida y proyección del Estado y por

⁴ Geógrafo y politólogo, profesional en Ciencias Militares, magíster en Ciencia Política, Universidad de los Andes; magíster en Planeación Socioeconómica, Universidad Santo Tomás; magíster en Geografía y Ordenamiento Territorial, convenio UPTC-IGAC. Doctor en Geografía, especialidad en Geopolítica, Universidad Nacional Autónoma de México. Catedrático universitario, consultor internacional en Defensa y Seguridad. Jlcadenam@yahoo.com.

lo tanto, sus conclusiones son de tipo político; es útil para deducir necesidades y determinar los objetivos del Estado con miras a mantenerlo o como forma de alcanzarlos, para lo cual, se basa en la geografía política. A la inversa, establece las consecuencias geográficas de una política y guía al estadista y al conductor político.

Otra definición difundida por el Instituto de Geopolítica de Alemania, argumenta que “Geopolítica es la doctrina de las relaciones terrestres, de los desarrollos políticos”. Esta definición, sin embargo, no coincide con la que propuso Rudolf Kjellén, para quien la geopolítica es “la doctrina del Estado considerado como un organismo geográfico o fenómeno del espacio”. Cuando se habla de geopolítica, por necesidad, debe referirse a la teoría del corazón continental (Heartland), de sir Halford Mackinder, pues en el transcurso de todos los tiempos, se ha considerado el modelo geográfico más conocido en el mundo. Por primera vez en 1904, esta teoría se presentó en una conferencia con el nombre de El pivote geográfico de la historia (Cadena Montenegro, 2012).

Pero este concepto no se percibe y maneja solamente en las esferas de las grandes potencias como se pudiera pensar, es pertinente mostrar que a nivel de Suramérica y desde hace varias décadas, ya se planteaba como lo expresa Montalva (2008. p.43) con relación al pensamiento geopolítico del general Cañas⁵: “La geopolítica: una apreciación geográfica, dinámica y trascendente –con proyecciones políticas visionarias– al servicio del bien y del progreso”.

⁵ ex Comandante en Jefe del Ejército, Ramón Cañas Montalva (1896-1977), conocido por su interés por la Antártica y la proyección marítima de Chile. Anticipó el desplazamiento del eje de la política mundial. Siendo un impulsor decisivo en la declaración del Territorio Antártico Nacional.

Las teorías geopolíticas llevan intrínsecas el argumento de extensión territorial, comprenden teorías del dominio de la tierra (espacio terrestre), del dominio del mar (espacio marítimo) y del dominio del aire (espacio aéreo), las cuales permiten enseñar la importancia vital de la geopolítica en toda su plenitud, toda vez que por su intermedio, cada espacio representa un factor preponderante en las relaciones estatales, sus relaciones internacionales y el equilibrio de poder. Algunas de las teorías geopolíticas más relevantes son:

DE REIGNER y el aire. Según Ardila (1984) el precursor y principal geopolítico militar en Colombia; General Julio Londoño y Londoño⁶ dio a conocer la teoría del francés De Reigner, quien afirmó que el país que domine aéreamente el casquete norte mundial, sobre el cual se encuentran las principales ciudades de los países industrializados, logrará el dominio mundial. En 1949, por ejemplo, en su libro Geopolítica de Colombia, Julio Londoño expresaba: "Colombia es un gran país con una débil conciencia geográfica; un gran país que parece ignorar que el curso de la historia está determinado en gran parte por el espacio". El profesor francés De Reigner, acompañado por un amplio grupo de técnicos, planteó la situación de la siguiente forma: el gran blanco estratégico actual es la gran ciudad y de su destrucción depende la victoria (Cadena Montenegro, 2012. p.124).

Retomando a Cadena Montenegro (2010, p.89), un típico caso de geoestrategia y geoeconomía que aplica las teorías del poder naval, terrestre, y aéreo de Mahan, Mackinder, y el francés De Reigner, y que se relacionan con el dominio mundial, es el escudo defensivo militar de Estados Unidos.

⁶Subteniente de Ingenieros en 1921 de la Escuela Militar de Colombia. Alternó la actividad académica con el desempeño de cargos como director de estudios geográficos del Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" y director encargado del mismo instituto.

MACKINDER y la tierra. Basado en mapas cuidadosamente preparados, Mackinder⁷ demostró que existía una extensa área situada en la parte occidental y continental de Rusia, a la cual llamó Pivote geográfico de la historia, nombre que sus comentaristas cambiaron por el de Europa Central. Sostenía que esa región no puede ser atacada por mar y para su defensa por tierra, contaba con poderosos ejércitos de infantería. En sus mapas, hizo notar el error común de hablar de tres continentes al mencionar a Europa, Asia y África, puesto que los tres están física y estrechamente unidos por la extensa región del Medio Oriente. En su opinión, ese espacio no forma tres continentes, sino una gigantesca isla que llamó La isla mundial. En ella, cualquier potencia podría encontrar todos los medios necesarios para conquistar el mundo. Una vez estudiadas y evaluadas estas tres áreas, formuló la ley que lleva su nombre: 1. “El que domine la Europa Central, controlará el corazón mundial. 2. El que controle el corazón mundial, dominará la isla mundial. 3. El que domine la isla mundial, dominará el mundo” (Cadena Montenegro, 2012. p.122).

Según Cadena Montenegro (2012) uno de los destacados analistas que han revisado dicha teoría, es Nicolás Spykman⁸; quien de la geopolítica decía: “es el planeamiento de la seguridad política de un país en términos geográficos”. El rimland (borde-cerco-orilla), como Spykman llamó al exterior creciente, es una zona de inmenso valor, por ser invulnerable a la marina. En esta forma, Spykman estableció una nueva ley: “Quien domine el rimland, dominará a Eurasia. Quien domine a Eurasia, dominará el mundo”.

⁷ El 25 de febrero de 1904, el profesor inglés sir HARLFORD MACKINDER, director del Observatorio Astronómico de Greenwich y profesor de geografía de la Universidad de Londres, pronunció la conferencia El pivote geográfico de la historia.

⁸ Profesor emérito de la Universidad de Yale que sostuvo sus puntos de vista en su libro Geografía de la paz, escrito en 1944 y que hoy sigue siendo base de consulta para quien se interese en la geopolítica mundial.

MAHAN y el mar. Alfred Thayer Mahan es uno de los fundadores de la geopolítica marítima, la talasocracia y la historia de las fuerzas del mar⁹. Mahan fue un geopolítico estadounidense, justificó el poder naval de Estados Unidos y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, pero sus ideas pueden aplicarse a otros países, porque el concepto del poderío marítimo es universal y se basa en los sencillos (a primera vista) términos geográficos y políticos (Cadena Montenegro, 2012).

De acuerdo con el concepto mahaniano del poderío marítimo (de la Nación), el instrumento principal de la política es el comercio. Si el estado tiene razones históricas o algunas especiales de otro tipo, puede pretender una zona más amplia de las aguas costeras para controlar la bahía. Con esto Mahan justificó la captura estadounidense de Filipinas, Hawái, el Caribe, con su puesto más estratégico, Cuba, como bases vitales¹⁰ (Mahan, 2000. p.20).

Queda claro entonces que Mahan construye su teoría geopolítica en el poderío marítimo, guiado con base en el ejemplo de las fuerzas navales de la Antigua Cartago y en la Inglaterra de los siglos XVII y XIX.

Según Féodorova (2013), Mahan considera un ciclo de política de un estado poderoso desde el punto de vista de tres factores: 1) Producción (intercambio de mercancías y servicios a través de los canales navegables). El tránsito por las rutas marítimas siempre ha sido más barato

⁹ Su seguidor más apasionado fue Theodore Roosevelt, quien conocía a Mahan personalmente de las conferencias en la "Escuela de Guerra Naval" en Newport, EE.UU.

¹⁰ A propósito, descubiertos y pertenecientes a los españoles durante algún tiempo (excepto Hawái).

que por la tierra. Con el proceso de intercambio de bienes y servicios le corre intensamente al país el capital; 2) La navegación (que implementa este cambio). La armada debe ser capaz de proteger sus rutas comerciales y sus barcos – por eso hay una tendencia de intensificar el desarrollo y mejorar la armada; 3) Las colonias (que producen la circulación del comercio a nivel mundial). Es conocido que los países conquistaban las tierras y las islas en el mundo en todas las aguas del océano mundial. En vista de eso, es esencial tener puntos de apoyo que puedan ser colonias en todas las partes de las rutas marítimas. También lo hace el jugador más influyente en el ámbito del comercio internacional (Мэхэн, 2008: 41-42).

Sir Alfred Mahan dedujo una fórmula del poderío talasocrático¹¹ (Meabe, 2009), que aún tiene vigencia en el presente siglo, resultado de su compendio de ideas acerca del poder marítimo, así:

La Flota comercial + Los Puntos de apoyo + La Armada = Poderío Marítimo.

Mahan estaba convencido que gracias al poderío marítimo del Estado; el cual le brinda la capacidad de ejercer el control del mar (los océanos), los Estados Unidos¹² en el futuro tendrían la posición de liderazgo mundial en economía, política e ideología, basándose en un continente americano integrado. Según el almirante geopolítico, instalar un dominio mundial total de “civilización marítima” se lograba solamente eliminando la amenaza que presentan los Estados

¹¹ imperios talasocráticos o de ultramar (español, inglés, francés), nociones relacionadas con la centralidad del mar.

¹² la potencia mundial talasocrática- aquel imperio cuyo poder radica en el dominio de los mares- que busca absorber nuestra región al ALCA – Tratado de libre comercio desde Alaska a Tierra del Fuego- enunciado por G.Busch(padre) en el parlamento de Estados Unidos en 1991 y enmarcado en el proyecto de one world. Forum des résistants européens. Iberoamérica como gran espacio político.

continentales telurocraiales¹³ (Meabe, 2009) de Eurasia: Rusia, China y Alemania (Fédorova, 2013, p.6).

Determinó seis criterios que afectan la formación del poderío marítimo de una nación, para evaluar el estatus geopolítico de un Estado talasocrático. Éstos son:

1) La situación geográfica – la presencia de litoral, el relieve, el paisaje, los países vecinos: cómo pueden ayudar u obstaculizar el desarrollo (Мэхэн, 2008: 42). El Poder de un estado no reside sólo en tener zonas bañadas por el mar, sino también poseer bases estratégicas.

2) La estructura física (conformación) – incluye la productividad natural, el clima, la cantidad de recursos probados que pueden utilizarse e incluso vender los restos en el extranjero (Мэхэн, 2008).

3) El territorio – los países superpotentes o microestados (Мэхэн, 2008: 57). La mayor atención en este criterio Mahan la concentró en la extensión de la costa, en la franja litoral, y no en la cantidad total del territorio estatal. También señaló que la larga línea costera no lo es todo.

4) La cantidad de población (Мэхэн, 2008: 59) – en este criterio, distingue entre la población que es capaz de movilizarse para el servicio armado, tiene una preparación de mariner o está lista para trabajar en los astilleros.

5) El carácter de la nación - el coraje, la fortaleza, la aspiración de las personas a la justicia; o viceversa, el sentido tranquilo y apático de la comunidad, la obediencia total al líder, la indiferencia, la angustia, el abandono, la falta de resistencia (Мэхэн, 2008: 65). Sobre todo el carácter y la dirección de la nación determinan el carácter del poder.

¹³ imperios telurocráticos o continentales (ruso, chino, austriaco, Otomano), nociones relacionadas con la centralidad del continente.

6) El carácter del gobierno (Мэхэн, 2008: 73). En este criterio, Mahan incluyó todas las instituciones del estado, el régimen político, la competencia jurídica y capacidad de la lucha de los líderes políticos, el nivel de la autocracia y la liberalización, la presencia o ausencia de corrupción y la burocracia en las altísimas esferas del poder (Fédorova, 2013).

Aunque para Fédorova (2013), Nicholas John Spykman, un científico estadounidense, profesor de Relaciones Internacionales, Director de Relaciones Internacionales de la Universidad de Yale, en sus libros “La estrategia estadounidense en la política mundial” y “Geografía del mundo” identifica 10 criterios según los cuales se debe determinar la geopolítica del poder del Estado, realmente, estos 10 criterios son muy similares a los 6 criterios mahanianos que fueron ofrecidos por primera vez por Mahan. Para ella, realmente N. Spykman, el seguidor sincero de A. Mahan, solamente los perfeccionó y amplió.

Por todo lo expuesto previamente, se puede deducir que las tres teorías mencionadas, conllevan a la conquista de un espacio, bien sea sobre la superficie terrestre, el aéreo o el marítimo, con un solo propósito específico que consiste en el dominio total, toda vez que el poder siempre ha estado basado en él.

Indiscutiblemente, la clasificación de la geopolítica es variable, depende de la forma como se realiza dicho estudio, bien sea general o específica, según el criterio, de acuerdo con sus efectos, el medio en que se aplica, desde la perspectiva de sus efectos, del nivel geográfico o acorde con su influencia. Para el presente proyecto, se efectuará conforme a la escuela originaria y su relevancia a nivel global, así:

La escuela inglesa centra su pensamiento en su mayor exponente; el Lord Sir Halford Mackinder, funda su visión estratégica en el dominio del mundo, por la repartición del mar y de la tierra, soportada en la premisa de que la nación que tenga este doble poder y se sustente en una masa terrestre considerable y orientada por el Heartland, será la dueña del universo. Mackinder fue quien realizó los esquemas geopolíticos trascendentales y audaces que inspiraron a toda la escuela alemana.

La alemana presenta dentro de sus principales representantes a Friedrich Ratzel, Karl Haushofer y Rudolf Kjellen. Ésta se considera organicista y determinística por el espacio y la particular situación de las ambiciones alemanas en el pasado. Para algunos teóricos, a partir de 1945, hablar de geopolítica era inscribirse en la línea nacional socialista alemana de Adolfo Hitler; el Führer, se refieren a esta corriente teórica utilizando el vocablo alemán Geopolitik, a fin de acentuar la especificidad de un enfoque que rechazan por estar al servicio del proyecto político nacionalsocialista.

Los practicantes de la Geopolitik consideraban, evidentemente en la línea de Kjellen, la disciplina como una “ciencia del Estado” (Staatswissenschaft), en tanto que estudiaba las condiciones geográficas en las que se desarrollaba la “vida” del “Estado-organismo” y prescribía su acción política (Cairo, 2013). Kjellen consideraba que la Geopolítica estudiaba “la influencia de los factores geográficos, en la mas amplia acepción de la palabra, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados” (cit. en Hennig y Korholz, 1938 [1977: ix]). Es importante

resaltar que Alemania ha sido la cuna de todas las disciplinas geográficas, y sus primeros sistematizadores fueron Alexander Von Humboldt y Karl Ritte (Cadena Montenegro, 2012).

Haushofer, tanto como su antecesor geopolítico, el inglés Halford Mackinder, divide al mundo en dos grandes zonas diferenciadas y en conflicto, son ellas: la “Isla del Mundo” y el “Corazón del Mundo”. La primera coincide con la zona geográfica que abarca al continente europeo, al denominado “Cercano Oriente” y a todo el territorio asiático que tiene acceso al Índico y al Pacífico hasta la altura de la China y el Japón. La segunda comprende el territorio que conformaba la parte Europea de la antigua URSS, hoy fraccionada en varios estados independientes, después de la desmembración de aquella (López, 2012)¹⁴.

La estadounidense enseña como sus más importantes iconos representativos al almirante Mahan y a Spykman, esta escuela se concentró en desvirtuar la geopolítica alemana y a preservar vigente la geografía política, llegando a confundirla con la geopolítica. Al principio de la década de 1940, Strausz-Hupé¹⁵, un austríaco que emigró a los Estados Unidos, fue uno de los intelectuales que introdujo la geopolítica al público americano (Crampton, 1996), expuso las proyecciones de la geopolítica de ese país: “aunque los Estados Unidos no tienen interés en obtener porciones de los espacios que logren como resultado de su esfuerzo militar, sí tienen el interés inmediato de implantar y mantener un orden universal que será la compensación de sus sacrificios”. La seguridad de este orden universal dependería en última instancia, de la fuerza

¹⁴ José Ignacio López. Jefe de la Carrera de Administración y del Depto. de Administración de la Universidad EAFIT.

¹⁵ (1903-2002) Fue un distinguido diplomático-in-Residence en el Instituto de Investigación de Política Exterior en Filadelfia, y profesor emérito de la Universidad de Pennsylvania. Autor de Geopolítica: La lucha por el espacio y la energía, el saldo de Mañana: Poder y Política Exterior de los Estados Unidos, y el prolongado conflicto: Estudio Desafiante de la estrategia comunista. Fue embajador de EE.UU. en Turquía, la OTAN, Suecia, Bélgica, y Sri Lanka.

armada, lo mismo que la seguridad de cualquier sistema político, aunque la fuerza armada necesaria sea muy pequeña (Cadena Montenegro, 2012).

Lo anterior hace énfasis y reitera que el contexto político siempre es más importante que el militar, sin embargo, este último le brinda el soporte real para alcanzar al primero.

Mahan fue el líder que formuló, quizás inadvertidamente, la visión (concepción geopolítica), señaló el camino, fijó las pautas y explicitó los requisitos. Su concepción se funda en el poder marítimo y considera como prototipo del mismo al poder marítimo inglés. Este poder está sobre el poder continental o terrestre, además es el único durable y certifica que quien domine los océanos, vencerá siempre. La supremacía inglesa a nivel internacional durante tanto tiempo, sostiene, se debió a que dominó el mar y desarrolló para ello el “Poder Naval” (López, 2012).

La soviética, es una escuela de la cual podría pensarse que no posee una visión de la geopolítica, no obstante, ésta se deduce de las acciones que desarrolló la Unión Soviética en los últimos cincuenta años con base en las líneas establecidas por la Rusia zarista y en busca de las salidas a los océanos; de esta manera ha pretendido alcanzar la hegemonía mundial, utilizando la combinación de la fuerza militar, naval y marítima, con una ideología política (Martínez Busch, 1990). Aunque un tanto desconocida en lo teórico, retoma la escuela alemana, para implantarla en la ideología y praxis socialistas, moldearla con la dialéctica y enriquecerla con las conquistas logradas a partir de la II Guerra Mundial. El autor ruso M. Illan presentó con mano maestra, un

cuadro con las aplicaciones que de las ciencias geográficas se ha hecho para conquistar y adaptar el medio de extensas regiones de la Unión Soviética (Cadena Montenegro, 2012).

Conceptos y lineamientos que en el presente siglo se evidencian con mayor claridad al estudiar los planes y proyectos de la Federación de Rusia liderada por Putin, so pena del auge durante la Guerra Fría y la imprevisible decadencia posterior a la caída del muro de Berlín y con éste de las bases ideológicas comunistas, no obstante, renace una impresionante apertura socioeconómica; inicia la Perestroika (Funes et al, 2011)¹⁶ y el glasnost¹⁷ (Gorbachov, s.f.), que conlleva al desarrollo de todas las acciones que finalmente traen como consecuencia un abierto apoyo de los Estados Unidos de América para que Rusia fuera aceptada e incluida en la Organización Mundial del Comercio (OMC) el 22 de agosto de 2012 en calidad de 156° miembro, luego de un largo viaje para adherirse; más de diecinueve años.

Por último, la brasileña que nació a partir de la creación de la Facultad de Filosofía, Ciencias y Letras de la Universidad de São Paulo y la fundación de Geógrafos brasileños en 1934. Inspirada en la orientación metodológica francesa, se ha dedicado al estudio e investigación de temas ligados directamente con la geografía brasilera, en especial con la geografía humana. Su preocupación actual es formar geógrafos tropicales, debido a que las dos terceras partes del mundo ocupan zonas tropicales. Su más importante exponente fue Milton Santos que planteó la renovación de la geografía (Cadena Montenegro, 2012).

¹⁶ Perestroika, cuya palabra en ruso significa reestructuración hace referencia a la reforma de la estructura económica soviética imperante a mediados de los años ochenta.

¹⁷ Glasnost, cuya traducción al español generalmente es apertura o transparencia, Ante todo quiere decir verdad. Decir al pueblo la verdad. Otros hablan de transparencia informativa. En palabras de Gorbachov, lo que se pretendía con la Glasnost era lograr más apertura en los asuntos públicos en cada esfera de la vida. La gente debe saber qué es bueno y también qué es malo para poder multiplicar lo bueno y combatir lo malo.

No obstante, las principales escuelas relacionadas previamente, cabe resaltar que cada Estado o Nación adopta su estrategia o posición con relación a la geopolítica, bien conforme al nivel intelectual de sus dirigentes, según la actitud de los gobernantes, de acuerdo con los intereses nacionales mismos o con relación al nivel de conciencia de su población.

La Oceanopolítica: una estrategia novedosa y adecuada

Las grandes potencias centran sus esfuerzos para obtener la hegemonía mundial mediante la implantación de sus estrategias de dominio territorial, bien sea terrestre, marítima, aérea, la combinación de algunas o todas. Fundamentalmente, este ejercicio lo aplican con base en sus pretensiones nacionales: de extensión territorial, económicas, políticas, ideológicas, sociales o militares, entre otras.

Los Estados con menos desarrollo y pocas capacidades, se ven forzados a establecer contramedidas que le permitan propender por defender sus propios intereses de acuerdo con sus limitaciones, no obstante, el esfuerzo continuo por mejorar esta condición debe prevalecer y ser una constante preocupación de todo gobierno en su más alto nivel.

Muchos países de tradición expansionista y élite militar procuran el desarrollo de sus sociedades mediante el ejercicio de las acciones y tareas encauzadas en garantizar el suministro de los recursos necesarios para su desarrollo; donde sea que se encuentren, en la protección de sus territorios (propios, de aliados o de interés) y en la satisfacción de las necesidades vitales de

su población, tanto por medios pacíficos o mediante la aplicación de estrategias de Persuasión en sus diferentes formas (Diplomacia, Negación, Disuasión y hasta Defensa) y de Cooperación (Organismos Internacionales, Compromiso) como por la vía de la Coerción (Interferencia, Obligación) y la Fuerza (Intervención, Contención), en algunos casos, creando una divergencia estratégica insalvable y coyuntural; un estado de invulnerabilidad absoluta, como lo es para Estados Unidos.

Esta última acción (soft power o hard power) refleja la actitud y el modelo que asume un Gobierno para afrontar los retos y desafíos que se le presenten e impidan alcanzar sus objetivos. Inevitablemente, estas actitudes alimentan las concepciones de las misiones, los roles y las capacidades necesarias de sus Fuerzas de Defensa. No obstante, cabe resaltar que actitud y modelo estarán supeditados a las condiciones geográficas y a la disponibilidad de recursos estratégicos de sus propios territorios.

Antes de proseguir, merece recordar que el Poder Naval es un instrumento fundamental de la oceanopolítica para el desarrollo de un Estado a través del aprovechamiento del mar, sus recursos y posición estratégica hacia las líneas de comunicaciones marítimas. Entre los principales pensadores que abordaron estos diferentes temas relacionados con el ámbito marítimo desde distintas perspectivas pero a la final tuvieron una visión integradora y aunados los esfuerzos ayudaron a aclarar la visión de la importancia de los mares en la historia del mundo se destacan:

Julian Stafford Corbett (1854-1922): Estratega británico contemporáneo a Mahan. En su destacada obra “Algunos Principios de la Estrategia Marítima” publicada en 1911, ofrece conceptos importantes relacionados con la estrategia marítima pero más orientados a la estrategia militar naval. Su teoría de guerra naval fue subdividida en tres partes: a) El objeto del Control del mar (es el concepto principal, lo más importante es el control de las comunicaciones marítimas, bien para propósitos comerciales o militares); b) Los medios, la constitución de las flotas; y c) El método – concentración y dispersión de la fuerza (Corbett, J. S. 1988). Adicionalmente, transfirió los conceptos de Clausewitz al dominio marítimo, declaró muy claramente que la Armada desempeña generalmente un esfuerzo de apoyo al Ejército (O'Lavin, B. 2009).

J. R. Hill (1929): Contralmirante británico retirado, en su obra “Estrategia Marítima para Poderes Medios” que fue publicada en 1968, logró clasificar a los Estados de acuerdo con su nivel del poder marítimo. Según los indicadores económicos de la época, los clasificó así: súper poderes, poderes medios (hacia el cual está dirigido primariamente su trabajo), y poderes pequeños. Se enfocó en los componentes del poder marítimo, así: 1. Comercio y acceso, 2. Industria naviera (Astilleros), 3. Explotación de recursos naturales, 4. Poder militar en el mar.

Michael A. Morris: En su trabajo “Expansión de las Armadas del Tercer Mundo” publicado en 1987, se centró en el poder naval. El propósito de su estudio consistió en desarrollar y aplicar una metodología en la jerarquía de las Armadas del Tercer Mundo para analizar las implicaciones de la expansión de los sistemas de armas marítimas en el Tercer Mundo. Las clasificó en seis categorías: 1. Simbólicas o Formales pero no reales; de mínima capacidad y sin capacidad de aviación (Guatemala, Surinam, Guyana), 2. Policivas o Constabularias; alguna

capacidad en aguas costeras (Guinea Bissau, Guinea), 3. De Defensa territorial costera; poseen la habilidad de defender sus aguas territoriales y alguna capacidad de defensa en aguas abiertas (Cuba, Uruguay, Ecuador, República Dominicana), 4. De Defensa territorial en aguas abiertas o lejos de la costa; tienen una considerable capacidad en aguas lejos de la costa y son capaces de ser efectivas en los límites de su Zona Económica Exclusiva - ZEE (Venezuela, Colombia, México), 5. De Proyección de Fuerza Adyacente; tienen capacidades extensivas de sus aguas territoriales y offshore bien orientadas hacia los límites de su ZEE (Perú, Chile), 6. Proyección de Fuerza Regional; tiene una influencia regional y una limitada habilidad para proyectar la fuerza en las cuencas oceánicas contiguas (Brasil, Argentina).

Raúl Víctor Patricio Castex: Almirante chileno (1878-1968) publicó en 1939 su conocida obra "Teoría estratégica". A diferencia de otros autores no cree que la lucha entre la tierra y el mar tenga siempre un resultado definido a favor del mar, aunque encuentra ventajas para el mar en su enfrentamiento con la tierra. En su opinión, la solución es más compleja y, a que ante una acción desde el mar contra la tierra, se sucede una reacción en sentido contrario cuyo efecto es variable pero creciente como consecuencia de los avances tecnológicos.

Por otra parte, señala que en la historia siempre ha existido una nación perturbadora (en los últimos tiempos la Alemania de Hitler, luego la URSS y más recientemente China) que se ha enfrentado a los miembros del anillo marítimo (en los últimos tiempos sostenidos primero por el Reino Unido y después por USA) con objeto de conseguir la hegemonía mundial (Fernández, 2009. p. 31)¹⁸.

¹⁸ En el pasado fueron perturbadores Carlos V, Felipe II, Luis XIV, Napoleón y Guillermo II. Visión Geopolítica del Mar.

Sergéi Geórgievich Gorshkov (1910-1988): Almirante ruso que comandó la expansión de la Armada de la Unión Soviética. Fue designado comandante en jefe de la Armada en 1956 por Nikita Jrushchov, y bajo el gobierno de Leonid Brézhnev supervisó la creación de una gigantesca flota de submarinos y naves de superficie, capaces de competir contra el poder naval de Occidente a finales de la década de 1970. Estaba convencido de la necesidad de que la URSS fuera una potencia marítima, circunstancia que facilitaba la propulsión nuclear. En su concepción, el submarino nuclear dotado con misiles de alcance del Trident (alrededor de 12.000 kilómetros) hacen vulnerable a cualquier zona terrestre. Por otra parte, acentuaba la posibilidad de explotar riquezas del Ártico (petróleo) y evacuar por vía marítima los recursos del norte de Siberia.

Referida a este contexto, en Suramérica, se destaca la experiencia de Chile que, al nacer a la vida independiente, tempranamente logró un importante posicionamiento regional, debido, en gran parte, a una explotación inteligente y visionaria de sus atributos marítimos, el que no siempre tuvo una vigencia permanente en el tiempo, sino que fue desarrollándose de manera, cíclica gracias al impulso de algunos hombres con ideas claras que iluminaron su historia (Martínez, 1997).

Para Torrejón (2012. p.155), O'Higgins¹⁹ fue el primero en advertir la importancia del mar para el futuro de la naciente república, pues desde que: “integró el gobierno, como Director

¹⁹ Bernardo O'Higgins Riquelme, nació en Chillán viejo el 20 de agosto de 1778 y murió en Lima el 24 de octubre de 1842. Fue hijo del que fuera gobernador y virrey del Perú don Ambrosio y de doña Isabel. Considerado el padre de la patria. Su presencia, como militar y gobernante de Chile (1817-1823), fue trascendental en el proceso de independencia nacional del dominio español.

Supremo, comprendió con meridiana claridad el inmenso valor que poseía el mar para el destino de Chile. El Padre de la Patria intuyó las enormes potencialidades que encerraba el mar para el país, y la posibilidad cierta de ocupar un lugar de privilegio como potencia marítima en el Pacífico Sur”. Incorporando así, la dimensión marítima en el Proyecto Político Estratégico del Estado de Chile, lo que se evidencia bajo su gestión gubernamental, la creación de una Academia Náutica, fundada el 4 de agosto del año 1818 por Decreto Oficial, con la denominación de ‘Academia de Jóvenes Guardias Marinas’ que, tenía por objetivo de asegurar la independencia de América y resguardar las costas de la nación.

En el país austral se ha venido asumiendo con auténtica vocación y determinación el desafío histórico y vital para su desarrollo que consiste en administrar la gran reserva del planeta; el mar, hacia su consecuencia natural, cual es la de ser el espacio de desarrollo y crecimiento de la humanidad para el siglo XXI. Para tratar de comprender al mar en su globalidad y así administrarlo mejor, Busch (1996. p.2) afirma que es conveniente asimilarlo a la noción de sistema, ya que en él se desarrollan procesos que son del todo característicos, coexisten factores que lo tensionan, buscando la eficiencia y la productividad, junto a otros que se dirigen a controlarlo, lo cual permite advertir que surgen varias dimensiones definidas de análisis que, desde el punto de vista de la Oceanopolítica, se denominan vectores.

De acuerdo con Busch (1996. p.3) Estos vectores son: el comunicacional (rutas de intercambio y de comercio), el productivo que aprovecha toda la riqueza y la diversidad que ofrece el mar, su lecho y su subsuelo para beneficio y provecho del hombre, el recreativo, el vector urbano que abarca la actividad propia del borde costero, un vector jurídico que ordenase el

espacio y la actividad, y un vector del Poder, propiamente el Poder Naval (proporciona el fundamento para la aplicación real del vector jurídico).

El poder naval (el fundamento humano y material sobre el cual se articula y se desarrolla una estrategia naval) ha proporcionado el respaldo definitivo y último tanto a la política de Estado como al Derecho, ya que ninguna de estas creaciones humanas puede desarrollarse y sostenerse desde una posición desprovista de poder. La importancia económica y, por ende, política del mar y de las líneas de comunicaciones marítimas, ha traído consigo un gran desarrollo de las fuerzas navales en su conjunto. Prueba de ello es el papel decisivo que éstas han desempeñado en los conflictos más importantes de los últimos cien años; de hecho la victoria se ha inclinado irremediabilmente hacia las potencias marítimas. Tal es el caso de la guerra hispanoamericana, la guerra rusojaponesa, los dos conflictos mundiales y, en años más recientes, el conflicto del Atlántico Sur y aquél del golfo Pérsico (Busch. 1996).

Según Jiménez (1997) el Almirante de la Marina Chilena, Jorge Martínez Busch introdujo el concepto de Oceanopolítica y su importancia para el desarrollo de su País. El principal propósito de la Oceanopolítica es hacer que las instituciones políticas y sus acciones, aprecien la influencia del mar en el ciclo vital del Estado arguyendo que hay una armonía conceptual plena entre Oceanopolítica y geopolítica, incluyendo los tres principales elementos que representan el objeto de su estudio político como lo expresa en su libro "Oceanopolitics in the Development of Chile".

Irrefutablemente, el poderío naval es el soporte del poder marítimo y este a su vez representa la columna vertebral para la Oceanopolítica, previa existencia de una verdadera conciencia marítima, término que no expresa otra cosa que saber que el país en que se vive – concepto geográfico- tiene mar, y en 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 internalizar el significado del mar en la vida individual y colectiva de las personas que habitan un país (Busch, 1991).

Según Till (1988):“El principal factor contribuyente a la disuasión marítima, o de cualquier otra clase, es el poderío y la capacidad general de prevalecer”, deduciéndose que pese a que la disuasión es una de las Áreas de Misión de la Armada, es también una variante a las funciones navales tradicionales: los buques de guerra no son diseñados para disuadir, sino que ésta se produce como consecuencia de las capacidades que esas unidades evidencian al cumplir eficientemente las misiones asignadas, donde deben demostrar capacidad de combate y voluntad (Wylie, 2004. p.3). Su principal trabajo es “Estrategia Marítima y la Era Nuclear”, publicado en 1984, delinea los factores que componen el poder naval.

Para lograr un elevado nivel de desarrollo, se requiere un coordinado planeamiento estratégico, precisa sincronización entre las Políticas Nacional, de Seguridad y Defensa Nacional y los Planes de Defensa Nacional, de Guerra, de Campaña, así como los Planes de Desarrollo de cada Fuerza Militar, pero especialmente de un serio cumplimiento de tareas y logro de objetivos, es decir, no se debe continuar gestionando una política; sin importar el tema que abarque, disgregada mediante una serie de políticas sectoriales dispersas o desconectadas. Mediante la

gestión unificada y con una autoridad claramente definida y única se logra la resolución de conflictos, la superación de obstáculos en todos los sectores y tener una perspectiva más amplia, asimismo, se evita incurrir en la lentitud para la toma de decisiones y desaprovechar las sinergias.

Teniendo en cuenta lo anterior, se deben formular varios interrogantes orientadores:

¿Posee conciencia marítima la población colombiana? ¿Cuál debe ser la estrategia que debe seguir la Armada Nacional de la República de Colombia en este nuevo siglo para contribuir de la mejor forma a la Política Estratégica Nacional? ¿El desarrollo de la Armada Nacional colombiana se encuentra acorde con los intereses nacionales y más aún, con las características históricas, demográficas, espaciales del Estado y su entorno actual? ¿Existe una relación cohesionada entre la concepción político estratégica nacional colombiana y su condición geográfica, las necesidades y capacidades estratégicas? ¿Qué problemas potenciales deberá enfrentar la Armada Nacional colombiana en este nuevo siglo? ¿Las viejas amenazas regionales y/o las nuevas o emergentes? ¿Cuáles serán sus implicaciones? ¿Cuál es la alternativa adecuada?

En Colombia, se encuentran definidas las directrices gubernamentales, de hecho las políticas y planes están coordinados aunque incompletos: el Concepto Estratégico Nacional con su respectivo Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”, la Política Integral de Seguridad y Defensa para la Prosperidad - PISDP “Fortalecemos la Seguridad para dar el salto definitivo hacia la Prosperidad” con su Plan de Desarrollo del Ministerio de Defensa Nacional y los Planes de Desarrollo de cada Fuerza como el “Planeamiento de Fuerza 2030” de la Armada Nacional.

Ahora bien, como ya se mencionó, los gobernantes deben tener muy presentes las condiciones geográficas del territorio, en el caso colombiano, casi el 50% del mismo obedece a aguas marítimas y un extenso litoral, sin embargo, como se ha escuchado en innumerables ocasiones, ellos tampoco son ajenos a la expresión de “dar la espalda al mar”. So pena de existir una Política Nacional de los Océanos y los Espacios Costeros - PNOEC, esta no se encuentra integrada con las demás instituciones estatales y privadas que requieren ser unidas para desarrollar sinérgicamente las tareas y objetivos estipulados en tal directriz marítima, pero más preocupante aún resulta, observar una política que aunque con músculo suficiente, no cuenta con los recursos necesarios para su ejecución; el presupuesto. Como muchos otros proyectos, planes, ideas y políticas, ésta no ha sido cuantificada, en contraste con la Unión Europea que adoptó el Libro Verde sobre política marítima y de la política oceánica estadounidense denominada An Ocean Blueprint for the 21st Century (Cely, M & Escobar, G. 2008).

No basta solamente con alcanzar una población que arraigue una conciencia marítima, tampoco con el establecimiento de una política de gobierno o de Estado que acaricie el manejo de los ámbitos oceánicos, hace falta un engranaje que articule y potencie esa simbiosis entre directrices gubernamentales y potencial marítimo, pero más especialmente, que profundice y explote todo el potencial oceánico. Claramente lo expresa Busch (1991), una nación que tenga esa conciencia está preparada para entrar de lleno a iniciar múltiples actividades con el mar y su espacio oceánico. Son estas actividades las que deberán ser coordinadas al fin último del desarrollo. Esta coordinación se origina en las políticas nacionales y su efectividad será más o menos real en la medida que se entienda la interdependencia de todas las actividades nacionales

en relación al mar. A esta interdependencia marítima y oceánica, y su relación con las políticas, se ha llamado oceanopolítica.

Son diversas las definiciones establecidas con relación al término denominado Oceanopolítica. Entre los principales y más destacados se pueden relacionar:

A esta consideración de la existencia del océano en el entorno geográfico y de la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas, la he denominado “Oceanopolítica”. La Oceanopolítica debe permitir a los gobernantes la búsqueda del bien común, considerando al mar y a los espacios oceánicos como un espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Quiero plantear que la oceanopolítica no es igual al concepto de política marítima (o política oceánica). Esta última trata de resolver el problema del desarrollo del espacio terrestre por medio del espacio marítimo, mirado desde la concepción geopolítica clásica –como vía de comunicaciones- y centrada en los aspectos relativos al desarrollo de los espacios marítimos contiguos al continente. La oceanopolítica, en cambio, lleva a ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Esta concepción es un paso más allá de la conciencia marítima (Busch, 1990).

Según Busch (1991) Una nación que tenga esa conciencia está preparada para entrar de lleno a iniciar múltiples actividades con el mar y su espacio oceánico. Son estas actividades las que deberán ser coordinadas al fin último del desarrollo. Esta coordinación se origina en las políticas nacionales y su efectividad será más o menos real en la medida que se entienda la interdependencia de todas las actividades nacionales en relación al mar. A esta interdependencia

marítima y oceánica, y su relación con las políticas, se ha llamado oceanopolítica. (...) De lo expuesto podríamos concluir que la oceanopolítica es la aplicación práctica de la conciencia marítima que posee la persona que pertenece a una nación marítima y que actúa, de una u otra forma, en la creación de las políticas necesarias para el desarrollo de todos los niveles y campos de acción en que esta persona se desenvuelve.

De acuerdo con Jiménez (1997), Martínez consideró siete factores que influyen el desarrollo de la oceanopolítica: transporte marítimo, fuentes de alimentos, recursos energéticos, recursos minerales, factores regulatorios, capacidades tecnológicas y científicas, estrategia política.

Para Clavel (2001), la Oceanopolítica, un enfoque novedoso que valoriza el mar como espacio de crecimiento y desarrollo de un Estado y en consecuencia, como factor influyente en sus decisiones políticas en pro del bien común.

Conforme a Rodríguez (2011) una propuesta de definición de la Oceanopolítica para los efectos de su ensayo queda establecida como el estudio científico de las relaciones oceanopolíticas que se establecen históricamente entre ciertos actores políticos y los espacios marítimos y oceánicos.

“La Oceanopolítica: una disciplina moderna de las relaciones entre los Estados y los espacios marítimos. (...) puede ser considerada como una visión con pretensiones científicas, que resulta de la confluencia multidisciplinaria de distintos aportes intelectuales. (...) se pretende

a sí misma como una racionalización de los procesos y relaciones entre el Estado- Nación (como actor político programático) y los mares y océanos. La Oceanopolítica es una disciplina o ciencia política del mar, es una manera política de ver las relaciones entre los Estados y naciones a propósito de los espacios marítimos. La politicidad de los procesos y relaciones oceanopolíticas, proviene fundamentalmente del carácter político de la acción de sus actores principales: los Estados, y del contenido esencial de las relaciones que éstos establecen entre sí a propósito de dichos espacios” (Rodríguez, 2011).

A pesar de que no se manifiesta una clara y precisa definición del concepto, de acuerdo con Jarrín (2013), ahora hay que dar prioridad a una visión oceanopolítica, que reconozca el inmenso crecimiento en magnitud e importancia de la comunicación marítima, sobre la cual el Ecuador tiene ventajas y una posición geográfica privilegiada por su cercanía al Canal de Panamá, que en el próximo año terminará su ampliación.

Si bien la Oceanopolítica como política estratégica de Estado es el objeto principal del presente trabajo, no se puede tratar someramente el interés por conocer las repercusiones internacionales que la implementación de ella puede acarrear. De hecho, tal como se efectuó en la formulación de la política oceánica estadounidense denominada An Ocean Blueprint for the 21st Century, se debe dedicar un capítulo íntegro del informe preliminar y en el documento de la política que se establezca, a cuestiones internacionales de los océanos. Asimismo, en ese capítulo, se debe considerar la afirmación de la Comisión de Política Oceánica de Estados Unidos con relación a que para influir en la gestión de los océanos en el ámbito mundial, Estados Unidos debe comenzar por promulgar y aplicar políticas ejemplares en el ámbito nacional. Ahora

bien, también se necesita la acción internacional coordinada. Para ello, los Estados Unidos de América debe trabajar con otros países y organizaciones internacionales en la elaboración de políticas y mecanismos para mejorar todos los aspectos del manejo de los océanos.

En el año 2030, la Armada Nacional de la República de Colombia deberá haber concretado la transformación pertinente requerida que le permita disponer de las capacidades estratégicas para enfrentar las amenazas; bien asimétricas e inclusive actuar ante un conflicto de alta intensidad y facilitar al Gobierno nacional, llevar a cabo las tareas que exige la política estratégica establecida, que para esa época, se espera corresponda a la Oceanopolítica.

No se trata únicamente de esbozar un documento guía para la política nacional de un Estado sino de generar previamente las condiciones necesarias para su impulso, es por ello que se percibe con actitud muy optimista la creación de la Escuela de Guerra Naval por parte de la Armada Nacional colombiana, como un tanque de pensamiento que produzca lineamientos, doctrina, proyectos, investigaciones y hasta experimentos que faciliten encauzar los programas contenidos en la nueva política de estado; la Oceanopolítica, que representa la opción estratégica adecuada porque le permitirá a Colombia alcanzar la prosperidad con o sin post conflicto, basada en un poder naval que garantice el poder marítimo de la Nación.

Colombia y la influencia de la Geopolítica en su historia

Todo Estado debe asumir una actitud con respecto a su entorno vecinal y al resto del mundo, para ello requiere evidenciar sus características geográficas, aceptar su realidad física y

política, y definir unos planteamientos geopolíticos que propongan proyectos trascendentes para el desarrollo de la Nación. Aunque el dirigente político de un Estado debe proponer al País un proyecto que incluya aspectos de organización social, política exterior, económica, entre otros; éstos solamente adquieren trascendencia cuando son asumidos en la conciencia de la población, cuando se introyectan en su sentir, pensar y hacer.

En el periodo de la segunda guerra mundial, Nicolás Spykman²⁰ esboza dentro de su pensamiento geopolítico que la política exterior de un Estado gira siempre en torno al poder y tiene dos objetivos: La defensa del control de territorio, y el mantener la independencia en todos los órdenes (político, económico, jurídico, etc.), sin embargo, sostiene que el logro de los mismos está, necesariamente, en proporción directa al incremento del poder; y más aún, de ninguna manera se alcanza defensiva sino agresivamente. En este contexto, afirma que los países de América Latina como tercermundistas o estados débiles, han sido “postores” (de recursos naturales, de condiciones atractivas para el capital extranjero, de ventajas por razones estratégicas: como la ubicación, el acceso a rutas comerciales, etc.), más bien que “jugadores”. No existe para los débiles, salida distinta a la unión (López, 2012. p.80).

No obstante lo anterior, seguramente el aporte más relevante de Spykman a la geopolítica de América como continente radica en la manera como lo dividió en seis zonas de valor y posibilidades desiguales, permitiendo una mejor comprensión de los hechos acontecidos más relevantes, en especial de los aún existentes y cuyos orígenes quizás no son tan diáfanos. Estas zonas las definió, así: Amortiguadora de América del Norte, continental de América del Norte,

²⁰ Nació en 1883 en Amsterdam, Holanda. Llegó a Estados Unidos en 1920 y se nacionalizó en 1928. Fue instructor de Ciencias Políticas y Psicología en la Universidad de California. De Relaciones Internacionales en Yale. Murió el 26 de Junio de 1943 en Estados Unidos.

Amortiguadora de América del Sur, Costa Occidental de Suramérica, Zona Atlántica de América del Sur y Mediterráneo Americano. Esta última, comprende el extremo sur de los Estados Unidos, México, Centro América, las Antillas, las Guayanas, Venezuela y Colombia. Como puede evidenciarse, Colombia, por ejemplo, a diferencia de lo que afirma la geografía, pertenece a la zona del Caribe y no a la América del Sur.

Como se puede analizar, desde hace más de medio siglo, intelectuales como Spykman tenían una visión ostensiblemente diferente de la geopolítica de Colombia, fundamentando sus ideas con relación al medio para acceder a las rutas comerciales y a las zonas de fronteras naturales.

Para López (2012), en geopolítica, de la misma manera que el límite, entre Europa y África es el Sahara y no el Mediterráneo, en América la frontera entre la zona que estamos tratando y la América del Sur, es la selva amazónica. Vista así la división, se entiende el porqué del Grupo de los Tres y del mercado del Caribe. El Mediterráneo Americano es considerado por Spykman la zona estratégica de mayor relevancia del continente. Por allí fluye el comercio del mismo, la comunicación entre los dos océanos a través del canal de Panamá, se encuentran las tres grandes corrientes de la navegación sur-norte, norte-sur, como son los canales de Yucatán, La Mona y Barlovento.

Prosiguiendo con el tema, toda América Latina ha sufrido lo que Spykman considera una balkanización del continente, no solamente con las provincias de La Plata que dieron origen a Uruguay y Argentina, o la desaparición de la Unión Centroamericana, sino para el presente

trabajo, el fraccionamiento de la Gran Colombia, del cual surgieron Venezuela, Ecuador, Colombia y más tarde Panamá, aunque por causas diferentes.

Una vez hecha esta precisión, se debe mencionar que Colombia espera por un ideólogo o dirigente político que, inmune a la miopía, determine el pensamiento nacional a uno semejante al de aquellos países que los ha encarrilado a la estabilidad, al desarrollo y a la preponderancia mundial, pero primordialmente, que le permita al Estado asumir su destino y resolver los conflictos históricos sociopolíticos internos por decisión propia y no por cambios en el enfoque estratégico de otra potencia o debido al cambio interno en la orientación político-militar de otro régimen.

Pero antes de seguir adelante, se deben enunciar dos ejemplos muy puntuales pero significativos de la carencia de una política estratégica propia, según Caycedo²¹ (2004) obedece a los procesos de diálogo y negociación que se inician a partir de 1982 con el gobierno Betancur (1982-1986) que reflejan los cambios en el entorno latinoamericano influidos por el desarrollo de los conflictos centroamericanos y los esfuerzos por encontrar salidas negociadas, y al intervencionismo militar y la alianza estratégica implícitos en el Plan Colombia; la nueva doctrina de Washington; los cambios introducidos por la asistencia militar, armamentista y tecnológica en el cuadro general del enfrentamiento.

Aquí conviene detenerse un momento a fin de resaltar que aunque otros actores, particularmente foráneos, han logrado visionar el potencial real de Colombia gracias a su condición geográfica, no sucede igual por parte de los gobernantes, pensadores e intelectuales

²¹ Profesor de la Universidad Nacional de Colombia y Secretario General del Partido Comunista Colombiano.

propios; a quienes, para comprender la identidad de su Nación, les es necesario estudiar los rasgos fundamentales de su historia y cultura (Marcu, 2004); sus raíces étnicas, sus elementos geopolíticos que pueden ayudar a interpretar el presente, la coyuntura internacional y los posibles modelos estratégicos que apliquen para un verdadero proceso de transición. Los eventos indican que existe una clara intención de impedir que el Estado colombiano alcance la definición de una estrategia propia, clara y de valor que impacte trascendentalmente en su desarrollo adecuado en el futuro inmediato.

Avanzando en el tiempo, se encuentra que según Rosales (2005) los escritos de los pensadores colombianos, en su mayoría militares, tienden a desarrollar aspectos relativos a la geografía política y en algunos casos a la proyección geopolítica. Entre los principales pensadores se encuentra el General Julio Londoño Londoño, introductor de la geopolítica en Colombia y destacado catedrático en Institutos Castrenses y Universitarios. Se destacan sus obras: Geopolítica de Colombia (1948), Los Fundamentos de la Geopolítica (Colección de Oro del Militar Colombiano. Volumen IX. Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares. Bogotá. 1978), Geopolítica del Caribe, y Geopolítica de Sudamérica.

Análogamente conviene mencionar que posteriormente, se encontraron trabajos muy interesantes como los elaborados por el Mayor General Roberto Ibáñez Sánchez en Teoría del Estado, Geopolítica y Geoestrategia, General Daniel García Echeverry con Geopolítica Antropológica y Áreas de Tensión Mundial, Coronel Augusto Bahamón Dussán en su libro Colombia Geografía y Destino - Visión Geopolítica de sus Regiones Naturales (2012, 4ª

edición); un examen crítico y optimista que desarrolla del país de acuerdo con la opinión del ilustre Señor General Álvaro Valencia Tovar (q.e.p.d.).

Aquí vale la pena hacer una precisión con relación a la obra de Bahamón toda vez que a la luz de la verdad, en ella aborda la mayoría de las realidades y problemáticas geopolíticas de las diferentes regiones colombianas y sus condiciones geoeconómicas, sin embargo, queda en deuda, seguramente como tema central de una próxima investigación, en adentrarse al análisis de casos como la Pérdida de Panamá, Los Monjes, Amazonía y más recientemente lo acontecido con el fallo desfavorable sobre el gigantesco territorio del Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia. Puede afirmarse, no obstante, que su labor escrita representa un valioso aporte que aunado a sus antecesores, enriquece el banco consultivo de información geopolítica colombiana y sirve de herramienta a los dirigentes para la toma de decisiones estratégicas que encaucen la Nación hacia un futuro próspero.

Colombia: un Estado Oceanopolítico en estado pasivo que está despertando

Los más recientes sucesos regionales (Fallo de la Haya por la demanda de Nicaragua contra Colombia) aunados a las grandes transformaciones político estratégicas globales (multipolaridad) han permitido percibir que tanto en la esfera geopolítica como en el campo de la oceanopolítica en Colombia ha existido durante décadas una acentuada falta de conocimiento, despreocupación y falta de interés por los litorales, el mar y el océano.

Aunque el pensamiento marítimo y naval goza de una buena tradición intelectual al interior de la Armada Nacional colombiana con exponentes tan destacados como el señor Capitán de Navío Enrique Román Bazurto con su obra “Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano” y el señor Contralmirante William Porras Ferreira con su libro “Colombia marinera: hacia una cultura y mentalidad marítima”, entre otros, es realmente tan disperso como escaso y quizás ambas son de las principales razones por las cuales no ha sido posible permear debidamente la más alta órbita política y dicha influencia se ha estancado en ambientes de nivel medio (Dirección General Marítima) o poco decisivos (Vice Presidencia de la República).

No existe en Colombia un entidad o institución claramente identificada con las atribuciones necesarias para unificar, orientar y liderar los organismos, acciones, tareas y el tanque de pensamiento en esta dimensión, establezca los lineamientos, campos de estudio y temáticas de investigación del orden marítimo nacional y su proyección a nivel global encausados al desarrollo y prosperidad del Estado. Esta ausencia de empoderamiento y compromiso se percibe en todas las demás esferas estatales y privadas, con muy escasas excepciones pero a la final aisladas, disgregadas, débiles y sin producir sinergia.

Aunque existen varias entidades e instrumentos para la búsqueda, gestión y consecución del logro de objetivos relativos y parciales a variados aspectos del espacio geográfico comprendido dentro del territorio marino-costero de la Nación (especialmente, las áreas marinas y litorales), tales como: exploración, explotación, control, investigación, protección,

sostenibilidad, desarrollo, entre otros, casi en su totalidad obedecen a propósitos e intereses muy puntuales y no se suscitan dentro de un marco establecido por un Plan de Estado.

Entre contadas intenciones, acciones de manejo y avances se pueden destacar las adelantadas por: la Vicepresidencia de la República a través de la Comisión Colombiana del Océano (CCO), el Ministerio de Defensa Nacional por intermedio de la Armada Nacional (ARC) y la Dirección General Marítima (DIMAR), el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) bajo la Dirección de Ecosistemas del Viceministerio de Ambiente, el Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas y Proyectos Especiales “Francisco José de Caldas” (COLCIENCIAS), centros e institutos de investigación como el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras (INVEMAR), universidades como la Nacional, EAFIT, del Norte, Javeriana y Jorge Tadeo Lozano, corporaciones autónomas regionales (CAR) como la Corporación para el Desarrollo sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina) y de desarrollo sostenible (CDS), entidades territoriales y organizaciones no gubernamentales.

A pesar de que muchas de ellas propenden por aunar esfuerzos, estos palidecen al enfrentarse a muros complejos como la falta de apoyo estatal, de presupuesto, intereses particulares y privados, la corrupción y hasta la ausencia de leyes que respalden, operacionalicen y fortalezcan las tareas asignadas y deducidas, en especial, a nivel público.

Aun cuando el progreso de Colombia en su atención a la problemática del mar, la legislación, planes y programas marítimos ha mostrado avances positivos en los últimos años, es

triste afirmar que desde la creación de la República ningún gobierno había formulado una Política de los Mares que le garantizara ejercer su Poderío Marítimo como expresión del Poder Nacional, con dos relativas excepciones: 1) General Francisco de Paula Santander (1819-1826), y 2) El presidente Ernesto Samper Pizano en 1996 de acuerdo con lo registrado por el señor Capitán de Navío Enrique Román Bazurto en su obra “Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano” (2001. p. 578); no obstante, éstas no fueron ejecutadas de forma completa debido a numerosos obstáculos, pero además, su contenido no abarcaba la extensión debida al complejo y vasto entorno oceánico colombiano.

Teniendo en cuenta que no se ha establecido ninguna política seria, completa, integral e integrada ni de índole geopolítico ni de enfoque oceanopolítico, de cierta forma, se facilita la implantación de esta última en el Estado colombiano, toda vez que no se trata de cambiar una conciencia arraigada sino de arraigar una; la conciencia marítima orientada bajo un pensamiento propio. Es oportuno aclarar que la oceanopolítica se libera de sus "ataduras geopolíticas" a partir del momento en que la reflexión invierte la perspectiva óptica, al analizar la tierra vista desde el mar, es decir, las relaciones de poder que se establecen en los espacios marítimo-oceánicos entre Estados, empresas, corporaciones y otros actores programáticos (Duvauchelle, 1996).

Resulta triste, evidenciar inclusive en la actual historia colombiana, la marcada indiferencia, las reiteradas equivocaciones y malas interpretaciones de los acontecimientos y devenires que han conllevado a la Nación a la frecuente pérdida de su territorio, especialmente por ignorar o no asumir una geopolítica ni oceanopolítica. Colombia no ha examinado realmente su posición geográfica y mucho menos se observa como un Estado Marítimo en relación con el

resto del mundo, es por ello que no evidencia su relación con el océano, no ha despertado del sueño que le impide percibir que su realidad no es la tierra sino el mar. Ello no implica que no tenga una relación espacial con la parte terrestre sino que el entorno geográfico que le da el océano tiene decisiva influencia en las decisiones políticas, mientras que para la Geopolítica el océano es sólo una vía de comunicación y transporte, para la Oceanopolítica, el mar es un espacio de desarrollo. No son ciencias opuestas sino complementarias, pues frente al territorio terrestre de los Estados a que se refiere la Geopolítica, surge el territorio oceánico que destaca la oceanopolítica.

Lamentablemente, dicha visión no se tuvo a principios del siglo pasado, ni en los días previos ni posteriores al 3 de noviembre de 1903 cuando acontecieron los infaustos sucesos en los cuales una multitud separatista hábilmente preparada e incontenible en la capital del Istmo, liderada por el concejo municipal del distrito de Panamá en sesión extraordinaria y solemne, prestaron juramento de aceptar y sostener el movimiento de independencia al convocar a cabildo abierto al pueblo en general y a todas las corporaciones públicas, civiles, militares y eclesiásticas.

Bajo la protección directa de los Estados Unidos y con la presencia en la bahía de Colón del crucero norteamericano “Nashville”, establecen finalmente la separación con la firma del acta de independencia y en posterior manifiesto de la junta provisional de gobierno detallaron entre otras las causas que los llevaron a separarse de Colombia: gobierno con criterio estrecho, improbación del Tratado Herrán-Hay por el Congreso colombiano y la ninguna retribución justa

de las rentas (Olarte, 1987). El acto trascendental se establecería resuelto y definido con el pronto e inevitable reconocimiento del gobierno de Theodore Roosevelt en Washington.

Otrora fue el 22 de noviembre de 1952, no se puede continuar planteando el tema oceanopolítico, sin relatar que en esa fecha aconteció uno de los pasajes más impresionantemente irresponsables de la diplomacia colombiana, cuando mediante nota de Cancillería DM-543 suscrita por el Canciller de Colombia Juan Uribe Holguín, se aceptó el derecho de Venezuela sobre el islote de los Monjes (Bahamón. 2014) ubicado al noreste de la península de la Guajira; diferendo con más de medio siglo de conversaciones y tensiones, sin asomo de soluciones y agregación de complicaciones.

Para mayores dificultades, resultará familiar para las generaciones actuales que el 19 de noviembre de 2012, la Corte Internacional de Justicia (CIJ) emitió la histórica sentencia que puso fin de forma definitiva e inapelable, al menos a la luz de la ley internacional, al bicentenario diferendo entre los dos países en el Mar Caribe; Nicaragua y Colombia, que abre las puertas a un nuevo orden de posturas y relaciones, no solo a nivel regional sino con un alcance global debido a los pronunciamientos de la Federación de Rusia.

Luego de más de 200 años de disputa desde la emisión de la Real Orden de 1803 que concedía la simple «comisión privativa» para el cuidado militar de las islas de San Andrés (hoy conocida como el área del Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia) al Virreinato de Santa Fe y que Colombia pretendió interpretar como segregación de soberanía y jurisdicción, la notificación del fallo del año 2007 relativo a las Objeciones Preliminares, hundió

hasta lo más profundo del suelo submarino, la frágil división referenciada en la muralla del meridiano 82.

Este fallo, ha dado lugar a uno de los más impresionantes reacomodos marítimos de los últimos tiempos, tomando en cuenta la dimensión comparativa relativa del territorio nicaragüense, corriendo la pseudo división pretendida por Colombia varios cuadrantes al oriente del meridiano 82 hasta los alrededores del meridiano 79, implicando una revisión total de los tratados limítrofes de Colombia y consecuentemente de algunos Estados vecinos, que al igual que Colombia dieron por hecho una frontera que nunca existió, siendo su verdadero colindante el Estado de Nicaragua²² (Sacasa, 2014). Resta esperar el desenvolvimiento del caso inmediatamente expuesto y el diferendo limítrofe colombo venezolano por la delimitación de las áreas marinas y submarinas al noreste de la península de la Guajira.

Un primer ejercicio prospectivo de planeación que incluía ingredientes oceanopolíticos y de conciencia marítima, fue realizado el 7 de agosto de 2005 durante el gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez; quien presentó a los colombianos el denominado 2019 Visión Colombia II Centenario; cuyo objetivo consistió en servir como punto de partida para pensar el país que todos los colombianos quisiéramos tener, para el momento de la conmemoración del segundo centenario de vida política independiente, a celebrarse el 7 de agosto de 2019, y del cual, muchas

²² Tal es el caso, por ejemplo, de los Estados de Honduras, Costa Rica y Panamá (supusieron que su vecino directo era Colombia, cuando en realidad entre ellos se interponía Nicaragua), el primero con una nueva frontera definida por la Corte el 8 de octubre de 2007 y el segundo y tercero, a partir de lo resuelto por la Corte en relación con la línea de delimitación entre Colombia y Nicaragua. Honra a Jamaica haber reconocido siempre la existencia de fronteras con Nicaragua que llevaron a las negociaciones en 1996 y a Costa Rica a la no ratificación del Tratado Fernández-Facio de 1977.

de las ideas allí expuestas fueron incorporadas al Plan Nacional de Desarrollo para el período 2006-2010 por parte del Departamento Nacional de Planeación.

Entre los principales méritos se le debe reconocer que establece una acción de largo plazo para el Estado reivindicando la opción de pensar políticas de Estado para el largo plazo (Estrategia de Estado, no de gobierno), y la necesidad inaplazable de diseñar una política exterior acorde con un mundo en transformación (Ocaziones y Olaya, 2007). No obstante lo anterior, al parecer no prosperó por las envidias y la falta de inclusión en el planeamiento a largo plazo de país, toda vez que cada cuatro años se plantean nuevas propuestas de desarrollo pero con casi ninguna alineación con la gestión de los gobiernos anteriores.

Las metas de este documento estaban concatenadas con las de la obra denominada Objetivos de Desarrollo del Milenio (2015) suscrito por los países miembros de las Naciones Unidas: unas con plazo para el 7 de agosto de 2019 que son determinadas como muy grandes, acompañadas de otras metas parciales para el 20 de julio de 2010 denominadas como muy exigentes. Particularmente, en su Capítulo 3 titulado “Una economía que garantice mejor nivel de bienestar”, se encuentra incluido un aparte acerca del tema de aprovechamiento de los recursos marítimos que plantea como principal dificultad; los problemas de tipo institucional, que impiden abordar una estrategia pública y privada de intervención para un mejor aprovechamiento de los recursos.

La visión de este documento establece que en 2019 Colombia habrá incorporado el territorio marítimo al desarrollo del país. Éste contribuirá significativamente al crecimiento económico sostenible y al aumento del bienestar de la población.

Se plantean cinco grandes metas para lograr incorporar efectivamente el territorio marítimo al desarrollo del país: 1) lograr un manejo sostenible del territorio marítimo y sus recursos, 2) alcanzar una mayor conectividad e integración internacional, nacional y regional para la competitividad del territorio marítimo y continental colombiano, 3) fomentar la cultura marítima colombiana, como parte de la identidad nacional, y promover la importancia de conservar el patrimonio natural, cultural e histórico relacionado con el mar, 4) generar conocimiento científico y tecnológico para el aumento de la productividad de los sectores relacionados con el mar, las costas y sus recursos, 5) consolidar una institucionalidad adecuada para el manejo integral y aprovechamiento sostenible de los espacios oceánicos, zonas costeras e insulares de Colombia.

Con relación a esta quinta meta; con ella se busca propender por la consecución de este propósito implicará, al menos, las siguientes acciones concretas: actualizar la Ley 10 de 1978 (Ley del Mar) y formular y consolidar la Ley de Océanos, como marco legal específico e integrador del tema; los planes de desarrollo nacionales y regionales pertinentes deberán incluir un capítulo de Océanos en las leyes por las cuales se adoptan; y se deberá definir, dentro del marco institucional a 2019, la figura más adecuada para planificar, regular e incentivar la vinculación del sector privado al desarrollo de las políticas del mar.

El denominado 2019 Visión Colombia II Centenario proyectaba para el 2010 una situación que preveía ya existieran los Planes Nacionales de Desarrollo (PND) incluyendo un capítulo sobre los océanos, y que el país contara con un Sistema Administrativo Nacional del Océano, asimismo, que para el año 2019 se pudiera ya disponer de la Ley de Océanos consolidada como un marco legal específico e integrador del tema, igualmente, que el país haya apuntalado una institucionalidad adecuada (Departamento Administrativo o Ministerio de los Océanos), dependiendo de la madurez institucional y las condiciones macroeconómicas.

Cabe mencionar que en julio de 2007, el Gobierno Nacional publicó la Política Nacional de los Océanos y de los Espacios Costeros (PNOEC); una estrategia alineada con los preceptos y normas internacionales, así como con las restantes políticas marítimas de potencias marítimas mundiales. Según la Comisión Colombiana del Océano, la PNOEC es una política de Estado, referida a los espacios oceánicos y costeros de Colombia, la cual responde a la necesidad de asumir el océano desde una visión integral. Articula iniciativas y nuevas realidades de importancia nacional tales como: políticas sectoriales, el Documento Visión Colombia II Centenario: 2019 y el Plan Nacional de Desarrollo, dotando al país de una herramienta a largo plazo, en la cual confluyen el desarrollo institucional, territorial, económico, ambiental y sociocultural del país, frente a los retos del futuro. Es relevante destacar que los principales retos de la PNOEC se constituyen en su falta de liderazgo, recursos (presupuesto) e integración en la ejecución (sinergia estatal), pero especialmente, acabar con la falta de conocimiento, interés e interiorización en la población de la sed de mar.

La comunidad internacional ha percibido conscientemente la trascendental importancia del mar; una gran reserva del planeta pero también, vía de comunicación, espacio de crecimiento y desarrollo global. No son únicamente las naciones marítimas aquellas que han emprendido un especial protagonismo, países como Rusia, China, Brasil, Chile e India tratan de imponer condiciones y conquistar sus espacios debido a que superaron la etapa de comprender al mar como un todo, conocen de su vitalidad como sistema y la obligación de administrarlo.

Este es entonces el momento histórico, conveniente, oportuno e indicado para que esta generación de colombianos ejerza la ocupación efectiva²³ de los mares propios sin temor alguno para formular el nuevo enfoque de la Patria: la construcción del futuro marítimo de Colombia y la paralela actualización de los otros territorios olvidados; espacios vacíos del poder estatal, basados en un concepto integral de desarrollo y crecimiento del Estado.

Mencionada expansión estatal aplicando todos los campos del poder y abordando hasta el más lejano de los rincones del territorio tanto continental como insular y marítimo exige aceptar que la condición geográfica esencial de Colombia es privilegiadamente marítima, mayormente si se percibe desde la óptica de la globalización, asimismo, observar y explicar este espacio desde la praxis de sus diversas dimensiones; las cuales demuestran la especial influencia y trascendencia del mar en la vida del ser humano.

Esta variedad de dimensiones fueron preferiblemente llamadas por el señor Almirante Jorge Martínez Busch como vectores y fueron clasificados en seis grupos. Por considerarlo

²³ Clase magistral dictada por el señor Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Don Jorge Martínez Busch, Viña del Mar, 4 de mayo de 1990.

adecuado, para el presente trabajo se continuarán denominando igual. Los seis vectores son: comunicacional, productivo, recreativo, urbano, jurídico y poder; propiamente el Poder Naval.

En primera instancia, el vector Comunicacional proyecta la imagen del mar en su condición fundamentalmente vinculante como medio que incentiva y facilita el encuentro de los pueblos y culturas pero también en su magnitud geográfica, política y económica con preponderancia del plano comercial que seguramente resulta el más llamativo de este conjunto.

Para el estado de Colombia, este vector resulta en su totalidad relevante, si se considera su condición privilegiada de ser un Estado ribereño tanto en el Mar Caribe como en la cuenca del Océano Pacífico; el primero con ya existentes relaciones e intercambios aunque incipientes tanto geopolíticamente como en las relaciones internacionales, la segunda representa un universo de capacidades y oportunidades casi sin explotar a pesar de que a nivel global, esta región del Pacífico sitúa a los Estados más poblados del planeta (China e India), más pujantes del mundo (China, India, Singapur, Japón, Corea del Sur, Taiwán), varios de los más competitivos y con un gran crecimiento y consolidación de la tecnología e industria, concentración, militar y atención política.

La envidiable ubicación geoestratégica de Colombia le permite ostentar un inimaginable potencial de prosperidad, constituyéndose en sí misma tanto en un estímulo como en un gran desafío para alcanzarla, suscitando importantes obras de infraestructura, preparando a la población y explotando favorablemente el tráfico, el transporte del volumen de bienes y servicios

y el comercio marítimo, y como consecuencia, lo que se desarrolle en el terrestre sin limitar las demás líneas de acción para el crecimiento integral del País.

Esta condición no significa darle la espalda al territorio continental, muy por el contrario, representa una oportunidad ideal para aplicar el principal aporte de la teoría de la expansión de las fronteras interiores; oportunamente bien definida y promulgada por geopolíticos de la Escuela Latinoamericana con destacados exponentes argentinos, chilenos y brasileños como el Coronel Jorge Atencio, el General Julio von Christmar y el General Golbery do Couto e Silva respectivamente, y cuyo propósito radica en reconocer que condiciones geográficas, políticas, sociales y hasta de índole histórico dentro del espacio geográfico de un Estado, pueden limitar el desarrollo de sus regiones, inclusive aislarlas del Heartland de esa Nación. Por ello se requieren estrategias integrales que permitan consolidar dicho Estado internamente, bien con obras de infraestructura o con una división política acorde que incentive y articule polos de desarrollo regional con las zonas periféricas históricamente aisladas.

Bajo este enfoque geopolítico de expansión de las fronteras interiores, Chile pasó de una división política de provincias (basada en factores históricos) a una de regiones (basada en factores geográficos, económicos, sociales e históricos), por este motivo también se construyó la carretera Austral que incorporó esta región a los polos de desarrollo del Estado chileno. De forma muy semejante, Brasil ha logrado el desarrollo de muchas zonas interiores como el espacio amazónico y del Matto Grosso.

En otras palabras, este enfoque geopolítico considera que antes de pensar en la expansión exterior de un Estado, este debe estar cohesionado en su interior. Su aplicación no abarca solamente el ámbito terrestre con zonas como la Guajira, Vichada, Vaupés, Amazonas y Putumayo, sino también marítimas, especialmente insulares como el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia, Gorgona y Malpelo.

Segundo, el vector Productivo, que en Colombia muestra sus comienzos desde las faenas de pesca propias de las tribus Caribes y que hoy realizan los nativos en las costas de manera artesanal y mediante métodos de recolección demasiado incipientes. Su extensión hacia la lejanía oceánica no se ha incrementado ni perfeccionado en tiempo, técnicas y artes de la captura ni en el Pacífico ni en el Caribe, no obstante, ha captado especial atención y relevancia como consecuencia de los recientes protagonizados por los pescadores del área del Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia con ocasión de la controversial sentencia de la CIJ de La Haya que les ha generado inseguridad e intranquilidad por su sustento de la pesca, y los respectivos pronunciamientos y quejas por los posibles efectos económicos, sociales y ambientales que se puedan generar a corto y mediano plazo sin la protección de esos y otros intereses marítimos, en el eventual e hipotético caso que los diferentes componentes de la Armada Nacional en esa zona dejaran de adelantar sus labores de salvaguardia, patrullaje, control, vigilancia, escolta, protección y soberanía, dejando de garantizar un adecuado y oportuno control de los recursos naturales, especialmente pesqueros.

Por otra parte, la posible afectación en la seguridad, control y e incremento de los delitos transnacionales, no solamente el narcotráfico, el contrabando, la piratería, sino el tráfico e

intercambio ilegal de divisas, la trata de personas, la pesca ilegal y la contaminación marina que pueden acarrear el debilitamiento o agotamiento del recurso. Un recurso que no evidencia un mejor panorama en las aguas jurisdiccionales del Pacífico, pero que por ello mismo, debe impulsar a la creación de una industria moderna de la acuicultura con un proceso y una capacidad de extracción que represente un renglón de importancia estratégica para asegurar las fuentes alimenticias proteínicas futuras de subsistencia, pero que también su producto constituya un renglón representativo en el presupuesto y en las fuentes de empleo.

La explotación de gas debe continuar su curso y la exploración para el descubrimiento y extracción submarina de petróleo que alterará las relaciones de poder con otros Estados y modificará la geopolítica regional por las áreas en las cuales se instalen plataformas petroleras toda vez que generan una serie de actividades de alta intensidad con la región costera que las avcina. Tales criterios son igualmente aceptables para la evaluación de la explotación de otros tipos de yacimientos minerales en el subsuelo oceánico que perentoriamente necesitarán de instalaciones flotantes, medidas adicionales de prevención de la contaminación y ocasionarán un tráfico marítimo de mayor complejidad como consecuencia lógica de su proceso productivo.

En tercer orden, se encuentra el vector Recreacional y Turístico que abarca un amplio espectro de actividades; desde el disfrute de playas, deportes náuticos, buceo, navegación costanera, hasta navegación en aguas abiertas de yates y pescadores deportivos que a su vez obligan a un estricto control del tráfico marítimo.

Para el caso colombiano, sí denota una gran significación por su nivel de desarrollo en el País aunque es álgida la necesidad de controlar y reorganizar los espacios, así como de reforzar la normatividad para su uso y goce, con especial énfasis y atención en los bienes de uso público. Al ser una fuente creciente de trabajo, también exige una alta demanda de tecnologías de punta para perfeccionar no solo el plano profesional de los trabajadores de este renglón sino también para poder brindar altos estándares de seguridad a los navegantes, bañistas, buzos deportivos, pescadores deportivos y a toda la población que busca en el turismo particularmente una fuente de ingreso.

El potencial es enorme, de hecho existen extensas áreas de litoral tanto de los 1600 kilómetros del Caribe como en los 1300 kilómetros del Pacífico, no obstante, cada región posee sus propias desventajas. Mientras que en el Caribe colombiano se padece de una fuerte afectación de playas como consecuencia del inclemente oleaje que ocasiona la pérdida de espacios aptos para el descanso, la integración y la actividad comercial y recreacional que impacta los impresionantes paisajes que ofrece, en la franja costera pacífica afectan las distantes ubicaciones de los balnearios que obligan a largos, incómodos y tardíos desplazamientos, así como una incipiente industria del turismo local que maneja un personal poco capacitado y locaciones e instalaciones con condiciones por mejorar.

La conservación será por ende, el principal reto de este creciente renglón patrimonial que aprovecha la exuberante y singular belleza natural y paisajística nacional, por ello, el espacio y las actividades en el entorno marítimo deberán desarrollarse asegurando el resguardo de los intereses marítimos y sin entorpecer el logro de las aspiraciones nacionales en el futuro.

Un cuarto renglón lo ocupa el vector Urbano materializado en las actividades propias de la franja costera que representa el cúmulo de interacciones e intercomunicación entre el sistema marítimo y el terrestre. Al abarcar medios tan complejos como los puertos, muelles, astilleros y otros espacios explotados por el hombre, este borde produce los efectos más adversos por la saturación de eventos y el elevado empleo del recurso, entre ellos: contaminación del medio ambiente marino, deterioro de la calidad de vida y destrucción del paisaje que aunados a la alta fragilidad de este segmento, requieren una atención especial enfocada a su control y ordenamiento.

Esta interacción entre el mar y la tierra bien sea por los terrenos de playa, manglares o por sistemas fluvio-marinos lo convierten en una zona de alta tensión en la cual colisiona de forma permanente con los vectores recreacional y turístico, comunicacional y el productivo, generando la perentoria exigencia de ordenar no solamente la línea de costa sino además el enorme espacio interior por factores como el rápido asentamiento de grupos humanos y la contaminación humana e industrial, entre otras problemáticas que conlleva, con el propósito de permitir la ocupación con inmensas posibilidades de bienestar y progreso mediante una previa planificación.

El quinto vector es el Jurídico; constituyente del ordenamiento del espacio y de la dinámica marítima, se manifiesta en la regulación interna y de las relaciones internacionales tanto en el medio marino como en el acuático y su explotación, a través del establecimiento de normas pero prevalentemente apoyadas y desarrolladas en el Derecho Internacional Marítimo (inscrito en el Derecho Internacional Público) por su evolución en el tiempo y como

consecuencia también de la creciente globalización pero con preponderancia y prevalencia del interés nacional y bajo el recelo por los intereses de Estados expansionistas o no en el territorio nacional con fines de ocupación, dominio o uso, especialmente por la explotación económica de los recursos en el mar, lecho y subsuelo marino.

Sin lugar a dudas, en el mundo moderno son vistas las vías marítimas como una manera de establecer relaciones comerciales pero también como fuente de subsistencia y riquezas, entre otras: la explotación de minerales, pesca y acuicultura. Su condición no renovable, es decir, la certeza de que estos recursos se podrán agotar un día, crea una amplia incertidumbre y por ende, la inminencia de conflictos entre Estados detentadores de dichos recursos, pero también a nivel interno de los Estados. Esto implica el establecimiento de un esfuerzo ordenador para evitar el colapso de los ecosistemas marinos, enfrentar litigios y las crisis.

Existen varias referencias normativas y regulaciones internacionales que orientan los esfuerzos en esta materia, se resaltan: las Convenciones Marítimas de Ginebra de 1958, la Convención del Derecho del Mar realizada en Jamaica en 1982 (definida como un verdadero Estatuto Jurídico del Mar), el Acuerdo de Naciones Unidas de 1994 relativo a la Zona y el de Nueva York de 1995 sobre las especies transzonales, y toda una serie de organismos como la Corte Internacional de Justicia (CIJ), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).

Lo anterior no significa que no hayan dudas, de hecho, en el Derecho Internacional abundan, sin embargo, resulta importante este aspecto para que un Estado se incline hacia el

concepto que más lo favorezca o beneficie. Asimismo, aunque también imperan muchos acuerdos suscritos por los países en materia de derecho, cada día se evalúan y analizan las necesidades de derogar, modificar estatutos existentes o bien producir nuevos instrumentos y avanzar en este perfeccionamiento para armonizar los intereses y las relaciones adecuados a las circunstancias históricas porque la doctrina jurídica está en constante evolución según los acontecimientos.

Sin duda alguna, el vector más relevante para la Armada Nacional colombiana y el cual debe ser un eje prioritario para el Gobierno Nacional, está representado en el sexto y último, que corresponde al del Poder, puntualmente, el Poder Naval; definido como la sinergia producida mediante el empleo articulado de los medios y recursos materiales por parte del talento humano disponible en el desarrollo de una estrategia naval. Ninguna política de Estado ni normatividad jurídica puede desarrollarse ni sostenerse desde una posición desprovista de poder.

Tal como se expone en el título del presente trabajo, su importancia radica en su propósito final de proporcionar el respaldo a la política de Estado; para este caso particular, brindarle el soporte necesario a la Oceanopolítica como estrategia adecuada para que Colombia pueda alcanzar la prosperidad con o sin post conflicto, garantizando la consolidación previa del poder marítimo de la Nación.

La influencia del Poder Naval no solamente tiene injerencias en el medio marítimo, su proyección ahonda en las entrañas continentales, para el caso colombiano, basta simplemente con hacer alusión a la histórica e inverosímil pérdida de territorios con el Perú como

consecuencia de la existencia de un gigantesco espacio vacío del Gobierno colombiano, ocupado a su vez desafortunadamente por la intervención de intereses económicos privados ilegales de por más, representados en la industria cauchera Casa Arana.

Dicho perjuicio a la soberanía colombiana se remonta al periodo entre 1932 y 1933; el cual abarcó un conflicto colombo-peruano resuelto en gran medida por la intervención interesada de Brasil que facilitó una solución pacífica del conflicto, la cesación de las operaciones militares y la ratificación de las cuestiones limítrofes (Bahamón, 2013), pero también, por la decisiva y heroica participación de las Fuerzas Militares; particularmente de la Armada Nacional con sus hombres y medios que permitieron acceder a la zona de guerra por el río Amazonas, aportando no solamente con apoyo de fuego de artillería naval sino también logístico, siendo disuasiva en el momento crucial del litigio.

Lo que se pretende resaltar es la importancia política y económica de las líneas de comunicaciones marítimas que a su vez han traído consigo el desarrollo de las fuerzas navales; las cuales son las que juegan el papel decisivo en los conflictos, especialmente debido a las características y condiciones del territorio colombiano, no solamente privilegiado con áreas marinas sino también con importantes redes fluviales. No se puede cuestionar su papel coyuntural en las últimas guerras y conflictos internacionales en los cuales las potencias marítimas han inclinado para sí la victoria, algunas de ellas son: la guerra ruso japonesa (por Manchuria y Corea-1904), la Primera y Segunda Guerra Mundial, la Guerra de las Malvinas (Guerra del Atlántico Sur-1982), la Guerra del Golfo Pérsico (Operación Tormenta del Desierto-

1990) y la Invasión de Estados Unidos a Irak (por poseer Armas de Destrucción Masiva que nunca llegaron a encontrarse-2003).

Si bien se sostiene en la actualidad que los países deben procurar la tendencia a integrar acuerdos, pactos o alianzas de nivel político, económico, social y militar que trascienda en la seguridad y genere equilibrio, tranquilidad, desarrollo y paz sin afectar al resto, resulta complejo consolidar y preservar las condiciones de estabilidad ya que en la práctica y en la realidad, no son construidos en torno al interés común, y es allí donde empieza a perder credibilidad y aceptación. Es en esa zona oscura donde se genera el riesgo de que algún Estado o País determinado tome medidas que comprometan la armonía del conjunto, y por ello, los demás deben estar preparados para impedir que se vea comprometida su vitalidad; una obligación de todo gobernante, independientemente de su grado de globalización o aislacionismo.

No se trata simplemente de detentar el control cualitativo y cuantitativo del tráfico marítimo; preocupación esencial de las fuerzas y la estrategia naval, deteniendo, entorpeciendo o paralizándolo en su totalidad para impedir el abastecimiento militar o el comercio enemigo, sino por el contrario, de establecer las condiciones para que las rutas permanezcan abiertas y disponibles para la supervivencia de un país en la paz y la armonía. Es tan cierto que hoy por hoy, existen grandes áreas marítimas con sus adyacentes terrestres, en las cuales el nivel de peligrosidad por las amenazas transnacionales es tan elevado que ha obligado a Armadas de Estados ribereños a optimizar las medidas de protección a los buques mercantes que las surcan en ejercicio del comercio marítimo.

Ante esta nueva realidad, el Gobierno Nacional colombiano, por intermedio de su Armada Nacional en su estrategia naval, debe determinar en apoyo a la estrategia nacional para el desarrollo, el privilegiar en su misión: controlar los espacios y las actividades marítimas relevantes al Interés Nacional con el propósito de contribuir altamente a su prosperidad, y para cuyo cumplimiento, se demanda rediseñar con análisis prospectivo, adquirir y operar los medios necesarios, pertinentes y oportunos para esa finalidad sin que pierdan su vigencia y trascendencia las tareas tradicionales y convergentes de las otras Fuerzas. Esto es perentorio porque en la Comunidad Internacional no se han superado las tensiones; muchas de ellas históricas, y los recientes y nuevos conflictos que se originan tiene su génesis en los objetivos, intereses y aspiraciones divergentes y antagónicas. El devenir pareciera indicar que a diferencia de disminuir tales discrepancias, éstas tienden a incrementarse.

El Poder Naval como herramienta de la estrategia naval, constituye el vector de fuerza que protege el mar como sistema, asegura la vigencia y cumplimiento del derecho y la soberanía del Estado para el cumplimiento de sus objetivos en todas las líneas por intermedio del espacio oceánico.

La Armada Nacional desde una perspectiva geopolítica y oceanopolítica (pasado, presente y futuro)

Si bien es cierto que en Colombia ha existido durante décadas un acentuado desinterés y falta de visión tanto de los aspectos geopolíticos como oceanopolíticos por parte de los gobernantes, la necesidad y valor de una Armada no han estado exentos de ello. La realidad de la

percepción y relevancia de una Marina de Guerra, tanto para el Gobierno como para su población es tan remota como la lejanía de las costas colombianas a su Heartland político; Bogotá, so pena de las reiteradas ocasiones en las cuales se ha percibido su importancia.

Fueron diversos y frecuentes los ataques a las poblaciones costeras colombianas en el Caribe durante los siglos XVII y XIX, algunos protagonizados por la Armada Invencible y otros por franceses pero también por osados bucaneros, piratas y corsarios, especialmente contra Santa Marta y Cartagena, en su afán por conseguir el ansiado predominio de los mares y la posesión de los ingentes recursos naturales del Virreinato de la Nueva Granada. Se enuncian entre otros: el ataque pirático y toma de Santa Marta y el saqueo de Cartagena del francés Roberto Baal en 1544, el ataque de John Hawkins contra Cartagena en 1568, el ataque de Francis Drake contra Cartagena en 1586, el Asalto del Barón de Pointis, el 13 de abril de 1697 a Cartagena de Indias (Lane, 2007. p.8), el sitio del almirante sir Edward Vernon o batalla de Cartagena de Indias del 13 de marzo al 20 de mayo de 1741.

Uno de esos momentos históricos que se quisieran borrar de la memoria, aconteció en 1815 cuando el actor protagonista; el Teniente General Pablo Morillo y Morillo, designado por el rey Fernando VII como el jefe de la Expedición pacificadora, y por ello conocido como El Pacificador, tras sitiar la ciudad amurallada desde el 26 de agosto al 6 de diciembre mediante un extenso bloqueo naval, se toma la plaza fortificada más poderosa del Caribe y principal puerto de las Provincias Unidas de Nueva Granada, y concluye el asedio a Cartagena de Indias, que le valió el título de Conde de Cartagena y que habiendo impedido completamente el abastecimiento

produjo el hambre, la enfermedad y la muerte de una gran cantidad de heroicos pobladores; esta última más por inanición que como resultado de los combates.

Para mayor vergüenza, algunos de los osados habitantes de la ciudad heroica que intentaron huir embarcados, sufrieron diferentes traspies para alcanzar su libertad padeciendo los embates del entorno y sin lograr romper el bloqueo, sufriendo encallamientos y siendo capturados, tan sólo un muy reducido número logró alcanzar su propósito al tocar puerto en Haití, por no disponer de una flota con naves de guerra debidamente tripuladas y equipadas con el armamento adecuado que hicieran frente a ese bloqueo marítimo, a pesar de contar con castillos, fortalezas, murallas, baluartes, arsenales, baterías y cañones por los cuales llegó a ser llamada la "Reina del Caribe".

Parecía que el ciclo pirático se cerraba junto con el libertario el 24 de julio de 1823 en la estratégica y decisiva Batalla Naval del Lago de Maracaibo entre la flota de la Armada del Imperio español y la escuadra republicana de la Gran Colombia comandada por el Almirante José Prudencio Padilla (Rojas, 2011); una flota pequeña y débil pero con hombres armados hasta los dientes de patria y valor, llenos de intrepidez y entusiasmo. Una batalla decisiva que a la postre cimentaría la independencia no solamente de Colombia sino también de Venezuela y en la que gracias a la experticia del prócer colombiano adquirida durante su tiempo de embarque a bordo de las naves españolas para las que algún día combatió como en la legendaria batalla de Trafalgar, le permitieron dirigir victoriosamente a su grupo de marinos a pesar de las desventajas numéricas en naves, hombres y armas.

Lamentablemente no se aprendió bien la lección o tal vez se olvidó muy pronto porque el 3 de noviembre de 1903 sucedió que en ciudad de Panamá estalló un planeado movimiento separatista incontenible que a la postre, luego de diversas acciones de decepción y engaño a los veteranos colombianos del batallón No.3 de “Tiradores” facilitaría la declaración de secesión del Istmo Independiente, incentivados por la presencia del crucero norteamericano “Nashville” que curiosamente había llegado a la bahía de Colón en la tarde del día anterior, más el anuncio de que ocho acorazados norteamericanos surcaban las aguas de los dos océanos con rumbo al Istmo (Olarte, 1987).

Colombia disponía de sendos buques de guerra que conformaban la Flotilla de guerra gobiernista del Pacífico como el “Bogotá”, “Padilla”, “Chucuito”, unos veleros y el “21 de noviembre”, además del crucero “Cartagena”, sin embargo, no disponían de tripulaciones bien entrenadas con un perfil de carrera ni formación de una escuela naval tradicional, y sin experiencia en el combate (los estadounidenses apenas derrotaban a España en la Guerra de 1898), mucho menos, con una capacidad de artillería ni una dirigencia política como la estadounidense para la época en cabeza de su presidente Theodore Roosevelt; quien ejecutaba palmo a palmo, una estrategia estatal integral y largoplacista, mientras que su homólogo colombiano se preocupaba por los problemas, disputas de poder y de riqueza internos.

Ni siquiera un acontecimiento tan grave pudo disuadir y convencer a los gobernantes colombianos de la verdadera trascendencia y carácter vital que representa una marina de guerra para la supervivencia e integridad de un Estado, tampoco su flexibilidad y alcance. Fue entonces en 1912 cuando bajo la presidencia del general Rafael Reyes, Perú atacó la Pedrera y al

transcurrir de dos décadas, entre 1932 y 1933 se desarrolló el Conflicto Colombo Peruano por la invasión de empresas ilegales explotadoras del caucho en territorio colombiano (Bahamón, 2013) y en el que la Armada Nacional jugó un papel determinante para inclinar la balanza de la disputa bélica a favor del lado colombiano, no obstante, nuevamente bajo el déficit e improvisación de medios.

Luego de la inconsciente entrega de otra porción de su hinterland, haciendo alusión al archipiélago de los Monjes, ubicado al noreste de la península de la Guajira el 22 de noviembre de 1952, una de las situaciones más cercanas a la ocurrencia de un conflicto bélico marítimo para Colombia, aconteció el 9 de agosto de 1987 con motivo del citado diferendo limítrofe colombo venezolano por la delimitación de tales áreas marinas, submarinas y su respectiva plataforma continental, cuando durante una regular operación de patrullaje y registro en el área del Golfo de Coquibacoa sector de Castilletes en aplicación de la hipótesis de Caraballeda como muestra de buena voluntad para un arreglo, la Corbeta misilera colombiana ARC Caldas comandada por el señor Capitán de Fragata Sergio García Torres; quien en otrora llegara a ser Comandante de la Armada Nacional de la República de Colombia estuvo a punto de iniciar una batalla con rasgos de guerra naval con la Fragata misilera venezolana ARV Libertad. El incidente conocido como el conflicto de la corbeta ARC Caldas estuvo cerca de conducir a una confrontación militar de gran escala (Cadena, W. y Devia, C. 2012).

La causa, tan sencilla como compleja a la vez, el mutuo desacuerdo de los Comandantes con relación a la presencia de uno y otro en las respectivas aguas territoriales como consecuencia de la no delimitación de las mismas, que a la postre, finalizaría con el retiro del buque de guerra

colombiano. Esta ocasión no fue diferente a las anteriores acontecidas en el siglo XX, nuevamente el desequilibrio de poder le jugó una mala pasada y la actitud gubernamental ya no por ignorancia sino por cobardía y desgano le obligó a ceder espacio en su recuperación de mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva a la cual tiene un pleno derecho inobjetable.

No ha cambiado el curso de la historia, el territorio se continúa diluyendo; dicha pérdida avanza debido ahora a la plena atención que los diferentes gobiernos de turno prestan a la resolución del conflicto interno ante amenazas concretas como las organizaciones narcoterroristas (ONT) entre las que se relacionan las autodenominadas Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia Ejército del Pueblo (FARC-EP) y el autonombado Ejército de Liberación Nacional, las Bandas Criminales (BACRIM) como los Urabeños y los Rastrojos y diversos grupos de narcotraficantes a los cuales se aúnan los de minería ilegal.

Las amenazas expuestas habían impuesto al Estado en los últimos años la necesidad de emplear todo su Poder Militar para contrarrestarla, generando a nivel de todas sus Fuerzas Militares, incluida por supuesto su Armada Nacional, drásticos cambios en su misión, áreas de responsabilidad, composición, equipamiento, doctrina, y afectando su constitución, desarrollo, misión convencional y especialmente, desatendiendo su responsabilidad constitucional principal. A la postre, continúan prevaleciendo las mismas áreas desprovistas de la presencia del Estado y se desatienden también las áreas marítimas y costeras.

Es en esos precisos espacios vacíos en los cuales estos diferentes grupos armados organizados al margen de la ley perpetran su accionar e intensifican su presencia, debilitando cada vez más la soberanía del Estado y poniendo en jaque su integridad territorial, toda vez que desarrollan sus actividades en complicidad con organizaciones de otros países que poseen la capacidad de traspasar fronteras y hasta con alcances inimaginables de poder en sus diversos campos pero con la certeza y claridad de las ventajas que les ofrece la condición oceanopolítica colombiana, de cuyo provecho han sido artífices la gran mayoría de los grupos delincuenciales presentes en el territorio colombiano, cabe enunciar especialmente a las ONT, el narcotráfico y la minería ilegal, de manera relevante en regiones como la Guajira, San Andrés, Urabá, Juradó, Buenaventura, Tumaco, las zonas fronterizas y los diferentes puertos marítimos en general; todos ellos con un subdesarrollo y problemática social crítica.

Ello hace evidente la relevancia de la posición estratégica de Colombia en la región y en el continente, basta con observar que en América Latina durante las últimas décadas, este país ubicado geográficamente entre el mar Caribe y los territorios que conforman la cuenca andino amazónica, se haya convertido junto a otros, en una especie de cerco estratégico (rimland) desde el cual se pretende “vigilar” las acciones del país vecino, en este caso de Brasil, considerado desde esa perspectiva como el área pivote (heartland) de Suramérica (Ostos, 2011. p.148). Es interesante denotar en esta alusión, el posicionamiento que se observa de Colombia, esta vez más enfocado a su cercanía con los Estados caribeños, más que en su relación internacional con países de la escala andina o del resorte de la esfera amazónica.

Prácticamente, se forma una barrera natural por sus características morfológicas tanto de montañas como de selvas, es por ello seguramente que el desarrollo se ha centrado en la zona Andina y se ha dificultado hacia todas las otras cuatro regiones del País. Estos mismos elementos demuestran la complejidad e importancia de la ubicación geográfica colombiana en su comportamiento como Estado. De ellos se puede introducir el concepto que describe tal condición adquirida por Colombia como Estado tapón o amortiguador, en la cual, según el geopolítico brasileño Carlos de Meira Mattos (1997), debido a su condición geográfica, tiende a evitar conflictos, mediar y separar actores antagónicos; quienes lo reconocen como tal. Para el presente caso expuesto, Colombia representa un Estado tapón entre Brasil y Estados Unidos.

Pero su mayor relevancia radica en su prevalencia posicional de punto intermedio, como si la naturaleza hubiese calculado casi equidistantemente, entre los extremos de las Américas del Norte y Sur, asimismo, entre la Centro América continental y la insular (Antillas). A tal característica se le atribuye cierto vínculo de espacio y proximidad respecto a su entorno continental, lo cual hace que se presenten más múltiples relaciones dinámicas y conflictivas con casi todos sus vecinos regionales. Sobresale entonces la preponderancia de Colombia como un país natural del mediterráneo americano, es decir, perteneciente al Caribe tal como lo afirma Spykman (López, 2012).

Pero el planteamiento que más tiene vigencia y que se materializa en este contexto es la teoría de poderío marítimo de Alfred Thayer Mahan cuyo fundamento se sintetiza en el diseño de una estrategia de poder afirmada sobre un poderío naval; cuya importancia política adquirida en cada Estado dependerá de diversos factores: el histórico-cultural que se refiere al rol que ha

tenido su Armada para la consolidación como Estado-Nación, la condición geográfica esencial que representa el grado de dependencia del mar para su desarrollo bien por los recursos que obtiene de él o por su uso como vía de comunicación para su integración interna o con la comunidad internacional en el ámbito comercial y político (Urrutia, 1998. p.8).

Si bien el primero no ha sido preponderante, el segundo de hecho representa en la actualidad uno determinante para un país como Colombia que efectúa el mayor porcentaje de sus exportaciones e importaciones por vía marítima, no obstante, su futuro es incierto toda vez que no posee una marina de guerra proporcional a su comercio ni adecuada con sus intereses marítimos, mucho menos acorde con su condición geográfica y las enseñanzas que la historia le ha indicado. De hecho, la historia actual demuestra que ni siquiera el apearse a la ley internacional garantiza el resguardo de los intereses de un Estado, con mayor detrimento si éste es de los considerados débiles como el caso colombiano.

Por supuesto que cada situación es diferente, y por ser precisamente particular, la adopción de uno u otro modo de empleo del poder naval debe asimilarse y ponerse en práctica de acuerdo con la voluntad político estratégica y la actitud que esta asume ante su entorno.

De ahí que cada Estado emplee a sus Armadas en funciones que pueden ser diferentes en amplitud, connotación, y con participación en distintos niveles de la conducción del Estado. El Poder Naval representa los medios con que se cuenta para alcanzar los objetivos en el mar. Lo reconocemos como un tríptico constituido por la Fuerza Naval, impulsada desde una Posición que la haga gravitar sobre los objetivos, con la Voluntad Estratégica que permita al Estado proyectarse políticamente hacia el exterior a través del mar, en los planos Diplomático,

Estratégico y Económico, tanto en la paz, como en conmoción interna, situaciones de crisis internacional, y durante la guerra. Conocemos que el Poder naval, con sus exclusivos atributos de graduabilidad en la aplicación de la fuerza, flexibilidad en diferentes ámbitos, y capacidades para lograr efectos desde antes del arribo al área de interés, está especialmente capacitado para servir como el más sólido respaldo a la Política Exterior y resguardo de la Seguridad Interior del Estado. (Urrutia, 1998, p.9).

No es posible el cumplimiento de la misión y de las tareas asignadas, tampoco explotar toda esa gama de ventajas y oportunidades sin el desarrollo de una Armada con proyección oceanopolítica en el ámbito estratégico que también permita y facilite de su mano, el desarrollo de los aspectos inherentes a la condición geopolítica colombiana que refuerzan la primera. Es sencillo ejercer soberanía y mantener la integridad territorial sin la presencia de una flota oponente, sin embargo, cuando se materializa la amenaza, el control y la preservación del área de responsabilidad marítima se vuelve complejo. Al existir un equilibrio de fuerza, la victoria o supremacía del poder naval propio se ve supeditado a un alto nivel de incertidumbre.

El asunto no consiste en simplemente fortalecer el Poder Naval de la Nación y proyectarlo hacia determinado plazo, elaborando un planeamiento de capacidades y medios en concordancia con las políticas de seguridad y defensa nacional también acordes con las políticas de desarrollo socio-económico actual (Planeamiento de Fuerza 2030, 2012), su trascendencia y alcance traspasa este nivel, el reto que se genera plantea la necesidad de decidir adquirir la capacidad de poder enfrentar todo tipo de amenaza en su complejidad y multiplicidad, por lo menos a nivel regional.

Con este planteamiento se quiere significar que el Poder Naval colombiano debe alistarse para enfrentar los antagonistas del Estado en los ambientes interno y externo pero también ante una confluencia al mismo tiempo de diversos escenarios, disminuyendo los riesgos a los cuales se expone la Nación por no aceptar los acontecimientos y hechos actuales, no asignar los recursos fiscales debidos y no anticiparse a nuevas pérdidas de territorio, entre otras graves consecuencias posibles, aún por encima de las restricciones económicas, el universo de inversiones sociales y las complicaciones que sobrevendrían de las exigencias inherentes para un Estado dentro de un proceso de desmovilización de una organización al margen de la ley y la metamorfosis hacia un posconflicto.

Esta situación trae como consecuencia por ende, la perentoria modificación de la vigente política gubernamental, y por supuesto, incluida la de seguridad y defensa nacional así como un nuevo enfoque en la ruta hacia el desarrollo. De nada valen ingentes esfuerzos y sacrificios encaminados a alcanzar la prosperidad de la Nación, si al alcanzarlos o en el intento, no se cuenta con una herramienta capaz de defenderlos. Lo más importante no gira alrededor de optimizar los recursos disponibles para garantizar el desarrollo sostenible de los espacios oceánicos, gravita en torno a disponer de todos los recursos para alcanzar el Poder Naval necesario, especialmente en su componente marítimo.

Dicho instrumento, como ya se ha mencionado, está representado en una Armada con proyección oceanopolítica en el ámbito estratégico que debe reunir como principales características: tripulaciones altamente entrenadas y con un alto grado de especialización, disponer de armas y medios con un elevado nivel tecnológico y alcance, y suficientes en cantidad

si se tienen en cuenta las múltiples amenazas externas actuales con semejante tendencia ideológica e intereses sobre Colombia, tener la capacidad de proteger las líneas de comunicaciones marítimas en todo el territorio, garantizar el empleo de dichos corredores por parte de su marina mercante (Armada con Fuerza Defensiva Oceánica).

En otras palabras, ser garante de la seguridad marítima para lo cual debe poseer una fuerza suficiente para conducir y sostener operaciones de guerra y de guardacostas hasta la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y de Guerra Naval en un teatro de operaciones establecido contribuyendo al desarrollo científico, social y económico de la nación (Planeamiento de Fuerza 2030. p.10), para lo cual también se requiere de la disposición de bases navales y puertos que faciliten la logística naval, la sostenibilidad y proyección como el caso de San Andrés, Providencia y las restantes islas menores (Serranilla, Serrana, etc). No se puede dejar de mencionar que tal como lo afirmaba Mahan, es indispensable un ostensible desarrollo industrial que permita generar los recursos necesarios para adquirir los medios, equipos y preparación del personal.

El proceso de readaptación de la Armada Nacional a su misión natural tendrá grandes obstáculos, entre otros, la resistencia al cambio, especialmente por el esfuerzo que demanda la modificación de su estructura organizacional, no solo a nivel interno sino también en el ámbito gubernamental ya que se deberá, entre otras tareas, prescindir de mantener tropa con el propósito de desplegar operaciones fluviales, erradicación de cultivos ilícitos en áreas que no sean fronterizas, y registro y control para reencauzarla en las funciones de defensa de costas, proyección y contra proyección (en cuanto al componente de Infantería de Marina), asimismo, la

reconversión plena del componente naval, en especial el estratégico (fragatas misileras y submarinos convencionales) a sus misiones y roles tradicionales, el Aeronaval y Guardacostas.

Es importante recordar que para el presente trabajo se prevé el acontecer de un conflicto para Colombia, en dos escenarios consecutivos al poseer territorio marítimo tanto en el mar Caribe como en el Océano Pacífico, produciéndose la aparición de diversas amenazas estratégicas reales que pondrían en jaque la actual capacidad de la Marina de Guerra colombiana para garantizar la seguridad y defensa nacional. Igualmente, por sus características etno culturales e idiosincrasia, Colombia continuará manteniendo una posición defensiva-disuasiva en el entorno regional procurando a lo sumo mantener y proteger su integridad territorial, sin la pretensión de expansión territorial. No obstante, no perderá vigencia la demanda declarada o soterrada de algunos países vecinos con claros objetivos políticos positivos para con territorios colombianos de relevancia estratégica como Arauca, Amazonas, San Andrés y Providencia, Guajira, con más veraz si se consideran los diferendos sobre la delimitación de áreas marinas y submarinas (Planeamiento de Fuerza 2030. p.45).

En razón a lo anterior, Colombia a través del empleo de su Poder Militar (Thauby, s.f.), en especial el Poder Naval, debe disponer la capacidad de contrarrestar una agresión externa única o múltiple y mantener o recobrar la integridad del territorio; ante lo cual la Armada Nacional debe actuar en concordancia con la misión constitucional que le corresponde cumplir. El peor escenario ante el acontecer de un conflicto bélico se concreta cuando estas agresiones hostiles se presentan de manera simultánea y mediante el empleo de la fuerza; esta es la principal razón en la que se cimienta la importancia de dimensionar el Poder Naval (Hardy, 2005), acorde

con una capacidad real y balanceada de reacción. Por ende, deberá mantener en cada una de sus aguas jurisdiccionales, una fuerza equiparable con la del país vecino.

En consecuencia se ha proyectado que para alcanzar un adecuado balance regional (Brito, s.f.), la ARC debe poseer un mínimo de ocho unidades estratégicas de superficie, para cubrir la jurisdicción marítima en el mar Caribe y en el océano Pacífico, y potenciar su influencia en el campo de su rol internacional para consolidar alianzas estratégicas que permitan fortalecer la defensa de la Nación.

Ahora bien, si existen nuevos escenarios que la Armada Nacional debe afrontar, ineludiblemente, uno de los principales corresponde al incremento de todas las actividades marítimas, portuarias, costeras y comerciales, para ello la ARC debe enfocar sus esfuerzos en disponer de personal altamente especializado en los diferentes asuntos marítimos, de sistemas y equipos para la protección marítima, y de medios tecnológicos de última tecnología que garanticen la cobertura necesaria para el control y vigilancia de toda la jurisdicción marítima nacional.

Por otra parte, el entorno vecinal, las condiciones internas actuales y previsiones futuras regionales demandan la perentoria toma de decisiones del Alto Mando con el propósito de unificar dos gigantes marítimos nacionales: la Dirección General Marítima y el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional como una sola Autoridad Marítima Nacional fortalecida tanto administrativa como operacionalmente gracias a la simbiosis de las capacidades, ventajas y fortalezas de ambos organismos, con ello se recuperará el control, se incrementará la presencia y

facilitará la ejecución de procedimientos para una estricta vigilancia en los diferentes espacios marítimos tales como bahías, terminales marítimos y puertos de Colombia, entre otros.

Las Nuevas Amenazas Oceanopolíticas

Mientras otras preocupaciones globales dominan los titulares de los diarios y noticieros en general tales como el conflicto en Ucrania, Irak o Siria, otra serie de problemáticas se ubican en las mentes de los gobernantes y de la población, ocupando las primeras planas de la prensa nacional colombiana y regional, sin querer significar con ello que no tengan también un alcance e influencia mundial, la referencia hace alusión a otros grandes desafíos a los cuales no se les puede perder de vista: la redefinición de las fronteras marítimas (Venezuela, Nicaragua, Honduras, Costa Rica, Panamá, Jamaica y Ecuador), las amenazas tradicionales que se pueden subdividir en terrorismo y los crímenes transnacionales (trata de blanca, contrabando, tráfico de armas, narcotráfico, piratería), la protección del medio marino (exploración y explotación de los recursos marinos), los fenómenos naturales (riesgos), la seguridad marítima.

El presente capítulo del trabajo está enfocado a describir algunos de los conceptos enunciados, y al presentarse en Colombia, determinar su influencia en el entorno marítimo nacional, las autoridades marítimas y el impacto sobre el presupuesto, las operaciones navales, los ejercicios, las relaciones internacionales y las actividades de coordinación.

Sin lugar a dudas para el caso colombiano, nunca ha tenido mayor vigencia la premisa: “El principal factor contribuyente a la disuasión marítima, o de cualquier otra clase, es el poderío

y la capacidad general de prevalecer” (Geoffrey Till), más aún, en estos precisos momentos en que Colombia aún sufre la convalecencia sufrida por la herida causada a raíz del desfavorable fallo de la Corte Internacional de Justicia con relación a la instaurada demanda nicaragüense por territorio marítimo, cuando la población mundial es testigo del nuevo proceso de diálogos para la negociación de la paz entre el Gobierno colombiano y la Organización Narco Terrorista (ONT) FARC-EP, y adicionalmente, con la reciente reelección del Doctor Juan Manuel Santos Calderón como Presidente de Colombia para el periodo 2014-2018.

Erupciona de las mentes de los pensadores e intelectuales nacionales, un explosivo interrogante acerca del papel que desempeñará la Marina de Guerra colombiana, una vez acontezca el eventual acuerdo de cese al fuego y de concretarse el tan anhelado hecho histórico de la paz negociada y ante la creciente probabilidad de un conflicto bélico de concretarse una amenaza externa. Mediante un enfoque a las condiciones del entorno mundial, los eventos regionales y los retos que se vislumbran, la Armada colombiana debe efectuar una travesía de retorno a su misión principal basado en un mejor poder naval con o sin post conflicto.

Se argumenta tal afirmación de que la Armada Nacional de la República de Colombia (ARC) volverá a cumplir con las tareas que le asigna su misión²⁴ principal mediante el empleo de unidades estratégicas modernas porque en primer nivel; permanecen latentes antiguas amenazas externas regionales, segundo; aparecen nuevos desafíos complejos en el ámbito exterior, tercero;

²⁴ “Contribuir a la defensa de la Nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y a la protección de los intereses de los colombianos”.

a nivel interno disminuyen las áreas de responsabilidad, y por último; es evidente y perentoria la necesidad de modernizar su poder naval²⁵.

La posibilidad de una agresión externa única o múltiple que atente contra la integridad del territorio es real y latente. Un peor escenario no podría acontecer cuando dos (Venezuela y Ecuador) de estas posibles agresiones hostiles se presenten de manera simultánea y mediante el empleo de la fuerza; sino hasta tres amenazas simultáneas (Venezuela, Ecuador y Nicaragua). Por ende, ya no se deberá solamente mantener en cada una de sus aguas jurisdiccionales, una fuerza equiparable con la del país vecino, sino, una mayor, ante la afrenta de las consideraciones anteriores. Basta con sospechar al menos de las semejantes orientaciones ideológicas de los gobernantes de los países mencionados y la presunción de intereses de los mismos que podrían en un caso dado, intentar pescar en río revuelto, bien como aliados, amigos o por simplemente oportunismo.

Asimismo, aunque la Armada Nacional colombiana, se ha proyectado para alcanzar un adecuado balance regional (Brito, s.f.), con la disposición de un mínimo de ocho unidades estratégicas de superficie, para cubrir la jurisdicción marítima en el mar Caribe y en el océano Pacífico, y potenciar su influencia en el campo de su rol internacional para consolidar alianzas estratégicas que permitan fortalecer la defensa de la Nación, actualmente ya no es suficiente porque Nicaragua está adquiriendo y robusteciendo su poder naval, y porque la actitud estratégica asumida es netamente expansionista y ofensiva, en procura de adquirir mayor

²⁵ Para Colombia, el poder naval ha desempeñado un rol protagonista en su historia, basta con enunciar su papel en las guerras de independencia en las décadas de 1810 y 1820 (Batalla naval de Maracaibo) o durante el conflicto con el Perú en 1933 y ni mencionar la gran falta que hace como se vivió con la pérdida del istmo de Panamá en 1903.

territorio, no solamente continental, sino marítimo, y como expresamente lo ha pronunciado su gobierno, en busca de una vasta extensión de aguas que hoy son patrimonio colombiano.

Luego de la decisión de la Corte Internacional de Justicia con relación a la demanda interpuesta por Nicaragua con relación al territorio marítimo e insular en litigio con Colombia, fallado a favor del primero de los países enunciados y que tuvo como resultado la pérdida de más de 90.000 kilómetros cuadrados de mar territorial para los colombianos (Batlle, M., & Duncan, G. 2013), se ha despertado en diferentes niveles del Ejecutivo colombiano, el interés y preocupación por la pérdida de sus intereses nacionales.

Este incidente de política exterior, realmente hace que amerite aún más el preguntarse si esta extensión de mar territorial se perdió ¿al ratificar el Tratado Bárcenas Meneses-Esguerra en 1928?, ¿al firmar el Pacto de Bogotá?, ¿Por no firmar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR o CNUDM)?, ¿Al aceptar la jurisdicción de la Haya en la demanda por la soberanía? O porque simplemente, a pesar de la vasta extensión oceánica con la cual ha contado desde su origen republicano, no se le ha dispuesto la atención, investigación, explotación pero sobre todo el esfuerzo y sacrificio por contar con un poder naval acorde a su necesidad e inmensa riqueza existente: líneas de comunicación, energía renovable y no renovable, recursos pesqueros, entre otros.

Al respecto, conviene añadir que las pretensiones territoriales históricas de Venezuela por la Guajira y el área de los departamentos de Arauca y Casanare continúan tan vigentes como desde hace dos siglos.

Por otra parte, la histórica sentencia del 19 de noviembre de 2012, que puso fin de forma definitiva e inapelable al bicentenario diferendo entre los dos países en el Mar Caribe, abre las puertas a una nueva plataforma de relaciones, que quizá no sean tan amistosas, pero que especialmente, si ha dado lugar a uno de los más impresionantes reacomodos marítimos de los últimos tiempos; tomando en cuenta la dimensión comparativa relativa del territorio nicaragüense, corriendo la frontera varios cuadrantes al este del meridiano 82 (pretendido por Colombia) a los alrededores del meridiano 79, implicando una revisión total de los mapas de Colombia y aun de terceros Estados, que dieron por hecho una frontera con Colombia que nunca existió, siendo su verdadero colindante el Estado de Nicaragua (Sacasa, M. 2014), tales como: Panamá, Costa Rica y Honduras; este último, con una nueva frontera desde el 8 de octubre de 2007 definida por la misma CIJ.

Como si esto fuera poco, el Gobierno nicaragüense, interpuso una demanda ante la misma Corte Internacional de Justicia, el pasado 16 de noviembre de 2013 con el propósito de que esta fije las pretensiones de las respectivas plataformas continentales, tanto colombiana como de Nicaragua más allá de las 200 millas. Cabe entonces sospechar al menos que otros países como Panamá, Costa Rica, Honduras, Jamaica, Ecuador, con mayor ahínco Venezuela (tanto en el mar Caribe como en el Océano Pacífico) puedan pretender aprovechar la oportunidad y aspirar a continuar despojando a Colombia de su territorio para el incremento suyo.

Aunque contradictorio a lo anterior, el apoyo de estos países al Gobierno colombiano en su esfuerzo por un proceso de paz aunado a las circunstancias existentes, hacen notorio que la

ONT FARC-EP dejará las armas y se transformará, algunos de sus miembros retornarán a la sociedad nacional conviviendo acorde la ley, no obstante, otra parte, continuará con su accionar ilegal cambiando de modus operandi, ya no realizarán acciones terroristas, tomas de poblaciones, voladuras de oleoductos y torres de energía, masacres, retenes ilegales.

Sin embargo, gran parte de sus desmovilizados se convertirá en grupos delictivos tales como: bandas criminales, delincuencia organizada y común, desarrollando secuestro extorsivo, microtráfico y abigeato, entre otros actos criminales y seguirán ejecutando acciones delictivas como el tráfico de armas y narcóticos, la minería ilegal y la extorsión. Es claro entonces que las diferentes unidades del cuerpo de Infantería de Marina, la Aviación Naval, el cuerpo de Guardacostas y las unidades menores de Superficie de la Armada colombiana deberán dedicar sus esfuerzos tácticos en neutralizar y destruir los últimos delitos enunciados, sin embargo, otra es la visión de las unidades mayores o estratégicas.

Esto no significa que los problemas desaparecen o disminuyen, por el contrario, el incremento, la metamorfosis y diversificación de las modalidades delincuenciales sumados a los esfuerzos por contener, prevenir y disuadir las aspiraciones de otros Estados sobre los nacionales, muestran que no sería posible dar cumplimiento a su misión sin una adaptación adecuada y sin contar con los medios estratégicos adecuados para ejercer una disuasión creíble y combatir los restantes agentes generadores de violencia, así como sus medios de financiación.

Los mares se presentan para Colombia como el escenario que liga estos diversos escenarios, ámbitos y ambientes tanto a nivel interno como externo, y que por ello debe ser

principal centro de atención, primordialmente, con el propósito de impedir su pérdida y negar su empleo a las organizaciones criminales pero además para su aprovechamiento, goce y disfrute. Una de las principales amenazas a la gobernabilidad internacional que aparece más visiblemente con la caída del Muro de Berlín, es la del crimen organizado²⁶ transnacional. No es que este fenómeno no existiera antes. De hecho, sus orígenes pueden ubicarse en la segunda mitad del siglo XIX, asociados a la expansión del comercio mundial, el imperialismo europeo, la urbanización, las migraciones masivas y el desarrollo de la tecnología (Knepper, 2010).

La criminalidad organizada transnacional²⁷ (Schmid, 1996) se potenció con el surgimiento de nuevas y poderosas mafias en los países del bloque ex soviético y la aparición de cárteles de la droga cada vez más poderosos en países latinoamericanos (...) la diversificación de las actividades desarrolladas por el crimen organizado es tal, que abarca no sólo todo tipo de delitos imaginables, como tráfico de personas, especies en peligro de extinción o material nuclear, sino que cada vez incursiona en más negocios legales que se mezclan con actividades ilegales (Chabat, 2010).

La Armada Nacional de la República de Colombia clasifica en tres áreas generales las amenazas que afronta en la actualidad: las de procedencia interna, las probables de procedencia externa y las que directamente se presentan en el escenario marítimo y fluvial y que se proyectan con efectos recurrentes. Algunas del ámbito interno son: terrorismo, negocio de las drogas

²⁶ El concepto surge por primera vez en Estados Unidos en 1869 en un reporte de la New York Society for the Prevention of Crime (Auda, 2009). Este concepto se usó inicialmente para describir algunos rasgos de la mafia siciliana que se había desarrollado entre las comunidades de inmigrantes italianos en puertos como Nueva Orleans y Nueva York.

²⁷ El secreto y la jerarquía eran algunos de los signos iniciales de esta forma de crimen organizado. El estudio de la Cosa Nostra se volvió así el prototipo de las organizaciones criminales.

ilícitas, finanzas ilícitas de las Organizaciones Narcoterroristas, tráfico de armas, municiones y explosivos, secuestro y extorsión, Bandas Criminales. En el ámbito marítimo y fluvial (Estas amenazas se evalúan como recurrentes en el periodo de posconflicto): terrorismo, narcotráfico en su fase de tránsito, tráfico ilícito de insumos, armas y explosivos, piratería, contrabando (Planeamiento de Fuerza 2030, 2012).

Es en este espacio de la seguridad marítima donde se le presenta un gran reto a la Armada Nacional ya que debe proporcionarla a todas las actividades marítimas realizadas de forma legal, garantizando la protección del ser humano y de los recursos y medios, el control del mar y el cumplimiento de la ley, entre otros, con el propósito de generar beneficios para la nación en todos los campos del poder.

Tal vez no hay un tema que genere tanta discusión y controversia entre los expertos del tema, tal como la precisa definición del término Terrorismo. Algunos pensadores lo han determinado una organización, otros un método, finalmente existe un fragmento de estudiosos que lo han establecido como una herramienta empleada no solamente por organizaciones ilegales sino también por instituciones gubernamentales e inclusive por Estados para ejercer poder o influencia sobre otros.

Entre lo polémico y complejo, son varias las definiciones del término, las acepciones de terrorismo acogidas según la Real Academia Española de la Lengua, son: dominación por el terror, sucesión de actos de violencia ejecutados para infundir terror. Sin embargo, ya no es tan claro y sencillo, toda vez que de acuerdo con Peña (2012):

Actualmente nos encontramos con los conceptos de terrorismo internacional y terrorismo transnacional, ideas que aunque pueden estar relacionadas no son exactamente lo mismo; al igual que tampoco lo son terrorismo internacional y el islamista. Aunque el terrorismo transnacional incluya al internacional-ya que traspasa fronteras y las organizaciones que lo practican crean redes de células en varios países, al mismo tiempo mantienen relaciones con organizaciones de otros estados afines en pensamiento y sus actividades terroristas involucran a más de un país y a individuos de varias nacionalidades-, no se le puede denominar terrorismo internacional.

Colombia no ha sido ajena a la presencia de grupos terroristas, grupos como el autodenominado Ejército de Liberación Nacional (ELN) y la Organización Narco Terrorista autollamada Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (ONT FARC-EP) realizan acciones terroristas inhumanas, descabelladas e infames como la voladura de oleoductos tan próximos a las cabeceras municipales que causan su casi total destrucción y la pérdida de vidas inocentes, las del collar bomba en seres humanos, el burro bomba o empleando medios de transporte como los carros, motos y bicicletas.

Entre las principales características de un grupo terrorista se pueden enunciar: su arma más importante es el miedo, pueden poner en jaque a grandes grupos sociales como lo pretendía hacer la ONT FARC-EP en Colombia en casos tan numerosos como diversos y en casos excepcionales como al Qaeda, a la sociedad mundial por la extrema letalidad de sus atentados (Dar as Salaam, Tanzania y Nairobi 1998 más de 5.000 víctimas, Torres Gemelas 2001 casi 3.000 muertos y más de 2.300 desaparecidos), la invención o creación de formas nuevas de atentado (uso de aviones como misiles teledirigidos y las armas de destrucción masiva, químicas

o biológicas). La ONT FARC-EP no se aleja de causar tan numerosa cantidad de víctimas directas e indirectas.

Una de las más preocupantes es la creación de fuertes vínculos con otras organizaciones terroristas o delincuenciales (narcotráfico, tráfico de armas, trata de blancas, etc) y que su organización estructural en red de células articuladas de manera horizontal en forma de racimo de uvas²⁸ (Gunaratna, s.f. p.88), que son totalmente independientes y autónomas, tienen gran capacidad y ciertas facilidades para imbuirse en organizaciones ya establecidas, además, se alimentan de los errores de las agencias de inteligencia y de la debilidad de los sistemas penales, pero especialmente, gozan de una fuerte financiación externa.

En Colombia, han sido más frecuentes los actos terroristas en área terrestres y en medios aéreos, no obstante, también se han presentado algunas acciones en el ámbito marítimo y fluvial en contra de instalaciones portuarias y algunas embarcaciones, aunque más encaminadas contra la Armada Nacional debido a la permanente presencia de sus Unidades en funciones de patrullaje, vigilancia e inspección de áreas sensibles en su jurisdicción mediante el empleo de artefactos o motonaves cargadas con elementos explosivos o incendiarios. No se puede dejar de mencionar a la ONT ELN que mediante frecuentes ataques a las redes de transporte de hidrocarburos, genera no solo graves impactos a la economía nacional sino también la contaminación del medio ambiente y la perentoria asignación de tropa para el cuidado de los oleoductos para evitar tales voladuras.

²⁸ De hecho sus divisiones se llaman ANQUDS, racimo de uva.

Dentro de las principales contribuciones de la Armada Nacional en el plano de la Defensa y Seguridad en cuanto a las responsabilidades que le corresponden se resalta la guerra frontal y decisiva en contra del narcotráfico; la cual ha sido destacada a nivel mundial por los ingentes esfuerzos y notables resultados que han cerrado espacios y disminuido las fuentes de financiación no solamente de los grupos narcotraficantes sino en el especial caso colombiano de los grupos terroristas y las bandas criminales que también participan y usufructúan del negocio.

La trata de esclavos, el tráfico de armas de destrucción masiva, químicas o biológicas no presentan registros oficiales que demuestren su ocurrencia en el territorio colombiano, no obstante, el control y vigilancia de los entes estatales permanecen alertas para impedir este tipo de crímenes, toda vez que la sola condición de poseer importantes territorios marítimos, estratégicamente ubicados por los cuales circula un alto porcentaje de tráfico marítimo comercial mundial, expone al País a que el empleo de sus aguas marinas sea perpetrado como medio de movilidad con fines delincuenciales.

A pesar de representar un menor renglón y de no amenazar la estabilidad de la Nación, el tráfico ilícito de especies protegidas, de obras de arte, arqueológicas y submarinas se sitúa como otro importante centro de atención y estricto control por parte de la Armada Nacional colombiana, no es únicamente por la importancia de su valor económico, su explotación ilegal e irracional, sino también debido a su trascendencia histórica y patrimonial, el cuidado del medio ambiente y la protección de los hábitats, y a la preservación de sus especies de flora y fauna y demás recursos para impedir su extinción, a pesar de que Colombia es considerado uno de los países más biodiversos del planeta.

Es esta misma característica la que exige una mayor protección del medio marino, con más dedicación si se tienen en cuenta factores como la exploración y explotación de los recursos marinos, pero también porque existe la posibilidad de que extremistas o delincuentes continúen con el empleo de medios no convencionales en su detrimento, y esto acarrea que la Armada Nacional se vea obligada a mantener sus capacidades para enfrentarlas. Otro ámbito en el cual se podrían ver afectados los intereses nacionales a causa del terrorismo, es el de la exploración y explotación offshore del sector minero energético. Aunque incipiente aún, los pronósticos indican una muy buena ganancia, auge y crecimiento de este sector en el País con renglones como los hidrocarburos y el gas, por lo tanto, bien para obtener réditos, entorpecer el desarrollo económico de la Nación o hacer propaganda de alcance internacional, algunos grupos pueden optar por efectuar la afectación de estos activos estratégicos y sus proyectos.

La ocurrencia de los fenómenos naturales ocupan por sí mismos un espacio relevante dentro de las nuevas amenazas oceanopolíticas y ocasionan una serie de riesgos y consecuencias catastróficas de mayor envergadura que todas las amenazas juntas anteriormente relacionadas. Desastres como los ocasionados por tsunamis, huracanes, tormentas, mar de leva, terremotos e inundaciones, requieren de un importante esfuerzo de los gobiernos no solo por emprender la atención pertinente sino quizás más importante aún, las labores de prevención y educación de la población. Ambos litorales colombianos se ven expuestos a la afectación directa e indirecta de diversos peligros como los enunciados.

La dedicación bastante amplia de los medios de la Armada Nacional para combatir el terrorismo y las demás amenazas que afectan la seguridad marítima, ha impactado sobre el presupuesto asignado, obligando a la adquisición de equipos, armamento y otros elementos que difieren ostensiblemente de los requeridos para el desarrollo de las operaciones navales regulares y de mayores ejercicios navales (RIMPAC, UNITAS, PANAMAX, Otros), no obstante, también ha facilitado la adquisición de sistemas de vigilancia que mejoran las condiciones y capacidades para la protección de los intereses marítimos y en cierta medida la diplomacia naval.

Surgen entonces grandes desafíos para los Estados con condición marítima que tienen serias intenciones de basar su desarrollo en el mar: en primera instancia surge la necesidad de proteger el medio marino frente al incremento del uso y de la influencia antropogénica en los océanos, en segundo plano, la creciente proliferación de las actividades ilegales que procuran mimetizarse bajo el auge de las actividades marítimas legales, y los antagonismos que como potenciales agresores se convierten en serias amenazas a la integridad y soberanía nacional.

Poder Naval: La Armada Necesaria

La Marina de Guerra colombiana, evidencia la coyuntura histórica nacional y su delicada situación estructural frente al entorno regional y otras amenazas externas globales; por una parte el constante crecimiento económico, el camino correcto en que va direccionado el proceso de negociación del cese al fuego con la ONT FARC-EP que puede conllevar a la tan anhelada paz

interna pero así mismo, a pesar de las actuales buenas relaciones con los países vecinos, un incremento de las amenazas externas, debido a ello, para el año 2030 planea reemplazar las dos plataformas existentes, por haber cumplido su vida útil y sus sistemas tecnológicamente obsoletos (Planeamiento de Fuerza 2030, 2012), haciendo referencia a los Submarinos y Fragatas. De lo anterior se desprende que Colombia, debe iniciar el proceso de evaluación de los futuros escenarios a enfrentar y evaluar las opciones existentes.

En el documento de Planeamiento de Fuerza 2030 de la Armada Nacional colombiana, para el componente marítimo se ha planteado la necesidad de hacer una renovación de la fuerza estratégica de superficie, considerando que para el año 2025, la fuerza estratégica de superficie actual ya habrá cumplido su ciclo de vida y las unidades se encontrarán equipadas con tecnología obsoleta; este proyecto se constituye en el eje central del Plan Faro y consiste en el diseño y construcción de la Plataforma Estratégica de Superficie²⁹ (PES). Dicho desarrollo en capacidades debería estar basado en una estrategia de Estado que incluya la seguridad integral marítima y fluvial, no obstante, aunque es importante este concepto, el plan 2030 no lo contempla debido a que tampoco está así establecido en la Política Nacional, lamentablemente, el Gobierno no tiene realmente claros los motivos por los cuales se necesitan estas capacidades, y turbiamente observa la importancia de la defensa y del desarrollo de los espacios marítimos y fluviales de Colombia.

Con base en análisis prospectivos del entorno estratégico regional, se han establecido las capacidades con que debe contar la Armada Nacional para asegurar una efectiva contribución a

²⁹ nombre con el cual se han identificado la Unidad Naval que se tiene planeada diseñar y construir en el futuro cercano, para ser parte del equipamiento disponible de la Armada Nacional de Colombia y que contarán con las capacidades tecnológicas para enfrentar en el escenario marítimo los eventos exigidos para mantener la integridad territorial (Constitución Política Nacional de la República de Colombia 1991) conforme con los requerimientos que demanda el entorno político y económico regional.

la Defensa Nacional, entre las que cabe resaltar como pertinentes al proyecto Plataforma Estratégica de Superficie las siguientes:

- Efectuar despliegues preventivos con sus Unidades Capitales para demostrar la voluntad política del empleo de la fuerza y contribuir a generar disuasión estratégica. Asimismo, contribuir a mantener una alerta situacional que permita evitar la sorpresa estratégica (Thauby, 2013).
- Efectuar operaciones de negación del mar (Medina, N. y Roa, J. 2006) para contrarrestar una ofensiva estratégica desde el mar y la implementación de un bloqueo naval y/o económico.
- Disputar el control del mar (Hill, 1990) en áreas determinadas por la situación estratégica.

En razón a lo anterior, se ha establecido que la Plataforma Estratégica de Superficie deberá estar en capacidad de conducir operaciones navales para impulsar y defender los intereses nacionales y contribuir al logro de los objetivos (Constitución Política de Colombia 1991) que propendan por el desarrollo de Colombia en apoyo de la estrategia nacional.

Por lo tanto, de acuerdo con la función constitucional de la Armada Nacional como está contenida en su Planeamiento de Fuerza 2030, la misión para la Plataforma Estratégica de Superficie se ha formulado considerando dos ámbitos principales de acuerdo con el Análisis Estratégico y Operacional de la Plataforma Estratégica de Superficie; en tiempos de paz y de guerra, así:

Misión en Tiempo de Guerra: “Ejecutar operaciones navales ofensivas y/o defensivas independientemente o en organizaciones de tarea navales, conjuntas y/o combinadas, en escenarios multiamenaza de alta intensidad, con el propósito de contribuir a la defensa de los Intereses Nacionales”. Frente a este ámbito, las tareas principales que se han identificado están relacionadas con los diferentes tipos de guerra que el escenario naval demanda (Antiaérea, Antisubmarina, Superficie, Electrónica) y alto nivel de desempeño en lo correspondiente a Comando y Control; actividades de inteligencia, vigilancia y reconocimiento; y realización de escolta y cobertura a fuerzas amigas. Adicionalmente, se han identificado las siguientes tareas secundarias: despliegue y repliegue de Fuerzas Especiales, búsqueda y rescate en presencia de fuerzas hostiles y apoyo logístico.

Misión en Tiempo de Paz: “Ejecutar operaciones navales diferentes de la guerra, independientemente, en organizaciones de tarea navales, conjuntas, combinadas y/o como integrante de una fuerza multinacional, con el propósito de contribuir a la seguridad, al desarrollo, a la cooperación internacional y a la protección de los Intereses Marítimos de la Nación”. En cuanto a este ámbito se han identificado las siguientes tareas principales: patrullaje, inteligencia, vigilancia y reconocimiento; interdicción marítima contra actividades ilegales en la legislación nacional, los tratados, leyes y normas internacionales; apoyo a operaciones multinacionales de paz y de ayuda humanitaria; y apoyo a autoridades civiles nacionales. Así mismo se han identificado las siguientes tareas secundarias: apoyo logístico; búsqueda y rescate; apoyo a actividades de investigación científica marina; y protección del medio ambiente.

Una vez adquirida la capacidad y al disponer de las herramientas pertinentes, el entorno mundial obliga a la ARC a orientar gran parte de sus esfuerzos en el desarrollo de operaciones combinadas, bien binacionales con Estados Unidos, México, Perú o Chile, o en su defecto en alianzas como la OTAN o la Alianza del Pacífico, pero definitivamente ejecutando Operaciones de Paz y de Ayuda Humanitaria; tal como la realizada en apoyo de Haití, contra el terrorismo, el narcotráfico y otras amenazas transnacionales, pero especialmente contra las amenazas externas que se transformen en agresiones hostiles y se presenten de manera simultánea y mediante el empleo de la fuerza.

Por ello cabe resaltar, dentro de los aspectos que justifican y le dan importancia al presente trabajo, y como un dato muy relevante y de trascendencia, que la Armada Nacional ha elaborado el Plan de Desarrollo de la Armada Nacional 2030³⁰, el cual establece que el esfuerzo principal en materia constructiva se centrará en el desarrollo del proyecto de plataforma de superficie (Planeamiento de Fuerza 2030, 2012), el cual servirá de base para conformar un poder naval fuerte, suficiente, disuasivo y real que propenda por defender de cualquier tipo de amenaza, los intereses marítimos de la Nación y permita su desarrollo acelerado e indicado.

Para el año 2030, el escenario estratégico indica que Colombia continuará manteniendo una posición defensiva-disuasiva en el entorno regional buscando mantener y proteger su integridad territorial, sin la pretensión de expandirse territorialmente. Sin embargo, persistirá la situación con respecto a algunos países vecinos que poseen objetivos políticos positivos referidos a territorios colombianos, considerando los diferendos sobre la delimitación de áreas marinas y

³⁰ "La Armada del 2030" es un documento estructural que desarrolla el planeamiento de las capacidades y medios de la Armada Nacional con una visión a los próximos veinte años, orientado a fortalecer el Poder Naval de la Nación durante ese periodo y proyectarlo hacia la mitad del presente siglo.

submarinas. En razón a lo anterior, Colombia a través del empleo de su Poder Militar, debe encontrarse en capacidad de contrarrestar una agresión externa y de mantener o recobrar la integridad del territorio; ante lo cual la Armada Nacional debe actuar en concordancia con la misión constitucional que le corresponde cumplir y tener dispuesto un Poder Naval moderno y amplio.

Ante la probabilidad de sendas y simultáneas hipótesis, la relevancia de dimensionar el Poder Naval, de tal forma que exista una capacidad real de reacción, nunca ha tomado más fuerza en la historia de la Nación. Como otra respuesta ante tales necesidades institucionales, COTECMAR³¹ ha desarrollado durante los últimos años, actividades orientadas a establecer las bases para el diseño y la construcción de las nuevas plataformas estratégicas de superficie (PES) para la Armada Nacional de Colombia, entre otras construcciones navales que propenden por el incremento de esas capacidades requeridas (Araníbar, 2013). Este es y será más relevante, otro rol valioso, el de diseño y construcción naval.

Corresponde entonces al alto Gobierno definir, bajo la asesoría y orientación de la Armada nacional, la cantidad debida para enfrentar las amenazas múltiples con los suficientes recursos propios. Para el presente estudio y en directa proporción al número de posibles hipótesis (03), se asume que la ARC debe contar con al menos doce (12) unidades estratégicas de superficie y seis (06) unidades estratégicas submarinas (sin incluir los submarinos tácticos). Resulta importante resaltar que en el caso chileno, los avances que se hicieron en el ámbito oceanopolítico se deben, más que a los gobiernos de las respectivas épocas, a los estudios que la Armada y algunas universidades llevaban a cabo incesantemente. Sus conclusiones fueron

³¹ COTECMAR, Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial.

recogidas por personalidades de alto rango intelectual y cultural del país y transmitidas a estratos de poder como el ejecutivo y el legislativo. Por su trascendencia en este sentido cabe mencionar la declaración de los límites del territorio antártico de Chile y el planteamiento de las 200 millas como Zona Económica Exclusiva, reconocida más tarde internacionalmente (Clavel, 2001).

Perder la integridad territorial significa perder soberanía, perder soberanía conlleva a la pérdida del patrimonio, no contar con este último representa adolecer de recursos, y no disponer de ellos ubica al Estado en una situación total de indefensión, exponiéndolo a cualquier acción agresora y sometiéndolo bajo otros intereses. Por ello entonces, el esfuerzo para la asignación de recursos para alcanzar y mantener un Poder Naval adecuado, aunque costoso e implique sacrificios en otras áreas de inversión de la Nación, debe observarse como tal y no como un derroche o pérdida del presupuesto, en definitiva, su verdadero valor se reconocerá al apreciar el balance costo-beneficio de este instrumento de la política estratégica.

Asimismo, en todo conflicto, es de toda lógica pensar que si las pérdidas sobrepasaran a los beneficios, escalar hasta la guerra sería irracional, y no podría ser considerada como “La mera continuación de la política por otros medios” (Clausewitz); no obstante, este argumento no siempre es considerado: El costo y los beneficios de una guerra no son susceptibles de una evaluación rigurosa: A pesar de que se podrían calcular pérdidas y beneficios a obtener por los agresores, el citado cálculo entregaría la conclusión de que la mayoría de las guerras son irracionales, pero, “¿A qué precio hemos de estimar, para un pueblo sin espacio, el poder triplicar la superficie de su territorio (o Mar) o incluso el saldar viejos revanchismos? La irracionalidad de la guerra mediante la confrontación entre las inversiones y el rendimiento surge, o de un sentimiento visto como justo, o simplemente de la sustitución del cálculo político por el cálculo

económico” (Aron, s.f.), por lo que la disuasión, pese a basarse en suficiente armamento convencional y demostrando capacidad estratégica, podría en algunas circunstancias, no conseguirse. Pese a lo anterior, la disuasión en el plano Político Estratégico no se logra solamente con unas Capacidades Estratégicas reales y creíbles,³² sino que requiere además de un convencimiento acrecentado en función de la Estatura Estratégica³³ que el país ostente y de la Voluntad Política de emplear esta capacidad. Respecto al Poder Naval,³⁴ éste representa capacidad estratégica; pero la amenaza que constituye no puede verse basada únicamente en su existencia ni en su presencia, sino en su capacidad para operar cumpliendo las misiones que un conflicto pudiera exigir si se desencadenara; es decir, se hace indispensable convencer al adversario de:

- a. Que realmente lo poseemos, lo que no es posible si la Fuerza Principal (FP) no posee prestigio internacional o crédito marítimo al decir de Wegener,³⁵ el que sólo puede ser logrado “operando”.³⁶
- b. Decisión de emplearlo apenas sea necesario. (Wylie, 2004, p.3)

Según Geoffrey Till, “El principal factor contribuyente a la disuasión marítima, o de cualquier otra clase, es el poderío y la capacidad general de prevalecer”, deduciéndose que pese a que la disuasión es una de las Áreas de Misión de la Armada, es también una variante a las funciones navales tradicionales: los buques de guerra no son diseñados para disuadir, sino que ésta se produce como consecuencia de las capacidades que esas unidades evidencian al cumplir eficientemente las misiones asignadas, donde deben demostrar capacidad de combate y voluntad.

³² En este marco las FF.AA. juegan un papel importante debido a que no se puede disuadir sin un Poder Militar que cuente con un real potencial de destrucción y voluntad de emplearse.

³³ Es decir, manteniendo un desarrollo armónico de su poder nacional, contando con un país cohesionado, con poder económico, con estabilidad política, con aliados poderosos y prestigio internacional, así como dotado con FF.AA. eficientes y eficaces, prestigiadas en el interior como más allá de las fronteras.

³⁴ Conformado por el tríptico Fuerza – Posición - Voluntad Estratégica.

³⁵ “Tal crédito incluye elementos morales referentes a mando y personal, técnico-materiales y de entrenamiento”.

³⁶ Por ejemplo en Operaciones combinadas de entrenamiento (ver RIMPAC).

Luego de dar cumplimiento a esta prioridad de disponer de un verdadero y potente Poder Naval, la Marina de Guerra colombiana debe propender por alinearse a las exigencias del entorno internacional regido en el ámbito marítimo por la Organización Marítima Internacional (OMI), y más específicamente en los requerimientos del mundo comercial que detalla los diferentes aspectos en cada sector productivo, brindándole la seguridad necesaria para el desarrollo económico del País, incluyendo la protección de sus puertos marítimos facilitándole la expansión espacial y tecnológica que requieren para ampliar sus capacidades y competitividad.

El Gobierno nacional debe empeñarse en alcanzar la redefinición de los límites marítimos y una vez alcanzado este propósito que exige la nueva realidad oceanopolítica colombiana con relación a sus inmediatos vecinos, la ARC actuará con firme y fiel decisión por hacer respetar todos y cada uno de los apartes de los Tratados marítimos a los cuales se logre acordar de forma bilateral con cada uno de los Estados con los cuales se negocie.

En conjunto con la Dirección General Marítima y a través especialmente de su Cuerpo de Guardacostas, enfrentar los retos que se le presentan en cuanto a los asuntos marítimos relacionados con hacer cumplir la normatividad marítima nacional e internacional, los temas con relación a la prevención y atención de la contaminación marina, las operaciones de búsqueda y rescate, la responsabilidad de la asignación de la zona SAR Caribe, el cumplimiento de los tratados, convenios y acuerdos internacionales, y la continuidad y refuerzo en la aplicación de los Sistemas Integrados de Control del Tráfico y Vigilancia Marítima (SICTVM) en pro de la seguridad marítima.

Inevitablemente, uno de los nuevos roles que deberá afrontar la Marina de Guerra colombiana a través de su Cuerpo de Infantería de Marina consistirá en el despliegue de tareas y operaciones de contra proyección y de defensa de costas, pero también de operaciones especiales y hasta de proyección aunque la política de defensa colombiana sea declarada como defensiva-disuasiva, toda vez que como bien lo expresó el General Beaufre: “Los Estados están en perpetuo devenir; concurren, se oponen o bien se equilibran y aún se alían, según las coyunturas, en las que se mezclan los potenciales de los actores, los cálculos de interés e incluso las fuerzas de las pasiones a fin de sobrevivir o desarrollar la Nación y a veces imponer una dominación; el álgebra subyacente en esa relación de fuerzas entre las naciones, es la estrategia”.³⁷

La Fuerza Principal que se requiere es aquella con capacidad y voluntad estratégica de gran poder y que permita recurrir en condiciones favorables a la Estrategia de la Acción y a la vez contribuir a la Estrategia de la Disuasión (Wylie, 2004). Esta Fuerza Principal deberá materializar el empleo de la Fuerza Naval en las tareas que demande la Estrategia Política para perseguir los objetivos que permitan cumplir con las áreas de misión de la Armada como tal y aunque se espera nunca sea empleada, también incluya, entre otras, la capacidad de proyección, y desplegar las operaciones pertinentes en contra de las amenazas asimétricas (terrorismo) y transnacionales.

Estas nuevas capacidades están orientadas a los nuevos desafíos que la Armada Nacional deberá enfrentar como son protección de todos los recursos marítimos, el comercio, los puertos, defender las fronteras, control y vigilancia del tráfico marítimo, la administración y control de las

³⁷ Se refería a la Estrategia Total.

navareas Caribe y Pacífico, operaciones de paz y de ayuda humanitaria, sin embargo, lo más importante es disponer de personal capacitado en los asuntos marítimos del país con el propósito de cumplir a cabalidad con la responsabilidad de desarrollar el Poder Marítimo del País.

Conclusiones

Haciendo hincapié en lo enunciado a lo largo del presente trabajo, se debe afirmar que la Oceanopolítica basada en un poder naval que garantice el poder marítimo y a su vez el poder político de la Nación, realmente representa la opción estratégica adecuada que le permitirá a Colombia poder alcanzar un verdadero estado de prosperidad independientemente de que continúe existiendo o no un conflicto interno. En primera instancia porque es un país naturalmente oceánico, con una posición privilegiada que facilita las comunicaciones marítimas, en segundo plano; debido a su gigantesco potencial económico al contar con una inmensidad de recursos naturales pero también con la posibilidad de mejorar su nivel industrial y la exploración y explotación de los mares, y tercero; en razón a que dispone de una Armada con experiencia y actitud, aunque insuficiente, sin embargo, esta última característica es salvable con decisión gubernamental.

Efectivamente, Colombia es un país con inmensas riqueza y potencial, sin embargo, padece de una débil conciencia geográfica y durante toda su vida republicana ha desconocido que el desarrollo de la historia está determinado muy superlativamente por el espacio, bien por su empleo, su control o el paso por él. Nunca introyectó el pensamiento geopolítico y dejó pasar grandes oportunidades para lograr un elevado desarrollo integral so pena de las privilegiadas

condiciones que fueron mermando paulatinamente, en especial, con la pérdida de extensas porciones de territorio. Pasó de ser una potencia mundial potencial, un pivote estratégico para América en potencia, un país bisagra y un país tapón, a un rimland para otros Estados.

Se requiere de forma inmediata, replantear el modelo Político Estratégico Nacional con el propósito de redefinir la estrategia que debe seguir no solamente la Armada de Colombia sino el Estado en plenitud a partir de este nuevo siglo para contribuir de forma óptima al desarrollo, prestigio y prosperidad de la Nación, reconociendo el exponencial crecimiento en magnitud e importancia del ámbito marítimo. Asimismo, encauzar los esfuerzos y sacrificios por establecer un liderazgo regional, inicialmente en el Mediterráneo Americano debido a su proximidad, afinidad, relaciones actuales y oportunidades.

En este mismo orden, se necesita una exhaustiva y seria revisión del denominado “Visión Colombia II Centenario: 2019” y reevaluar la perentoriedad de crear el Ministerio de los Océanos que entre otras tareas lidere, integre, coordine y supervigile los diferentes niveles de los Planes Nacionales de Desarrollo (PND) incluyéndose de forma relevante los apartes sobre los océanos y los espacios costeros, promulgando en primera instancia ya no una política sino la Ley de Océanos consolidada como un marco integrador del tema.

De igual manera, este Ministerio debe asumir una función rectora en la efectiva reformulación, aplicación y ejecución de políticas de los océanos elaboradas no sólo en el ámbito vecinal o regional sino con base en las condiciones de la escena mundial. También desplegará acciones encaminadas a arraigar la conciencia marítima nacional (profundizar el entendimiento

de los océanos del mundo) y reforzar las asociaciones oceanográficas, intensificar su compromiso al establecimiento de capacidad a largo plazo en oceanografía y manejo de los océanos, gestionar el financiamiento pertinente, promover la educación y capacitación en oceanopolítica en todos los niveles escolares y académicos del País, adquirir la capacidad para la asistencia técnica e intercambio de información en técnicas de gestión y prácticas óptimas para la exploración, explotación y sostenibilidad de los océanos colombianos.

Es imperativa la profundización, difusión y aprovechamiento de la Oceanopolítica en Colombia, con más veraz, si se tienen en cuenta las características geográficas y físicas del territorio, sus recursos marinos y oceánicos y su recurso humano como factores de crecimiento para beneficio del Estado; las cuales le brindan otra perspectiva estratégica a incluir con primacía en la Apreciación Política Estratégica Nacional (APEN), que conllevará a reformular el Concepto Estratégico para finalmente redireccionar la estructura de los planes y programas que permitan consolidar la seguridad y facilitar el desarrollo de la Nación para alcanzar un Estado próspero, en paz y con futuro, pero en esta oportunidad, enmarcados en una defensa soportada en su poder naval que proporcione la seguridad en todas las actividades marítimas, sin descuidar por supuesto, su Ejército y Fuerza Aérea.

Es necesario, adelantar programas de exploración, investigación y explotación de las riquezas en flora, fauna y recursos energéticos de nuestros mares bajo la premisa de la sostenibilidad, articulados en todos los estamentos estatales y bajo el diseño y dirección de una Estrategia Integral del Gobierno Nacional que permita la inserción prioritaria de las familias en extrema pobreza, como parte de la solución a los problemas socioeconómicos nacionales.

La importancia económica y, por ende, política del mar y de las líneas de comunicaciones marítimas, ha traído consigo un gran desarrollo de las fuerzas navales en su conjunto. Prueba de ello es el papel decisivo que éstas han desempeñado en los conflictos más importantes de los últimos cien años; de hecho la victoria se ha inclinado irremediablemente hacia las potencias marítimas. Por ello y teniendo en cuenta las inminentes amenazas oceanopolíticas que acechan a Colombia, es evidente que el año 2030 representa un término demasiado extenso para que la Armada Nacional de la República de Colombia haya concretado la transformación que le permita disponer de las capacidades estratégicas para enfrentarlas. No basta solamente con tener los medios sino disponer del conocimiento y habilidad para operarlos.

Ante la probabilidad de más de una hipótesis, el peor escenario se presenta cuando estas agresiones confluyen simultáneamente materializadas a través del empleo hostil de la fuerza. De ahí la importancia de dimensionar las capacidades del Poder Naval de tal forma que exista una capacidad real de reacción que a la postre permita la realización de las actividades marítimas en su totalidad y se logre el desarrollo permanente. Es por ello que resulta deficiente e insuficiente la disposición de un mínimo de ocho unidades estratégicas de superficie, para cubrir las jurisdicciones marítimas (Caribe y Pacífico), y potenciar su influencia, se requieren al menos doce, aunque por supuesto este es un tópico que amerita un estudio más pormenorizado y profundo. De no hacerlo, resultaría una fuerza no equiparable con la de los países vecinos.

La oceanopolítica basada en sus seis vectores pero soportada específicamente en su poder naval como estrategia le exige al Gobierno dar relevancia y asignación de recursos

presupuestales para la adquisición, modernización e incremento de los medios del poder naval; toda vez que es este último, el medio que permite garantizar que la oceanopolítica se cumpla sin interferencias. En otras palabras, el gobierno si tiene la obligación y responsabilidad de potencializar la Marina de Guerra, ya que esta le proporciona la seguridad que se requiere para ese desarrollo. El Poder Naval proporciona el respaldo definitivo y último tanto a la política de Estado como al Derecho, ya que ninguna de ellas puede por sí misma desarrollarse y sostenerse desde una posición desprovista de poder.

Para contribuir con la discusión y desarrollo estratégico de Colombia, la Armada Nacional de Colombia debe crear una Escuela de Pensamiento Estratégico Naval, acorde con los Intereses Nacionales. Pero también para dimensionar exponencialmente la cultura y mentalidad marítima, haciendo múltiples y cohesionados los esfuerzos que permitan y faciliten permear e influenciar debidamente en la más alta órbita política, económica y académica del estado, y por supuesto, en la población para generar una introspección de la conciencia marítima.

Referencias Bibliográficas

Araníbar, L. (2013). Desarrollo de un modelo de evaluación de alternativas como base para el diseño conceptual de la plataforma estratégica de superficie (PES) para la Armada Nacional de Colombia. Escuela Superior de Guerra.

Armada Nacional de Colombia. Información General. Misión, Visión, Objetivos y Funciones.

[En línea]. 2013. [Citado 23-feb-2013]. Disponible en internet: <http://www.armada.mil.co>

-----, Planeamiento de Fuerza 2030. (2012). Plan de Desarrollo Armada Nacional de Colombia. Bogotá D.C. Documento de clasificación “Reservada” para consulta.

Benítez Tejada, G. D. (2009). Aplicación de la Legislación Internacional en la determinación de los límites marítimos de Ecuador con Perú y Colombia.

Brito, J. La Estrategia Marítima. Orientadora del permanente accionar de la Armada, durante la guerra y la paz. [En línea]. Revista de Marina de Chile. [Citado 27-feb-2013]. Disponible en internet: <http://www.revistamarina.cl/>

Busch, A. J. M. (1991). LA PROPUESTA OCEANICA DE LA ARMADA DE CHILE.

----- (1993). "Oceanpolitics in the Development of Chile". La Oceanopolítica en el desarrollo de Chile. Revista de Marina No.3/93. Valparaíso, Chile, n.d.

----- (1996). EL MAR COMO SISTEMA. Revista de marina, 4(833-835), 329.

Cadena, W. y Devia, C. (2012) Conflictos de delimitación marítima y la Convemar. una mirada desde Colombia. Prolegómenos. Derechos y Valores, vol. XV, núm. 30. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia.

Caycedo, J. (2004). Impacto regional del conflicto colombiano en América Latina. Hegemonías y emancipaciones en el siglo XXI, 59-71.

Cely, M., & Escobar, G. (2008). Análisis comparativo de las Políticas Marítimas de Colombia, Los Estados Unidos de América y el Libro Verde de la Unión Europea. ENAP.

Clavel, J. A. (2001). Chile y los planteamientos de una política oceánica para el futuro. Revista de marina, 11.

Constitución Política Nacional de la República de Colombia 1991.

Cortes, J. S. (2009). La Comisión Colombiana del Océano y el Desarrollo Nacional. Comisión Colombiana del Océano, 43.

COTECMAR. Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial. 2013 www.cotecmar.com

- Fédorova, K. (2013). La contribución histórica de AT Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos: estratégico-militar y natural-orgánico.
- Fernández-Oliva, E. C. (2004). Visión Geopolítica del Mar.
- Hardy, D. (2005). La proyección del Poder Militar a través del mar; máxima contribución naval al accionar conjunto. [En línea]. Revista de Marina de Chile No.6. [Citado 22-feb-2013]. Disponible en internet: <http://www.revistamarina.cl/>
- Hill, R. (1990). Estrategia Marítima para potencias medianas. Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. Pág. 87.
- Jarrín, O. (2013). Oceanopolítica del Ecuador. Tomado de: http://www.elcomercio.com/oswaldo_jarrin_r/Oceanopolitica-Ecuador_0_932906786.html
- Lane, K. E. (2007). Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI. Boletín Cultural y Bibliográfico, 44(75), 2-27.
- López, J. I. (2012). Geopolítica de Nicolas Spykman. Revista Universidad Eafit, 31(97), 79-86.
- (2012). Una visión de futuro: la geopolítica de Alfred Mahan. Revista Universidad Eafit, 29(91), 73-80.
- (2012). La geopolítica Alemana. Revista Universidad EAFIT, 30(94), 31-42.
- Mahan, A. T. (2000). El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo: presente y futuro. Univ. Nacional de Colombia.
- Maldonado, J. R. (2009). Consideraciones geográficas culturales en torno a la conformación de Estados Unidos. Tiempo y Espacio, 20(23).
- Meabe, J. E., Paredes, J. G., & Saguier, E. R. (2009). La universalización del Estado-Nación y la crisis histórica de su orden instituyente.

- Medina, N. y Roa, J. (2006). Estrategia Marítima, Conceptos y Correlaciones. Escuela Superior de Guerra, Trabajo de Fuerza. Bogotá. Pág. 92.
- Moloeznik, M. P. Aproximación al Poder Naval Mexicano. La Armada de México en el contexto latinoamericano.
- Montalva, G. R. C. (2008). Geopolítica Oceánica y Austral.
- Мэхэн А. (2008) “Роль морских сил в мировой истории” (1660-1783). Москва: Центрполиграф, 38-85.
- Ocaziones, F. y Olaya, S. (2007). Política exterior y globalización. Comentarios a la Visión Colombia II Centenario: 2019.
- Olarte, G. P. (1985). La guerra civil de los mil días: estudio militar (Vol. 3). Academia Boyacense de Historia.
- Ostos, M. (2011). Aplicación de modelos geopolíticos en América Latina: Los casos de Brasil y Colombia.
- Para, R. Y. M. Plan Nacional de Desarrollo.
- Rodríguez, M. (2011). Geopolítica XXI una mirada geopolítica desde el sur del sur del planeta. Fundamentos para la Oceanopolítica.
<http://geopoliticaxxi.wordpress.com/2011/04/15/fundamentos-para-la-oceanopolitica/>
- Rojas, R. (2011). Discurso de orden 199º Aniversario de la declaración de la independencia de Venezuela. Revista de la Sociedad Bolivariana del Estado Táchira, (24), 110-115.
- Slater, D. (2008). Re-pensando la geopolítica del conocimiento: reto a las violaciones imperiales. Tabula Rasa, (8), 335-358.
- Strausz-Hupé, R. (1995). In my time. Transaction Publishers.

Territorial, D. La Institucionalidad y la Política frente a las Áreas Marinas y Costeras. Comisión Colombiana del Océano, 17.

Thauby, F. DISUASIÓN Y DEFENSA. [En línea]. Revista de Marina de Chile. [Citado 20-feb-2013]. Disponible en internet: <http://www.revistamarina.cl/>

Till, G. (1988). Estrategia Marítima y la Era Nuclear. Instituto de Publicaciones Navales.

----- (2006). Naval transformation, ground forces, and the expeditionary impulse: The sea-basing debate. ARMY WAR COLL STRATEGIC STUDIES INST CARLISLE BARRACKS PA.

----- (2007). Globalization: implications of and for the modern/post-modern navies of the Asia Pacific.

Torrejón, M. B. R. (2012). Visión Marítima de Chile.

Wylie, C. J. C. (2004). LA ARMADA DE CHILE EN EL SIGLO XXI¿ Fuerzas navales para la estrategia de la disuasión o para la estrategia de la acción?.

Zou, K. (2012). China's ocean policymaking: Practice and lessons. Coastal Management, 40(2), 145-160.

Bibliografía no citada

Acuerdo conjunto entre el Parlamento, U., & Europeo, E. C. D. L. U. (2011). La política marítima integrada de la Unión Europea. Revista general, 43.

Almirante Sr Jorge Martínez, B. (1990). La gran tarea de esta generación es la ocupación efectiva de nuestro mar.

Cadena Montenegro, J. L. (2012). La geopolítica y los delirios imperiales de la expansión territorial a la conquista de mercados.

- Cairo, H. (2013). La Geopolítica como “ciencia del Estado”: el mundo del general Haushofer. *Geopolítica (s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 3(2), 327-347.
- Casilimas, C. A. S. (1996). Investigación cualitativa. ICFES, Asociación Colombiana de Universidades e instituciones Universitarias Privadas.
- Corbacho, A. L. (2009). Lanchas rápidas alemanas en la Segunda Guerra Mundial: De la Defensa de Costas a la Estrategia Naval Integrada.
- Crampton, A., & Tuathail, G. Ó. (1996). Intellectuals, institutions and ideology: the case of Robert Strausz-Hupé and ‘American geopolitics’. *Political Geography*, 15(6), 533-555.
- Fidalgo, A. S. (2008). Defendiendo territorios desde el exilio: desplazamiento y reconstrucción en Colombia contemporánea. *Revista Colombiana de Antropología*, 44(2), 309-335.
- González, J. I. (2011). Economía y equidad en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: Prosperidad para todos. más empleo, menos pobreza y más seguridad. *Revista de Economía Institucional*, 13(24).
- Romero, E. y Carreño, J. (2008). Proyecto de diseño y construcción en Colombia por COTECMAR de una clase de buque de superficie que reemplace las actuales fragatas ligeras que tiene la Armada Nacional. Cartagena: COTECMAR. Documento de Trabajo No. 0.1.2008.
- Rufilanchas Molina, E., & Guillén, D. G. (2012). El patrimonio documental de la Armada. *Salvemos los restos del naufragio. Revista general*, 59.
- Santa María, M. (2006). Programa contra la extrema pobreza (No. publication-detail, 7101. [html?id=15442](http://www.idb.org/html?id=15442)). Inter-American Development Bank.

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.
"TOMAS RUEDA VARGAS"



057548