



## Seminario poder marítimo y fluvial

**Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"**  
Bogotá D.C., Colombia

2009

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

SEMINARIO

PODER MARÍTIMO Y FLUVIAL

BOGOTÁ, MAYO 2009



# Reseñas Conferencias

## Tabla de Contenido

<b>Mayo 18 de 2009: Intereses Marítimos del Estado .....</b>	<b>1</b>
EL PODER NAVAL Y SU PROYECCIÓN EN COLOMBIA.....	1
Almirante Guillermo Enrique Barrera Hurtado.....	4
VIGENCIA DE LAS TEORÍAS DEL CALM ALFRED MAHAN EN LA ACTUALIDAD Y PERSPECTIVAS .....	5
Contralmirante James Wisecup .....	7
SECTOR PORTUARIO EN AMÉRICA Y LA REALIDAD NACIONAL.....	8
Capitán de Corbeta (r) Alfonso Salas Trujillo .....	10
DESARROLLO DEL SECTOR NAVIERO EN COLOMBIA.....	11
Doctor Guillermo Solano Varela.....	15
EL ROL DEL MAR EN EL DESARROLLO Y LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA .....	16
Doctor Ricardo Sánchez .....	18

<b>Mayo 19 de 2009: Seguridad y Geopolítica Oceánica .....</b>	<b>19</b>
LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SU INCIDENCIA REGIONAL .....	19
Contralmirante (r) Alexander Tavra Checura .....	22
LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BRASIL Y LA APLICABILIDAD DEL PODER NAVAL .....	23
Capitán de Mar y Guerra José Claudio Cruz .....	26
POTENCIAL HIDROCARBURÍFERO DE LAS CUENCAS SEDIMENTARIAS DE COLOMBIA CON ÉNFASIS EN EL OFF SHORE.....	27
Doctor Carlos Alberto Vargas Jiménez .....	30
PROYECTO ARQUÍMEDES: PUERTA HACIA EL COMERCIO MARÍTIMO DEL PACÍFICO, EN COLOMBIA. ....	31
Doctor Darío Rafael Prado Misas .....	33
PROYECCIÓN MARÍTIMA DE COLOMBIA HACIA EL PACÍFICO .....	34
Contralmirante Jesús Alberto Bejarano Marín .....	37
<b>Mayo 20 de 2009: Estrategia Fluvial .....</b>	<b>38</b>
PALABRAS DE APERTURA AL PODER FLUVIAL .....	38
LA INFANTERÍA DE MARINA DE BRASIL Y SU RESPONSABILIDAD EN EL ÁMBITO FLUVIAL.....	40
Capitán de Fragata (FN) Luiz Octávio Gavião .....	42

ESTRATEGIA FLUVIAL (HIDROESTRATEGIA) .....	43
Coronel de Infantería de Marina (r) Oscar Medardo Martínez Torres .....	47
VISIÓN DE INFRAESTRUCTURA.....	48
Doctor Andrés Uriel Gallego Henao .....	50

Mayo 18 de 2009: Intereses Marítimos del Estado

RESEÑA CONFERENCIA SEÑOR ALMIRANTE GUILLERMO ENRIQUE BARRERA.  
COMANDANTE ARMADA NACIONAL.

## EL PODER NAVAL Y SU PROYECCIÓN EN COLOMBIA

El señor Comandante de la Armada Nacional inició la conferencia mencionando que Colombia es un país que tiene el 44.8% del territorio nacional en el mar, numerosas fronteras marítimas y terrestres, con 1.600 Km de costas en el Caribe y 1.300 Km en el Pacífico. Así mismo, tiene fronteras fluviales con 04 países, específicamente Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela, ríos fronterizos con una extensión de 3.587 Km, 03 capitales y 248 poblaciones establecidas en las riberas de los ríos.



Hizo alusión a que Colombia tiene 12 departamentos y 47 municipios con límites marítimos, 12% de la población nacional se encuentra sobre las costas, 03 reservas de biosfera, 11 aéreas naturales protegidas y 09 zonas portuarias con 93 puertos. En el escenario fluvial, 13 cuencas hidrográficas con 265 ríos principales más sus afluentes, con una extensión fluvial navegable de 12.600 Km, que forman una parte necesaria del desarrollo de Colombia. La única vía de comunicación en algunas partes del territorio nacional como el oriente colombiano y el Pacífico está constituida por el mar y los ríos.

También mencionó el entorno estratégico mundial que se está materializando, específicamente para el ambiente marítimo, que conduce a la focalización de marinas regionales, las cuales tienen básicamente dos tareas principales: Hacer cumplir la ley y neutralizar las amenazas asimétricas, registrándose que las tendencias del poder marítimo al iniciar el siglo XXI, conducen a visualizar la necesidad de renovar su poder naval, fenómeno que no es ajeno a la mayoría de los países de América del Sur. Adquisición de nuevas unidades y repotenciación de las actuales, fortalecimiento del comando y control como componente vital del poder naval y del poder marítimo, desarrollo de capacidades tecnológicas propias, mantenimiento del equilibrio estratégico, ampliación de recursos de cooperación y definición de nuevos roles frente al terrorismo, son algunos de los retos que se afrontan en la actualidad.

En el marco de la definición del poder marítimo de la nación, como la capacidad de crear, mantener, explotar y proteger los intereses marítimos de Colombia, su Marina de Guerra está trabajando mancomunadamente con otros entes del Estado frente a la exigencia de contribuir a su desarrollo, siendo la seguridad un elemento importante, máximo cuando hoy día la tendencia es hacer de la aplicación de la fuerza militar, un instrumento para el desarrollo sostenible, además de garantizar la protección de los ciudadanos del país.

En relación con la visión de la Armada Nacional para 2019, indicó que su meta es contribuir de manera decisiva en la recuperación y consolidación de la paz y la seguridad, y la incorporación de los espacios oceánicos al desarrollo nacional. Para entonces, será una fuerza moderna en armas, tecnología y organización, con un talento humano altamente entrenado y profesional, siendo una institución afianzada en valores y principios.

Sobre la estrategia naval, manifestó que se basa en cinco vectores estratégicos: Seguridad y Defensa, Seguridad Marítima, Desarrollo Marítimo, Protección del Medio Ambiente y Operaciones Internacionales.

- La Armada Nacional en cuanto a su presente y su futuro, debe ser “Garante de la Seguridad Marítima”. El modelo que mantendrá la Armada Nacional para la aplicación de la ley y para la defensa y seguridad, estará basado en sus tres grandes componentes: Naval, Guardacostas e Infantería de Marina.

Con relación a *El Salto Estratégico*, indicó que este significa una mayor coordinación con todos los entes del Estado, porque precisamente ya se está entrando en la parte de la Política de Consolidación, como política complementaria a la de Defensa y Seguridad Democrática. En el corto y mediano plazo, se continuará con la modernización y la proyección de la Armada, y en el largo plazo, el esfuerzo institucional pretende contribuir al logro de la visión del país y de la Armada, trazados para 2019.

Para alcanzar los objetivos propuestos se creó un plan de desarrollo, denominado *El Plan Orión*, puesto en ejecución durante el cuatrienio 2007-2010, en donde se proyecta la construcción de dos estaciones de Guardacostas, una patrullera de Zona Económica Exclusiva, dos patrulleras de costas, dos patrulleras pesadas de apoyo fluvial, tres patrulleras livianas de apoyo fluvial, tres lanchas patrulleras de río y la adquisición de diez botes interceptores de la clase *Midnight Express*, con todo su armamento y capacidades. En la parte fluvial, se prevé la activación de 14 compañías de asalto fluvial con botes, algunos de ellos de construcción nacional, el mejoramiento del Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia (C<sup>3</sup>I), incluyendo su influencia en el Pacífico colombiano, la modernización de las cuatro fragatas, los dos submarinos oceánicos y la adquisición de un patrullero marítimo.

Esto conduce a una proyección estratégica, donde la Armada debe proporcionar seguridad a todas aquellas actividades marítimas desarrolladas legalmente, garantizando actividades como, la libre navegación, la protección de la vida humana en

el mar, del medio ambiente marino y de los recursos marítimos, de tal manera que las amenazas proyectadas en el ambiente marítimo sean neutralizadas de manera oportuna, evitando que afecten a la población y sus recursos.

Para concluir, el Señor Almirante Barrera indicó que siendo la defensa y seguridad marítima esenciales para el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales, la visión de la Armada Nacional está orientada a contribuir al desarrollo y al bienestar de la Nación, pues la evidencia frente a la realidad colombiana, permite registrar que cada vez se notará más la incidencia de las fuerzas de tierra, mar y aire, en el bienestar de la población.

En razón a lo expuesto, para dimensionar adecuadamente el poder naval requerido, se deben establecer escenarios futuros y las amenazas asociadas. Esto implica desarrollar y aplicar mejores capacidades de simulación, así como, optimizar las capacidades para producir, por lo cual, el avance de la ciencia y de la tecnología debe considerarse como una necesidad permanente. Hoy día, ninguna profesión y menos las aplicadas al poder naval, deben quedarse al margen de lo que está sucediendo tecnológicamente. La Armada debe contemplar la disponibilidad de medios con adecuada flexibilidad, para responder ágil y oportunamente a los cambios tecnológicos y misionales, sin descuidar las exigencias de la modernización de medios y doctrina, que implican considerar la interoperabilidad conjunta, combinada y coordinada, en un ambiente operacional cada vez más exigente y globalizado.

**Almirante Guillermo Enrique Barrera Hurtado**  
**Comandante de la Armada Nacional**

Nació en Bogotá, en 1950, e inició su bachillerato en el Instituto de La Salle de la misma ciudad. A los 16 años, se incorporó a la Escuela Naval.

El Almirante Barrera se graduó como Teniente de Corbeta en diciembre de 1971. Tiene grados en Ingeniería Naval Electrónica y en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla, así como una maestría en ingeniería eléctrica de la *Escuela Naval de Postgrados* de Estados Unidos de América. Ha obtenido diplomados en Estado Mayor y en Altos Estudios Militares en la *Escuela Superior de Guerra* de Colombia, así como en Alta Gerencia de la *Universidad de Los Andes*, Alta Gerencia de la *ESAP* y el Programa de Alta Dirección Empresarial del *INALDE*, *Universidad de la Sabana*. También es graduado del *Colegio de Guerra Naval* de los Estados Unidos.

Ha desempeñado cargos de superficie y Segundo Comando a bordo de las siguientes unidades a flote de la Armada: Destructor Escolta ARC Boyacá, Destructor ARC Santander, Destructor ARC 7 de Agosto, Fragata ARC Caldas y Fragata ARC Almirante Padilla. Fue comandante de la Patrullera Fluvial ARC Fritz Hagale, del buque para servicio de boyas ARC Gorgona y de la Fragata ARC Almirante Padilla.

Sus cargos en tierra han sido: Comandante de la Compañía de Aspirantes y Comandante del Batallón de Cadetes en la Escuela Naval, Jefe de Operaciones de la Fuerza Naval del Atlántico en dos ocasiones; Director de Comunicaciones de la Armada, Ayudante General del Comando de la Armada, Comandante del Cuerpo de Guardacostas, Jefe del Departamento J5 del Estado Mayor Conjunto en dos oportunidades, Comandante de la Fuerza Naval del Caribe, y Jefe de Operaciones Navales.

El 16 de agosto de 2006, asumió el Cargo de Comandante de la Armada Nacional de la República de Colombia y el 7 de diciembre del mismo año, ascendió al grado de Almirante.

Durante su carrera, ha recibido condecoraciones nacionales y extranjeras, dentro de las cuales se destacan, la "Orden de Boyacá", la "Orden de la Democracia" otorgada por el Senado de Colombia, "Servicios Distinguidos en Orden Público", seis Órdenes Militares, tres medallas por méritos académicos y cuarenta y siete condecoraciones militares y civiles.

RESEÑA CONFERENCIA RADM. JAMES WISECUP. PRESIDENTE COLEGIO DE GUERRA NAVAL DE ESTADOS UNIDOS.

## LA VIGENCIA DE LAS TEORÍAS DEL CALM ALFRED MAHAN EN LA ACTUALIDAD Y PERSPECTIVAS

No se podría intercambiar ideas y luego disertar sobre importantes temas del entorno marítimo, sin entender la filosofía y las enseñanzas que brindó a la humanidad Alfred Thayer Mahan. Y es precisamente por esta razón, que su retrato está muy bien ubicado en el Colegio de Guerra Naval, en Newport, simbolizando una especie de templo a disposición de todos. El trabajo de Mahan ha sido leído por los más grandes líderes del mundo, quienes siempre estuvieron deseosos de aprender la naturaleza de su pensamiento sobre el empleo del mar y otras buenas enseñanzas, en diferentes temas navales.



Mahan siempre recalcó la importancia de profundizar sobre las bases de la estrategia naval, y dogmatizó que las enseñanzas del pasado aportan no sólo al desarrollo de la estrategia sino dan un valor más evidente a la táctica, la cual ha evolucionado de generación en generación, junto con las capacidades de las nuevas armas hechas por el hombre. Afirmó que la "naturaleza del hombre seguirá siendo la misma", y hace una reflexión sobre la ecuación personal: "aunque incierta en cantidad y calidad, en el caso particular, es seguro que siempre podrá ser encontrada".

El señor RADM WISECUP resaltó la esencia y proyección de las ideas de Mahan relacionadas con el océano, al mostrarnos su definición: "Es la gran autopista, o tal vez, la mejor ruta conocida de comercio", y debido a ello, sintetiza la historia del Poder Marítimo como algo que en gran medida ha definido una competencia de naciones. Ese Poder Marítimo está organizado en elementos, tales como la posición geográfica, la configuración y conformación física del territorio, la extensión territorial y sus recursos naturales, la cantidad de población dedicada a actividades afines con el océano, el carácter nacional y el carácter y política del gobierno. Dicho de otra manera, el marco de análisis de Mahan está constituido por geografía, gobierno, personas y Armada.

Otra de las más importantes aseveraciones de este gran pensador fue con relación a los efectos del comercio, el cual no es suficiente para vencer a un enemigo. Con esta idea definió dos requisitos básicos de un poder marítimo estratégico, un comercio saludable y una Armada poderosa. Sobre esta tesis, el Almirante Wisecup planteó

importantes argumentos retomando las palabras de Lord Jackie Fisher: “Una Armada no se puede construir con un presupuesto reducido”, “siempre va ser una propuesta costosa que tomará mucho tiempo construirla”, y finalmente, “para construir una Armada fuerte, el gobierno necesita invertir, y sabemos que destinar grandes cantidades de dinero en épocas difíciles para asegurar la paz en un futuro incierto, es algo complicado”.

En ese mismo orden de ideas, Mahan afirmaba que la Armada es una póliza de seguro, que depende del liderazgo de cada país. Por esta razón y de manera complementaria, el RADM WISECUP resaltó la importancia de disminuir la *ceguera marítima* de los ciudadanos de un Estado, a través de una cultura de desarrollo general con educación integral, que permita hacerlos entender la importancia de mantener una Armada fuerte y organizada que proteja sus intereses.

Para finalizar esta disertación, se desarrollaron dos perspectivas básicas y actuales: la estrategia de cooperación marítima y la importancia de la geografía. La primera hace referencia a la transferencia del acceso a la libertad para controlar los mares, y con ello, el dominio de las líneas marítimas de comunicación; como se observa, este es un aspecto muy referenciado a Mahan. La perspectiva de la geografía, motiva a no olvidar ni ignorar el concepto estratégico de este factor, y lo argumenta haciendo eco a Robert Kaplan en su afirmación “negar los factores de la geografía, solamente conduce al desastre”; este testimonio también reúne los pensamientos de Mahan.

Por último, el RADM WISECUP al responder algunas preguntas al auditorio, resaltó los siguientes mensajes a título personal: “La cooperación entre las Armadas para ayudar a resguardar los intereses globales es muy importante, pero esto implica que la Armada de cada país debe tomar también en consideración los elementos nacionales o regionales”, “un país que respete la libertad de actuar en los mares internacionales, puede operar en cualquier sitio”, “las naciones tienen que actuar de acuerdo con sus intereses, dentro del marco del Derecho Internacional” y “la inversión de las Armadas debe ser en términos de educación, los problemas que encaramos no serán sencillos y necesitamos personas que analicen y resuelvan temas complicados”.

**Contralmirante James Wisecup**  
**Presidente Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos de América**

El Contralmirante James Wisecup nació en Piqua – Ohio, y se graduó en 1977 de la Academia Naval de los Estados Unidos de América. Se graduó de la maestría en relaciones internacionales de la *Universidad del Sur de California*, en 1998, se graduó del *Colegio de Guerra Naval*, y también obtuvo un grado del *Instituto para Estudios Avanzados de Europa de la Universidad de Strasbourg*, en Francia.

El Contralmirante Wisecup, en sus cargos más recientes en el mar, sirvió como Comandante del Grupo de Ataque No. 7, y Comandante del Grupo de Ataque Ronald Reagan. Igualmente, sirvió en apoyo a la Operación *Tormenta del Desierto* y la Operación *Libertad Duradera*, como Comandante del USS Callaghan, Segundo Comandante abordo del USS Valley Forge y Comandante del Escuadrón de destructores No. 21.

En tierra, el Contralmirante Wisecup fue asignado a los cuarteles de la OTAN en Bruselas – Bélgica, y se desempeñó como planeador de fuerza y programación de buques para el Comandante de las Fuerzas Navales de Superficie de Estados Unidos en el Pacífico, en San Diego. También sirvió en el Grupo de Planes y Políticas de la Armada como Oficial de Acción. Fue seleccionado para servir como miembro del Grupo de Estudios Estratégicos para el Jefe de Operaciones Navales en Newport, Rhode Island, y sirvió como Director de la Sala de Situación de la Casa Blanca. También sirvió como comandante de las Fuerzas Navales de Estados Unidos, en Corea.

Entre las distinciones con que cuenta, se incluyen la Estrella de Bronce, Legión de Mérito, Medalla de Servicios Superiores a la Defensa, premio Vicealmirante James Stockdale por la inspiración mediante el liderazgo, entre otros reconocimientos personales y a sus unidades. El 6 de noviembre del 2008, se posesionó como el quincuagésimo segundo Presidente de la Escuela de Guerra Naval en Newport, donde actualmente se desempeña.

## SECTOR PORTUARIO EN AMÉRICA Y LA REALIDAD NACIONAL

El expositor hizo una retrospectiva hacia finales del siglo XV y principios del siglo XVI, donde el Caribe era punto obligado del comercio internacional, influencia que fue cesando, hasta que en el siglo XXI Cartagena vuelve a ser un punto obligado de paso del comercio marítimo mundial gracias a su cercanía con el Canal de Panamá, por donde confluyen gran parte de las líneas de comunicaciones marítimas mundiales.



El Señor CC (r) Salas señaló que la ampliación del Canal de Panamá permitirá pasar de buques de 4.500 TEU's a buques de más de 12.000 TEU's, con lo cual los puertos deben prepararse para poder recibirlos.

Por esto, naves más grandes representan fletes más bajos, mayores frecuencias, más rutas y menor tiempo de tránsito. Pero estas expectativas en los costos de operación de los buques, se traducen en un incremento de costos de los puertos, los cuales deben desarrollar proyectos de ampliación de la infraestructura requerida para poder recibir estos grandes barcos y proporcionarles los servicios complementarios necesarios.

En el futuro cercano, el comercio de contenedores en el Caribe espera un aumento estimado de 20 millones de unidades; por lo tanto, los puertos de la región requieren un planeamiento concienzudo y cuidadoso analizando distancias, productividad, tarifas de la carga doméstica, previendo riesgos y analizando diferentes modelos económicos, principalmente en relación con los puertos de Kingston, Panamá y Cartagena, que poseen las mejores variables. De estos, el que logre ser seleccionado para recibir estas rutas comerciales obtendrá menores fletes, mayores frecuencias y la mayor conectividad directa con el mundo.

Actualmente, las mejores condiciones para ello las tiene el puerto de Kingston, y en segundo lugar está Panamá, por lo tanto, para que Cartagena ocupe este primer lugar en el tráfico marítimo, debe, además de buscar las mejores condiciones mencionadas anteriormente, reforzar su gran capacidad de carga doméstica, siendo un puerto atractivo para los transportadores. Una muestra de la evolución del puerto de

Cartagena, es que en el pasado exclusivamente movía carga nacional, y actualmente mueve un 67% de carga extranjera.

El puerto de Cartagena está preparando capital humano altamente capacitado, e incorporando nuevas tecnologías para disminuir los tiempos de demora de la carga en sus instalaciones, traducándose en menores costos para los dueños de las mercancías. Entre las innovaciones desarrolladas, está el sistema *Portis Destin8* que proporciona información en tiempo real y localización geográfica vía GPS de la carga que se maneja en el terminal, permitiéndole al personal autorizado verificar los procesos de cargue y descargue que se realizan en el puerto y en CONTECAR. Estos altos niveles de desempeño le han hecho merecedor del premio a mejor puerto del Caribe por 3 años consecutivos, 2005, 2006 y 2007.

La Sociedad Portuaria Regional del Cartagena tiene el proyecto de ampliación del Patio de Contenedores de CONTECAR, con el fin de recibir los grandes barcos de 12.000 TEU's, para lo cual se requiere una inversión de unos 600 millones de dólares aproximadamente, que incluye equipos de última tecnología, refuerzo del muelle para soportar las nuevas grúas, y dragado del canal de acceso. Este proyecto generará unos 1.000 empleos directos, más de 526 millones de dólares en divisas y una reducción del 40% en los fletes marítimos, además de generar más de 1.000 millones de dólares por recaudos de impuestos.

De igual manera, el CC(r) Salas mostró que el 51% de los cruceros turísticos se efectúan en el mar Caribe y con el apoyo del Gobierno Nacional, en cabeza del Doctor Álvaro Uribe Vélez, Cartagena recuperó su sello de destino turístico con más de 240.000 pasajeros en 2008, teniendo una proyección de 350.000 pasajeros para el 2009, y prueba de ello es que la ciudad recibirá en los próximos años proyectos de inversión por más de 5.000 millones de dólares.

Finalmente, concluyó su exposición reforzando la visión de convertir el Puerto de Cartagena en una plataforma logística del Caribe, con capacidad para atender 3.7 millones de TEU's, incluyendo los barcos de 12.000 TEU's y alcanzar desempeños de servicio a 300 contenedores por hora, mediante la utilización de tecnología de punta que contribuya activamente a la eficiencia de sus servicios, complementado con altos estándares de seguridad para la carga, los equipos y el personal del puerto, lo cual contribuirá en forma decisiva a la competitividad de Colombia dentro del mercado mundial, generando desarrollo y bienestar para todos los colombianos.

**Capitán de Corbeta (r) Alfonso Salas Trujillo**  
**Gerente General de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.**

El Capitán Alfonso Salas es Oficial retirado de la Armada Nacional de la República de Colombia, obtuvo el grado de Oficial Naval en 1961 y el de ingeniero Naval en 1966. Realizó estudios de Post-Grado en la Escuela de Post-Grados de la Marina de Estados Unidos, en Monterrey, California, recibiendo el título de Ingeniero Electricista, en 1969. Actualmente, se desempeña como Gerente General de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

Pertenece a diferentes juntas directivas y en negocios independientes entre 1982 - 1993; ocupó la Vicepresidencia Administrativa y Financiera de Vikingos S.A. entre 1980-1982; la Gerencia de la Electrificadora de Bolívar entre 1978-1980; fue Profesor de Ciencias Navales y Comandante del Batallón de Cadetes de la Escuela Naval entre 1972-1978; Secretario Privado del Ministro de Defensa en 1971, y sirvió durante 12 años a bordo de diferentes buques de la Armada Nacional.

Pertenece a las Juntas Directivas de: Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, CONTECAR S.A., Teatro Heredia, Transcribe S.A., Granitos de Paz, FENALCO, y Cámara de Comercio de Cartagena.

Ha pertenecido a las Juntas Directivas de: Ferrosen, Líneas Agromar, Muelles el Bosque, CI Vikingos, Corporación Centro Histórico, CI Pesbocol, Canalimpio S.A., Cámara de Comercio de Cartagena, y Andi Seccional Cartagena.

Igualmente, ha participado de un gran número de cursos y seminarios a nivel nacional e internacional.

Nació en Neiva, el 6 de Noviembre de 1939, y se encuentra casado con María del Rosario Araujo de cuya unión tienen cuatro hijos.

## DESARROLLO DEL SECTOR NAVIERO EN COLOMBIA

El doctor Guillermo Solano Varela analizó el desarrollo que ha tenido el sector naviero en los últimos 35 años a nivel mundial, el cual sin lugar a dudas está enmarcado con la aparición del contenedor, como instrumento primordial de transporte y que ha cambiado la estructura del comercio internacional. Alrededor de él, se han generado desarrollos importantes, especialmente en los temas, portuario y de transporte terrestre. Esto ha cambiado por completo la dimensión y el modo de transporte marítimo. Así mismo, enfatizó sobre la importancia de los buques, que hoy en día son mucho más grandes, como los portacontenedores de gran capacidad y graneleros que manejan cifras significativas de hasta 300.000 toneladas. Esto, sin duda, ha traído una repercusión importante en el comercio internacional en concordancia con las economías de escala. Así mismo y como consecuencia del gran aumento del comercio internacional, en los últimos tres años se ha presentado un promedio de crecimiento de las navieras como jamás se ha vivido. Y es que la parte marítima es supremamente importante para el comercio internacional, considerando que el 95% de la actividad comercial mundial se maneja por el sector marítimo.



Por otra parte, en Colombia existieron compañías que nacieron principalmente por la necesidad del país de transportar café y otros tipos de carga, contando con una política proteccionista de Estado que garantizaba la reserva de carga, situación que llevó a los usuarios a sentirse discriminados, al no contar con libertad de escogencia para decidir la empresa que más les convenía para transportar sus productos.

La sostenibilidad de la Marina Mercante Colombiana se afectó sensiblemente por la unión y las acciones de los usuarios a través del CUTMA, quienes se sentían atropellados frente a los abusos que representaba la reserva de carga. También porque el gobierno determinó que los fletes eran un punto básico de la canasta familiar y que si liberaba la reserva de carga, esto iba a repercutir en la población.

Con la desaparición de esta medida, los más afectados fueron las navieras nacionales al no reunir condiciones de competitividad en un mundo globalizado. También perdió el Estado, porque los fletes son generadores de divisas, y esta fuente de divisas desapareció, de modo que hoy día el país deja de recibir entre 4 y 5 mil millones en divisas por no tener Marina Mercante Nacional. Igualmente, el Estado perdió soberanía nacional frente a los mercados, al no contar con buques de bandera nacional para colocar nuestros productos, y por último, perdieron los usuarios.

Actualmente, los clientes están insatisfechos porque les dejan la carga en espera en los puertos, debido al incremento del tiempo de tránsito, presentándose casos en los que el transbordo de carga a países o islas que están situadas a dos o tres días de navegación, el tiempo de tránsito de la mercancía dura entre 10 y 15 días.

Otro factor a considerar, es el negocio de los fletes, pues los clientes quieren transportar cuando requieren del servicio, especialmente las industrias grandes donde no sólo necesitan un suministro oportuno de sus materias primas, sino también tienen la necesidad de mantener sus inventarios de producción bajos.

Las rutas a puertos no convencionales o de bajo calado, o los puertos a donde las navieras usualmente no van generan otro problema adicional, llevando a los productores colombianos a perder la capacidad de negociación. El usuario Colombiano se ve afectado hoy en día por los recargos derivados de la congestión en los puertos, por los altos costos del combustible, y por una serie de temas que él no controla y que adicionalmente los tiene que aceptar como vienen.

Sin embargo, se deben considerar los retos que le presentan a Colombia y las posibilidades comerciales que tiene el país; se tiene un crecimiento significativo de inversión extranjera, por parte de personas que han creído que las oportunidades en el país son importantes, las cuales derivaron en un crecimiento significativo de comercio exterior a través del mar.

El sector de incidencia donde Colombia debería pensar mucho más, es sin duda el Caribe, en donde la población está por encima de los 25 millones de habitantes, y donde el país debe tener una inherencia. Por lo anterior, es necesario tener una Marina Mercante Nacional, porque existe una excelente oportunidad de carga. Ante esta problemática, se tiene una propuesta para trabajar conjuntamente, usuarios, navieras y Estado, a través de un acuerdo mancomunado. Los usuarios, que garantizarían la entrega del 10% de su carga para que se incentive la Marina Mercante Nacional, los navieros, comprometiéndose a suministrar buen servicio, buen precio y buena frecuencia; el papel del Estado se traduciría en la creación de esquemas de transporte con las compañías, vinculándose como un accionista. El Estado lideraría ciertos tráficos con ayuda del naviero, contando con usuarios que permitirían liderar el manejo de determinadas rutas, haciendo finalmente atractiva la inversión en el sector.

Como factor importante, el Estado puede colaborar con el fomento de la construcción de buques en el país. Colombia muestra un escenario muy positivo para la construcción

de buques desde el punto de vista del clima. Por ello, lo más importante y concluyendo, es que hay una necesidad sentida y que si no trabajan conjuntamente los tres actores en este proceso, es muy difícil salir del problema existente.

En relación con la situación del mercado marítimo mundial, hace varios años ante la gran demanda de productos, hubo un aumento importante de los fletes, debido a que se contaba con más carga que buques, y como consecuencia de esto, la construcción de los barcos se disparó. El mundo comenzó a construir sin mayor control, la financiación para la construcción de barcos se daba de manera amplia en Europa, hasta que se presentó el desplome derivado de la recesión mundial; el Estado perdió el control financiero, miles de toneladas de carga se quedaron en los puertos, porque la demanda de productos cayó sustancialmente y los inventarios aumentaron, lo que llevó a una disminución de requerimientos de transporte de carga por vía marítima, incidiendo entonces la crisis mundial en la actividad naviera.

Lo anterior, ha llevado a algunos Estados a tener una mayor participación, que buscando salvar las compañías, lo ha convertido en accionista de ellas, en accionista de bancos, accionista de compañías de carros, accionista en todos los sectores. Aunque países como Estados Unidos y algunos europeos han dicho que no afectarán el comercio internacional, seguramente cuando vean el desplome interno que se traducirá en desempleo, apreciarán que las medidas tomadas por los gobiernos son pequeñas frente a la protección que requieren sus ciudadanos.

Las consecuencias de la crisis para el sector marítimo han sido devastadoras; en primer lugar, al presentarse esa caída tan dramática de carga, los barcos han sido amarrados en los diferentes puertos. Hoy el 30% de la flota containera se encuentra amarrada; muchos dueños de barco han decidido que es mejor pararlo que operar a pérdida. Los bancos cerraron por completo sus puertas a la financiación ante esta caída dramática del valor de los buques. Otra consecuencia derivada de la caída de los fletes, ha sido que se incentivó la chatarrización de los barcos, debido a la poca rentabilidad de mantenerlos en servicio.

Dentro de las cosas positivas frente a la crisis, es que se frenaron oportunamente los órdenes para construcción de barcos, pues si estas se hubieran ejecutado, el desplome habría sido mucho más grande. Es mejor haber tenido algo que frenó el sector de inmediato en vez de sufrir 11 o 12 años con abundancia de barcos, frente al desequilibrio de tener poca carga, aunque también es importante tener en cuenta que algunos armadores que ya tenían los depósitos efectuados para iniciar la obra, decidieron perderlos antes de vivir esta debacle, seguramente presionados por la negativa de los bancos de cerrar las fuentes de financiación.

Con relación a la crisis, el Doctor Solano concluyó señalando que el sector naviero se tiene que preparar para actuar más frente a escenarios negativos que positivos. No hay que arriesgarlo todo, hay que tener fondos de seguridad, porque más adelante los bancos van a cerrar las puertas. Por lo tanto, la protección de la inversión es vital en

estos momentos de crisis debido a la reducción de costos tan importantes que van haciendo las compañías.

Otra reflexión frente a la crisis, para quienes manejan planes a 5 o 10 años, es que deben considerar la versatilidad de las compañías para desenvolverse en los diferentes ambientes, siendo importante saber manejar el corto plazo de manera profunda, sin descuidar los imprevistos que depara el futuro, especialmente en un sector como el naviero donde inciden tantos factores exógenos.

**Doctor Guillermo Solano Varela**  
**Gerente General NAVESCO S.A.**

El Doctor Solano se desempeña como Gerente General de NAVESCO S.A. desde 1993, teniendo bajo su responsabilidad el manejo de todas las operaciones de la compañía, tanto internas como externas, y en especial las actividades comerciales, técnicas, operativas, contables, financieras y de personal, entre otras.

Entre 1992 y 1993, se desempeñó como Gerente de Línea de la Compañía Suramericana de Vapores en NAVEMAR S.A., teniendo bajo su responsabilidad el manejo integral de la línea a nivel comercial, operativo, aduanero y contable, introduciendo la línea al mercado nacional.

Entre 1990 y 1993, se desempeñó como Gerente Comercial de GRANELCO S.A., encargado de la comercialización de buques menores a 5000 toneladas de peso muerto, procurando la ocupación permanente de los buques.

El Doctor Solano se tituló como abogado de la *Universidad del Rosario*, con estudios de postgrado en intercambio comercial de UNITRAMP en París – Francia, y Especialización en mercadeo de la *Universidad Javeriana*.

RESEÑA CONFERENCIA DR. RICARDO SÁNCHEZ. OFICIAL A CARGO DEL ÁREA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE, DE LA DIVISIÓN DE RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL).

## EL ROL DEL MAR EN EL DESARROLLO Y LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

El Dr. Ricardo Sánchez resaltó la importancia de incluir al Poder Fluvial dentro del contexto del Poder Marítimo, así como de incluir la Defensa de los Intereses Marítimos dentro de la relación del Poder Naval con los Intereses Marítimos, incluidos en el concepto de Poder Marítimo, debido a que estos elementos son parte fundamental para el desarrollo de la economía en América Latina y a los cuales, tradicionalmente se les ha dado la espalda.



En la conferencia, se abordaron dos temas principalmente; el primero, al observar la situación actual de la industria marítima, dentro de lo que es el rol del mar en la vida y el desarrollo de las naciones, y la situación general de la industria marítima.

“Los Mares, nuestros mares” son una parte fundamental de la biosfera. Se conoce que es uno de los componentes que más influyen en la situación del clima y que más tiene que ver con el desarrollo de la salud de los habitantes del planeta y consecuentemente, con su bienestar. Por lo tanto, es importante resaltar que el poder naval, mas intereses marítimos, mas la defensa de los intereses marítimos, son esenciales para el desarrollo sostenible del mundo. Todo lo anterior, además, se debe enlazar con la importancia del mar en el aspecto del transporte marítimo en sus principales formatos de transporte: petróleo y derivados del petróleo, graneles secos o líquidos y contenedores, con sus diferentes indicadores e incidencias en el comercio mundial.

El segundo tema tiene relación con la importancia del estudio y conocimiento de los Convenios Internacionales que rodean el tema del transporte marítimo, como son los convenios SOLAS, MARPOL, de protección ambiental y el convenio de protección de buques en operaciones portuarias.

El doctor Sánchez efectuó un análisis de la actual crisis económica mundial, así como un resumen de las cinco crisis globales más representativas antes de la crisis de 2008 (la crisis del petróleo en 1973, la segunda crisis del petróleo, las crisis financieras entre los años 1987 y 1990, la crisis asiática en 1997 y la crisis del nuevo milenio de los años 2001 y 2002), analizando el presente y el futuro de la Industria Naval.

Concluyó indicando la importancia de tomar decisiones con relación a los puertos, las políticas portuarias y las políticas marítimas, evitando que estas se dejen en manos de dos o tres personas, buscando que se manejen como un objetivo del país y una estrategia nacional. Estos campos no se deben tratar como un buen negocio para alguien, al contrario, deben ser una política que se traduzca en administración de los intereses marítimos y portuarios, garantizando el desarrollo del país, y en donde todos estemos involucrados, incluyendo al poder militar, las empresas privadas, el sector financiero, y por supuesto el Estado.

## **Doctor Ricardo Sánchez**

### **Oficial a cargo del Área de Infraestructura y Transporte, de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)**

El doctor Ricardo J. Sánchez es economista, Profesor Visitante de la *Universidad de La Coruña*, España, en el *Instituto Universitario de Estudios Marítimos* y Profesor de la *Pontificia Universidad Católica* de Chile, en la Escuela de Administración. Actualmente, es Oficial de Asuntos Económicos de la Organización de las Naciones Unidas en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, con sede en Santiago de Chile, encargado de los temas marítimos, logísticos y portuarios, y temas relacionados con la infraestructura física. Desde enero de 2007, es el Oficial a Cargo del área de Infraestructura y Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, Naciones Unidas.

Es miembro del Consejo de la *Asociación Internacional de Economistas Marítimos* (IAME por su sigla en inglés), y miembro de la Sociedad Internacional de Navegación (PIANC por su sigla en inglés), de la *Asociación Argentina de Economía Política* (AAEP) y de la *Red de Investigación de Desempeño Portuario* (PPRN por su sigla en inglés).

El Doctor Sánchez obtuvo su diploma de grado como economista en la *Universidad del Salvador* en Buenos Aires, Argentina, y de maestría en la *Universidad de París X* y la *Universidad Carlos III* de Madrid.

RESEÑA CONFERENCIA SEÑOR CONTRALMIRANTE (r) ALEXANDER TAVRA. EXDIRECTOR ACADEMIA NAVAL DE CHILE Y SECRETARIO GENERAL COMPAÑIA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.

## LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SU INCIDENCIA REGIONAL

El término *Seguridad Marítima* representa un concepto abstracto que se confunde con la seguridad nacional de un país y pondera, de alguna forma, el nivel o el estatus logrado para proteger por sí mismo su comercio exterior y para explotar su territorio marítimo.

En tiempos remotos, el comercio marítimo también sufría ataques de piratas, lo que obligó a los *armadores* navieros a dotar sus naves con cañones y con tripulaciones mixtas para su protección. Ese es el verdadero origen de las Armadas como las conocemos hoy, cuyo fundamento fue defender y proteger al tráfico marítimo, el mismo predicamento que hoy convoca a las Armadas del mundo, cuando aparentemente, las ideas vislumbradas por Alfred Thayer Mahan en un contexto de competencia mundial por el *poder* (concreto y real) se ha visto reemplazado por la lucha contra el *terror* (ambiguo y difuso).



Existen cuatro elementos fundamentales que conforman la estructura logística marítima: la carga, las naves, las tripulaciones y las transacciones comerciales ligadas al negocio naviero. En cada uno existen riesgos y vulnerabilidades que provienen de la *porosidad* de un negocio milenario. Por dicha causa, el comercio marítimo es un objetivo fácil de ser penetrado con otros fines.

Desde un punto de vista comercial, los cuatro elementos trabajan interrelacionados e integrados entre sí, ya que la logística marítima exige rapidez y eficiencia, condiciones que sólo se logran cuando todos funcionan armónicamente, dando movimiento al *Sistema Logístico Marítimo*, en el cual el uso masivo de los contenedores ha sido clave

para materializar la globalización, generando economía y rapidez de movimientos, además de otras ventajas.

Dado que por su uso masivo, los contenedores pueden ser mal empleados para transportar elementos ilícitos, armas de toda clase, e incluso personas para realizar acciones terroristas, o con otros fines, los enormes volúmenes que se mueven en el negocio complican su revisión y el seguimiento individual, ya que son físicamente uniformes y se trasladan a muy altas velocidades de intercambios en los puertos como en las naves. Esta es la mayor debilidad de la industria naviera.

Consecuentemente, parece que la única clave real para reducir el nivel de riesgo presente en el negocio marítimo es lograr un control absoluto de sus procesos logísticos. Ello demandaría un gran nivel gerencial y un exacto control sobre toda la cadena logística, donde los buques son una parte del problema, pero no la más importante.

Una segunda situación de riesgo se concentra en terminales y puertos, áreas donde el terrorismo marítimo ya podría estar presente e incluir, como posibles objetivos, por ejemplo, la interrupción del tráfico marítimo en el Canal de Panamá o la paralización portuaria en grandes terminales, provocando un descalabro económico mayor.

La vulnerabilidad del Canal de Panamá se debe a que por él circula un 5% del total del comercio marítimo mundial, aunque ejerce vital influencia en el desarrollo de las economías de los países de la Costa Oeste de Sudamérica. La situación es opuesta para los países de la Costa Este del continente americano, ya que sus economías no dependen del Canal para mover sus cargas.

Datos oficiales, entregados por la autoridad marítima del Canal de Panamá, indican que a noviembre de 2008, lo han cruzado 14.702 buques, movilizand o 210 millones de toneladas. De estas, 68 millones de toneladas provienen del comercio marítimo de Ecuador, Perú y Chile, siendo Chile el principal usuario regional y el tercero a nivel mundial, movilizand o 27 millones de toneladas. Una cifra menor, pero igualmente relevante, se moviliza por el Estrecho de Magallanes y el Paso Drake. Una cifra similar se observa actualmente, pese a la crisis económica en curso.

Si el Canal fuera bloqueado, las naves provenientes de la Costa Oeste estarían obligadas a usar la ruta por Magallanes, aumentando sus tiempos de navegación entre un 12% y hasta un 114% lo cual, en la práctica, significa que las exportaciones podrían quedar fuera de mercado con la Costa Este de Norteamérica o Europa, por los mayores costos involucrados.

En el mismo ámbito, no se descarta la acción de piratas sobre los tráficos del turismo marítimo, que también es parte del negocio marítimo. Chile está beneficiado por el sostenido incremento de naves de pasajeros en los puertos, canales patagónicos y en la Antártica chilena, transportando a miles de pasajeros de diferentes nacionalidades,

entre los cuales hay ciudadanos de países que son objetivo permanente para grupos terroristas.

A este tipo de turismo, ahora se le deberá dar protección integral, incluyendo sus estadías en tierra y a bordo, con las implicaciones que conlleva para el negocio. Los trágicos acontecimientos ocurridos a partir del 26 de Noviembre de 2008 en Bombay, son la mejor prueba que el terrorismo selectivo sigue vigente.

Existe una constante preocupación entre las empresas navieras por las cada vez más exigentes regulaciones de seguridad marítima que impone arbitrariamente Estados Unidos de Norteamérica. Sobretudo, que apuntan a un proceso - negocio que es supranacional y donde la flexibilidad es la norma, la cual choca con la rigidez que demuestran las autoridades marítimas y navales de dicho país, cuando enfrentan determinadas amenazas.

Resulta indispensable que primero que todo, EE.UU. identifique las vulnerabilidades y descoordinaciones que existen entre sus autoridades y servicios del gobierno, para detectar las barreras existentes que impedirían un mejor accionar conjunto.

De la conferencia del Señor Contralmirante Tavra, se pudo concluir que la Seguridad Marítima no es materia exclusiva de la industria naviera. Tanto ella como las autoridades, deben trabajar conjuntamente para detectar los potenciales riesgos marítimos y para neutralizarlos antes de que se conviertan en amenazas.

Igualmente, la Seguridad Marítima debe lograr efectos de carácter estructural y no puede ser un conjunto descoordinado de medidas parciales. Las soluciones puntuales no sirven para enfrentar los riesgos marítimos, por lo que se requiere que el trabajo de las autoridades sea unificado y puesto - efectivamente - bajo un solo mando que ojalá que sea puente y no barrera, entre lo naval y lo marítimo.

Finalmente, como factor indispensable, se consideró que el Estado comparta los costos con el sector privado de toda medida que mejore la condición de Seguridad Marítima del país, puesto que al imponerlas unilateralmente, afectarán la rentabilidad del negocio naviero que ha sido y es la fuerza motriz en el desarrollo de los Estados.

**Contralmirante (r) Alexander Tavra Checura**  
**Exdirector Academia Naval de Chile y Secretario General Compañía**  
**Sudamericana de Vapores S.A.**

Se graduó como Oficial en la Escuela Naval *Arturo Prat*, en 1971, y como especialista en Artillería y Misiles en las Armadas de Chile y España. Sirvió 17 años abordo de naves de combate, comandando la barcaza *Orompello*, la fragata misilera *Condell*, el Comando de Entrenamiento de la Escuadra Nacional, el Grupo de Tarea *Unitas* 1998 y las Fuerzas Especiales de la Armada en 1999. Fue Director de la *Academia de Guerra Naval* de Chile entre 1999 y 2001 y Secretario General de la Armada durante los años 2003 y 2004.

Es especialista en Estado Mayor y Magíster en Estrategia por la Armada de Chile; graduado del *Colegio de Guerra Naval* de los Estados Unidos y Profesor investigador del *Centro de Guerra Naval* del mismo instituto. Obtuvo el Master of Arts en Relaciones Internacionales de la *Universidad Salve Regina*, Newport, Rhode Island.

Tras su retiro de la Armada, ingresó a la *Compañía Sudamericana de Vapores S.A* (CSAV) como Secretario General y del Directorio. También es Director de la *Asociación de Armadores de Chile* por Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas SAAM, filial de puertos de CSAV que opera desde México hasta Chile.

Ha sido expositor sobre Seguridad Marítima en el *Global Strategic Review* del IISS (*Internacional Institute for Strategic Studies* de Londres), en los Seminarios de Intereses Marítimos de la Academia de Guerra Naval de Chile, en el 13° Seminario de Poder Marítimo de las Fuerzas Militares de Colombia en marzo de 2007 y en septiembre del mismo año en la *Escuela de Guerra Naval* de Uruguay. En diciembre de 2007, fue expositor del primer Taller Regional de *Maritime Domain Awareness* organizado por la Office of Naval Research Global de la Armada de EEUU, en Santiago de Chile y en diciembre de 2008, expuso sobre Riesgos y Amenazas en la Industria Marítima, en la EXPONAVAL 2008.

Actualmente, es profesor de Política de Defensa en el *Instituto de Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Católica* de Chile, de Gestión de Crisis en la *Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos* y en el Magíster en Historia Mundial de la *Escuela Militar* de Chile.

Es miembro de número de las Academias de Historia Naval y Marítima del Ecuador y de Chile, y colaborador permanente de diversas publicaciones en Chile y otros países. Su última investigación publicada por el Instituto de Ciencias Políticas de la Pontificia Universidad Católica de Chile es "Fuerzas Armadas y desafíos del futuro sobre sus misiones y estructuras".

RESEÑA CONFERENCIA SEÑOR CAPITÁN DE MAR Y GUERRA JOSÉ CLAUDIO CRUZ. SUBDIRECTOR DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL DE BRASIL.

## LOS INTERESES MARÍTIMOS DE BRASIL Y LA APLICABILIDAD DEL PODER NAVAL

El señor Capitán Cruz expuso los subtemas: el poder marítimo y las tareas básicas del poder naval; la Flota de Mar, nuestra seguridad en el mar; los intereses brasileiros en la Antártida; la Amazonia y el poder naval; el Pantanal y el poder naval; la Amazonia Azul y la protección del litoral brasileiro, y la investigación técnico – científica de la Marina.

El expositor basó su presentación en las diferentes tareas que desarrolla el poder naval en las diferentes regiones de Brasil, donde la Marina de Guerra hace presencia con sus diferentes unidades.



Inicialmente, trató el tema relacionado con *El poder marítimo y las tareas básicas del poder naval*, manifestando que el poder marítimo está compuesto por la industria que se genera en torno al mar, la explotación de recursos y especialmente por la conciencia marítima del pueblo. De igual forma, hizo referencia a las tareas básicas del poder naval de Brasil, consistentes en efectuar control de áreas marítimas, negar el uso del mar al enemigo, proyectar el poder sobre tierra y por último, contribuir a la disuasión.

Posteriormente, presentó el tema *La Flota de Mar, nuestra seguridad en el mar*, mencionando que la escuadra de mar es el máximo símbolo del poder naval brasileiro desde épocas de la independencia, ya que ésta contribuyó de manera significativa a su consolidación. Así mismo, hizo un relato sobre la participación de la Marina de Brasil en diferentes conflictos, incluyendo las dos Guerras Mundiales. El expositor finalizó el tema, presentando las capacidades con que cuenta la marina del Brasil, en lo que respecta a unidades de superficie, submarinas y aeronavales.

Con relación al tema *Los intereses de Brasil en la Antártida*, hizo una breve reseña histórica de la participación de Brasil en las actividades de investigación científica en esta región, dentro del Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR). De igual forma, relacionó las diferentes actividades científicas que se desarrollan por parte de Brasil en

el continente Antártico, y además, describió las capacidades de la estación científica y de las unidades que le prestan apoyo logístico.

Al tratar el tema *La Amazonia y el poder naval*, el señor Capitán Cruz resaltó la importancia estratégica de la Amazonia Brasileira y de la cuenca del río Amazonas, donde permanentemente la Marina hace presencia con sus unidades, bajo el mando operacional de la Flotilla del Amazonas. Así mismo, hizo referencia a las unidades de apoyo que son utilizadas para adelantar jornadas médicas a lo largo de la ribera de los ríos navegables de la cuenca, siendo en algunas ocasiones la única presencia del Estado en estas alejadas regiones del país.

Con referencia al tema *El Pantanal y el poder naval*, mencionó inicialmente la importante labor que desarrolla la Marina con las unidades orgánicas de la Flotilla de Mato Grosso, en la frontera con Bolivia y Paraguay al oeste del país, resaltando el importante papel que desempeña la Infantería de Marina en esta zona del país, la cual día a día, cobra mayor relevancia dada su condición de zona de preservación ambiental.

Al presentar el tema *La Amazonia Azul y la protección del litoral brasileño*, el expositor hizo una breve explicación del área marítima que le corresponde a Brasil de acuerdo con la Convención de Jamaica de 1982, donde existe un gran potencial de recursos todavía sin explotar y donde la Marina hace presencia con el propósito de defender los Intereses Marítimos que se encuentran en esta área. Las Unidades que desarrollan esta tarea operan subordinadas a los diferentes Distritos Navales, en bases ubicadas a lo largo de la costa brasileira.

Respecto al tema *La investigación técnico - científica de la Marina*, el señor Capitán Cruz indicó que uno de los principales objetivos estratégicos de la Marina de Brasil, es convertirse en un polo a nivel mundial que irradie conocimientos en el campo técnico naval. Así mismo, mencionó que, el desarrollo de tecnología propia es el pilar fundamental dentro de una estrategia de disuasión adoptada por la Marina.

El señor Capitán Cruz hizo, además, especial énfasis en las grandes inversiones en materia de investigación y desarrollo que viene haciendo la Marina, con el propósito de desarrollar el proyecto de construcción de un submarino nuclear, teniendo en cuenta que los submarinos convencionales deben ser empleados principalmente en áreas del litoral y los submarinos nucleares garantizan una defensa avanzada de las fronteras marítimas más distantes, gracias a su capacidad de permanecer en el área de operaciones.

Finalizando su intervención, el expositor concluyó reflexionando acerca del establecimiento de una nueva Estrategia Nacional de Defensa, con la cual las tareas de la Marina ganarán nuevas perspectivas, al hacer parte de un gran engranaje, en el cual la cooperación e integración con las demás Fuerzas Armadas son la base para el entendimiento mutuo y la eficiencia en el combate.

Se pudo concluir de la conferencia, que la Marina de Brasil ha alcanzado un desarrollo acorde al crecimiento económico del país y a la conciencia marítima de su pueblo, preocupada por tener un poder naval capaz de disuadir a los posibles adversarios en el entorno geopolítico que se encuentra, y en concordancia con sus intereses marítimos.

Brasil, consciente de la importancia estratégica de la cuenca del Amazonas, ha desarrollado un poder fluvial capaz de proteger sus intereses y recursos ambientales. Adicionalmente, se ha preocupado por un desarrollo tecnológico propio, que le permita independencia en el fortalecimiento de la Fuerza y promoción de la investigación científica en el área de la Antártida con el fin de asegurar la disponibilidad de recursos naturales para el futuro.

**Capitán de Mar y Guerra José Cláudio Cruz**  
**Subdirector de la Escuela de Guerra Naval**

El Comandante Cláudio Cruz es oficial de la aviación naval. Nació en Río de Janeiro, en 1959, e ingresó al Colegio Naval en 1975. Se graduó como Segundo Teniente en 1981, cumpliendo con todos los ascensos hasta obtener el grado de Capitán de Mar y Guerra en 2003.

Entre los principales cargos, se incluyen, su paso por la Fragata UNIAO de la clase NITEROI, Jefe de Operaciones del Comando, Jefe de la Escuadra, Comandante del Primer Escuadrón de helicópteros de demostración de ataque, Jefe de Estado Mayor del Comando de la Fuerza Aeronaval, Subdirector de la Dirección de Aeronáutica de la Marina, y Subdirector de la Escuela de Guerra Naval, cargo en el cual se desempeña actualmente.

Ha realizado cursos en el *Colegio Naval*, *Escuela Naval*, Perfeccionamiento de Aviadores Navales para Oficiales, Comando y Estado Mayor en la *Escuela de Guerra Naval*, Gestión de Calidad Aeronáutica, Superior de Guerra Naval, y curso de Promoción a Oficial General, adelantado en el *IESM* en Lisboa – Portugal.

Entre sus condecoraciones se destacan el Orden del Mérito Naval, Medalla Militar, Medalla al Mérito Tamandaré y Medalla al Mérito Marinero.

RESEÑA CONFERENCIA DR. CARLOS VARGAS JIMÉNEZ. DIRECTOR GRUPO DE INVESTIGACIÓN GEOFÍSICA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA.

## POTENCIAL HIDROCARBURÍFERO DE LAS CUENCAS SEDIMENTARIAS DE COLOMBIA CON ÉNFASIS EN EL OFFSHORE

En Colombia, identificar y explotar los recursos, en particular el petróleo, es un ejercicio de soberanía del cual forma parte el territorio, siendo vinculadas de manera estrecha, las Fuerzas Armadas.

Pero es necesario explorar de forma sistemática para conocer el potencial existente en el país y explotarlo, considerando que redundaría en apoyo económico para hacer inversiones sociales estratégicas que van a permitir el desarrollo del país, convirtiéndose en un ahorro a futuro.



Al reclasificar las cuencas sedimentarias en 2007, se determinó que existen interesantes recursos hidrocarbúricos, petróleo y gas en otras cuencas diferentes a las explotadas tradicionalmente. Actualmente, solo el 1% del territorio nacional, se encuentra en producción y el 14% en exploración. El haber descuidado la exploración, le significó al país importar combustible en 2004 retrasándose la inversión en el campo social.

Brasil es un ejemplo a seguir, al haber desarrollado alianzas con las Fuerzas Militares y lograr la exploración en aguas profundas, garantizando, gracias a los últimos yacimientos en explotación, el autoabastecimiento del país y la disponibilidad de saldos para exportación. En similares condiciones, Colombia tiene por desarrollar la *Cuenca Pacífico Profunda* y la *Cuenca Colombia Profunda*. Explorar es una condición necesaria para contar con recursos estratégicos en momentos de crisis, sabiendo administrar la abundancia. Por lo tanto, se debe invertir en investigación y desarrollo, buscando reducir la incertidumbre en exploración, y para hacer más eficiente la explotación, resolviendo, por ejemplo, las limitaciones relacionadas con la conducción y procesamiento de crudos pesados.

Las teorías positivistas refuerzan la soberanía, al identificar un bien público para ponerlo a disposición de la sociedad. Alrededor del petróleo, se pueden fortalecer las

relaciones con los países vecinos, solucionando problemas comunes como exploración, transporte y suministro.

La importancia económica de la exploración es tal, que todo el tiempo genera beneficios económicos al país, que podrían maximizarse si hubiera suficiente personal técnico e industrias de servicio colombianas. Al explorar, surgen iniciativas de desarrollo, como buscar la reducción en los tiempos de producción y suministrar la infraestructura requerida para transporte y entrega, contando con la disponibilidad de naftaductos, refinerías, puertos y mayor desarrollo fluvial y marítimo.

Colombia es un país que ofrece seguridad jurídica, estabilidad política, económica y ha mejorado en seguridad, pero presenta falencias en prospectividad. El país tiene un gran potencial, el reto es explorarlo y explotarlo garantizando sostenibilidad.

Como reflexiones importantes, el expositor destacó el papel de las FFMM como garantes de la soberanía, el cual se materializa al participar en temas de exploración en escenarios de post guerra, máxime que la información que se está obteniendo es privilegiada para la toma de decisiones y es mejor que esté en manos de colombianos. Además, mantener la vinculación de las Fuerzas Militares sería una reinversión en el país, posibilitando la destinación de recursos para su modernización, superando un tema que los planificadores de política económica nacional rechazan, como es, destinar porcentajes de las utilidades, o impuestos específicos para las FFMM. Esta sería una nueva dimensión de la conjunción de los campos militar y económico.

Destacó igualmente, la importancia de llegar a las poblaciones no sólo a explorar y explotar, sino como un ejercicio de soberanía a través de inversiones que muestren la institucionalidad, dejando un legado en las poblaciones y haciendo que se sientan colombianos. Conviene igualmente, educar a las minorías étnicas para que entiendan que la consulta previa es una herramienta de participación para el bien común y no para beneficio particular, situación que está siendo objeto de manipulación, por parte de terceros interesados.

El doctor Vargas reafirmó su concepto, indicando que sin investigación y desarrollo no seremos competitivos en el campo minero energético ni en ningún otro, viéndonos en la necesidad de ser dependientes, pagando a otros por trabajar con nuestros recursos, y perdiendo la oportunidad de participar en proyectos en otros países, limitándose la posibilidad de generar desarrollo en el país.

En sus conclusiones, citó la posibilidad de explotar el Gas Metano Hidratado, el cual es un recurso potencial que puede ser una alternativa para asegurar la disponibilidad energética del país y del mundo, contando Colombia con yacimientos que proyectan interesantes oportunidades.

Otro factor que está incidiendo, sensiblemente, en la ejecución de actividades exploratorias y de explotación de estos recursos, es el no tener definido el diferendo

limítrofe en aguas marítimas con Venezuela, limitandose cualquier iniciativa con relación a esta área.

Finalmente, es importante rescatar las oportunidades que se presentan para las Fuerzas Militares, las cuales en el corto plazo y con los medios que cuentan, pueden participar desarrollando estudios aero geofísicos, cartografía geológica, batimetrías, sísmica en el mar y en tierra, entre otros.

**Doctor Carlos Alberto Vargas Jiménez**  
**Profesor Asociado – Departamento de Geociencias de la Universidad Nacional de**  
**Colombia**

El Profesor Carlos Alberto Vargas Jiménez, se graduó como Geólogo de la *Universidad de Caldas*, con estudios de Maestría en Instrumentación Física de la *Universidad Tecnológica de Pereira*, así como Máster en Ingeniería Sísmica y doctorado en Geofísica por la *Universidad Politécnica de Cataluña*.

Dentro de su experiencia profesional, se destacan los siguientes cargos: De 1994 a 2001, en *INGEOMINAS*, como Técnico-Científico en el *Observatorio Sismológico de Manizales*; de 2001 a la fecha, en la *Universidad Nacional de Colombia*, donde ha ocupado varias posiciones, entre ellas: Director del Departamento de Geociencias, Director de Posgrados en Geociencias tanto en la Maestría en Geología como en la Maestría en Geofísica, y Director del Grupo de Investigación en Geofísica. Entre 2006 y 2009, se desempeñó en comisión desde la Universidad Nacional como Sub-Director de la *Agencia Nacional de Hidrocarburos*, a cargo de la exploración estratégica de hidrocarburos en Colombia. Desde 2005, es Asesor del Ministro de Transporte.

Ha desempeñado otros cargos, como: Consejero Nacional de Ciencias Básicas ante *COLCIENCIAS*, y par académico del Ministerio de Educación. Es Miembro de la *Academia Colombiana de Ciencias Físicas, Exactas y Naturales*. Miembro ante el *Instituto Panamericano de Geografía e Historia de la OEA*. Representante por Colombia ante la *Internacional Association of Seismology and Physics of the Earth's Interior – IASPEI*, así como miembro en otras prestigiosas agremiaciones profesionales de carácter internacional. Dentro de su producción intelectual, cuenta con más de 30 artículos en revistas nacionales e internacionales; autoría de cuatro libros, una patente, tres premios internacionales en geofísica, más de 50 presentaciones científicas en eventos nacionales e internacionales, y la dirección de varias tesis de maestría y doctorado en geofísica e ingeniería.

RESEÑA CONFERENCIA DR. DARÍO PRADO MISAS. ASESOR DEL MINISTRO DE TRANSPORTE.

## PROYECTO ARQUÍMEDES: PUERTA HACIA EL COMERCIO MARÍTIMO DEL PACÍFICO, EN COLOMBIA.

La Cuenca del Pacífico se encuentra delimitada por tres continentes: América, Asia y Oceanía, territorios separados por grandes distancias que sólo permitieron esporádicas comunicaciones en la historia pasada de la humanidad. En el siglo XX y los albores del siglo XXI, se liberan los obstáculos y la *Cuenca* se proyecta en la actualidad como el espacio de mayor significación en el comercio, la cooperación y los nexos de tipo financiero. El flujo de bienes y servicios en la actualidad es el de mayor dinámica y muy seguramente, así permanecerá debido a la diversidad, la flexibilidad y el soporte científico tecnológico presente en las economías de los países de la región.



La Cuenca del Pacífico se caracteriza por su diversidad cultural, económica y ambiental, presentándose en su territorio riquezas de todo tipo que particularizan las economías de oriente y occidente, presentándose en cada parte del territorio ventajas comparativas y competitivas con las cuales los diferentes países enfrentan los retos de la globalización a partir de potencialidades particulares que pueden establecer modelos de intercambio de recursos naturales (mineros, energéticos, alimentos, etc.), y bienes de consumo.

El *Plan Arquímedes* nace a través de una propuesta generada en el Ministerio de Transporte, en 2003, como una respuesta a la necesidad de integrar a la economía y al desarrollo nacional, la región del Pacífico colombiano, utilizando las ventajas naturales de carácter comparativo en la región, convirtiéndolas en competitivas en el contexto de la Globalización.

En síntesis, el *Plan Arquímedes* es un sistema de Comunicación y Transporte; es la estructura y escenario del Plan Regional Integral del Pacífico *PRI Pacífico*, que mediante la utilización, articulación y potenciación de las ventajas comparativas que ofrece la región desde el punto de vista fluvial, marítimo y terrestre, pretende el mejoramiento de sus condiciones económicas y sociales, mediante la implementación

de programas regionales integrales dentro del marco de actuación del Plan Nacional de Desarrollo, la Política Institucional del Ministerio, el Plan de Desarrollo de Comunidades Negras e Indígenas y de la Sociedad Civil Organizada de esta región del país.

La propuesta *Arquímedes* deja en evidencia la necesidad de consolidar la posición estratégica de Colombia en el contexto mundial, al permitir visionar el paso entre las economías del Atlántico y del Pacífico a través de un sistema de comunicación y transporte, conformado por los puertos en el Golfo de Urabá, el puerto de Quibdó sobre el río Atrato, y el puerto de Aguas Profundas en la Ensenada de Tribugá.

Como conclusión, se estableció que el plan *Proyecto Arquímedes* se convierte en un proyecto estratégico en relación con los mercados de Centroamérica, el Caribe y los Estados Unidos, usando el corredor hídrico del río Atrato, y a su vez, permite desde Colombia, desarrollar tal vez el proyecto de mayor importancia geoestratégica del continente Americano: *El puerto de Aguas Profundas de Tribugá*, puerto *pivote* o de transferencia que servirá de base de relación para las importaciones y las exportaciones de América hacia el mundo a través del Pacífico.

**Doctor Darío Rafael Prado Misas**  
**Asesor Ministerio de Transporte**

El Dr. Prado se ha caracterizado por contribuir en la generación de Políticas, Estrategias, Planes y Proyectos en el ámbito del país, para el desarrollo de soluciones aplicadas a los sectores de infraestructura, económico y social en las áreas de la gestión, la planeación, la investigación, prospecciones de desarrollo, el urbanismo, la vivienda, la construcción y el transporte.

En 1972, se graduó como bachiller del Colegio INEM *Francisco de Paula Santander* de Bogotá, y en 1978, recibió el título de arquitecto de la *Universidad Piloto de Colombia*. En 2000, obtuvo un postgrado en gerencia de empresas constructoras de la *Escuela de Administración de Negocios*.

En su extensa experiencia laboral, se incluye el paso por el sector privado y público, donde se destacan los siguientes cargos:

Entre 1978 y 1980, Cogestor y coordinador del convenio Colombo – Holandés en salud y saneamiento básico, en Quibdó. En 1982, presidente de la corporación nacional para el desarrollo del Chocó. En 1985, Secretario de Obras Públicas del Municipio de Quibdó. En 1989, Director Regional del Instituto de Crédito Territorial en el Chocó. En 1992, Gerente de la Empresa de Licores del Chocó. En 2000, Jefe de la Oficina de Planeación del municipio de Quibdó. Desde 2002, se desempeña como asesor del despacho del Ministro del Transporte para la región del Pacífico colombiano.

Entre varias acciones propuestas y publicaciones, se destaca la formulación, en 2001, del Plan Estratégico Exportador del Chocó 2001 – 2010 de la Cámara de Comercio de Quibdó, así como su participación como gestor y formulador entre 2003 y 2005 del Plan Regional Integral para el Pacífico *PRI Pacífico* y del Plan *Proyecto Arquímedes*, como sistema de comunicación y transporte para el desarrollo económico y social del Pacífico colombiano, en el marco de la política del Ministerio de Transporte.

El Dr. Prado ha participado en numerosos cursos, seminarios y congresos. Igualmente, se ha desempeñado como profesor catedrático de la facultad de obras civiles de la *Universidad Tecnológica del Chocó* y profesor instructor en el *SENA* en Quibdó.

Entre otras distinciones y premios, ha recibido la Mención Honorífica *Rotary Internacional*, en 1996. Igualmente, se destaca su participación como miembro fundador de importantes sociedades, en Chocó.

## PROYECCIÓN MARÍTIMA DE COLOMBIA HACIA EL PACÍFICO

El Señor Contralmirante Bejarano inició su presentación destacando cómo el Pacífico colombiano ofrece un futuro promisorio, pero también enfatizando que las dificultades para que ese futuro se materialice son muchísimas. El principal problema desde Punta Ardita hasta el río Mataje, es el Narcotráfico.



La cultura del Pacífico ha cambiado en los últimos veinticuatro años; antes, la industria pesquera, la pesca artesanal y las tradiciones predominaban, hoy la región está inmersa en la cultura de lo ilícito; las lanchas de Nuquí, Cupica y Bahía Solano esperan pacientes para salir al mar a hacer la denominada *pesca blanca* rescatando la droga que es lanzada por los narcotraficantes cuando son detectados por la fuerza pública, pues cada *paca* de 20 kilos de droga rescatada del mar, es comprada por los narcotraficantes en 50 millones de pesos. Esto ha llevado a la gente del Pacífico a interesarse por el dinero fácil de lo ilícito, por lo tanto, el Estado tendrá que hacer un esfuerzo muy grande con acción social para poder cambiar esta realidad latente.

Cuando un país quiere desarrollarse debe aproximarse a través de cuatro ejes principales: (i) Desarrollo económico, para mejorar las condiciones y calidad de vida de todos los ciudadanos; (ii) Desarrollo social, relacionado con la igualdad de oportunidades para todas las personas, dando oportunidades y perspectivas de vida a los jóvenes del Pacífico; (iii) Desarrollo institucional, pues por ejemplo, en la región no hay universidades en muchos casos debido a hechos de corrupción; y (iv) Desarrollo cultural, aprovechando la inmensa riqueza folclórica de la región.

La realidad geográfica influye en forma directa, intensa y persistente, sobre las condiciones de mayor o menor seguridad de un Estado, pues señala sus potencialidades, fortalezas y vulnerabilidades, sean ellas apreciadas en forma absoluta o en relación y comparación con otros Estados y demás actores del escenario mundial.

Recabó el conferencista la importancia del territorio marítimo para la humanidad, debido a que los océanos cubren las 2/3 partes de la superficie de la tierra, el 90% del comercio internacional se efectúa por vía marítima, el 50% de la población mundial vive

a menos de 200 km de la costa, los océanos constituyen una fuente primaria de alimento y en ellos, se tiene fuentes relativamente inexploradas de hidrocarburos y minerales, entre otros.

Los países costeros con mercados internos grandes, son los de mayor dinamismo de crecimiento con una tasa anual de 3.2%, mientras que países interiores con mercados internos grandes apenas registran el 2,5%, países costeros con mercados internos pequeños el 1.9% y países interiores con mercados internos pequeños tienen tasas de crecimiento negativo.

El eje económico del mundo ahora está en el Pacífico y sudeste asiático, debido a que el Pacífico tiene 175 millones de Km<sup>2</sup> (46 % del totalidad de la superficie de los océanos y una tercera parte de la superficie de la tierra), en el cual se concentra aproximadamente el 47% del PIB mundial, participando con el 37% de las exportaciones mundiales. Igualmente, los países del sudeste asiático han registrado durante las últimas tres décadas, índices de crecimiento del 9% anual. En particular, China representa el 20% de la población mundial y el 5.2% de su producción. Pequeñas regiones de Japón igualan los productos internos brutos de otras naciones o la superan. En términos generales, el modelo asiático es interesante por sus aspectos económicos (modelo exportador - Visión a largo plazo - Política industrial etc.) y sus aspectos culturales.

El Pacífico colombiano es la zona de mayor biodiversidad por unidad de área del mundo. Históricamente, ha sido importante para la economía nacional, así Buenaventura ha contribuido al desarrollo de la economía del país, teniendo a partir de 1950 un aporte por encima del 60%.

El documento *Visión 2019* registra un objetivo específico para el territorio marítimo y costero, indicando que se habrá incorporado plenamente al desarrollo sostenible del país y contribuirá al crecimiento económico, a la seguridad alimentaria y al aumento del bienestar.

La exposición permitió a los asistentes familiarizarse con los escenarios de integración a los cuales Colombia pertenece o debe pertenecer para su proyección en el Pacífico y la región:

APEC (Cooperación Económica de la Zona Asia-Pacífico)

ASEAN, (Asociación de Naciones de Asia del Sudeste)

PBEC (Pacific Basin Economic Council - Consejo Económico de la Cuenca Pacífica)

IIRSA la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. (Belem do para – Tumaco entre otros)

Es importante considerar también que en el Pacífico existe la posibilidad de ser objeto de grandes desastres naturales como los Tsunamis, contándose en Colombia con un

ente responsable de la alerta de este fenómeno, que es el Centro Control Contaminación del Pacífico, bajo responsabilidad de la Dirección General Marítima, el cual dispone de los equipos, y de una red integrada en tiempo real, y que desarrolló un modelo matemático que permitió elaborar mapas de evacuación para alerta de tsunami en las poblaciones de Tumaco y Buenaventura.

El Señor Contralmirante Bejarano finalizó su presentación registrando la incidencia que tiene en la región la Comisión Permanente del Pacífico Sur, integrada por Colombia, Ecuador, Perú y Chile, la cual desarrolla el estudio regional del fenómeno El Niño - Oscilación del Sur, cuya importancia radica en estudiar el efecto que causa este fenómeno causando las variaciones gravísimas en la climatología, lluvias, inundaciones y sequías que inciden en todo el orbe.

**Contralmirante Jesús Alberto Bejarano Marín**  
**Comandante Fuerza Naval del Pacífico**

El Contralmirante Jesús Alberto Bejarano Marín nació en Bogotá, en 1959, e inició su bachillerato en el Colegio San Bartolomé de la Merced de la misma ciudad. Ingresó a la Armada Nacional en 1976, realizando sus últimos años de bachillerato en la Escuela Naval.

El Contralmirante Bejarano se graduó como Teniente de Corbeta en Junio de 1980 ocupando el primer puesto de su promoción. Es Oceanógrafo Físico de la Escuela Naval y obtuvo una Maestría en Oceanografía en Chile. Es diplomado en Estado Mayor y en el 2006, adelantó en la Escuela Superior de Guerra el Curso de Altos Estudios Militares y la Maestría en Defensa y Seguridad Nacional.

Ha desempeñado cargos de superficie y segundo Comando a bordo de las siguientes unidades a flote de la Armada: ARC Boyacá, ARC Gloria, ARC Castillo y Rada, ARC Providencia, y las Fragatas ARC Antioquia, y ARC Caldas. Fue comandante del ARC Andagoya, ARC San Andrés, de la Fragata ARC Independiente y el Buque Escuela ARC Gloria.

Sus cargos en tierra han sido: Jefe de la Oficina de Capitanías de la Dirección General Marítima - DIMAR, Jefe de la División de Investigaciones Navales del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas - CIOH, Jefe de Operaciones de la Fuerza Naval del Caribe, Director de Operaciones Navales, Ayudante General del Comando de la Armada, Jefe de Acción Integral Conjunta del Estado Mayor Conjunto del Comando General de las Fuerzas Militares. Fue oficial de enlace del Comando Naval del Comando Sur de los Estados Unidos.

El 1º de Diciembre del 2007, ascendió al grado de Contralmirante, y actualmente, se desempeña como Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico.

Durante su carrera, el Contralmirante Bejarano ha recibido condecoraciones nacionales y extranjeras dentro de las cuales se destacan la Medalla de Servicios distinguidos a la Fuerza de Superficie, Medalla Militar Francisco José de Caldas al mérito y a la consagración, Medalla de Servicios distinguidos a la Armada Nacional, Orden al Mérito Militar Almirante Padilla, y Orden al Mérito CR Guillermo Fergusson, entre otras.

Mayo 20 de 2009: Estrategia Fluvial

BRIGADIER GENERAL LUIS GÓMEZ VÁSQUEZ. JEFE DE ESTADO MAYOR FUERZA DE TAREA CONJUNTA OMEGA.

### PALABRAS DE APERTURA AL TEMA DE PODER FLUVIAL

El Señor Brigadier general Gómez, destacó la importancia de los temas que se tratarían en el marco del Poder Fluvial, en especial el relacionado con la Hidroestrategia.

Manifiestó que el poder fluvial, a través de la historia, ha ido de la mano con el Poder Marítimo, el cual sin duda logró potenciar a las naciones desde la antigua Roma cuando se adueñó del Mediterráneo, hasta llegar a las potencias actuales. Aún después de la Segunda Guerra Mundial, el Poder Marítimo continúa siendo fundamental para las grandes potencias a nivel mundial. Sin embargo, el auge de este, se fundamentó en la utilización de los motores, extendiendo su influencia a través del Poder Naval de aquellos Estados que requerían ejercer control de los ríos y de sus aguas interiores, registrando su punto culminante en la experiencia que tuvo la Infantería de Marina de los Estados Unidos en Vietnam.

En cierto sentido, somos herederos de las vivencias de ese Poder Fluvial y hoy no sería un exabrupto expresar que nuestra Infantería de Marina es reconocida como una de las potencias fluviales dentro de las infanterías de marina del mundo. Para Colombia en particular, las tareas desarrolladas por la Fuerza de Tarea Conjunta Omega, registran la importancia de trabajar y de dominar el teatro de operaciones fluvial, siendo una exigencia el control de estas vías fluviales, que se constituyen en la única posibilidad de comunicación en la extensa región de la Amazonia, así como el límite entre la Orinoquia y la Amazonia, de modo que el control de los ríos Caguán, Caquetá, Guayabero y Guaviare, es una misión vital dentro de los objetivos que debe asegurar la Fuerza de Tarea Fluvial.



Por esto, la Armada Nacional ha destacado un grupo de hombres y recursos dentro de la Fuerza de Tarea Conjunta Omega, para que operen, de manera conjunta, con el Ejército y la Fuerza Aérea.

El gran esfuerzo desarrollado por las Fuerzas Militares en esos 78.000 km cuadrados pretende neutralizar el grupo narcoterrorista de las FARC que tiene en este teatro de operaciones su mayor área de influencia, revistiendo significativa importancia las acciones del poder fluvial a través del control permanente de los ríos, con los retenes fluviales y las operaciones que desarrolla la Infantería de Marina, garantizando el apoyo logístico esencial para las unidades del Ejército.

Por lo mismo, día a día vemos la importancia decisiva dentro del devenir propio de las operaciones que se desarrollan en esta región del país, destacándose la importancia de ese trabajo conjunto y mancomunado de los pilotos, los soldados, los infantes de marina y de los hombres de superficie del componente naval que operan en los ríos, uniendo las capacidades propias de las diferentes fuerzas, para constituirse en un equipo victorioso.

En conclusión, el Poder Fluvial está dando resultados y esto es lo importante, el poder de los equipos de todas las unidades a flote que tenemos a lo largo de los ríos, hacen que se tenga una mayor efectividad, contribuyendo al logro del éxito en las operaciones y a la consolidación de la paz de la nación.

RESEÑA CONFERENCIA SEÑOR CAPITÁN DE FRAGATA I.M. DE BRASIL LUIS OCTAVIO GAVIAO. JEFE DE OPERACIONES INFANTERÍA DE MARINA DEL BRASIL.

## LA INFANTERÍA DE MARINA DE BRASIL Y SU RESPONSABILIDAD EN EL ÁMBITO FLUVIAL.

El Señor capitán Gaviao registró su complacencia al estar en el país y la importancia de haber compartido experiencias con la Infantería de Marina, conociendo el trabajo excepcional que realiza la Fuerza de Tarea Conjunta Omega en el combate contra la guerrilla, experiencia que es de un valor increíble para los países ribereños y que debe ser capitalizada.

Desde 2008, los Comandantes de la Armada de Brasil, Colombia y Perú firmaron un acuerdo de cooperación para actividades de Infantería de Marina en el ámbito fluvial, orientado a combatir el narcotráfico y las actividades ilegales en la Amazonia.



Las operaciones ribereñas son sólo un rol de las múltiples tareas asignadas al Cuerpo de Infantería de Marina ya que esta tiene igualmente una vocación para las operaciones anfibas, obedeciendo su creación a esta finalidad.

Las Fuerzas Militares de Brasil están en constante entrenamiento, ya que desde 2008, el gobierno promulgó la Estrategia Nacional de Defensa con el fin de mejorar los diferentes sistemas, los medios y la capacidad de las Fuerzas Armadas.

Desde su creación, la tropa anfibia de la Marina brasileña recibió varias denominaciones, siendo su nombre actual, el de *Cuerpo de Fusileros Navales*, el cual surgió en 1932.

La década de los años 50 fue un marco para pasar a organizarse como fuerza de desembarco, brindando a la Armada la capacidad de realizar operaciones en tierra, junto a una campaña naval bajo mando de organizaciones internacionales. Los Fusileros Navales fueron empleados en misiones de paz en la antigua Yugoslavia, Mozambique, Uganda, Ruanda, Angola, Costa de Marfil, Liberia, en la frontera entre Perú y Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Haití, República Dominicana, Timor Este, Pakistán y Nepal, y en destacamentos de seguridad de las agregadurías de Brasil en Argelia, Paraguay, Haití y Bolivia.

Los oficiales del Cuerpo de Fusileros Navales se forman en la Escuela Naval, el cuadro complementario y el cuerpo de suboficiales reciben su formación en el Centro de Instrucción *Almirante Melciades Pórtela Alves*, bajo un intensivo régimen de enseñanza. El Centro de Instrucción y Entrenamiento de Brasilia también forma soldados fusileros navales; las unidades de este cuerpo se dedican al perfeccionamiento profesional y físico de sus hombres para el cumplimiento de sus misiones a través de los entrenamientos individuales en corto tiempo.

Los grupos son graduados para operaciones más amplias en conjunto con todas las unidades de la Fuerza de Fusileros de la Escuadra; embarcados en los buques de la Escuadra, son preparados para la ejecución de asaltos anfibios o incursiones en los distintos puntos del litoral u operaciones ribereñas a lo largo de los grandes ríos brasileños, y todos los años realizan ejercicios llamados operación *DRAGA* y *UANFEX*. Adicionalmente, garantizan el entrenamiento necesario entre las Fuerzas Navales y los Fusileros Navales para la ejecución de una compleja operación anfibia.

En un país marítimo como Brasil, se justifica la necesidad de contar con una tropa de élite, en permanente alistamiento para la acción militar a corto plazo, en cualquier lugar, bajo cualquier condición y con la capacidad para actuar en defensa de los intereses nacionales, siendo expedicionaria por naturaleza, formada por una fuerza profesional integrada por voluntarios que respetan las tradiciones y motivaciones militares, que cumplen sus funciones diarias conscientes en ser una fuerza de empleo rápido, que le brinda a la Marina la capacidad de reaccionar donde sea necesario, en un corto espacio de tiempo.

En Brasil, el Ministerio de Defensa es muy nuevo. Hasta 1999, cada una de las Fuerzas tenía su propio Ministerio, había una comunicación más difícil y no se realizaban ejercicios conjuntos; ahora este Ministerio tiene como asesor un Estado Mayor de Defensa, cuya jefatura es rotativa entre los señores Generales y Almirantes. En la Armada, estas funciones se asignan a los oficiales de superficie.

Igualmente, durante la presentación se mostraron los aspectos doctrinarios, los modernos equipos que poseen, así como la adaptación de los medios y el desarrollo de la tecnología aplicada para tomar ventaja en el ambiente operacional.

Como conclusión, la disertación logró mostrar la génesis y organización del cuerpo de Fusileros Navales como una fuerza expedicionaria, así como su vocación y concepto de empleo en las operaciones anfibias y actividades conexas como las operaciones fluviales, de asistencia humanitaria, de paz y el desarrollo de operaciones especiales para defender los intereses nacionales de Brasil, como elemento fundamental de su Poder Naval, generando una credibilidad que se fundamenta en sus capacidades y en la garantía de una oportuna respuesta operacional.

**Capitán de Fragata (FN) Luiz Octávio Gavião**  
**Encargado de la División de Encuestas y Experimentación del Comando General**  
**del Cuerpo de Fusileros Navales**

El Capitán de Fragata Luis Octavo Gaviao nació en Brasil, en 1967. Obtuvo su educación media en el Colegio Naval entre 1983 y 1985 ocupando el primer puesto de la promoción. Tiene grados en Ciencias Navales de la *Escuela Naval*, en Operaciones Militares de la *Escuela de Perfeccionamiento de Oficiales del Ejército Brasileiro*, Maestría en Estudios Militares de la *Universidad de Infantería de Marina* de los Estados Unidos de América, Ciencias Navales de la *Escuela de Guerra Naval*, MBA en Gestión Empresarial de la *Universidad Federal de Río de Janeiro*.

Ha realizado cursos de Perfeccionamiento de Oficiales del Ejército Brasileiro, y del Cuerpo de Fusileros Navales, y curso aplicativo para oficiales de I.M. en Argentina. Realizó curso de Estado Mayor para Oficiales Intermedios y Oficiales Superiores en la Escuela de Guerra Naval, y Curso Command and Staff College en el Cuerpo de Infantería de los Estados Unidos. En cuanto a Cursos de Especialización Militar, realizó los de Comando Anfibio, Operaciones Especiales, Paracaidista, Buceo Autónomo, Demolición Submarina, Amphibious Reconnaissance Course con el Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, entre otros.

Entre su experiencia profesional, se incluye Comando de Pelotón de Fusileros Navales del Batallón Paysandú, Comando de Pelotón de Reconocimiento Anfibio y de la Compañía de Operaciones Especiales del Batallón Tonelero, Asesoría de Estado Mayor de Batallón como Jefe de las Secciones de Personal (S1) y Operaciones (S3). Acciones contra terroristas en el Comando del Grupo Especial de Retomada y Rescate, Asesoría de Estado Mayor en la Sub-jefatura de Inteligencia del Estado Mayor de Defensa, Comandante de Compañía de Policía del Batallón Naval. Actualmente, se desempeña en el Departamento de Encuesta y Doctrina del Comando General del Cuerpo de Fusileros Navales.

RESEÑA CONFERENCIA SEÑOR CRCIM (r) OSCAR MEDARDO MARTÍNEZ TORRES.

## ESTRATEGIA FLUVIAL (HIDROESTRATEGIA)

La conferencia estuvo orientada, primero, en entender y definir el concepto de Hidroestrategia; en segunda instancia, a realizar un análisis nacional del ámbito fluvial y por último, a la mención de algunas oportunidades hacia el futuro. El Coronel Martínez enmarcó el término de la Hidroestrategia dentro del contexto de la estrategia nacional, inmerso en el poder nacional, para alcanzar sus objetivos.



Para conseguir lo anterior, se necesita el empleo de la estrategia naval que es el empleo de todos los medios navales para garantizar y para alcanzar los objetivos e intereses marítimos, y es donde aparece el término *Hidroestrategia*, que se define como “La aplicación del poder nacional para lograr los objetivos de seguridad nacional en relación con el control de las aguas y las reservas de agua del Estado”.

A continuación, el expositor mostró el contexto general del mundo actual, analizando casos específicos en el marco de la Hidroestrategia, para lo cual mencionó como ejemplos, países como Líbano, Jordania, Israel, Libia y el sector de la Franja de Gaza, que vistos desde el plano de la Hidroestrategia, mantienen unas connotaciones de interés y de seguridad nacional, donde el río Jordán se convierte en el epicentro para los israelitas y la supervivencia de su población, configurando esta reserva de agua como un aspecto estratégico vital para esa nación; por lo tanto, cuando se tiene un problema de agua que implica la supervivencia del Estado, se está hablando de Hidroestrategia.

Por otro lado, no siempre se manifiesta la situación anterior donde los ríos tienen connotación de supervivencia como elemento de consumo, sino también aparece su incidencia en la seguridad nacional en los territorios donde definen fronteras entre países. Esta situación se presenta por ejemplo en el caso del Brasil al igual que en Colombia, donde existe esta característica en la región del Amazonas que tiene una extensión de más de 7 millones de kilómetros cuadrados, constituyendo el río una frontera natural; situación similar ocurre con Perú, y al verse afectados por la amenaza común del narcotráfico, que utiliza además de los ríos principales, sus afluentes, y al estar sus intereses directamente afectados por este tema, los países buscan combatir

este flagelo mediante el control fluvial, aplicando acciones que se traducen en el dominio de la Hidroestrategia.

Continuando, el expositor se enfocó en Colombia, relacionando la división territorial desde el punto de vista de la cantidad de habitantes y vías de comunicación. La zona suroriental, donde se encuentra sólo el 5% de la población del país y donde las vías de comunicación son pocas, es donde el país cuenta con las mayores riquezas de recursos naturales, especialmente de recursos hídricos, y el resto del país, es decir, la zona noroccidental, donde se encuentra el 95% de la población y donde tiene mejor desarrollado el eje vial. Sin embargo, desde el punto de vista hídrico no se puede sustentar esa tesis de dividir el país en dos regiones, sino lo importante es hacer un análisis e interpretación desde el ámbito fluvial, observando que Colombia tiene 1200 ríos, de los cuales más de mil son permanentes, es decir, tienen agua los 365 días del año, además, se tiene que la mayoría de los ríos nacen en territorio colombiano, dándole un aspecto muy interesante y una fortaleza desde el punto de vista de la Hidroestrategia.

Con respecto a lo anterior, el expositor planteó un interrogante sobre la estrategia que se debe seguir para definir: Cómo se va a organizar?, Cómo se van a distribuir los medios? y cuáles medios se deben utilizar para consolidar y explotar esta fortaleza estratégica?.

Es importante diferenciar entre los términos de vertiente y cuenca, especialmente, cuando en Colombia se cuenta con 5 vertientes, que son áreas donde van a confluir varios ríos, a diferencia de la cuenca que son diferentes ríos que aportan sus aguas a un mismo río.

Se destaca por parte del expositor la cuenca del Caribe y especialmente, el río Atrato por sus connotaciones estratégicas de alto valor para el país y por ser un río que corre paralelo a la costa del Pacífico y establece unos puentes de navegación muy importantes, generando muchas posibilidades de navegación.

Lo anterior, dentro del ámbito militar, se traduce en la importancia, no sólo de controlar el río principal, como es el río Atrato, sino sus 17 afluentes y que ha sido posible en la actualidad gracias al enfoque de las operaciones conjuntas que se vienen desarrollando en esa área, y que ha permitido en este momento declararlo como un área consolidada, situación que lamentablemente no se ha presentado en otros puntos del país, donde las Fuerzas han actuado por separado duplicando los esfuerzos y sin lograr el objetivo principal, como ocurre por ejemplo en la vertiente del Catatumbo.

Posteriormente, se enfocó en el problema desde el punto de vista hidroestratégico: Cómo controlar un río principal y sus afluentes?, el expositor lo comparó con la *estrategia de la hoja*, donde se puede ilustrar un río principal, sus afluentes secundarios y los caños, apreciándose la dificultad de concebir una estrategia mediante la cual se puede hacer un análisis del lugar donde se van a librar las próximas campañas en aras de lograr la consolidación total del control fluvial.

Lo anterior, tiene una gran connotación en el sector hidroestratégico, teniendo en cuenta que los grupos terroristas usan los ríos para su desplazamiento dentro de sus áreas de influencia y no exclusivamente para su desplazamiento, sino también para el movimiento de sus pertrechos e insumos, por lo que adquiere una gran relevancia lo que mencionó el expositor anteriormente en su interrogante ¿Cómo va a ser el control fluvial en el futuro?, no solo del río principal que es la tarea más sencilla, sino como ya se explicó, de sus afluentes, pero especialmente de sus caños, donde la maniobra y los recursos se dificultan para el adecuado empleo y para la permanencia en el sector.

Terminado el análisis estratégico fluvial, la exposición se enfocó en tratar de enmarcar el término de la Hidroestrategia en concordancia con la Política de Gobierno de Consolidación de la Seguridad Democrática y el plan actual del Salto Estratégico, para lo cual, el expositor se concentró en la estrategia diseñada por el Ministerio de Defensa que se fundamenta en tres palabras: Despejar, Mantener y Construir Estado.

Para enmarcar lo anterior en el ámbito fluvial, en el tema de *Despejar*, es importante volver al análisis efectuado anteriormente, siendo necesario determinar cuáles son los ríos con mayor problema de presencia terrorista y definir dentro de las operaciones conjuntas, cuáles son los medios que necesitamos y en dónde los vamos a aplicar.

En cuanto a *Mantener*, es simplemente asegurar lo que ya se ha recuperado, y la única manera de lograrlo es continuar con las operaciones conjuntas como las establecidas, por ejemplo, en el río Atrato; sin embargo, para lograr esto, se necesita que los comandantes en el ámbito fluvial, donde los ríos juegan un papel muy importante, apliquen el concepto de Hidroestrategia, fundamentados en tres palabras básicas: conocimiento, análisis y experiencia; si se logra armonizar esto, el tema de mantener lo consolidado, se vería más sencillo de realizar.

Una vez se haya logrado el objetivo de derrotar al enemigo hay que *Construir Estado*, y cuando se transfiere la Hidroestrategia en esa Estrategia de Consolidación, se logran cosas como lo que sucede en el río Magdalena en la actualidad, donde se evidencia la presencia del Estado con sus programas, del sector privado con sus empresas y de las Fuerzas Militares garantizando la seguridad y el progreso.

Con base en lo anterior, para incluir el Salto Estratégico en la parte fluvial, mencionó el expositor que se puede lograr a través de una campaña militar agresiva, un trabajo coordinado con la justicia, un gran esfuerzo de contención en las fronteras, un trabajo especial de inteligencia y por último, construyendo Estado en la áreas consolidadas integrando de manera activa a todos los campos del poder.

En conclusión, Colombia es un país con un gran potencial hidroestratégico que hay que cuidar y saber explotar, garantizando un futuro prometedor, que nos asegure nuestro autoabastecimiento y por qué no, así parezca un sueño, empezar a vender a las potencias mundiales el recurso hídrico, afirmación que no es descabellada si se observa lo que ocurre recientemente en Barcelona (España), donde a raíz de la

escasez de recursos hídricos propios, se requiere la compra de agua para la supervivencia de su población.

Así mismo, se debe considerar la importancia de los recursos hídricos para la humanidad, especialmente ahora que se están fortaleciendo amenazas, como el cambio climático y la sobrepoblación del planeta. Esto hace que los ríos, que no conocen fronteras políticas, sean potenciales focos de conflictos internacionales en el presente, pero en mayor medida hacia el futuro.

Los países de la cuenca amazónica, con gran riqueza hídrica, están llamados a tomar conciencia de sus recursos, Colombia debe hacer del control de sus ríos algo tan importante como proteger su sistema circulatorio, considerando la sostenibilidad de las reservas de agua como un objetivo nacional, para lo cual, el Poder Naval y su Infantería de Marina, integrados a los demás elementos del poder militar, están llamados a jugar un rol de liderazgo, creando, desarrollando, explotando y protegiendo los intereses hídricos que garantizarán la supervivencia del pueblo colombiano.

## **Coronel de Infantería de Marina (r) Oscar Medardo Martínez Torres**

El Coronel de Infantería de Marina Oscar Medardo Martínez Torres, nació en Ibagué, en 1962.

Entre los estudios realizados, se incluyen el Post Grado en Gerencia de Recursos Humanos de la *Escuela de Administración de Negocios*, Administrador de Empresas de la *Universidad Cooperativa de Colombia*, Especialización en Gerencia y Diplomado en Alta Gerencia de la *Universidad Militar*, Docencia Universitaria en la *Escuela Militar*, Curso avanzado en Seguridad y Defensa Hemisférica en el *Colegio Interamericano de Defensa* en Washington, Maestría en Seguridad y Defensa Hemisférica de la *Universidad del Salvador – Argentina*, entre otros. En el ámbito militar, cuenta con cursos de combate fluvial, lancero, paracaidista, reconocimiento anfibio y demoliciones submarinas.

En su experiencia profesional en los ámbitos fluvial y como docente, incluye su paso por las siguientes unidades de la Armada Nacional: Batallón de Selva de Infantería de Marina, Puesto Avanzado No. 53 en Maviso, Batallón de Policía Naval Militar No. 2, Batallón de Fusileros de I.M. No. 2, Escuela Naval Almirante Padilla, Escuela Superior de Guerra, Director de la Escuela de capacitación de I.M., Jefe de Estado Mayor de la Brigada de I.M. No. 1, y Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante de la I.M.; fue Comandante de la Flotilla Fluvial del Oriente, del Batallón de Contraguerrilla de I.M. No. 31, del Batallón Fluvial de I.M. No. 90, de la Brigada Fluvial de I.M. No. 1, y del Comando de Apoyo Logístico de I.M.

En su carrera militar realizó varias comisiones al exterior para capacitación y como conferencista. Cuenta con varias publicaciones en la revista *Por los Ríos de la Patria*, de la Brigada Fluvial de Infantería de Marina.

## VISIÓN DE INFRAESTRUCTURA

El Señor Ministro de Transporte centró su presentación en una descripción detallada de todos los proyectos que actualmente desarrolla el Gobierno colombiano en infraestructura de transportes, tanto en el medio marítimo y fluvial, como en el medio terrestre (carreteras y ferrocarriles).

En su introducción, mostró una serie de cifras, registrando la cantidad de unidades de transporte que existen en Colombia, así: Aproximadamente, seis millones de vehículos, más de dos millones y medio de motocicletas, y tres millones y medio de vehículos de cuatro o más ejes. Se calcula que en 2011, el número de motocicletas superará al número de vehículos ordinarios.



Posteriormente, definió las dificultades que afronta la infraestructura de transporte en el territorio colombiano: “Tiene condiciones ambientales inmensamente severas, en un corto trayecto ustedes pasan del desierto de la Tatacoa al Pacífico, con condiciones de pluviosidad enormes. Tiene condiciones geológicas complejísimas, estas montañas son montañas jóvenes. El mapa geológico de Colombia muestra la vulnerabilidad para la ejecución de los proyectos, y dentro de esas vulnerabilidades geológicas, hay unos subgrupos de dificultades enormes, de las cuales, una de ellas es la composición geotécnica de las áreas, la sismicidad y asociada a ellas, todos los otros problemas transversales y longitudinales, la pluviosidad y el deterioro medioambiental”.

En la conferencia, igualmente, anotó que el país tiene una estructura territorial que dificulta mucho prestar un transporte eficiente, ya que los grandes centros industriales, como Bogotá, Cali, Medellín y Bucaramanga se encuentran ubicados en zonas montañosas que encarecen la entrada y salida, tanto de productos manufacturados como de materias primas. También manifestó que el Gobierno Nacional, en su *Visión 2019*, elaborada entre 2003 y 2004, en su sección *Agenda Interna*, establece un Plan de Desarrollo a 10 años para contrarrestar un atraso general existente en la infraestructura de transporte.

En el área del Pacífico, el Ministro mostró cómo los dos principales puertos, Buenaventura y Tumaco, se están desarrollando. En el primero, se han entregado un total de cuatro concesiones más, adicionales a la de la Sociedad Portuaria, la cual fue

ampliada de 2013 a 2033. De igual forma, el calado del canal de acceso, se ha aumentado de 9 a 12,7 metros y se espera llevarlo y mantenerlo en 15 metros, con el propósito de hacerlo compatible con el Canal de Panamá e igualmente competitivo. Las inversiones llevarán la infraestructura a ampliar su capacidad de 15 a 45 millones de toneladas.

Se aclaró que el Pacífico colombiano no se ha podido desarrollar, principalmente, por las trabas e inconvenientes del sector en el tema ambiental, ya que las Organizaciones No Gubernamentales le quitaron al Estado el Pacífico, sin darse cuenta.

Con relación al sector del Caribe, el Ministro indicó uno a uno los proyectos de infraestructura portuaria, en donde los principales puntos están en Cartagena, Santa Marta y Barranquilla. Mostró cómo el Gobierno Nacional está exigiendo y dirigiendo concesiones portuarias para la salida del carbón, principal producto que genera problemas al medio ambiente.

Para esto, se está trabajando en establecer mecanismos de cargue directo para evitar la caída de residuos en la superficie del océano y la consecuente contaminación. Respecto a Barranquilla, hizo énfasis en las obras de ingeniería avanzada que se han desarrollado para darle profundidad al canal y que llega a 40 pies.

En cuanto al sector fluvial, comentó cómo las inversiones en ríos están definidas en la Política de los ríos y se divide por fases así: Primera fase, río Magdalena; segunda fase, río Meta; tercera fase, ríos Atrato - San Juan; Cuarta fase, río Putumayo, y fases intermedias, orientadas al manejo de caños y esteros.

Sobre el sector ferroviario, manifestó que el único ferrocarril que se desarrollará es el que va por el Magdalena en dos calzadas. Otro desarrollo importante en el sector ferroviario es el de los trenes de cercanías, en los departamentos, Magdalena, Valle y Boyacá, el Valle de Aburrá, y la Sabana.

Por último, en el sector de carreteras el Ministro mostró el avance en la modernización de los principales corredores viales como el de Buenaventura – Bogotá, Santa Marta – Bogotá y un proyecto muy importante del que hace parte Colombia, consistente en la Autopista de las Américas, que une a Venezuela con Panamá y conforma el proyecto vial a dos calzadas más grande de la historia de la humanidad. También habló de 19 proyectos de modernización de vías secundarias que complementan la red vial del país.

**Doctor Andrés Uriel Gallego Henao**  
**Ministro de Transporte**

El Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego Henao, nació en Marinilla, Antioquia, en 1950. Es Ingeniero Civil de la Facultad de Minas de la *Universidad Nacional*, con postgrado en Estructuras y Puentes de la misma Institución y otros estudios superiores en Estados Unidos y Costa Rica.

En el sector público, se ha desempeñado como profesor de las Universidades del Valle y Nacional. También fue Secretario de Obras Públicas de Antioquia. Fue concejal de Marinilla y miembro del Consejo Directivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Nare - CORNARE.

En el sector privado, se desempeñó como docente de las universidades de Medellín y Pontificia Bolivariana. Entre sus reconocimientos, se destaca el Premio Nacional de Cálculo y coautor del Código de Sismoresistencia.

Gallego Henao pertenece a una familia antioqueña de 13. Su aparición en la vida pública fue por sus ejemplarizantes debates sobre la defensa de los territorios donde se produce energía eléctrica.

# Resumen Ejecutivo

## Visión general del seminario

### Contenido

- ❖ *Visión general del seminario.*
- ❖ *Resumen conferencias.*
- ❖ *Algunos logros obtenidos.*

Del 18 al 20 de mayo de 2009, se dieron cita en las instalaciones del Club Militar de Oficiales, en Bogotá, destacados profesionales del ámbito marítimo mundial y nacional con el fin de participar en el **SEMINARIO DE PODER MARÍTIMO Y FLUVIAL**, organizado por la Escuela Superior de Guerra, en el marco de la celebración del Centenario de su fundación.

Estas conferencias, se constituyen en un importante aporte profesional para los oficiales alumnos colombianos y extranjeros del Ejército, Armada Nacional y Fuerza Aérea, que cursan sus estudios de capacitación dentro de los programas académicos de posgrado en las especializaciones de Comando y Estado Mayor, así como en Seguridad y Defensa Nacionales.

El nivel profesional de los conferencistas, y la oportunidad de los temas tratados para relacionarlos con el presente y futuro del Poder Marítimo Nacional, aportan conocimiento y pautas de reflexión, para identificar aquellos aspectos que se constituyen en amenazas a neutralizar, o en oportunidades a desarrollar dentro de las Políticas Nacionales, y que se materializarán en el ejercicio de los futuros cargos dentro de los roles de sus respectivas fuerzas. El *Seminario de Poder Marítimo y Fluvial*, se desarrolló en el marco de tres aproximaciones: Los Intereses Marítimos del Estado, Seguridad y Geopolítica Oceánica y Estrategia Fluvial.

---

## RESUMEN CONFERENCIAS

Mayo 18 de 2009: Intereses Marítimos del Estado.

*“El poder naval y su proyección en Colombia”.*

Almirante **Guillermo Barrera Hurtado**  
Comandante Armada Nacional  
República de Colombia.



El Señor Almirante Barrera enmarcó su disertación con una descripción geopolítica de Colombia, ubicando el entorno estratégico mundial influenciado por los efectos de la globalización, evidenciando la necesidad de cada Estado por mantener una capacidad real de proteger sus intereses marítimos de amenazas cada vez más asimétricas. Registró igualmente, de qué manera la visión política de Colombia 2019 abre un importante reto para incorporar los espacios oceánicos al desarrollo nacional, mediante la consolidación en el presente de lo que llamó valores estratégicos: La defensa y seguridad, la seguridad marítima, el desarrollo marítimo, la protección del medio ambiente y la integración internacional. El Señor Almirante Barrera concluyó, indicando que Colombia, consciente de la necesidad de fortalecer su poder naval oceánico, ha iniciado este proceso supliendo la escasez de recursos a través de alianzas que se traducen en transferencia de tecnología. Esta renovación de la fuerza estratégica contempla entre otros proyectos, la construcción de patrulleras de mar, fase ya iniciada, para posteriormente, concluir con el *Plan Faro* hacia 2020. Simultáneamente, con la renovación de este material, resaltó que es importante mantener el patriotismo y el espíritu combativo del recurso humano, garantizándole el bienestar personal y el de sus familias.

---

**“Disertación sobre la vigencia de las Teorías del Contralmirante Alfred Thayer Mahan en la actualidad. Perspectivas”.**

Contralmirante **James P. Wisecup**  
Presidente del Colegio de Guerra  
Naval de EEUU.- NWC



El Señor Almirante James P. Wisecup inició su presentación contextualizando a Mahan como un estratega muy particular en la historia del poder naval mundial, siendo pioneros sus estudios y conclusiones, al definir los elementos esenciales de progreso para los Estados, los cuales se relacionan directamente con el control del mar y su explotación. En su obra intelectual, Mahan analizó la supremacía de Inglaterra en el periodo estudiado, como consecuencia de su poder naval en el entorno mundial. Su obra *La influencia del poder naval en la historia (1660 – 1783)*, es un tratado que a juicio del expositor, no ha perdido vigencia en el contexto mundial actual. De hecho, el control de las líneas de comunicaciones marítimas es vital para aquellos países que pretenden garantizar su desarrollo y su supervivencia. Esta presentación reforzó en los asistentes, conceptos derivados de los postulados de Mahan en la estrategia naval y los elementos del poder marítimo, demostrando la influencia pasada, y la vigencia actual y futura del poder naval en el desarrollo de los Estados.

---

**“Sector portuario en América y la realidad**

**Nacional”.**

Capitán de Corbeta (r) **Alfonso Salas Trujillo**  
Gerente Sociedad Portuaria Regional  
Cartagena - SPRC



El Señor Capitán Salas fundamentó su presentación registrando una visión positiva en medio de las dificultades mundiales derivadas de la crisis económica actual. Argumentó su posición, indicando que a mayor incertidumbre, menores errores deben cometerse, tesis que lo ha llevado a definir variables de medición de competencia en la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, considerando entre otros: distancia, productividad, tarifas y servicios adicionales. Cada una de estas variables se constituye en un indicador, siendo trabajados con la visión de posicionar con tecnología, buenos servicios y competitividad a Cartagena como el principal puerto del Caribe, por encima de Manzanillo y Kingston, materializándose en la consolidación de un modelo exitoso que da resultados aún en medio del ambiente desfavorable de la recesión económica mundial.

Al terminar la conferencia, los participantes en el Seminario se familiarizaron con la historia, evolución y proyección del transporte marítimo, así como el desarrollo de los procesos portuarios con competitividad. Así mismo, quedó un mensaje prospectivo de las inmensas oportunidades que existen en el comercio marítimo y en la infraestructura portuaria nacional, derivadas de la posición estratégica del país al estar localizado en el extremo noroccidental de América del Sur, en las proximidades del Canal de Panamá, que constituye una zona de convergencia de las líneas de comunicaciones marítimas mundiales.

---

**“Desarrollo del sector Naviero en Colombia”.**

Doctor  
**Guillermo Solano Varela**  
Gerente Navesco



El doctor Guillermo Solano presentó un recuento histórico de los errores que se han cometido en Colombia, en el desarrollo y consolidación del sector marítimo, teniendo como referencia los hechos que causaron la desaparición de la Flota Mercante Gran Colombiana, y que a la postre, llevaron al país al aparente problema generacional actual, razón que registra la importancia de garantizar el desarrollo del sector, capitalizando las experiencias positivas de lo que existía anteriormente. La perspectiva del doctor Solano sobre el mercado costero informal del Caribe, y de las costas, Pacífica y Centro Americana, ofreció la visión de una oportunidad para explorar nuevos mercados, y consolidar navieras nacionales que compitan con buen servicio, calidad, puntualidad y competitividad. Al terminar la conferencia, los asistentes conocieron más de cerca el modelo implementado por la naviera NAVESCO, con buques de mediano calado, que concebidos para suplir una necesidad particular, vienen consolidando un importante renglón de la economía marítima a mediana escala, al diversificar el tipo de carga y los puertos de intercambio, representando a futuro, el fortalecimiento o materialización de proyectos más ambiciosos, que garanticen el desarrollo sostenido del sector naviero colombiano.

---

***“El rol del mar en el desarrollo y la situación actual de la industria marítima”.***

Doctor

**Ricardo J. Sánchez**

Oficial a cargo del Área de Infraestructura y Transporte, de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL Naciones Unidas.



El doctor Ricardo Sánchez describió el mar como fuente de riquezas, registrando una explotación mundial de recursos pesqueros que sobrepasa los 190 millones de toneladas, con inversiones en infraestructura petrolera y un desarrollo sostenible, que involucran, cada vez más, la exigencia a nivel mundial de actividades de protección y seguridad en los espacios portuarios y oceánicos. Posteriormente, el doctor Sánchez argumentó con estadísticas de las Naciones Unidas, el estado actual del comercio marítimo mundial, evidenciando que, al parecer, la preocupación no debe ser qué tan grave o tan profunda es la crisis, si no lo importante es considerar cuánto dura. Su conferencia permitió conocer nuevos parámetros de aproximación para efectuar un análisis acertado del gremio marítimo a nivel mundial y regional, destacando la influencia de los fletes, las rentas de los buques de carga, el costo operacional para las navieras y la evidencia de la reserva de carga entre otros, frente al desarrollo esperado de las marinas mercantes.

---

Mayo 19 de 2009: Seguridad y Geopolítica Oceánica.

*“La Seguridad Marítima en la Cuenca del  
Pacífico y su incidencia regional”.*

Contralmirante (r) **Alexander Tavra Checura**  
Exdirector Academia Naval de Chile y  
Secretario General de la Compañía  
Sudamericana de Vapores S. A.



El Señor Almirante (r) Tavra abordó su exposición presentando varios aspectos geopolíticos y de realidad actual de la industria y comercio marítimos. Se evidencia, en cada uno de sus argumentos, la necesidad que tienen los Estados de desarrollarse mediante aperturas económicas que sean garantizadas a través de servicios de transporte cada vez más económicos y competitivos, siendo evidente que “en el mar, el tiempo es dinero”. Posteriormente, el señor Almirante expuso que al no tener nacionalidad la carga, y siendo las tripulaciones de los buques de diversas nacionalidades, estos factores se mezclan y se traducen en un indicador, que refleja de qué manera el negocio marítimo pierde cada vez más su pertenencia a un país específico, como se conocía tradicionalmente. Con su intervención, el Señor Almirante Tavra fortaleció el concepto de cómo la seguridad marítima debe apoyar y crecer proporcionalmente con los intereses marítimos, teniendo en cuenta los riesgos, amenazas y vulnerabilidades actuales, y cómo el vector del transporte marítimo encuentra en el Océano Pacífico las grandes oportunidades del presente y del futuro.

---

***“Los intereses Marítimos de Brasil y la aplicabilidad del Poder Naval ”.***

Capitán de Mar y Guerra **José Claudio Cruz**  
Subdirector Escuela de Guerra Naval del Brasil



El Señor Capitán Cruz presentó con gran detalle la conformación del Poder Naval de Brasil, como resultado de una política de gobierno que mantiene su proyección estratégica hacia la Antártida y hacia la Amazonía, sin descuidar sus funciones de soberanía en la jurisdicción Marítima del Estado. Según los argumentos del expositor, el control del mar no es absoluto, ni puede serlo, aunque sí se aproxima a un control local. Por esta razón, las inversiones que adelanta la República Federativa de Brasil en tecnología para construir submarinos nucleares y mantener la escuadra operativa y disuasiva ante las amenazas que se deben enfrentar, es una realidad que aproxima a Brasil a ser una potencia militar a nivel mundial. Al finalizar, los asistentes al seminario entendieron cómo Brasil interpreta el poder marítimo, sustentado en un moderno poder naval y fluvial altamente disuasivo, con capacidad de defender los intereses marítimos de Brasil en alta mar, así como en la Antártida y la Amazonia.

---

**“Potencial hidrocarburífero de las cuencas sedimentarias de Colombia con énfasis en el offshore”.**

Doctor **Carlos Vargas Jiménez**  
Director Grupo de Investigación Geofísica  
Universidad Nacional de Colombia



Con un análisis preliminar, desde el punto de vista geográfico de los principales yacimientos y zonas potenciales para la exploración de hidrocarburos en el país, el doctor Vargas registró cómo en Colombia ha existido históricamente una política de visión limitada en la exploración de estos recursos, de tal manera, que en el presente existen muchas zonas del país de las cuales no se conoce su composición geomorfológica y su potencial. Esto lleva a pensar, que las oportunidades actuales pueden ser muy grandes, si consideramos que vecinos como Venezuela y Ecuador tienen importantes yacimientos y pozos en explotación, oportunidad que se da no sólo en el territorio continental, sino también en nuestra plataforma submarina. Los asistentes al seminario pudieron identificar la importante labor exploratoria que viene desarrollando la Agencia Nacional de Hidrocarburos en nuestras aguas jurisdiccionales, en alianza con importantes empresas del ámbito mundial como *Exxon* y *Petrobras* entre otras, con las cuales se espera explorar y explotar este recurso en busca de la autosuficiencia del país en materia de hidrocarburos para los próximos 50 años.

---

***“Proyecto Arquímedes: Puerta hacia el Comercio marítimo del Pacífico, en Colombia”.***

Doctor **Darío Prado Misas**  
Asesor del Ministro de Transportes



El Señor Darío Prado Misas registró antecedentes legales que han dificultado el desarrollo de la región Pacífica, tales como la ley 70 de 1993, donde se titulan las tierras para los indígenas y los afrodescendientes, quienes se oponen a la ejecución de proyectos que consideran afectan a sus tierras y a su cultura. A pesar de ello, la política del actual gobierno y la visión Colombia 2019, han llevado a desarrollar este proyecto que busca convertir a Quibdó como un puerto alterno, gracias a un corredor multimodal que unirá al Golfo de Urabá con Quibdó a través del río Atrato, la bahía de aguas profundas de Tribugá, el río San Juan, Nuquí y la carretera Quibdó – Medellín. Esta presentación evidenció que, con el mencionado proyecto, se pretende aprovechar la condición geoestratégica de Colombia, interconectando los llanos, los Andes y el Caribe con el Océano Pacífico, proyecto que tendrá significativas repercusiones en el desarrollo social y económico del país y en especial de esta región, la cual a pesar de contar con un gran potencial, ha estado históricamente inmersa en el olvido y el consecuente subdesarrollo.

---

**“La proyección marítima de Colombia  
en el Pacífico”.**

Contralmirante **Jesús Alberto Bejarano Marín**  
Comandante Fuerza Naval del Pacífico



El Señor Contralmirante presentó en forma concisa y clara cuáles son los intereses mundiales en el siglo XXI, sobre la Cuenca del Pacífico, y cómo, a pesar de las grandes oportunidades, Colombia en su extenso territorio marítimo y costero sobre este océano tiene una serie de amenazas que debe combatir y erradicar de raíz para garantizar el desarrollo prospectivo. Se destacan como principales amenazas en la región, el narcotráfico, los agentes generadores de violencia, la pobreza por corrupción y la falta de oportunidades, las cuales constituyen los principales indicadores que impiden su desarrollo sostenido. De ahí que, la presencia y liderazgo de la Armada Nacional a través de la Fuerza Naval del Pacífico y sus unidades capitales, se constituye en una punta de lanza estatal para consolidar esta hermosa y rica región con visión de progreso y pujanza. Los asistentes pudieron deleitarse con imágenes de las inmensas riquezas y potenciales, que aguardan en esta región para ser explotados y que deben ser protegidos en beneficio de sus ciudadanos, y de reconocer la región Pacífico como una puerta de progreso regional con incidencia nacional. Para suplir las deficiencias evidenciadas, garantizando la presencia masiva e integral de las entidades del Estado, se ha concebido y puesto en marcha el denominado *Salto Estratégico*, como un esfuerzo orientado a consolidar la seguridad en la región a través de la inversión oficial y privada, la generación de oportunidades, superando la idea tradicional de buscar soluciones sustentadas exclusivamente en el esfuerzo del campo militar.

---

**Mayo 20 de 2009: Estrategia Fluvial.**

***“Palabras de apertura ambiente fluvial”.***

Brigadier General de Infantería de Marina  
**Luis Gómez Vásquez**  
Jefe de Estado Mayor Fuerza de Tarea Omega



En las palabras de apertura al tema de la Estrategia Fluvial, el señor Brigadier General Gómez registró las oportunidades, amenazas, debilidades y fortalezas que se derivan del ambiente fluvial. En un país con los recursos hídricos tan abundantes como los existentes en Colombia, es motivo de orgullo y de satisfacción, analizar cómo se viene consolidando el poder fluvial a través de la Armada Nacional y su Infantería de Marina, llevando seguridad a regiones apartadas, donde los ríos navegables son las únicas líneas de comunicación posibles. Igualmente, dio especial relevancia al tema de Hidroestrategia que sería compartido en el marco del Seminario de Poder Marítimo y Fluvial.

---

***“La Infantería de Marina de Brasil y su responsabilidad en el ámbito fluvial”.***

Capitán de Fragata **Luis Octavio Gaviao**  
Jefe de Operaciones Infantería de Marina  
del Brasil.



El Señor Capitán de Fragata Gaviao presentó la estructura organizacional de la Infantería de Marina de Brasil, sus funciones, y la visión a corto y mediano plazo. Así mismo, su responsabilidad dentro de la defensa de los intereses nacionales tanto en el mar y la zona costera, como en la Amazonia, donde convergen los intereses de la República Federativa del Brasil con los de Colombia, en el sentido de garantizar la seguridad y el control territorial. El Capitán de Fragata Luis Octavio Gaviao concluyó su presentación registrando ideas concretas de cómo los dispositivos de la Infantería de Marina de Brasil y sus capacidades son, en este momento, un aliado estratégico de Colombia, indicando que en los ríos Amazonas y Putumayo, las operaciones combinadas entre los dos países se irán fortaleciendo, aprovechando la experiencia y el modus operandi de Colombia, ampliamente reconocidos en el ámbito internacional, dándole el prestigio como uno de los países con más fortaleza operacional en el escenario fluvial.

---

***“Estrategia Fluvial” (Hidroestrategia).***

Coronel de Infantería de Marina (r)  
**Oscar Medardo Martínez Torres**  
Vicepresidente Asociación de Oficiales de  
Infantería de Marina - Anfibios



El Señor Coronel Martínez presentó conceptos novedosos en el campo académico relacionados con la Hidroestrategia, resaltando la importancia de los ríos en el mundo, y de cómo este recurso natural determina la política estratégica de varios países, destacando casos de actualidad en África y Europa, donde, para algunos Estados el manejo del recurso hídrico representa un interés de supervivencia nacional. Para Colombia, en particular, las potencialidades son enormes dada la cantidad de recursos hídricos disponibles, y a la vez, las amenazas son variadas y significativas, considerando el abandono histórico en que el Estado mantuvo estas vías de comunicación. Al terminar la presentación, el Señor Coronel (r) Martínez compartió con el auditorio su análisis de cómo los recursos hídricos del país generan vías de comunicación desde el centro del país hacia la cuenca de Venezuela y Brasil, y de igual forma, hacia el Pacífico y el sur, aportando al territorio nacional numerosas e importantes vías que requieren control y seguridad, lo cual se viene materializando con el apoyo decisivo del Componente de Infantería de Marina de la Armada Nacional.

---

---

## *“Visión de Infraestructura”*

Doctor **Andrés Uriel Gallego H.**  
Ministro de Transporte



El señor Ministro de Transporte abordó su presentación exponiendo cada uno de los proyectos que se vienen desarrollando en cuanto a infraestructura portuaria marítima y fluvial, de carreteras y de ferrocarriles. De manera especial, efectuó la descripción de las inversiones que en el presente gobierno se han adelantado en prospección hacia las cuencas oceánicas y hacia las zonas de territorios nacionales en la Amazonia y Orinoquia, inversiones que obedecen a la visión de integrar, a corto plazo, el transporte multimodal, con el fin de reducir el valor de los fletes y proteger al usuario final, al tiempo que se generan polos de desarrollo económico y social en las áreas de influencia. Por tal motivo, se ha aplicado un gran esfuerzo para fortalecer el transporte fluvial por los ríos Magdalena y Cauca, aspectos que hasta hace unos años era inconcebible, dada la situación de inseguridad del país, y que actualmente, gracias a la política de Seguridad Democrática del Gobierno Nacional y al esfuerzo de la Fuerza Pública, se ha restituido su uso. Complementó su exposición, presentando el análisis de algunos proyectos especiales de incidencia estratégica para el país, como son la carretera Medellín – Quibdó, que traerá gran beneficio a las zonas marginales del Chocó y de Urabá, históricamente olvidadas y subdesarrolladas.

## ALGUNOS LOGROS OBTENIDOS

- ❖ Fortalecimiento de los conocimientos de los alumnos de los cursos de posgrado de la Escuela Superior de Guerra, en temas relacionados con el Poder Marítimo y Fluvial Nacional.
- ❖ Realización de un Seminario de alto nivel profesional, dada la calidad de los expositores, en el marco de tres aproximaciones de nivel estratégico: Los Intereses Marítimos del Estado, Seguridad y Geopolítica Oceánica y Estrategia Fluvial.
- ❖ Aporte de elementos de análisis, con el fin de facilitar al alumno la contextualización de la problemática colombiana en el entorno nacional, regional e internacional, aplicado al ámbito marítimo y fluvial.

## CONCLUSIONES

- ❖ Colombia es un país con grandes oportunidades, derivadas de su situación geopolítica en los ámbitos marítimo y fluvial, siendo importante el desarrollo de políticas de Estado consistentes, con el fin de garantizar la explotación sostenible del país.
- ❖ Los países de la cuenca amazónica, con gran riqueza hídrica, están llamados a tomar conciencia de sus recursos para garantizar su explotación y protección.
- ❖ La realidad derivada de la globalización y los intercambios que se dan en su contexto, confirman la estrecha relación del Poder Naval con el Poder Marítimo de un Estado que aspira a proteger y garantizar el desarrollo y sostenimiento de sus Intereses Marítimos y Fluviales.
- ❖ La multiplicidad de amenazas, en los escenarios marítimo y fluvial, exigen el trabajo mancomunado de los Estados, con el fin de neutralizar los diferentes elementos que afectan el libre ejercicio de actividades de investigación, exploración y explotación derivadas de los intereses estatales.
- ❖ Es indispensable generar *Conciencia Marítima* en la población, de tal manera que, en todas las esferas de la nación, se entienda la real importancia de los escenarios marítimos y fluviales, y las oportunidades que de ellos se derivan para el desarrollo socioeconómico del país.
- ❖ La vigencia de las teorías de pensadores estratégicos debe materializarse considerando los constantes avances de la ciencia y la tecnología y las oportunidades que ofrece la globalización al Poder Naval.

- ❖ El desarrollo sostenible, se acompaña de actividades de conservación del medio ambiente y de defensa y seguridad, que garanticen la adecuada explotación y conservación de recursos.
- ❖ La inserción en el intercambio comercial, con competitividad, a través del océano, exige el desarrollo de una infraestructura que permita aprovechar las oportunidades derivadas de la posición geoestratégica del país, al tener costas en el Caribe y en el Pacífico, las cuales ofrecen amplios horizontes de intercambio con el mundo.
- ❖ Los proyectos de desarrollo fluvial, se constituyen en generadores de desarrollo regional y nacional, que requieren políticas de Estado que garanticen su continuidad.
- ❖ El Poder Naval colombiano ha garantizado la presencia del Estado en regiones tradicionalmente marginadas, constituyéndose en un factor indispensable para fortalecer la confianza de la población, y despertar el interés de la inversión nacional y extranjera.
- ❖ Las limitaciones derivadas de los recursos económicos insuficientes, se suplen con la adecuada explotación de las fortalezas y oportunidades, reconociendo en el potencial humano un elemento indispensable para el desarrollo de proyectos que materializan la visión institucional.

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

