

# CAPÍTULO I

## GENEALOGÍA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS<sup>1</sup>

SAMUEL RIVERA-PÁEZ\*  
SERGIO URIBE CÁCERES\*\*  
HÉCTOR MAURICIO RODRÍGUEZ RUIZ\*\*\*

### 1. INTRODUCCIÓN

“Mahan era un realista. Como la mayoría de los estrategas marítimos, creía que la política internacional era básicamente una lucha sobre quién obtiene qué, cuándo y cómo”. De esta forma, inicia el primer capítulo de su libro sobre *Poder Marítimo* Geoffrey Till (2007), uno de los principales estrategas marítimos contemporáneos. Till, invita a asumir el *continuum* entre competencia y cooperación como el eje denominador de las relaciones

---

1 Este capítulo es resultado del proyecto denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación en el posacuerdo” del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “C”. La correspondencia con relación a este capítulo debe dirigirse a Capitán de Navío (RA) Samuel Rivera-Páez, PhD. Correo electrónico: riveras@esdegue.mil.co

\* Doctor en Ciencias Sociales y Humanas (Cum Laude) de la Pontificia Universidad Javeriana. Magister en Economía del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Programa Conjunto entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Maryland, College Park / Estados Unidos). Docente-Investigador (Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”). Oceanógrafo Físico y Profesional en Ciencias Navales (Escuela Naval Almirante Padilla).

\*\* Capitán de Navío de la Reserva Activa. Doctor en Derecho Internacional (Summa Cum Laude) de la Universidad Alfonso X El Sabio (Madrid, España). Magister en Seguridad y Defensa Nacionales y Docente-Investigador (Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”). Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales (Escuela Naval Almirante Padilla). Correo electrónico: sergio.uribe@usa.net

\*\*\* Magister en Relaciones y Negocios Internacionales (Universidad Militar Nueva Granada). Docente-Investigador (Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”). Ingeniero Naval y Profesional en Ciencias Navales (Escuela Naval Almirante Padilla).

entre las naciones del mundo y elemento esencial para comprender el discurso que propone sobre *Poder Marítimo*. Ese discurso, además de cuestionar algunos asuntos lingüísticos derivados del significado de las palabras que componen el concepto en sí, dificultando su definición, se centra en la necesidad de comprenderlo como “una forma de poder que se deriva de los atributos<sup>2</sup> del mar mismo” (Till G., 2007). Si bien en ediciones posteriores la narrativa de las relaciones internacionales cambia para darle mayor énfasis al asunto de la globalización (Till G., 2009) y al impacto de costo-efectividad (Till G., 2013) para enfatizar la importancia del estudio de los temas marítimos en el siglo XXI, se mantiene su convicción que el éxito de los países tiene que ver con la relación particular que cada sociedad establece con los atributos antes referidos.

En contraste, el Almirante argentino Segundo Storni en su texto referente de 1916, afirmaba categóricamente que:

Estudiando [sic] detenidamente desde el punto de vista militar el problema de proteger nuestro comercio marítimo, yo no encuentro más que una solución: la solidaridad y mutuo apoyo de las naciones de América. Pero no sobre la base de que una de ellas o un grupo de ellas se encargue de la defensa y de mantener el tráfico, sino de que todas y cada una concurren en los límites de sus recursos y posición y en la esfera de su soberanía y legítima salvaguardia (Storni, 2009).

Esta postura evidentemente liberal del Almirante Storni propende más por la cooperación entre las naciones a la hora de enfrentarse a los retos que significa el mar como territorio proveedor de recursos para el desarrollo de las mismas. El multilateralismo y la visión multidimensional de los *Intereses marítimos* de una nación significan, entonces, una aproximación totalmente diferente a la sugerida por Mahan y por otros pensadores marítimos que propendían por la visión imperial de las relaciones de las naciones en el mar.

Evidentemente, con la firma y posterior desarrollo de la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar en Jamaica en 1982 (en adelante Convemar/82), este contraste se hace más evidente. De una parte, la configuración de unos territorios donde la soberanía se ejerce de manera

---

2 Till (2007) señala como atributos del mar: (i) El mar como recursos; (ii) El mar como medio de transporte e intercambio; (iii) El mar como medio de información y de difusión de ideas y (iv) El mar como medio de dominio.

absoluta o parcial y la generación de unos esquemas de derechos particulares contrastan con posturas que propenden por la cooperación y la solidaridad para el cuidado de los mares. Al final, el resultado es desalentador. Grandes islas de plástico en la mitad del mar; flotas de pesqueros amparados en la libertad de la navegación circulando y operando en aguas muy lejos de sus aguas soberanas arrasando con los bancos de peces en el mundo; incidentes limítrofes e incremento de las disputas jurídicas por espacios marinos; construcción de islas artificiales para gravitar sobre ecosistemas estratégicos; graves incidentes con medios de transporte y dificultades para la planeación de los espacios; aumento desmedido de actividades productivas y por ende mayor presión sobre ecosistemas frágiles, son tan solo algunas manifestaciones de las necesidades que se requiere enfrentar a futuro en el mundo marino y marítimo de hoy.

Es por ello, que el estudio de los intereses de Colombia en el mar pasa indeclinablemente por la revisión de lo que significan los conceptos de *Poder Marítimo* e *Intereses marítimos* desde la perspectiva crítica del discurso y su influencia en las acciones que se apoderan de la vida en el mundo real. En ese sentido, al menos dos aspectos resultan fundamentales en ese análisis, la traductibilidad y la distribución del poder entre las naciones. Respecto al primero, el hecho que la mayoría de conceptualizaciones sobre el mundo marítimo hayan sido hechas en idioma inglés o alemán, genera un problema de comprensión lingüística que afecta la transmisión integral de los conceptos desarrollados. Las disputas que el mismo Till (2007) enuncia, se presentan en el idioma inglés sobre el significado de los términos utilizados por los precursores de las teorías, se vuelven exponenciales cuando la traducción de términos trata de acomodar los conceptos al español. La segunda, está asociada directamente con la forma de entender las relaciones internacionales y sus escuelas teóricas. Cómo cada país interpreta su forma de interactuar con el mundo en el marco de ese continuum entre cooperación y competencia y cómo lo traduce hacia su política en el mar.

Así, partiendo de esas premisas, este capítulo se basa en el uso de la genealogía como herramienta para identificar las estructuras de poder que han dominado el discurso creado en torno al *Poder Marítimo* y a los intereses de Colombia en el mar. Para ello, busca dar respuesta a los interrogantes sobre la forma como se han configurado los significados respecto a esos conceptos y cómo se han utilizado para el diseño de políticas por parte

de las naciones. Para ello, en un primer aparte, se discute el concepto de genealogía como método de análisis. La segunda parte del documento busca identificar de dónde surge el concepto de *Intereses marítimos* y cómo se materializan diversas fórmulas conceptuales para hablar de *Poder Marítimo*. La tercera sección del capítulo se centra en revisar un poco el desarrollo de estos conceptos en la realidad colombiana y cierra el capítulo con algunas reflexiones sobre el presente y futuro que puede tener el discurso sobre estos temas en el país.

Los autores consideran que este tema es de interés ya que permite clarificar conceptos e introducir debates en cuanto a un elemento clave de la política nacional en temas marinos y costeros: la forma como se construyen los sistemas coherentes de conocimiento, objetos y sujetos acerca de discursos provistos de un lenguaje particular sobre las prioridades en el espacio oceánico y el cómo se trasladan al mundo real materializando los beneficios que el mar y las actividades que en él se realizan, le pueden proveer a la sociedad. Con esto, se busca cooperar en la construcción del país marítimo.

## 2. LA GENEALOGÍA COMO MÉTODO DE ANÁLISIS

La crítica frecuente al historicismo respecto a su papel en la construcción del devenir de los pueblos basándose en una noción de progreso como proceso dirigido hacia un fin específico, justificando la realidad existente, llevó a varios autores de la talla de Nietzsche y Foucault a criticar el papel de este, en la construcción de ese *ser de las cosas y los tiempos* (Vidal, 2003). De esta manera, se cuestiona las condiciones y las circunstancias de donde surgen y cómo se desarrollan los valores y las estructuras de conocimiento y de acción en el mundo real. Para Nietzsche, en la fuente, donde surgieron las cosas, los conceptos, las ideas, debía residir algo de una *importancia inapreciable* que permitía comprender las interpretaciones de los actos y juicios humanos sobre el tema en cuestión. En otras palabras,

A partir de la Genealogía de la moral, va a quedar establecido que todo concepto, institución, sentimiento, ... tiene una historia, y que ésta consiste en una lucha de interpretaciones. De esta forma, el historiador no podrá buscar un pasado que muestre lo sucedido, sino sólo [sic] una “raíz” o “substrato” del que ha surgido un entramado de relaciones. La genealogía será, pues, la historia de estas interpretaciones en lucha y apunta (o denuncia), en último término, la vaciedad de las mismas (Vidal, 2003, p. 10).

Foucault de cierta forma reconceptualiza las nociones de arqueología y de genealogía propuesta por Nietzsche y propone que:

el punto central de su investigación es averiguar qué es el presente, rescatar la cuestión de la actualidad. Para lo cual se hace un recorte de la realidad como problemática: ¿Cómo ella es posible? ¿Cómo se fundamenta? ¿Qué es lo que la legitima? (Concalvez, 1999)

Esa mirada crítica para rescatar el presente de las ataduras del pasado y dilucidar las complejas relaciones de las interpretaciones, Foucault la plantea pensando siempre en tres dimensiones específicas: (i) la relación de nosotros con lo que se considera es la verdad (el conocimiento); (ii) la ontología histórica con relación al poder (actuación sobre otros) y (iii) una ontología histórica con relación a la ética (constitución como agentes morales). Esas dimensiones constituyen los tres ejes de la genealogía: el eje de la verdad, el de la praxis [sic] del poder y la relación ética (Rodríguez, 2004).

Los trabajos de Foucault han sido útiles para comprender mejor los estudios en política internacional. En particular, el estudio de los mecanismos por medio de los cuales se han reglado las relaciones de poder ocupa un espacio especial en el análisis de las relaciones sociales. En ese sentido, la *biopolítica* y la *governabilidad* se constituyen en conceptos que contribuyen al análisis de las relaciones internacionales y los contextos de poder, revisando en particular, lo que va de la teoría a la práctica (Guerra-Barón, 2017).

También, indagar sobre los contenidos de los debates y las discusiones; las instituciones y los individuos que los representan o que los critican; las afirmaciones que prevalecen o se eliminan; sobre lo que se considera válido o no, entre otros, significa estudiar los temas hoy, no como el resultado de la conjunción lineal de una serie de acontecimientos, sino como la materialización de relaciones de poder que se van articulando hasta construir el presente. En otras palabras, “en su concepción de la historia Foucault no intenta tanto hacer aparecer la verdad de nuestro pasado sino el pasado de nuestras verdades” (Concalvez, 1999). Por ello, el uso de la genealogía como herramienta de análisis implica, revisar la actualidad y de allí, revisar cómo se ha construido el conocimiento, las prácticas y los razonamientos éticos de lo correcto e incorrecto en el campo de acción a estudiar.

### 3. LOS INTERESES MARÍTIMOS COMO DISCURSO

El concepto de *Intereses marítimos* en la actualidad juega un papel fundamental en la definición de las políticas nacionales en asuntos marítimos y costeros. En el mundo, el enfoque que se le da a los temas marítimos tiende a ser sectorial. De hecho, el arreglo institucional en muchos países del mundo, así lo evidencia. En consecuencia, dependiendo la importancia o nivel de aporte que hace cada sector al desarrollo económico, el tema se hace más o menos representativo y esta parte del territorio, adquiere o pierde valor. Es justo decir, que tan solo hasta hace muy poco tiempo, el concepto de territorio marítimo, comenzó a adquirir su propio sentido y su discusión se volvió relevante. A partir de la aprobación, por parte de la gran mayoría de países, de la Convemar/82, la apropiación de los espacios oceánicos, en forma de territorio, se hizo más evidente. A la par, el desarrollo científico y tecnológico, permitió que las naciones comenzarán a tener mayor interés en los recursos que podían usufructuar de estos territorios. De hecho, al sobreponerse los intereses territoriales, algunos países han entrado en disputas para conseguir ampliar su territorio y sus posibilidades comerciales y económicas. Hoy en día son famosas las disputas entre China, Vietnam, Brunei y Filipinas en el mar del Sur de China, las diferencias entre Dinamarca, Reino Unido, Islandia e Irlanda por las aguas adyacentes al Banco Rockall en el océano Atlántico y, para no ir muy lejos, los reclamos de Nicaragua en el Caribe occidental. Pero, también son reconocidos los intentos de algunas naciones por ampliar la cantidad de figuras incluidas en el Derecho del Mar, para buscar esos beneficios. Es el caso de Chile reclama derechos de propiedad a través de una figura que denomina el *mar presencial*, sobre los recursos de un territorio cercano a los 22 millones de kilómetros cuadrados (un espacio más grande que toda Suramérica junta).<sup>3</sup> Esta realidad actual, hace que algunos analistas se atrevan a afirmar que a partir de las disputas por el mar se configuran escenarios reales de conflicto donde la paz mundial se encuentra en peligro (Till, 2011; Stavridis, 2017). Por ello, es igualmente importante señalar que a partir de estas controversias, comienzan a darse algunos virajes lingüísticos por parte de países como China que, comienzan a incluir en

---

3 Vale la pena recordar, que fueron precisamente Chile, Perú y Ecuador con el posterior apoyo de Colombia, quienes propusieron e impulsaron durante las negociaciones de la Convemar/82, la creación de la zona económica exclusiva como mar patrimonial. Lo que significa que los Estados costeros son los únicos que tienen la posibilidad de desarrollar exploración y explotación económica e investigación marina.

la discusión sobre los intereses, la discusión sobre los derechos en el mar derivados de la aplicación de las normas internacionales.

Como lo sugiere Anand (1983) al referirse al origen y desarrollo de la ley moderna para el mar, el discurso sobre los *Intereses marítimos* se construye sobre las bases legales y morales de los principios, creencias y prácticas europeas. En ellas, es indiscutible reconocer el aporte de múltiples autores de ese continente, quienes a partir de sus posturas teóricas fueron delimitando cómo los diferentes Estados se podían relacionar, o en la práctica se relacionaban, con el mar. En particular, la historia le reconoce un papel especial a Hugo Grocio quien con su tratado sobre la libertad de los mares (*Mare Liberum*) en 1609 ponía en evidencia que la disputa por la libertad a la navegación de todos los navegantes tenía un trasfondo económico y religioso que se derivaba del tráfico comercial en el océano Índico y de las disputas entre católicos y protestantes en la Europa de esa época (Anand, 1983; De las Carreras, 1999).

El aumento simbólico de la jurisdicción marítima es, en buena medida, el motor que ha ido formando el discurso asociado a la controversia entre *Mare Liberum* y *Mare Clausum*.<sup>4</sup> Durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX, el recuento histórico que buscaba describir cómo las potencias marítimas y continentales lograban construir su poder y sostenerlo y cuál modelo debía prevalecer, es la base de la que comienzan a surgir fórmulas conceptuales para explicar los elementos fundamentales con el fin de lograr ser una potencia en el mar. Inevitablemente, se ha de hacer mención del Almirante Mahan como un punto focal para esta evolución (Mahan A.T., 1890). El conjunto de sus ideas con relación a lo que se conoce en español como *Poder Marítimo*<sup>5</sup> hace parte del canon de las teorías geopolíticas en su etapa inicial. El foco de atención, entonces, era tratar de brindar ideas a los gobernantes de los Estados Unidos para llevar a su nación a convertirse en la potencia que es hoy. Su condición de oficial naval conlleva a que sus planteamientos giraran entorno al papel de las marinas en la materialización de estos esfuerzos nacionales. Mahan hace parte de esa etapa de la historia que Hobsbawm (2009) denomina como *La era del imperio* y que se constituye en la era en que el modelo

---

4 Una descripción completa de esta discusión puede encontrarse en Theutenberg (1984).

5 Algunas de las críticas que se hacen a Mahan como teórico radican precisamente en su dificultad para definir con claridad el concepto de *Poder Marítimo*. En inglés el concepto de *Sea Power* puede tener varias acepciones, convirtiéndolo en un concepto vago y ambiguo.

burgués, liberal, moderno, colonial e imperial, se va forjando al punto de lograr la consolidación del capitalismo, como modelo predominante. De allí, que el intercambio comercial que potencialice el sistema resulta de gran importancia. De allí, también, la importancia del océano como vía de comunicación e intercambio de ideas. Es la conexión entre los imperios y sus colonias; es la circulación de bienes que potencialice los mecanismos de producción. Por esto, como lo presenta el modelo de Mahan, surge la importancia de controlar el mar para materializar “el uso del mar para lograr la ventaja nacional” (Mahan A.T., 1890). En tal virtud, el interés de los Estados debe residir en potencializar los llamados elementos de poder propuestos por el almirante: (i) la posición geográfica; (ii) la conformación física del territorio, (iii) la extensión del territorio; (iv) el tamaño y carácter de la población dedicada a los asuntos marítimos; (v) el carácter de la gente y (vi) el carácter del gobierno.

Los temas marítimos se visualizan de manera integral incorporando todos los frentes. Dixon (1917) por ejemplo en una de las reflexiones más exitosas de la época cuestiona a la sociedad británica, enunciando:

Deje de pensar en el Poder Naval de Gran Bretaña en términos de acorazados y cruceros y empiezas a entenderlo. Piénselo más bien en términos de rutas comerciales y de navegación, de barcos y astilleros, de bahías y puertos ocupados, de una línea costera profundamente abrupta, de 7.000 millas de longitud; de grandes ríos que desembocan en amplios estuarios... No muchos de nosotros lo sabemos, pero somos hijos del mar y vivimos por él. Somos sus cautivos y amos, encarcelados por él y obligándolo a satisfacer nuestras necesidades (Dixon, 1917, p. 10).

Como es observable desde Mahan, se comienzan a producir modelos de entrada y salida<sup>6</sup> tomando como fuentes los elementos y como salida la concepción de *Poder Marítimo*. Till, por ejemplo, emplea como fuentes a: (i) la comunidad marítima; (ii) los recursos naturales; (iii) el estilo de gobierno y (iv) la geografía y los combina con unos elementos adicionales tales como: (i) los buques mercantes; (ii) las bases y (iii) los instrumentos de lucha en el mar. Algo muy parecido a lo expuesto por Mahan, con las respectivas adaptaciones a la vida contemporánea (Till G., 2007).

---

<sup>6</sup> Hace referencia a lo que en inglés se conoce como *Input/Output models*



Sakhuja (2003) discute varios modelos entre los que además del propuesto por el profesor Till, también figuran los indicados por los profesores John King Gamble y Harold Kearsley. El primero, plantea que las entradas: (i) el área terrestre; (ii) la longitud de la costa; (iii) el área de zona económica exclusiva; (iv) los recursos pesqueros; (v) la localización geográfica y (vi) los recursos petroleros costa afuera, son mediadas por, (i) el sistema de valores; (ii) la estructura burocrática y (iii) los procesos de toma de decisión gubernamentales para producir el *Poder Marítimo*, como salida, que se materializa en: (i) población; (ii) Producto Interno Bruto Marítimo; (iii) número de buques; (iv) astilleros; (v) capturas de peces y (vi) tratados marítimos. El segundo, se centra en tres dominios (i) el físico, (ii) el económico y (iii) el político que se clasifican en dos categorías: una subjetiva y otra objetiva, dando cabida a que un mismo elemento pueda estar en varios dominios al mismo tiempo. Como ejemplo, muestra que los bancos de peces pueden estar en el dominio físico pero hacen parte también del dominio económico o político según sean los aportes que le brinden al Estado.

Incluso Sakhuja (2003) se aventura a proponer un nuevo modelo basado en el cálculo objetivo propuesto por Clay S. Cline para determinar el poder de las naciones. Bajo este lineamiento y haciendo una adaptación al modelo, sugiere que la percepción de Poder Marítimo (Pmp) es el resultado de la interacción entre (i) los factores geográficos (G), (ii) las capacidades económicas (E); (iii) las capacidades militares (M) y (iv) las capacidades tecnológicas (T) por un lado que se combinan con (v) el propósito estratégico del Poder Marítimo (S) y (vi) la relevancia que le otorgue el liderazgo nacional (W), proponiendo la ecuación:

$$Pmp = (G + E + M + T)(S + W)$$

Ahora bien, siendo así, es observable que las escuelas norteamericana y británica no emplean el concepto de *Interés Marítimo* propiamente dicho. Todos los modelos anteriores, se fundamentan en la relación del mar con la materialización de los intereses u objetivos nacionales. Pareciera ser que el concepto de *Interés Marítimo* se trabaja en la literatura suramericana. En primera instancia, el libro del Almirante Storni de 1916 sobre los intereses argentinos en el mar (Storni, 2009) y posteriormente una corriente de pensamiento chilena, originada en su Academia de Guerra Naval, que promueven el uso de un modelo donde el Poder Marítimo (PM) es el resultado de la combinación entre los *Intereses marítimos* (IM) la conciencia

marítima (CM) y el Poder Naval (PN) (Solís, 1997; Valenzuela, 2011) son los referentes que existen en la literatura al respecto. Es evidente, que este modelo, se divulgó ampliamente en los países latinoamericanos influyendo el pensamiento naval estratégico en tiempos relativamente recientes. De allí, la reconocida ecuación conceptual que se conoce en la doctrina actual colombiana:

$$PM = IM * PN \text{ (donde } * \text{ representa la CM)}$$

Un rápido recuento de lo antes expuesto permite advertir varios asuntos de interés al momento de analizar el discurso global sobre los *Intereses marítimos*. Lo primero, es que el origen del concepto de *Interés Marítimo* surge a la par del debate respecto a si los Estados pueden ejercer o no soberanía sobre un territorio particular en el mar. Se evidencia que cualquier modelo que se tome, termina incluyendo dos elementos claves. Uno, es la existencia de factores geográficos, económicos, morales y políticos que son determinantes y dos, lograr hacer uso del mar en beneficio de los Estados. Al final, se han de entender los *Intereses marítimos* como “los elementos tangibles e intangibles al hombre, que sirvan para la explotación del mar y sus recursos, así como también las actividades que tienen directa o indirectamente relación con él” (Sánchez R. , 2004).

En segunda instancia, se resalta que hay una situación particular que se deriva del idioma en el que se ha producido la construcción del conocimiento y del lenguaje sobre el tema. Si como lo sugiere Till (2007), incluso en el idioma inglés, idioma de origen de algunas de estas discusiones, se presentan cuestionamientos sobre los conceptos básicos de la disciplina, es fácil esperar que al traducir a otros idiomas, esa dificultad crece, requiriendo de mayores esfuerzos para encontrar equivalencias. Como lo describe un estudio comparado sobre políticas hacia el mar, realizado por el Instituto Universitario Naval, en las dicusiones sobre el mar se emplean diversas denominaciones, conceptos y enfoques que, aún significando diferentes cosas, terminan siendo uniformes al hablar sobre los temas en cuestión. El concepto de *Intereses marítimos*, se mezcla entonces con los idearios de objetivos marítimos o áreas temáticas de interés (Bargas, Caplan, Del Sar, Elizondo, Larocca, & Schiaffi, 2012).

Un tercer aspecto clave, es el papel que juega el Estado y su política exterior en la configuración del enfoque con el que se asumen estos intereses en el mar, frente a otros Estados y frente a los sectores

productivos interesados en su explotación. El contiumm que se da entre la cooperación y la competencia, determina el lugar teórico y práctico en el que se para cada Estado frente a los temas en el mar. En su mayoría, es claro que muchos de los modelos promueven la aproximación realista que termina afectando las sostenibilidad de los recursos naturales y la calidad del ambiente del medio marino. Esta aproximación, supera con creces la reducida mirada mercantilista del uso del mar y se desarrolla con especial importancia después de la firma de la Convemar/82. La emergencia de disputas y controversias por espacios marinos pareciera ser una evidencia de dicha transformación.

Un cuarto asunto, que es parte de los debates en torno al concepto de *Intereses marítimos*, es sobre cómo debe interpretarse el papel del componente militar en el marco de esta discusión. Mientras que para Mahan y algunos de sus seguidores, el componente militar, conocido como Poder Naval en el modelo conceptual chileno, es el soporte esencial para materializar los beneficios provenientes del mar, visiones alternas, consideran que si bien son un elemento fundamental del concepto de *Poder Marítimo* en sí mismos, estas capacidades deben crearse y por ende, deben ser interpretadas como un *Interés Marítimo* más.

#### 4. EL DISCURSO SOBRE LOS INTERESES MARÍTIMOS EN COLOMBIA

En Colombia el discurso sobre los *Intereses marítimos* ha sido construido predominantemente en el entorno naval militar, como complemento a la formación en cultura estratégica y solo hasta hace muy poco tiempo comienza a permear las esferas civiles del Estado y la empresa privada que poco a poco se han ido apropiando del lenguaje utilizado por oficiales de la Armada Nacional. Hoy, gracias al liderazgo de la Comisión Colombiana del Océano (en adelante CCO) en el diseño, implementación y socialización de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros 2017 (en adelante PNOEC 2017) el lenguaje que incluye el concepto de *Interés Marítimo* se hace corriente para todos los funcionarios de las entidades que conforman la comisión. La PNOEC 2017 define los *Intereses marítimos Nacionales* como “las aspiraciones del Estado relacionadas con el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social, ambiental y militar que puede ofrecer el aprovechamiento y uso del mar en todas las actividades relacionadas con el territorio marítimo nacional” (Comisión Colombiana del Océano, 2017, p. 65).

De acuerdo con esa definición, la PNOEC 2017 establece que los *Intereses marítimos* Nacionales (IMN) del Estado colombiano son:

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

Esto marca una evolución frente a la primera versión de la PNOEC emitida en 2007 cuando se contemplaban como *Intereses marítimos Nacionales*: (i) salvaguardar la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; (ii) establecer un ordenamiento marino-costero; (iii) preservar el ambiente marino-costero y aprovechar de manera sostenible sus recursos naturales, promoviendo el desarrollo socioeconómico nacional; (iv) fomentar el reconocimiento de la cultura marítima nacional, promoviendo la educación en temas del mar y (v) desarrollar investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país.

La CCO y la PNOEC se constituyen, en parte, en la materialización de los esfuerzos de la Armada Nacional para fomentar la creación de la conciencia marítima nacional en concordancia con el modelo de conocimientos y prácticas asumidos en la institución. Desde la década de 1990s, se comenzó a utilizar de manera sistémica el modelo conceptual según el cuál el *Poder Marítimo* es igual a la interacción entre Poder Naval e *Intereses marítimos* mediados por la Conciencia Marítima y su difusión se dio en los cursos de ley en las diferentes Escuelas de formación de la institución (Román, 2007).

De manera evidente este es el final de un camino que ha recorrido diferentes momentos. En este orden de ideas, siguiendo la lógica del comercio exterior como fuente primaria de recursos y posibilidades para las sociedades, durante el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, el *Interés Marítimo* esencial era el libre comercio entre Colombia y sus aliados. Los códigos de comercio, los tratados de libre comercio dominaron la agenda en temas del mar en medio de un periodo de gran olvido de la institucionalidad asentada en Bogotá para usufructuar de forma sería el mar (Román, 2000). Hacia mediados del siglo XX, con el impulso dado a la Armada Nacional y a la flota mercante se materializan dos tipos de interés muy particulares: por un lado, se construyen las capacidades operacionales de la flota naval, que, con su participación en la Guerra de Corea, contribuye al posicionamiento del país dentro de las Fuerzas aliadas en medio de la Guerra Fría. Por el otro, se consolida la existencia de una flota de buques mercantes, que durante buena parte del siglo se dedicó al transporte de la principal carga producida por el país: el café.

Con el gobierno del presidente Lleras Restrepo y posteriormente, con el gobierno del presidente López Michelsen, los intereses parecieran centrarse en los aspectos políticos e institucionales del mar. Por una parte, Colombia participa activamente, junto a sus socios estratégicos del Pacífico sudeste en las discusiones sobre la normatividad internacional. Por otra parte, se negocian prácticamente todos los tratados limítrofes que configuran a la final el territorio marítimo nacional y que le permiten al país hacer presencia significativa en buena parte del Caribe y del Pacífico sudeste (Pulecio, 1984). Estos esfuerzos, se complementan con la creación y fortalecimiento de instituciones y autoridades que desde un comienzo han trabajado en estructurar mecanismos de gobernanza marítima que le permitan al país aprovechar el beneficio de contar con aguas en dos cuencas tan disímiles como son las del Caribe y el Pacífico.<sup>7</sup> Igual, vale la pena señalar que durante esta etapa de la historia el lenguaje no incluye el uso sistematizado del concepto de *Interés Marítimo*. A lo largo de la literatura lo que se observa es cómo el mar se percibe como fuente de recursos y de

---

7 Como se cuestiona por parte de algunas personas, lo que en general se ve como una gran ventaja -ser bioceánico- se puede constituir también en la peor pesadilla ya que significa hacer esfuerzos duales y diferenciados según el ambiente de operación. Contar con dos flotas navales, tener autoridades regionales según el sector del país, implementar programas diferenciales según las condiciones geográficas de cada región. Todo ello, significa, asignar mayores recursos presupuestales y de personal para atender todas las obligaciones.

oportunidades de desarrollo que fomente el crecimiento económico en el país (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas, 1984). Sin embargo, sí es importante resaltar que los acuerdos de límites de Colombia son una apuesta por la cooperación entre naciones. Entre los acuerdos alcanzados, se utilizan de manera reiterada figuras asociativas, en las que el país comparte derechos con las naciones vecinas. Es el caso de las zonas especiales con Ecuador, República Dominicana y Jamaica.

Un poco más reciente, aparecen algunas manifestaciones relacionadas con la perspectiva geopolítica de cada una de las regiones marítimas nacionales. La discusión sobre el papel que deben cumplir el mar Caribe y el océano Pacífico en la construcción de la Colombia futura, pero también el papel que debe cumplir el país en los entornos políticos regionales.

En el entretanto, a partir de la Constitución de 1991, el país aboga por un cuidado sustantivo del medioambiente marino. Esto conlleva a que se desarrollen varios documentos en los que se hace manifiesta una tensión entre el desarrollo económico y la conservación. Se ha de reconocer que, a partir del trabajo hecho por el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras Inveemar como parte del Ministerio del Medio Ambiente, la protección ambiental ocupa un lugar especial en la agenda estratégica nacional. A partir de allí, se amplían las zonas de reserva, se elaboran estudios específicos de conservación y valoración y se prioriza la conservación a la actividad económica. De hecho, las altas Cortes producen algunos fallos en este sentido limitando las posibilidades de exploración y explotación en algunas regiones de la jurisdicción marítima nacional.

El fallo de la Corte Internacional de Justicia en la controversia con Nicaragua por aguas en la región de San Andrés y Providencia pone de nuevo en la agenda la preocupación territorial, promoviendo que el interés de proteger la integridad del territorio adquiera importancia, desarrollándose acciones concretas de protección que promueven el desarrollo de la industria naval y de vigilancia costera. En paralelo, Colombia comienza a participar activamente en la exploración del territorio antártico, enviando buques para realizar investigación científica y el hallazgo de recursos minero-energéticos en las aguas aledañas a la costa Caribe, generan un interés marcado por la explotación de hidrocarburos costa afuera que aún está por desarrollarse.

Hoy, otro tema que comienza a despertar gran interés es el relacionado

con el turismo en general. Actividades relacionadas con el turismo de sol y playa, con el mercado náutico y con la explotación comercial de las riquezas derivadas de la biodiversidad, son parte de la agenda y del discurso de los funcionarios públicos en procura de buscar nuevas formas de desarrollo económico para el País. Sin embargo, de manera paradójica, es la sobreexplotación de esos recursos la que también lleva a imponer limitaciones para su uso afectando el resultado final.

En otros campos, el interés nacional por hacer uso del mar no es tan evidente. A pesar del éxito de la privatización de los puertos, al otorgar concesiones que los administren, la carencia de una autoridad portuaria refleja la confusión conceptual sobre este tipo de escenarios. Igualmente, la poca oferta académica en temas relacionados con el mar y la hegemonía que han tenido los temas ambientales en materia de investigación científica parecieran mostrar también las limitaciones para ver en el mar una fuente de recursos que explotados adecuadamente pueden dar sosten a muchas comunidades acentadas en las costas del país. A pesar de ello, es menester reconocer que en los asuntos de la educación y la cultura comienza a haber una movilización interesante. Algunas instituciones comienzan a trabajar en el diseño e implementación de programas que contribuyen en la formación de profesionales en temas asociados al mar y sus actividades. Incluso hoy, el país cuenta con un Doctorado interinstitucional que integra a diversas universidades y organizaciones públicas y privadas.

Finalmente, los problemas asociados a la pesca han llevado a prácticamente colapsar esta actividad en el país. Por una parte, la inestabilidad institucional derivada del frecuente cambio de reglas de juego producto del cambio de las entidades encargadas del tema, la poca capacidad institucional y el uso, en algunos casos de los buques pesqueros, por parte de organizaciones criminales dedicadas a la comercialización y transporte de narcóticos, han impuesto fuertes restricciones al desarrollo de esta actividad, que en muchas partes del mundo es motor del desarrollo nacional.

## **5. REFLEXIONES FINALES**

Resulta evidente que el mar cada vez juega un papel más importante en la forma como los países configuran sus intereses nacionales. Hoy, además de la necesidad de proteger las líneas de comunicación marítimas por las que se mueve el comercio internacional, también adquieren importancia numerosas actividades que se desarrollan en el mar y que son fuentes de

gran cantidad de recursos para los diferentes países del mundo. Hoy, el mar se constituye en otro escenario de disputa entre grandes potencias que tratan de ejercer control sobre las aguas que le puedan brindar algún tipo de beneficio social, económico, político o militar. China e India han retomado las enseñanzas del Almirante Mahan sobre los mecanismos a implementar para fortalecer el *Poder Marítimo* y poco a poco comienzan a disputar el poder hegemónico a otras naciones que han ejercido el control sobre los mares del mundo. Pero al mismo tiempo, han hecho uso de visiones contemporáneas de lo que significa Poder Marítimo, y han puesto gran interés en la construcción y desguace de naves, el mejoramiento en la efectividad portuaria, la explotación de recursos costa afuera, y sobre todo el desarrollo científico y tecnológico para usufructar los recursos marinos. Todo esto, resulta fundamental para avisorar el futuro de Colombia en cuanto a sus intereses en el mar.

En contraste a estos aspectos estratégicos, el mar también ha comenzado a ser empleado por numerosas organizaciones al margen de la ley que configuran escenarios de amenaza de diversos tipos a la seguridad de las naciones. El transporte por vía marítima de drogas ilícitas, migrantes irregulares, contrabando, entre otros, afecta la tranquilidad de los pueblos y evidencia los problemas a la seguridad integral marítima. El fortalecimiento de la institucionalidad que logre controlar estos fenómenos contribuirá de manera positiva para impactar en estas actividades. Colombia no ha sido ajena a estos fenómenos y ha debido aprender en el camino, acumulando una experiencia clave para situaciones que se repiten en otras naciones del mundo.

En la línea de discusión de este capítulo, es claro que con lo acá expuesto se evidencia que el país, poco a poco ha salido de su letargo hacia el mar y comienza a vivir una movilización hacia los temas marítimos. Evidentemente, el liderazgo institucional sigue en cabeza de la Armada Nacional, la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima, que como entidades del Estado han puesto en la discusión estos temas estratégicos para el país, hasta el punto de lograr que hayan sido incluidos en la propuesta de Plan de Desarrollo (2018-2022) presentada para aprobación por parte del gobierno del presidente Duque. Parece claro que, un aspecto fundamental para promocionar el desarrollo de los intereses marítimos esta en la necesidad de volver a trabajar en el fortalecimiento de la institucionalidad, para de esta forma contribuir al control y a la



promoción de las actividades que desarrollen la faceta marítima del país. Pero también, esta la necesidad de continuar con el fomento necesario para la industria naval de forma que se convierta en un sector estratégico en la formación de valor y de capacidades operativas para la Fuerza Naval y la imperiosa necesidad de hacer mayor énfasis en el proceso de formación de identidad marítima como mecanismo para materializar impactos en los intereses del país en el mar.

Particularmente, se trata de entender la educación como el interés fundamental y como una herramienta fundamental para el fortalecimiento de este proceso de formación de la identidad marítima que permita la valorización del patrimonio marítimo. Por ello, consideramos que se puede trabajar en tres dimensiones culturales: La primera de ellas, la personal, la segunda la que se enfoque en la educación de los niños y jóvenes de forma tal que se resalte el mar como elemento significativo de nuestra cultura y civilización, y la tercera la visualización de la identidad marítima como un asunto público nacional que interese a los sectores estatal y privado e integre los esfuerzos que ambos realizan.

¿Por qué plantear que la primera preocupación debe ser personal? la primera contribución a la sociedad o comunidad en la que uno se encuentre trabajando debe ser reforzar el conocimiento personal sobre los diversos temas marítimos que afectan local, regional y en el ámbito nacional. Reconocer cuáles han sido las causas para que un país con costas en dos mares sea un país que mira el mar, pero no se reconoce en él, debería ser el motor de iniciación para estudiar profundamente estos temas de forma tal que se puedan cambiar las narrativas que, en la actualidad, ligan al país con el mar.

La segunda dimensión donde se puede aportar es en el rol educativo, a través de la difusión de todos los aspectos relacionados con el espacio marítimo nacional, ya mencionados, buscando desarrollar en la población, a través de actividades académicas, una mayor sensibilidad frente a las oportunidades y potencialidades de desarrollo que el mar ofrece a los habitantes de este país. Organizar en las diferentes poblaciones, charlas, conferencias, seminarios en colegios y universidades que aporten en ese intercambio de información que ayude a la generación de identidad. En otras palabras, aprovechando que en muchas regiones de nuestro país todavía se emplea la tradición oral, es deber de todos los interesados en temas marítimos generar tertulias donde se hable sobre el mar buscando a

su vez ir poco a poco recuperando esos elementos de cultura que nos lleven a entender cuál es nuestro vínculo natural con él.

Finalmente, respecto a la tercera dimensión, el mar y sus recursos son considerados bienes de uso público y por ende se debe contribuir para que tanto el Estado como los privados entiendan que los asuntos marítimos, como parte del colectivo nacional, deben ser discutidos y sometidos a consensos que fortalezcan la identidad, a través de la prevención de riesgos, el aprovechamiento sostenible, la riqueza paisajística y la unidad cultural. Como ejemplo, la prevención del riesgo sea natural, económico o cultural permite a la población entender situaciones propias de su entorno. Cómo lograr prevención contra Tsunami en Tumaco si no se conoce su origen, su desarrollo y sus efectos. Cómo entender que el incumplimiento del Código de Pesca Responsable puede acarrear problemas de disminución del recurso si se desconoce la forma correcta de desarrollar la actividad o cómo lograr que no se ocupen más espacios en zona costera que destruyan el paisaje si no se comprende su efecto a mediano y largo plazo, son ejemplos de lo que se debe trabajar en cada comunidad.

En últimas, son muchos temas que se deben debatir para construir ese sentido propio que como colombianos deseamos en relación con lo que el mar significa para nosotros como nación, desarrollando nuestro propio discurso sobre lo que queremos sean los intereses de Colombia en el mar.

## REFERENCIAS

- Anand, R. P. (1983). *Origin and development of the law of the sea*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Bargas, I., Caplan, S. G., Del Sar, E., Elizondo, S., Larocca, G. J., & Schiaffi, B. A. (2012). *Políticas hacia el mar: estudio comparado orientado al caso argentino*. Buenos Aires: Instituto Universitario Naval.
- Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas. (1984). *Administración de los Recursos Marítimos y Costeros en Colombia: Una Evaluación*. Cartagena: CIOH.
- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC*. Bogota: Comisión Colombiana del Océano.
- Concalvez, L. (1999). *La metodología genealógica y arqueológica de Michel Foucault en la investigación en psicología social*. En *Arqueología del cuerpo ensayo para una clínica de la multiplicidad* (págs. 167-176).
- De las Carreras, A. (1999). *Recuperado el 12 de Abril de 2017, de El Derecho del Mar en tiempos de paz: <http://200.16.86.50/digital/34/revistas/pi/delascarreras56.pdf>*
- Dixon, W. M. (1917). *The Fleets Behind the Fleet*. New York: George H. Doran Company.
- Guerra-Barón, A. (2017). Biopower and International Relations. En M. (. Balikov, *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*. Oxford University Press.
- Hobsbawm, E. (2009). *La era del imperio 1875-1914*. Buenos Aires: Crítica.
- Mahan, A. T. (1890). *El interés de Estados Unidos de América en el poderío*

- marítimo*. Presente y futuro. (A. Amézquita, Trad.) Bogotá, Colombia: Editorial Unibiblos.
- Pulecio, G. (1984). *Colombia y su Organización Marítima Nacional (2 Edición ed.)*. Bogotá, Colombia: Ediciones Tercer Mundo.
- Rodríguez, R. M. (2004). *Foucault y la Genealogía de los Sexos*. Antropos Editorial.
- Román, E. (2000). *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Cartagena: Centro Editorial Fondo Rotatorio ARC.
- \_\_\_\_\_. (2007). *Cuaderno de Bitácora de la Historia Marítima Colombiana*. Bogotá: Rasgo & Color.
- Sánchez, R. (2004). *Ecuador y los Intereses marítimos*. Quito: Dirección General de Intereses marítimos.
- Sakhuja, V. (2003). *A comparative study of maritime power of India and China in 1990s*. Obtenido de Jawaharlal Nehru University: <http://opac.jnu.ac.in:8000/theses/TH10342.pdf>
- Solís, E. (1997). *Manual de Estrategia*. Valparaiso: Academia de Guerra Naval.
- Stavridis, J. (2017). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*. New York: Penguin.
- Storni, S. (2009). *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Armada Argentina.
- Theutenberg, J. (1984). *Mare Clausum et Mare Liberum*. Artic, 481-492.
- Till, G. (2007). *El Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- \_\_\_\_\_. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_. (23 de Enero de 2011). *South China Sea: just waiting for the breeze?* Obtenido de East Sea Studies : <http://nghiencuubiendong.vn>
- \_\_\_\_\_. (2013). *Seapower: A guide for the twenty-first century*. London: Routledge.

Valenzuela, R. (2011). La Academia de Guerra Naval, creadora del pensamiento marítimo nacional. *Revista Marítima*, 540-549.

Vidal, F. (2003). La Genealogía como método y el uso genealógico de la historia. *A Parte Rei. Revista de Filosofía*, 1-13.

