

# Poder naval para el desarrollo marítimo de la nación: del realismo a la cooperación internacional

## Naval power to maritime development of the nation: from realism to international cooperation

Asdrúbal Albarán Gómez 

Universidad del Norte, Colombia  
albaroux.asdrubal@gmail.com

**Recibido:** 18 de mayo de 2018 / **Aceptado:** 14 de septiembre de 2018

<https://doi.org/10.17081/just.24.35.3385>

### Resumen

El poder naval, los intereses marítimos de la nación y la voluntad del Estado son los elementos que conforman el poder marítimo. Este, sumado a una estrategia que maximice el control del mar, ha sido clave para el desarrollo económico y sociocultural de pueblos, imperios y Estados durante toda la historia de la humanidad. El objetivo de esta investigación es describir la relación sinérgica entre el Poder naval, los intereses marítimos del Estado y la cooperación internacional, como estrategia para el desarrollo marítimo de Colombia. Situado en algunos aportes teóricos y conceptuales de la Escuela del realismo, se hará una revisión histórica de las principales talasocracia de la historia; posterior a ello, se dará un salto hacia la cooperación internacional para responder cómo estas aproximaciones teórico-conceptuales describen la relación sinérgica del Poder naval colombiano con el desarrollo del Poder marítimo y el logro de los fines esenciales del Estado.

1

**Palabras clave:** Poder naval, Intereses marítimos, Poder marítimo, Voluntad política.

### Abstract

The naval power, the maritime interests of the nation and the will of the State are the elements that make up the maritime power. This, added to a strategy that maximizes the control of the sea, has been key to the economic and sociocultural development of peoples, empires and states throughout the history of mankind. The objective of this paper is to describe the synergistic relationship between the Naval Power, the maritime interests of the State and international cooperation, as a strategy for the maritime development of Colombia. Located in some theoretical and conceptual contributions of the School of Realism, there will be a historical review of the main talasocracy of history; After that, there will be a leap towards international cooperation to answer how these theoretical-conceptual approaches describe the synergistic relationship of Colombian naval power with the development of maritime power and the achievement of the essential purposes of the State.

**Keywords:** Naval power, Maritime interests, Maritime power, Political will

### Como citar:

Albarán Gómez, A. (2019). Poder naval para el desarrollo marítimo de la nación: del realismo a la cooperación internacional. Justicia, 24(35). <https://doi.org/10.17081/just.24.35.3385>

## I. INTRODUCCIÓN

El Poder Naval (PN) fue, es y seguirá siendo un medio indispensable para el desarrollo del Poder Marítimo (PM) de los Estados con acceso al mar. Este, junto con los Intereses Marítimos de la Nación (IMN) y la voluntad político-estratégica, constituyen los elementos necesarios para el cumplimiento de los objetivos del Estado, orientados a garantizar los fines esenciales. En este orden, el presente trabajo se propone describir la relación sinérgica entre el PN, los IMN y la cooperación internacional, como estrategia para el desarrollo marítimo de Colombia.

Inicialmente, se realizará una descripción del PM desde algunas aproximaciones teóricas de la escuela del realismo político, las cuales coadyuven a responder cómo el PN a través de la estrategia marítima, ha sido un medio determinante para el logro de los objetivos políticos y el desarrollo de pueblos, imperios y Estados-nación en la historia. Posteriormente, partiendo de los conceptos de poder y cooperación internacional se abordará los IMN como elementos del PM, necesarios para el desarrollo económico de la nación y para el fortalecimiento de la política exterior en la región. Seguido a esto, desde la expresión *Mare di tutti*, se realizará un acercamiento al PN colombiano para comprender por qué el PM requiere de una estrategia naval articulada con el Sistema Internacional, la cual, a través de la cooperación, permita combatir las amenazas transnacionales y reducir la incertidumbre frente a los antagónicos regionales o globales.

---

2

### 1.1 Importancia del poder marítimo: Una aproximación histórica desde el catalejo del realismo.

Según Dawes (1986), la vida marina data de la era Precámbrico, durante los períodos Cámbrico y Ordovícico; el primero conocido como edad de los invertebrados y plantas marinas, el segundo caracterizado por el origen de los primeros peces, animales marinos con concha e invasión de la tierra por plantas. El océano era químicamente similar al de la actualidad; sin embargo, la geografía y el clima han sufrido cambios dramáticos, incluyendo una glaciaciación extensa en el Precámbrico, Pérmico y Cuaternario. Esta última época, caracterizada por la edad del hombre (pp. 313-317). Todos estos cambios y desarrollo geopolítico de la humanidad, hicieron posible que pueblos, imperios y Estados, se hicieran a la mar en búsqueda de recursos que garantizaran su desarrollo económico y sociocultural. Sin embargo, el objetivo político y su relación con los intereses marítimos, dieron origen a estrategias bélicas orientadas a maximizar el poder y control de los mismos.

En la Edad Antigua entre los años 3000 y 1400 a.C., la civilización Minoica en la isla de Creta ejerció gran poder a través de estrategias marítimas que dieron cuenta de los objetivos políticos e intereses en el mar Mediterráneo al sureste de Grecia y al sur del mar Egeo, lo cual le permitió una ventaja estratégica al controlar las rutas y el comercio marítimo que impulsaron su desarrollo económico. Para el año 480 a.C., el mar Egeo fue el espacio marítimo donde el Imperio ateniense logró alterar el curso de la historia al destruir gran parte de la flota naval del Imperio persa, en la Batalla Naval de Salamina; batalla donde

la estrategia naval, significó el fin de la segunda de las Guerras Médicas y; la estrategia política, la defensa de la autonomía para las ciudades-Estado griegas, al negar para siempre el objetivo político expansionista del rey persa Jerjes I. (Uribe, 2016, pp. 43-45).

Lo anterior demuestra que fueron los objetivos políticos y su relación sinérgica con los intereses marítimos antagónicos los que avivaron la escalada del conflicto, como estrategia política para detonar la guerra y, fue la estrategia marítima junto con el poder naval los medios que garantizaron la supremacía marítima. Supremacía que para el año 416 a.C. según Gracián (1986) en la traducción de la *Historia de la guerra del Peloponeso* de Tucídides, le daría al Imperio ateniense el poder suficiente para imponer las reglas de juego y,

*(...) hacer alianza con los corcirenses, [...] porque haciendo esto y juntándose con los corcirenses para ir contra los corintios, rompieran la confederación o alianza que tenían con los peloponesios [...] no haciendo esto, les parecía que tendrían guerra con los peloponesios; y tampoco querían dejar a Corcira en manos de los corintios, que tenían tan poderosa armada, sino que pelearan unos con otros para que así se disminuyesen sus fuerzas, y fuesen más débiles; y después si les pareciese tomarían partido en la guerra contra los corintios, o contra los otros que tuviesen armada [sin embargo] cuando partieron los embajadores corintios, les enviaron diez naves de socorro y nombraron capitanes (...) (p. 44).*

---

3

Esta conducta de los líderes atenienses es un ejemplo de lo que explicaba Carr (1981) cuando afirmó que no es posible concertar una agenda normativa en el Sistema Internacional propuesta por la utopía de los idealistas, toda vez que la desigualdad de poder entre Estados no permite que quien ostenta mayor poder, sacrifique su *Statu quo* internacional para beneficio de los objetivos político-estratégicos de otro (p. 67)

Entre los siglos I a.C. y V d.C., la balanza en el equilibrio de poder marítimo se inclinó a favor del Imperio romano a través del control del *Mare Nostrum*, lo cual, desde lo estratégico significó gran influencia política, económica y militar en Europa, el norte de África y el occidente de Asia. (Uribe, 2016, p. 45). El objetivo político encaminado a través del control del mar Mediterráneo para esta época, puede ser explicado desde la fórmula geoestratégica que afirma: “*Quem* domina a Europa Oriental controla o *Heartland*; *quem* domina o *Heartland* controla a *World Island*; *quem* domina a *World Island* controla el mundo” (Mackinder, como por Duarte, 2000, p. 3), por tal razón, la estrategia marítima, estuvo orientada a la expansión del comercio a través de sus rutas marítimas y la protección de las mismas a través del poder naval.

Entre los siglos V y XV de la Edad Media las ciudades-Estado, especialmente Venecia, Génova y el conglomerado de la Liga Hanseática obtuvieron sus objetivos políticos fundamentalmente por el desarrollo de estrategias orientadas al dominio y control del mar

Mediterráneo al sur, el mar Báltico al norte y el mar Negro (Uribe, 2016, p. 46). Esto demuestra la importancia que debe tener para un Estado con acceso al mar, el desarrollo de políticas y estrategias marítimas que contribuyan con los fines esenciales del Estado. Lo anterior según Mahan (1890), en su obra *The Influence of Sea Power Upon History*, “revela tanto la importancia de la geografía y del territorio en la arena política, como la intención de crear una gran flota naval para garantizar la grandeza nacional de su país” (citado por González, 2017, p. 5).

La Edad Moderna entre los siglos XV y XVIII, fue conocida no solo como la época de los descubrimientos, sino como el mayor despliegue de estrategia marítima conducente a alcanzar los objetivos políticos y por consiguiente al surgimiento de dos grandes talasocracias<sup>1</sup>, el Imperio portugués y el Imperio español. El primero, caracterizado por el descubrimiento y control de rutas marítimas por parte de los navegantes portugueses Bartolomé Díaz, Vasco de Gama y Fernando de Magallanes entre otros, lo cual significó un incremento significativo de riquezas desde las colonias de África, la India, Oceanía y Sur américa hacia Europa (Uribe, 2016, p. 47). El segundo, descrito como el “*Imperio donde no se ponía el sol*” (Felipe II, citado por Montero, 2003, p. 1) el cual según Uribe (2016), alcanzó un poder hegemónico,

4

---

*...con posesiones en los cinco continentes, alcanzó en su momento de máxima expansión los 20 millones de kilómetros cuadrados de extensión [...]. El Poder Marítimo español sostenido por un formidable y casi invencible Poder Naval reinó con muy poca oposición en los mares del mundo, llevando el idioma español y la religión católica a lugares tan disímiles como América, Japón o Filipinas (p. 48).*

La Paz de Westfalia en 1648 no solo puede ser entendida como el hecho histórico que dio vida al Estado y fin a la guerra de los Treinta Años, sino que interpretando a Patiño (2013) se caracterizó por: 1) Por primera vez en la historia se comienza a gestar la idea de lo que se puede interpretar como un “Sistema Internacional” pensado para evitar la guerra como medio para alcanzar el poder hegemónico. 2) Significó para Europa un “orden creado por Estados y para Estados” reduciendo y divorciando en gran medida el poder quasi divino y omnipotente del papa y el emperador. 3) Inició el desarrollo científico tecnológico de la industria marítima y naval de Gran Bretaña, Francia y España para controlar unilateralmente las rutas marítimas desde y hacia América, con el objetivo político de consolidar una hegemonía imperial transcontinental a través de estrategias que garantizaran el poder marítimo (pp. 61-100).

La pugna por la supremacía marítima en este periodo de la historia explica lo que Morgenthau (Citado por Moure, 2017) describió como *equilibrio de poder*, donde “la búsqueda de poder por parte de varias naciones, cada una de ellas intentando mantener o

---

<sup>1</sup> La palabra talasocracia proviene del griego compuesto de θάλασσα (thalassa = mar) y κράτος (kratos = poder, gobierno). Es decir, poder o gobierno sobre el mar. En otras palabras, es el gobierno de una potencia marítima.

derribar el *statu quo* existente, lleva necesariamente a una configuración [de] equilibrio de poder y a políticas dirigidas a preservarlo”, y por consiguiente “la independencia de las respectivas naciones no reposa más que en el propio poder de cada nación individual, para evitar que el poder de las otras naciones usurpe su libertad” (pp. 69-70).

La Edad Contemporánea entre los siglos XVIII y XX, fue testigo del surgimiento de la supremacía marítima del Imperio británico, el cual logró desarrollar un poderío marítimo de tal envergadura que influyó directamente en la transformación geopolítica y geoestratégica del Sistema Internacional y el equilibrio de poder actual, un ejemplo de ello es la *Mancomunidad de Naciones* y el “legado de una de las más extensas talasocracias de la historia, grandes potencias mundiales como Estados Unidos, India, Canadá o Nueva Zelanda son sobresalientes herederas del Imperio británico” (Uribe, 2016, p. 48).

La primera y segunda guerra mundial dio vía libre para la hegemonía marítima a la talasocracia que en la actualidad es considerada la superpotencia del planeta. “Los enfrentamientos comerciales y políticos entre la metrópoli inglesa y su antigua colonia [EEUU] tenían que llegar a un punto de equilibrio, el cual se alcanzó con la firma del Tratado Clayton-Bulwer, el 19 de abril de 1985” (Torres, 2015, p. 23). Después de esto EEUU comenzó a ejercer control del mar en el Gran Caribe, situación que, sumado a la falta de visión geopolítica y geoestratégica, influyó para que Panamá se independizara de Colombia en 1903. Con la construcción del Canal de Panamá, EEUU se convirtió en la talasocracia de mayor influencia marítima en la historia de la humanidad y, después de esto no ha dejado de circundar el orbe izando la bandera norteamericana en todos los mares del planeta. Esta hegemonía marítima fue de gran influencia durante la Guerra Fría, evidenciado en 1947 con la firma del “Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). La IX Conferencia Panamericana, celebrada en abril de 1948 en Bogotá, había sido convocada para crear la Organización de Estados Americanos -OEA” (Ariel, 2010, pp. 13-15), el cual significó una la reafirmación de lealtades de los Estados del continente americano hacia Estados Unidos de Norteamérica para “contener el comunismo de la URSS”.

El proceso de colonización del Imperio español en América Latina; las guerras civiles que registra la historia de Colombia durante el siglo XIX, consideradas por Uribe (2001) como “...*animus belli*, la voluntad manifiesta de recurrir a las armas y a las rebeliones contra el orden institucional” (p. 11), como causa y efecto de las disputas partidistas de dirigentes que veían la guerra como un medio para alcanzar y retener el poder político; el “histórico proceso de bipartidismo, que fue moldeando una mentalidad polarizada y que terminó siendo decisiva en la vida social y política del país” (Trejos, 2011, p. 49) y; una política Exterior descrita por Cepeda y Pardo (1989) como “discreta y prudente, [...], con el fin de asegurar el cumplimiento de sus objetivos económicos sin incurrir en altos riesgos” (p. 9), la cual subordinó la voluntad política a la económica y bancaria de Estados Unidos e intereses de la élite colombiana; son argumentos que, pueden ser considerados factores influyentes por los cuales el Estado colombiano le dio la espalda al mar y, por consiguiente, no desarrolló *conciencia marítima* ni una verdadera “cultura marítima desde las

instituciones [públicas y privadas], a través del fomento al conocimiento y valoración de la importancia de los recursos marítimos y de la interrelación entre las áreas terrestres, marinas y costeras para el desarrollo de las actividades culturales, sociales y económicas” (Comisión Colombiana del Océano-CCO, 2012, p.11). A lo anterior se puede sumar el escaso conocimiento nacional sobre la misión y función del poder naval para el desarrollo marítimo, el cual según García (2017) debería jugar un papel preponderante en la integración de los océanos al desarrollo del país, salvaguardar la institucionalidad nacional y territorial en el mar, ejercer soberanía real en todo el litoral marítimo, propender por la eficiente administración y aprovechamiento sostenible del territorio marítimo y sus recursos y contribuir a lograr mejoras significativas en las condiciones de vida y bienestar en la población de las zonas costeras e insulares (p. 10).

La falta de conciencia marítima y concepto en muchos casos erróneo del poder naval, contrasta con los hechos históricos de una Colombia bioceánica, cuya independencia fue determinada por la estrategia naval en el lago de Maracaibo el 24 de julio de 1823, donde a través de la estrategia marítima se alcanzó el objetivo político. Esto lo ratifica Madueño (2012) cuando afirma que:

*El enfrentamiento se produjo para conseguir la supremacía naval en las costas venezolanas y las fuerzas españolas fueron derrotadas. La consecuencia de esta derrota fue la independencia política de la denominada Tierra Firme (Colombia atlántica, Venezuela y Guayana) bajo la denominación de Gran Colombia, que incluía, además, la Colombia pacífica y las actuales Ecuador y Panamá (p.51).*

La Guerra colombo-peruana entre los años 1932 y 1933, es otro hecho histórico donde la estrategia marítima y fluvial a través del poder naval, fueron determinantes para el logro de los objetivos políticos y estratégicos del Estado; como lo refiere González y Samacá (2012) cuando afirma que “...el objetivo misional [era] defender la integridad territorial de Colombia y difundir el sentimiento patriótico en la sociedad...” (p. 370). Esta guerra significó lo que se puede considerar el inicio del poder naval moderno de Colombia, representado en la voluntad política del Estado y la Armada Repùblica de Colombia (ARC), ya que como lo afirma Román (2005), “...esa Marina improvisada [de: 1932-1933] tuvo una acción de peso en la solución del Conflicto y los conductores políticos y militares” y añade “...esta Armada heterogénea, [...] más la voluntad decidida de su empleo, produjo efectos estratégicos importantes...” en todos los campos del poder nacional (p. 46). Posterior a esto en el año 1950, pese a las diferencias políticas y sociales de esa época, el Poder naval colombiano representado en la fragata Almirante Padilla, fue comisionado a patrullar aguas de Corea como parte de la VI Flota Estadounidense, donde jugó un papel relevante tanto en la estrategia naval, como en, un medio para contribuir con los objetivos de la política exterior (Atehortúa, 2008, pp. 63-74).

## **1.2 Cooperación Internacional: La rosa de los vientos del poder marítimo colombiano.**

El fin de la Guerra Fría en 1991 no solo significó para el Sistema Internacional, la transición de un mundo bipolar a una multipolar, sino la oportunidad para reivindicar y construir aproximaciones teóricas y conceptuales sobre asuntos como el poder, la cooperación internacional y los desafíos en materia de seguridad y defensa de la nación. Si bien Weber, definió el poder como “(...) toda oportunidad de hacer triunfar, en el seno de una relación social, su propia voluntad, incluso contra las resistencias, sin importar sobre qué repose dicha oportunidad” (como se citó en Leylavergne y Parra, 2009, p.185) y, Morgenthau como la capacidad de controlar la mente y la conducta de otros y, añade que el poder político es la relación subordinada entre los que mandan y los que obedecen (citado por Creus, 2013, p. 66); en un mundo cada vez más conectado por la globalización, es conveniente abordar otras aproximaciones teóricas y conceptuales, las cuales den respuesta a los desafíos actuales. Una alternativa puede ser la de Cline citado por (Grautoff y Chavarro, 2009), quien define la estructura de poder como: poder nacional percibido, población y territorio, capacidad económica, capacidad militar, propósito estratégico/interés nacional y voluntad política para realizar el propósito estratégico, el cual formula con la ecuación  $Pp = (C+E+M) \times (S + W)$ . (pp. 28-29). Consecuente con Cline, es posible definir el poder nacional como la capacidad del Estado para movilizar los ciudadanos, los recursos políticos, económicos, militares, científico/tecnológicos e influir en el Sistema Internacional, ya sea en tiempos de paz o de guerra; para alcanzar los fines esenciales.

El Estado colombiano tiene como visión llegar a ser una Potencia Media Oceánica (PMO), para ello se ha propuesto como objetivo desarrollar un PM que contribuya con el progreso de la nación. Esto, sumado a la voluntad política de poner fin al conflicto interno con las FARC y el ELN, constituye una oportunidad para que la nación proyecte su crecimiento económico a través de un adecuado uso y dominio del mar, como lo establece el objetivo político del Plan Estratégico Naval 2015-2018 de la Armada Republica de Colombia (2015):

7

---

*(...) establecer un marco para el desarrollo y fomento de los Intereses Marítimos Nacionales, a través de una integración efectiva y armoniosa entre los actores encargados de su ejecución, garantizando la cabal administración de los usos establecidos para el territorio, aprovechamiento económico de las actividades marino-costeras, beneficio público, conservación del ambiente, promoción del desarrollo sostenible del océano y los espacios costeros, desarrollo sociocultural, vigilancia y control de los espacios jurisdiccionales (p. 18).*

Este objetivo y el concepto de poder  $Pp = (C+E+M) \times (S + W)$  de Cline, dan cuenta de lo importante que debe ser para el Estado y para la región el desarrollo del PM de Colombia, el cual es definido por Solís (2016. p. 52) como “la capacidad del Estado para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger sus intereses marítimos [...] a pesar de los antagonismos (...). Estos lo enumera la Comisión Colombiana del Océano – CCO (2017) de forma específica así:

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

Colombia, al igual que ocho Estados del continente americano son países bioceánicos, lo cual les representa una fortaleza enorme, ya que, según Lozano, 90% del comercio global se transporta por vía marítima (2015, p. 69), sin embargo; la ubicación geográfica no es siempre garantía de desarrollo, para ello es necesario objetivos estratégicos del Estado orientados a posicionar la nación como una PMO.

Tabla No. 1: Territorio de la República de Colombia:

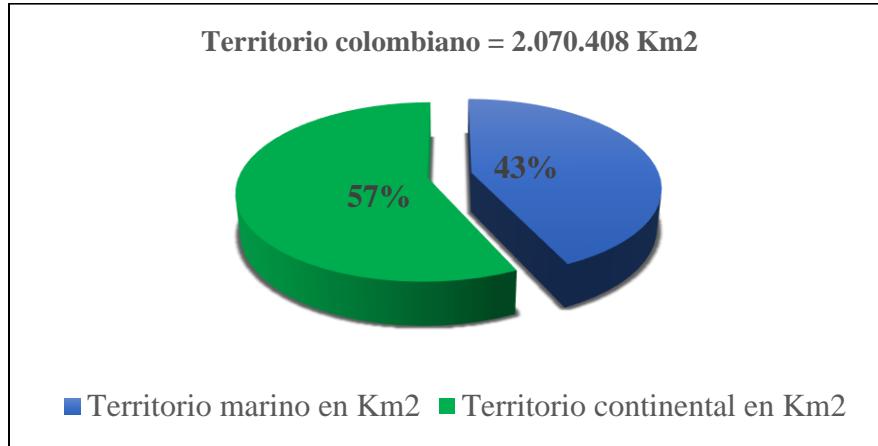
Territorio marino costero de Colombia	Mar Caribe	Océano Pacífico
Línea de costa	1.932 km	1.599 km
Área emergida de la zona costera	7.673 km <sup>2</sup>	8.456 km <sup>2</sup>
Superficie de aguas jurisdiccionales	532.154 km <sup>2</sup>	359.948 km <sup>2</sup>

8

---

Fuente: Comisión Colombiana del Océano – CCO (2018)

Tabla No. 2: División en porcentaje del territorio marino-costero y continental:



Fuente: Elaboración propia (2018)

Colombia no solo es un país bioceánico, sino que además cuenta con innumerables recursos naturales, gran parte de estos se encuentran situados en su territorio marino-costero, sin

embargo; como lo describe Morales (2011) refiriéndose a La teoría económica de la “paradoja de la abundancia”, la abundancia de recursos naturales tampoco es garantía de desarrollo económico y social de una nación (pp. 9-15). Por esto es necesario que, en consecuencia, con la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros - PENOEC (2017) el poder nacional y el Estado trabajen en cohesión a través de estrategias que permitan fomentar el compromiso de las instituciones del Estado; el ordenamiento integral territorial; el establecimiento de sinergias globales las cuales beneficien el desarrollo económico y social de otros Estados y, de esta manera, propender por la integridad regional no solo a través de bloques económicos, sino también fomentando la movilidad e intercambio cultural, científico y tecnológico. Asimismo, desde el Ministerio de Educación Nacional y organismos internacionales como la ONU y la OEA, se deberá trabajar en el desarrollo y ejecución de estrategias para promover la conservación y uso sostenible de la biodiversidad del medio marino (pp. 15-18).

Paralelo a esto, el Estado colombiano deberá propender por el fortalecimiento del PM, especialmente en el ámbito económico a través de alianzas público-privadas (APP), no solo con el sector económico de la nación, sino también, con otros Estados. Para ello, la Presidencia de la Republica y el Ministerio de Relaciones Exteriores deberán dinamizar su diplomacia en todo el planeta, prestando puntual atención en todos los países de Latinoamérica, los Estados miembro de la EU, Rusia, China y EEUU.

En la siguiente grafica se presenta datos de la actividad y movimiento portuario y el ranking de puertos de contenedores en América Latina y el Caribe durante el año 2016. Lo anterior como ejemplo de la importancia económica del país en la región y de los desafíos que en este sentido deberá enfrentar para llegar a ser una PMO.

9

---

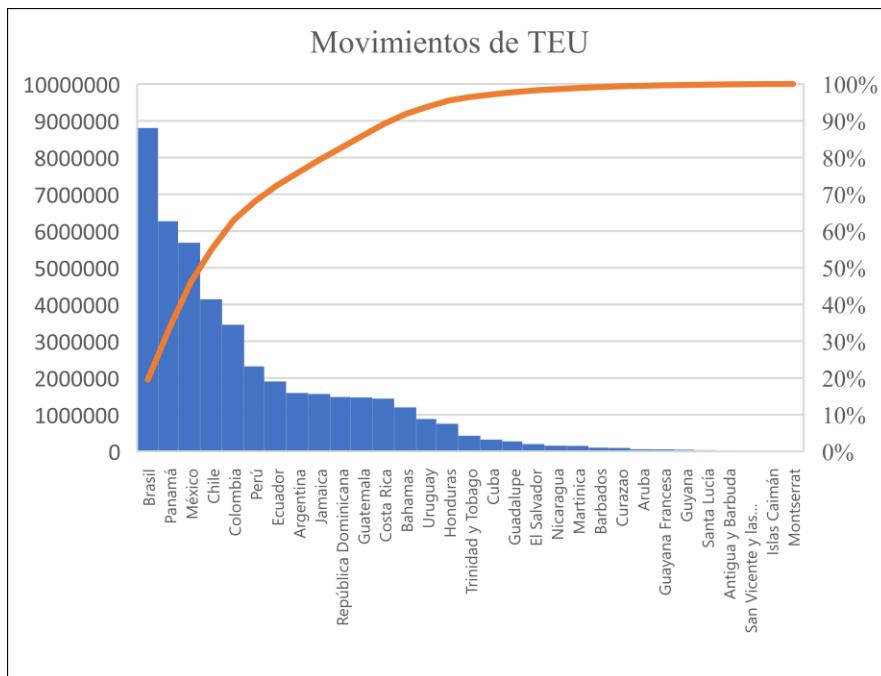
Las estrategias antes mencionadas y el fomento de sinergias globales y regionales para el desarrollo económico, también deben dar cuenta un desarrollo científico/tecnológico que contribuya con el uso sostenible de los océanos y protección de los fondos marinos, máxime si se tiene en cuenta la creciente exploración de petróleo y gas a través de las plataformas *offshore* en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), los cuales no solo pueden causar enormes daños ambientales, sino también poner en riesgo otras formas de economía. Esto se respalda en el argumento de Huguet (2017) cuando, citando cifras de la FAO afirma:

*El océano es también una fuente importante de alimento con cifras estimadas de captura de 81.2 MT en el 2015 (FAO, 2015). Otros países de América del sur como Perú, Chile o Argentina se encuentran entre los primeros 23 países en explotación pesquera. En el caso de Perú, el cuarto en extracción pesquera... (p. 12).*

El turismo náutico es otra forma de economía que demanda uso responsable por parte de los nacionales y extranjeros y que requiere del PN, una estrategia sólida en materia de seguridad. De ser así, esta forma de economía constituye una oportunidad económica y sociocultural para el desarrollo de la nación, como explicó Howard (2017) refiriéndose a los

más de cinco millones de turistas extranjeros en el año 2016, lo cual demanda del Estado nación objetivos y estrategias en los siguientes productos de “la industria turística: (i) la naturaleza, (ii) la cultura, (iii) la salud y bienestar y (iv) el turismo de reuniones” (pp. 70-76)

Tabla No. 3: Comparativo del movimiento de TEU en Latinoamérica, año 2016:



Fuente: Elaboración propia (2018)

Teniendo en cuenta lo anterior, y en total acuerdo Lozano (2015) cuando dice que el mar es;

*(...) fuente de riquezas (pesca, algas marinas, petróleo y otros minerales), vía de comunicación y transporte (se trasladan los mayores volúmenes en las mayores distancias), escenario de delitos internacionales (piratería, tráfico humano y narcotráfico), teatro de grandes conflictos internacionales (guerras mundiales y conflictos regionales) o simple barrera natural de protección geopolítica. (pp. 67-68).*

El Estado colombiano deberá diseñar y ejecutar una estrategia marítima, la cual se desprenda de la estrategia nacional y que coadyuve para alcanzar los objetivos político-estratégicos del Estado y los fines esenciales del Estado. Para ello, el poder nacional deberá contribuir con el desarrollo del PM. Este último, conformado por la sinergia entre los IMN

el PN y la voluntad nacional (Codina, 2009, p. 49). La estrategia marítima debe contar con un PN flexible y multifacético que pueda responder a los desafíos de seguridad y defensa del territorio marítimo de la nación, “ya que a lo largo de los siglos podemos identificar en éste aspectos imperiales, económicos, comerciales, jurídicos, geográficos, políticos, institucionales, bélicos, culturales, estratégicos y sociales” (Codina, 2009, p. 49).

### **1.3 El poder naval colombiano y cooperación internacional:**

Las Fuerzas Militares (FFMM) no existen como consecuencia de los grupos armados ilegales, es inversamente proporcional, por tal razón, cuando un Estado logra solucionar sus conflictos domésticos es cuando más deberían crecer y profesionalizarse. Para Colombia, la razón de ser de éstas se explica en la Constitución Política de Colombia – 1991, artículo 217, la cual tipifica que “La Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea [para] la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional” (p. 74). Sin embargo, el conflicto interno con las guerrillas iniciado hace más de medio siglo, el fenómeno del narcotráfico y periferias del territorio sin o con muy poca presencia de las instituciones del Estado, hizo que sus FFMM se vieran avocadas a cumplir funciones ajenas a su misión constitucional.

La Armada República de Colombia (ARC) y la voluntad política del Estado, conforman el PN el cual tiene como misión,

11

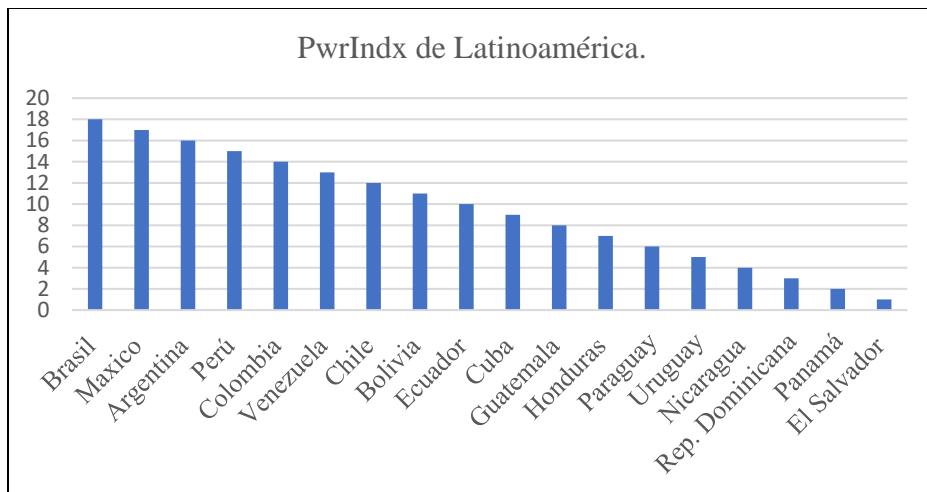
---

*“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 en la protección de los intereses de los colombianos” (Armada Nacional, 2015, p. 42).*

En la actualidad es cuando más cobra importancia esta misión, no solo por la voluntad del Estado y las guerrillas de poner fin al conflicto armado, sino por la visión nacional de llegar a ser una Potencia Media Oceánica (PMO) a través del fortaleciendo del PM, el cual, necesariamente tendrá que desarrollar su PN para garantizar el logro de las áreas temáticas proyectadas por la Comisión Colombiana del Océano – CCO (2017); integridad y proyección del territorio marítimo, desarrollo económico, fortalecimiento de la gobernanza marino-costera, uso sostenible de la biodiversidad marina y, cultura, educación y ciencia marítimas (pp. 77-103). Un ejemplo que sigue siendo referente de lo anterior es Chile, el cual, como lo explica Colacrai y Lorenzini (2005), teniendo en cuenta su territorio marítimo creó una Armada poderosa que hiciera respetar sus derechos y garantizara sus recursos marinos y costeros (p.51). Es por esto que, la conciencia marítima de la nación debe cambiar la percepción respecto a sus FFMM; esto quiere decir tácitamente que la seguridad y la defensa del Estado no debe ser entendida como gasto o detrimento del patrimonio, sino como inversión en un medio para alcanzar los fines esenciales del Estado.

La siguiente grafica muestra la posición de las FFMM de Colombia con relación a las Fuerzas Militares de los países latinoamericanos.

Tabla No. 4: Comparativo del Índice de Poder de las Fuerzas Militares de Latinoamérica:



Según la Contraloría General de la República (2017), el presupuesto para el sector Defensa, incluyendo la Policía Nacional “presenta un leve incremento de 0,5% respecto de 2016, al pasar de \$28,5 billones a \$28,7 billones. Por rubros generales, funcionamiento se incrementa 2,4%, mientras que la inversión disminuye 45%, de \$1,1 billones a \$0,6 billones” (p. 35); Sin embargo, no es suficiente para responder a todos los desafíos en seguridad y defensa. Paralelo a esto, aunque el sector defensa ha tenido un crecimiento constante en lo corrido de este siglo, es importante tener en cuenta que parte de dichos recursos, (unos del patrimonio del Estado y otros de cooperación internacional), tuvieron como destinación primordial el conflicto interno y la lucha contra el narcotráfico, lo cual no significa precisamente gran inversión en el PN. Es por ello que, el Estado aun sin conflicto interno, deberá continuar fortaleciendo sus FFMM y, estas deberán propender por la optimización del presupuesto sin disminuir su efectividad frente a los riesgos y las amenazas actuales y potenciales.

Lo anterior conlleva a la estrategia nacional, desde donde se desprende la estrategia militar general la cual da vida a la estrategia naval. Esta sinergia entre los instrumentos del poder y la influencia del Estado en el Sistema Internacional es lo que permite que el PN pueda desarrollar sus operaciones navales de; conquista del mar, defensa del mar, control del mar y operaciones de No guerra, con el fin de neutralizar las amenazas en materia de seguridad y defensa de la nación. Lo anterior no significa necesariamente iniciar una carrera

armamentista con fines expansionistas, máxime que este nunca ha sido un objetivo del Estado. Por tal razón, el fortalecimiento del PN y su estrategia deberá estar “(...) de acuerdo con su estatura estratégica regional y mundial, que responda en forma eficaz a las amenazas y desafíos presentes y futuros, contribuyendo a garantizar la defensa y la seguridad, impulsando el desarrollo de la Nación, que requiere una marina mediana con capacidad de proyección regional (Wills, 2014, p. 72).

Consecuente con lo anterior, el PN debe implementar una estrategia naval flexible que tenga la capacidad de responder en tiempos de paz y de guerra a dos desafíos:

Seguridad integral en el mar; encaminada a proteger la vida de los seres humanos que se dan a la mar, coadyuvando con ellos para que puedan hacer uso responsable del mismo y a su vez contribuyan con el crecimiento económico y sociocultural de la región sin afectar el medio ambiente marino y costero.

Amenazas transnacionales; las cuales son contempladas en la estrategia naval, como delitos transnacionales, especialmente el narcotráfico y delitos conexos los cuales según Ochoa (2017) afirma que este tipo de economías paralelas, no solo fomenta la criminalidad entre los humanos, sin reconocer límites fronterizos, sino que para ello, innovan en inversión tecnológica (p. 4). Asimismo, hacen parte de estos delitos, la explotación ilegal de los recursos naturales en los espacios marino-costeros, la trata de personas a través de rutas marítimas, el transporte ilegal de armas y divisas y, la migración ilegal, el terrorismo y la piratería. Un ejemplo de este último lo explica Cadena y Devia (2012), cuando argumentan que:

*Si bien, estos casos se concentran en otras regiones marítimas, como África Oriental (40,3%); Sur del Mar de China (20,7%); Océano Índico (11,6%) y África Occidental (11,2%), el Océano Pacífico sudamericano no está exento de esta clase de delitos, al reportarse 13 casos en el 2011, donde 10 de los casos sucedieron en jurisdicción marítima de Colombia o de Ecuador (OMI, 2012). Además, en Colombia se ha venido presentando un promedio de 15 casos mensuales de piratería marítima y de robo armado en embarcaciones en rutas de transporte de pasajeros internas dentro de la jurisdicción nacional (p. 209).*

Estas “Nuevas amenazas como foco de atención para la seguridad internacional” (Cardinale, 2017, p. 25), deben ser combatidas por el PN a través de una estrategia que no solo comprenda la fórmula tripartita de PN =  $\frac{F+PE}{VPE} = S + D$ , donde F es la fuerza – ARC-; PE la posición geográfica donde Operan las Unidades Naval y; VPE es la voluntad político estratégica; lo cual sería igual a S+D, seguridad y defensa; sino que además, requiere que estos elementos del PN estén acompañados de la cooperación internacional, y que, bajo el principio *Mare di tutti*, se articulen los PN de la región para el desarrollo de operaciones conjuntas y combinadas que puedan neutralizar dichas amenazas, lo cual guarda estrecha relación con el “grado de desarrollo de la cooperación multilateral intra e internacional”

entendido como una las estructura de análisis para que América Latina se proyecte, en el ámbito de la seguridad y la defensa (Mejías, 2018, p. 37)

## II. CONCLUSIONES.

El Poder naval colombiano, los intereses marítimos de la nación y la voluntad política del Estado son los elementos que integran el Poder Marítimo. Por esta razón demandan del Estado una estrategia marítima sinérgica entre las instituciones nacionales y regionales, que sirva para el desarrollo económico y sociocultural de la nación. Asimismo, El PN demanda del Estado mayor inversión y actualización tecnológica que garantice la flexibilidad y efectividad necesaria para el desarrollo de operaciones, especialmente las orientadas a la lucha contra los delitos transnacionales; narcotráfico, explotación ilegal de los recursos naturales en los espacios marino-costeros, trata de personas a través de rutas marítimas, el transporte ilegal de armas y divisas y, la migración ilegal, el terrorismo y la piratería. (Cadena y Devia, 2012, p. 209) y demás formas de delitos que constituyan una factor de riesgo para la seguridad y la defensa del Estado y la región.

El Poder naval colombiano, en cumplimiento del mandato constitucional y misión institucional debe garantizar el desarrollo del Poder marítimo del Estado, velando por la vida de los ciudadanos y extranjeros en el mar; neutralizando todo tipo de delitos que tengan lugar en el territorio marino costero del país; protegiendo la integridad del territorio, la soberanía y la defensa de la nación. Para ello, debe implementar estrategias de cooperación con otras Fuerzas Armadas del Estado, a través de una acertada sinergia para el desarrollo de operaciones militares conjuntas y combinadas, que creen lazos de unidad y potencian la paz regional y global.

14

---

El Estado colombiano y la ciudadanía en general deben trabajar junto con sus Fuerzas Militares, para crear una conciencia marítima que contribuya con el desarrollo sostenible del Poder marítimo y que permita alcanzar la “visión 2030: Ser una Potencia Media Oceánica –PMO” (Comisión Colombiana del Océano, 2017). Esta conciencia marítima debe de orientarse especialmente al Poder naval colombiano, ya que es transversal a todos los intereses marítimos y, por esta razón, no debe ser entendida como un detimento o gasto al patrimonio, ya que las Fuerzas Militares no existen como consecuencia de los grupos armados ilegales, es inversamente proporcional, por tal razón, cuando un Estado logra solucionar sus conflictos domésticos es cuando más deberían crecer y profesionalizarse.

## III. REFERENCIAS

- Ariel, L. (2010). Del TIAR a la OEA: Argentina, Estados Unidos y el sistema interamericano. *Revistas CONfines*. Buenos Aires
- Alda, S. (2018). Los desafíos de América Latina para proyectarse como actor regional en el ámbito de la seguridad internacional. *Revista de Relaciones Internacionales*,

Estrategia y Seguridad. Vol. 13. Núm. 35-66. Bogotá D.C. DOI: <https://doi.org/10.18359/ries.2961>

Armada República de Colombia. (2015). Plan Estratégico Naval 2015-2018. Disponible en: [www.armada.mil.co](http://www.armada.mil.co). Consultado: 2018-05-09

Armada República de Colombia. (2015). Plan Estratégico Naval 2015-2018. Disponible en: [www.armada.mil.co](http://www.armada.mil.co). 2018/05/06

Atehortúa, A. (2008). Colombia en la guerra de Corea. *Revista Folios*. Núm. 27. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá D.C.

Cadena, W y Devia C. (2012). Conflictos de delimitación marítima y la CONVEMAR. Una mirada desde Colombia. *Revista Prolegómenos. Derechos y Valores*. Vol. XV. Núm. 30. pp. 199-223. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C.

Cardinale, M. (2017). Seguridades internacionales: Desigualdades globales y nuevas amenazas. Revista Conjuntura Austral. *Jornal of the global south*. Vol. 8. Núm. 44. Porto Alegre.

Carr, E. (1981). The Twenty Years' Crisis: An introduction to the study of International Relations, Palgrave 1919-1939. Nueva York.

15

---

Cepeda, F y Pardo, R. (2011). La política exterior colombiana 1930-1946. *Enciclopedia XX*. Editorial Planeta S.A. Bogotá D.C.

Codina, R. (2009). Doctrina marítima: El poder marítimo nacional. Armada de Chile. Valparaíso.

Colacrai, M y Lorenzini, M. (2005). La política exterior de Chile: ¿excepcionalidad o continuidad? Una lectura combinada de “fuerzas profundas” y tendencias. *Revista CONfines*. Chile.

Comisión Colombiana del Océano – CCO. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Bogotá D.C. Disponible: <http://www.cco.gov.co/>. Consultado: 2018/05/10

Comisión Colombiana del Océano – CCO. (2012). Plan de Acción Política Nacional de Océano y los Espacios Costeros 2011-2014. Editorial Unión Gráfica LTDA. Bogotá D.C.

Comisión Colombiana del Océano – CCO. (2018). *Gestión del territorio marino costero* Disponible en: <http://www.cco.gov.co/cco/>. Consultado: 2018/05/06

Comisión Colombiana del Océano – CCO. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC. Bogotá D.C. Disponible: <http://www.cco.gov.co/>. Consultado: 2018/05/10

Congreso de la Republica. (1991). Constitución Política de Colombia. Editorial. Bogotá D.C. 1991.

Contraloría General de la República. (2017). *Comentarios al Proyecto de Presupuesto General de la Nación 2017*. Disponible en: [www.contraloria.gov.co](http://www.contraloria.gov.co). Consultado: 2018/05/10

Creus, N. (2013). El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques. *Estudios Internacionales* 175. Universidad de Chile.

Dawes, C. (1986). Botánica Marina. Editorial LIMUSA S.A. México. 1991.

Diccionario de etimología Disponible en: [etimologias.dechile.net/?talasocracia](http://etimologias.dechile.net/?talasocracia). Consultado: 2018/05/11

Duarte, R. (2000). Mackinder: Repensando a política internacional contemporânea. Revista de Sociologia e Política. Núm. 14. Universidade Federal do Paraná. Brasil.

García, R. (2017). En: *Ensayos sobre Estrategia Marítima*. Escuela Superior de Guerra-ESDEGUE. Departamento Armada. Vol. 4. Editorial ESDEGUE. Bogotá D.C.

González, L. (2017). Organización del espacio global en la geopolítica "clásica": Una mirada desde la geopolítica crítica. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*. Vol. 13. No. 1. Universidad Militar Nueva Granada. DOI 10.18359/ries.2864.

González, M y Samacá, G (2012) El conflicto colombo-peruano y las reacciones del Centro de Historia de Santander (CSH), 1932-1937. *Revista de Historia Regional y Local – HISTORELo*. Vol. 4. Núm. 8.

Gracián, D. (1986). Traducción de: Historia de la guerra del Peloponeso de Tucídides. Libro I. Obra completa. Editorial Orbis S.A. Barcelona.

Grautoff, M y Chavarro, F. (2009). Geopolítica, poder y capacidad nacional: Una aproximación econométrica. *Criterio Libre*, 7 (10), 13-49

Howard, S. (2017). Seminario Internacional. "Intereses Marítimos. Contribuyendo a la Economía Azul". Memorias. Vol. 1. Año 2017. Escuela Superior de Guerra – ESDEGUE. Bogotá D.C.

- Huguet, C. (2017). Seminario Internacional. “Intereses Marítimos. Contribuyendo a la Economía Azul”. Memorias. Vol. 1. Año 2017. Escuela Superior de Guerra – ESDEGUE. Bogotá D.C.
- Leylavergne, J y Parra, A. (2009). La Cooperación: ¿Un Instrumento de Refuerzo del *Soft Power*? AGO.USB. Vol. 9. Núm.1. Medellín.
- Lozano, A. (2015). Ciencia, mar y relaciones internacionales: una breve reflexión sobre su interacción. XXIV (56):65-74.
- Madueño, J. (2012). El combate naval del lago de Maracaibo. Recopilación de las XLIV Jornadas de Historia Marítima: La independencia de América española 1812-1828. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid.
- Montero, P. (2003). Burocracia, administración y globalización en la Colonia. *Escuela Nacional de Antropología e Historia*. Cuicuilco. Vol. 10. Núm. 29. México D.F.
- Morales, C. (2011). Variedades de recursos naturales y crecimiento económico. *Revista Desarrollo y Sociedad*. Universidad de los Andes y Banco Interamericano de Desarrollo.
- Moure, L. (2017). El Realismo en la Teoría de las Relaciones Internacionales: Génesis, Evolución y Aportaciones Actuales. *Teoría de las Relaciones Internacionales*. Capítulo III. Editoriales Tecnos. Madrid.
- Naciones Unidas. (2016). CEPAL. Disponible en: [http://perfil.cepal.org/1/es/portmovements\\_classic.html](http://perfil.cepal.org/1/es/portmovements_classic.html). Consultado: 2018-05-09
- Ochoa, E. (2017). Del crimen organizado al crimen desordenado: una apuesta por la observación conceptual y contextual. *Revista Desacatos*. Núm. 54. pp. 92-105. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social México D.F.
- Patiño, C. (2013). Guerras que cambiaron el mundo. Editorial Debate. Bogotá D.C.
- Román, E. (2005). Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Tomo II. Vol. 2. *Escuela Naval “Almirante Padilla”*. Armada Nacional. Bogotá D.C.
- Torres, C. (2015). *Colombia siglo XXI: Desde la guerra de los Mil Días hasta la elección de Álvaro Uribe*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. Segunda Edición. Bogotá D.C.
- Trejos, L. (2011). Colombia y los Estados Unidos en los inicios de la Guerra Fría (1950-1966) “Raíces históricas del conflicto armado colombiano”. *Revista digital de*

*Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano.* Memorias. Año 8. Núm. 15. Barranquilla.

Uribe, M. (2001). Las guerras por la nación en Colombia durante el siglo XIX. *Instituto de Estudios Políticos.* Universidad de Antioquia. Núm. 18. Medellín.

Uribe, S. (2016). La supremacía marítima a través de la historia. Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva. Editorial ESDEGUE – DEARC. Bogotá, D.C.

Wills, H. (2014). El Poder naval en un país de mares. *Comisión Colombiana del Océano: Construyendo un país marítimo.* Disponible en: <http://www.cco.gov.co/>. Consultado: 2018/05/10

**Asdrúbal Albarán Gómez**

Psicólogo, Candidato a Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad del Norte. Barranquilla, Colombia. [albaroux.asdrubal@gmail.com](mailto:albaroux.asdrubal@gmail.com)