

# Boletín de Lecturas Seleccionadas

Publicación de la Escuela de Guerra Naval de la Armada Nacional  
República Oriental del Uruguay



**Segunda Época - Número 2**  
**Junio 2019**

## Índice

**El liderazgo transformacional y la motivación hacia el ámbito naval: una revisión conceptual.**  
(INNOVA Research Journal – Septiembre, 2018. Vol. 3, No.9 pp. 33-43 - Revista de la Universidad Internacional del Ecuador - Ecuador)

**Francisco Javier Chavez Freire,**

**Luis Ángel Valle Lituma** *pág. 1-11*

**Poder Naval para el desarrollo marítimo de la nación: del realismo a la cooperación internacional.**

(Justicia – Enero - Junio 2019 -Vol. 35, pp. 1-19 – Ediciones Universidad Simón Bolívar - Colombia)

**Asdrúbal Albarán Gómez** *pág.12-24*

**Segurança marítima. Da sensibilização à segurança. Ligando os pontos!**

(RELAÇÕES INTERNACIONAIS - Março, 2018 Nro. 57 pp. 025-037 -Instituto Português de Relações Internacionais - Universidade NOVA de Lisboa- Portugal)

**Michiel Bart Hijmans** *pág.25-34*

**The transatlantic narco-nexus: South America, Africa, and Europe in the contemporary drug-trafficking dynamics.**

(Revista Escola de Guerra Naval – Maio-Agosto 2018 – v. 24, n. 2, p. 378-394.- Escola de Guerra Naval - Brasil)

**Thiago Rodrigues, Carol Viviana Porto, Adriano de Freixo** *pág.35-44*

**Libro recomendado:** "Manual de teoría de la gestión económica de las Fuerzas Armadas – Una contribución a las bases conceptuales para la orientación de la política militar"

**Thomas Scheetz; Ariel Silvio Pfurr; Miguel Ansorena Gratacos.** *pág. 45*

Las opiniones vertidas en esta publicación electrónica son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente reflejan el pensamiento de la Escuela de Guerra Naval.

## Editorial

Continuamos la derrota trazada explorando en esta edición de nuestro boletín diversas temáticas con ópticas de otras latitudes, algunas cercanas y otras más lejanas.

Nos ocuparán en esta edición el abordaje al liderazgo transformacional y la motivación en el ámbito naval, con un enfoque basado en la Armada de Ecuador; la visión del poder naval como componente esencial para el desarrollo marítimo nacional, desde la perspectiva de Colombia; la seguridad marítima en la estrategia de seguridad de la Unión Europea; y la problemática del narcotráfico en los países ribereños del océano Atlántico, en la opinión de expertos brasileños en esta temática.

Al igual que en la edición anterior, a efectos de estimular a nuestros lectores en la práctica de otros lenguajes, presentamos un artículo en portugués, y otro en inglés.

En la sección sobre libros recomendados, en esta oportunidad les acercamos una reseña de, "Manual de teoría de la gestión económica de las Fuerzas Armadas – Una contribución a las bases conceptuales para la orientación de la política militar", cuyo contenido estamos seguros resultará de interés para nuestros lectores.

Aprovechamos este medio también, para difundir el cronograma de nuestros tradicionales cursos del Centro de Educación Continua, abiertos a civiles y familiares de nuestro personal, sobre Gestión de Proyectos, Negociación y Mediación.

No nos queda más que desearles una buena lectura.

**CN (CG) José Manuel Ruiz Tocci**  
**Director de la Escuela de Guerra Naval**



# Escuela de Guerra Naval

## Instituto de Postgrados de la Armada Nacional



## CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA

☐ Gestión y Viabilidad Financiera de Proyectos.

 24/6 al 28/6 y 8/7 al 16/7

☐ Negociación I

 17/7 al 26/7

☐ Negociación II

 5/8 al 9/8

☐ Negociación III

 12/8 al 16/8

☐ Mediación

 19/8 al 23/8

 14 a 17 hs.



Escuela de Guerra Naval  
Lido SN esquina Copacabana  
[esgue@armada.mil.uy](mailto:esgue@armada.mil.uy)

Militares: Uniforme de Servicio o Sport Formal  
Cíviles: Sport Formal



## El liderazgo transformacional y la motivación hacia el ámbito naval: una revisión conceptual

Francisco Javier Chavez Freire  
Universidad Naval, Ecuador

Luis Ángel Valle Lituma  
Universidad Espíritu Santo, Ecuador

**Resumen:** El presente trabajo aborda un análisis de la relación entre dos variables que son la motivación y el liderazgo transformacional, enmarcados en un ambiente militar con enfoque naval en el que las personas se desarrollan bajo diferentes situaciones de labor como patrullajes, navegaciones, entre otros, que, sumado a la rutina de la milicia y en muchos casos el riesgo que se corre, crea una disminución en el desempeño laboral, por lo cual es importante que el líder observe y genere acciones positivas enfocadas al desempeño de sus subordinados, de tal manera, se realizó una revisión teórica y se utilizaron métodos científicos de investigación tales como focus group y entrevistas dirigidas al personal de la Armada del Ecuador como sustento complementario de los conceptos y reflexiones que se exponen, llegando a una acertada relación entre las variables estudiadas.

**Palabras clave:** Motivación, Liderazgo transformacional, liderazgo militar y desempeño.

### *Transformational leadership and motivation toward the naval field: a conceptual review*

**Abstract:** *This paper deals with an analysis of the relationship between two variables that are motivation and transformational leadership, framed in a military environment with naval approach where people are developed under different work situations as patrols, sailing, etc. That joined the military routine and in many cases the risk involved, creates a decrease in work performance, which is important for the leader to observe and generate positive actions for the performance of their subordinates in command. It has been made with a theoretical revision and using scientific methods of investigation like focus groups and interviews to the personnel of the Ecuadorian Navy that strengthened the concepts and reflections that are exposed reaching a correct relation between the studied variables.*

**Keywords:** *Motivation, transformational leadership, military leadership and job performance.*

Republicado bajo licencia [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

### Introducción

En el ámbito militar en Fuerzas Armadas existen muchas manifestaciones de liderazgo, que mucho dependen del individuo que comanda a un grupo determinado de personas, además estas pueden variar dependiendo de la actividad que se desarrolle o de la rama que involucre. Es muy probable que el

tipo de liderazgo que se aplique dependa de la formación del individuo que se encuentra al mando y si este es del Ejército, la Fuerza Aérea o Armada (Marina).

Son diferentes actividades a la que el personal militar en el ámbito naval está sometido: operaciones militares en fronteras, navegaciones largas, patrullajes u operaciones de Aero

vigilancia, etc. En ellas existe un riesgo que es asumido de una manera firme y profesional, lo que, sumado a la rutina, probablemente provocan que el desempeño laboral disminuya en el personal de tal manera que el líder debe ser muy observador, a fin de motivar a sus seguidores y adecuar su liderazgo de la mejor manera para el cumplimiento de la misión (Delbón, 2002).

La motivación es un factor importante, pero la influencia en el liderazgo transformacional desde un enfoque militar provoca el análisis de la relación existente entre ambos. De existir una relación cercana con el estilo de liderazgo mencionado, se obtendrá la pauta para la realización de acciones de motivación y ellos deben contribuir al mejoramiento del desempeño de los subordinados en las actividades que ejecuten por su profesión. El desempeño laboral abarca diversos factores, uno de ellos es la motivación, sin embargo, esta puede o no estar presente en los estilos de liderazgo como es el caso del liderazgo transformacional, y es necesario determinar la relación entre ambos en las organizaciones militares de orden Naval

donde la motivación juega un papel importante.

El objetivo del presente trabajo es analizar la relación existente entre la motivación y el liderazgo transformacional aplicado al ámbito militar con un enfoque hacia el personal Naval y su desempeño. Se establecen definiciones, las principales características del liderazgo transformacional ligando su aplicación a la institución militar como lo es la Armada del Ecuador, finalmente revisando la motivación en el desempeño del personal utilizando el liderazgo transformacional y fortalecer la conceptualización mediante metodología cualitativa presentada a través de herramientas prácticas como la entrevista y focus group en donde se evidencia lo expresado en la teoría.

De acuerdo con el contenido mencionado anteriormente se estructuró el trabajo en dos partes que son la revisión teórica, abordando el liderazgo transformacional, el liderazgo naval y la motivación y por otro lado el análisis práctico aplicando las herramientas cualitativas para el estudio central.







## Revisión Teórica

Debido a la globalización y el constante cambio existente causado por la actividad de la humanidad en la que se presentan formas de guerra diferentes, con uso de moderna tecnología y las diversas misiones que emergen, provocan nuevas funciones en las Fuerzas Armadas, por lo que deben efectuarse cambios en la organización de carácter operacional, administrativo y orgánico. De esta manera, se genera la necesidad de que se replantee las habilidades y conocimientos que un líder requiere (Halpin, 2011; Laurence, 2011).

Las diferentes misiones con la que cumplen los militares, considerando las tradicionales como el combate o también llamado guerra, y las nuevas amenazas (guerra asimétrica) como misiones de paz, ayuda humanitaria, contraterrorismo, narcotráfico y piratería, los despliega durante largos periodos de tiempo a situaciones exigentes, estresantes y de riesgo (Yammarino, Mumford, Connelly, & Dionne, 2010). Ante esta realidad las Fuerzas Armadas y en este caso la Armada del Ecuador necesitan de líderes que sean más innovadores para que puedan desenvolverse adaptándose al contexto de situaciones diversas e incertidumbre de sucesos (Pulakos, Arad, Donovan, & Plamondon, 2000).

Según Morath, Leonard, & Zaccaro (2011) la doctrina de liderazgo actual que lleva el ejército de los Estados Unidos establece que un líder debe tener cualidades como creatividad, flexibilidad, adaptación, agilidad, versatilidad y motivación para formarse constantemente y entender los entornos cambiantes e inciertos, sin embargo, introducir innovación en este ámbito puede acarrear problemas ya que, en contenido de guerra, la equivocación puede conllevar a la muerte. Por tal motivo, en la actualidad los líderes deben entrenarse adquiriendo nuevas competencias para manejar la complejidad de los sistemas y crear diversas formas de control y consenso (Guiñazú, 2004), previniendo el sabotaje, observando marcos de referencia

diferentes, con el objetivo de entender los obstáculos a los que se enfrenta en este caso la Armada y así poder innovar con el sistema de mando y estructura jerárquica propia (Castro & Martina, 2003).

Halpin (2011) recomienda que el personal (Oficiales y tripulantes), deben capacitarse desde temprana edad en estas nuevas competencias, de tal manera que adquieran nuevas habilidades y no solo acaten órdenes de los superiores jerárquicos coartando sus capacidades. A pesar del entorno cambiante y del enfoque que se recomienda aplicar, ciertos componentes del liderazgo en la institución Naval se mantienen debido a que son importantes para la ejecución del mismo, entre estos la motivación, trabajo en equipo y la conducción de los subordinados, llamado también don de mando, además de la confianza que debe crearse como factor importante para influir en los seguidores (Sweeney, Thompson, & Blanton, 2009).

## Liderazgo Naval

De acuerdo con Eberly, Johnson, Hernandez, & Avolio (2013), el liderazgo es un proceso social de influencia que sucede no solo en las organizaciones sino en otros aspectos de la vida, por lo que el líder debe saber identificar en qué condiciones se produce una situación, para eso depende mucho del grado de madurez que posea (Hersey & Blanchard, 1982).

Entonces se debe integrar la relación que tiene el líder con sus subordinados y la conducta, de esta manera se evalúa el grado de madurez que posee considerando la experiencia, competencia, interés y motivación para realizar las tareas asignadas y adquirir responsabilidades (Sanchez, 2000).

En el transcurso de la historia el militar en grado de Oficial ejercía una autoridad rígida sobre su tripulación, a pesar de no obtener obediencia y lealtad siempre, sin embargo, en esta autoridad absoluta existía el respeto mutuo, como individuo y camarada, debido a las metas comunes, la misión y sobre todo la importancia de

contar con cada hombre sin importar especialidad o rango (Gutierrez, 1996). Es entonces como el Almirante Nelson logra la cooperación de sus subalternos a través de la sólida confianza en sí y sus marinos, utilizando frases inspiradoras, gallardetes, palabras y demás acciones que motiven a su tripulación y la flota en general (Gutierrez, 2006).

Por lo anteriormente expuesto, el liderazgo militar está ligado a la motivación y a como los líderes pueden influir en sus seguidores (Godoy & Bresó, 2013). Sin embargo, existen muchos estilos de liderazgo aplicables en la Organización Naval que pueden ser eficientes de acuerdo con las situaciones que se generen (Bardera, Gracia-Silgo, & Pator, 2014). En la actualidad las organizaciones, incluyendo las militares, están sufriendo adaptaciones conforme a los sucesos del mundo moderno, de tal manera que necesitan cambios en sus políticas organizacionales, re direccionamiento de los recursos humanos, mejorar la gestión de personal y tener mayor liderazgo transformacional (Feinberg, Ostroff, & Burke, 2005).

## **Liderazgo transformacional en el ámbito Naval**

Se menciona al liderazgo transformacional porque dentro del contexto laboral es un elemento crítico con la capacidad de influir en la positividad de como los equipos y personas aprecian su trabajo (Christian, Garza, & Slaughter, 2011). Es así como este estilo de liderazgo se ha ido desarrollando y tomando fuerza por medio de la investigación en el transcurso de los últimos años (Mendoza, Ortiz, & Parker, 2007), convirtiéndose en uno de los estilos para estudio más analizados. El liderazgo transformacional surge por medio de los trabajos realizados por Burns(1978) y House(1971) acerca del liderazgo carismático, el cual se considera como un proceso relacional entre el líder y sus seguidores con efectos bidireccionales entre estos.

Cruz, Salanova, & Martínez(2013) mencionan que en la actualidad hablar de liderazgo no solo se centra en estudiar al líder como figura individual sino también el entorno, la cultura y sobre todo a los seguidores, premisa que se confirma por medio de los estudios de Avolio(2007), en los que determina que el liderazgo es una dinámica compartida y compleja de carácter social. Es por ello que Bass(1985) define el liderazgo transformacional claramente como un proceso motivacional de los seguidores o en este caso de los subordinados en el que el líder transforma sus valores, actitudes y rendimiento. También debe crear una conexión en la que pueda relacionarse con otros individuos elevando así la moral y motivación de sus seguidores (Espinar & Jose, 2012), de tal manera que el líder pueda responder a sus necesidades y brindar ayuda para desarrollar al máximo sus potenciales (Northouse, 2001).

De igual forma Bono & Judge(2002) demostraron la influencia positiva del liderazgo transformacional en el desempeño y compromiso obteniendo personal motivado y satisfecho siendo identificado este liderazgo como un agente de cambio para los líderes y seguidores. Así mismo, Hetland & Sandal(2003) ratificaron que existe una significativa influencia en la motivación por arriba de otros estilos de liderazgo, con ello dando soporte a la teoría que indica que mencionada influencia es lo que hace exitoso y único al liderazgo transformacional (Bass, 2008).

El líder militar posee una formación progresiva y permanente durante su carrera, enfocados en tres aspectos que son la conducción, comando y mando (Delbón, 2002), que se establecen en los diferentes grados, desde ser Jefe de Sistemas de Armas de un buque en el grado de Alférez, luego comandante de ese buque en el grado de Capitán hasta ser Comandante de Escuadra<sup>1</sup> en grado de Almirante. Además, el ejercicio del mando está presente en todo momento, lo que hace que el

---

<sup>1</sup> Grupo determinado de buques de guerra de un mismo modelo o diferentes pertenecientes a la Armada.

líder cultive su personalidad militar e interiorice sus procedimientos y principios de mando generando características como experiencia, conocimiento y calidad de liderazgo lo cual es reconocido por sus subalternos o subordinados (Olid, 2002).

El liderazgo transformacional describe a un líder como a una persona capaz de inspirar a sus seguidores, aumentando su madurez y motivación, logrando que vayan más allá de lo requerido, buscando la excelencia y calidad, es decir, lograr tener una visión compartida líder-seguuidor (Cruz, Salanova, & Martínez, 2011), una característica del líder militar que se contrasta con la determinación de poder formar una cultura y ambiente para que se produzca un cambio organizacional (Koontz & Heinz, 2003).

Hablar de liderazgo también es observar el ambiente laboral que está estrechamente ligado al bienestar en donde la Psicología del Trabajo y las Organizaciones toma parte a fin de considerar estos factores como una meta propuesta para la

organización (Salanova, 2008). De igual manera Sparr & Sonnentag(2008) relacionaron positivamente el liderazgo transformacional con el bienestar de los seguidores, por lo que influye directamente en el desempeño laboral. Para analizar el desempeño laboral del militar se toma en cuenta ciertos factores externos como la cohesión grupal, trabajo en equipo y clima positivo, que en el contexto militar son de relevancia para la formación y enseñanza de los mandos militares (García, 2013). Como factores internos que favorecen positivamente al liderazgo están la autoconciencia, personalidad, aceptación y autocontrol (Bartone, 2006). Con estos factores expuestos, el liderazgo transformacional ha demostrado que los líderes promueven enfoques positivos de las situaciones de estrés transformándolas en desafíos (Lyons & Schneider, 2009).

Schultz, Greenley, & Brown(1995) también afirman que el liderazgo transformacional favorece a la coherencia de trabajos, claridad de metas y satisfacción laboral, de manera que influyen en la



creencia e interpretación de los subordinados con respecto a su trabajo, incrementando el bienestar, reduciendo el estrés y contribuyendo a una labor proactiva a favor de la satisfacción (Ugoani, Amu, & kalu, 2015).

## **La motivación en el personal Naval**

Según Gutierrez (2015) la Motivación es una variable de personalidad que influye en el deseo de los individuos de satisfacer los requisitos establecidos para un rol en una organización, siendo el caso de la Armada y su personal que la conforma, custodiar la soberanía de los espacios acuáticos y mar territorial. Conociendo plenamente esto, el personal Naval se desarrolla en la profesión de las armas con una visión clara de estar preparados para el combate, en donde la motivación juega un papel muy importante, ya que es una preparación mental para una acción de conflicto o guerra (Mc Gregor, 1975). Entonces es importante que los esfuerzos en entrenamiento sean extremos para simular las condiciones de combate real y enfrentar momentos de tensión máxima, esfuerzo físico y psicológico (Torres, 2012).

Es necesario fomentar y alentar actividades que promuevan el trabajo en equipo y estimulen la motivación a través del entrenamiento y régimen diario (Aguirre & Guevara, 2012) de tal manera que se estrechen los lazos interpersonales generando mayor compromiso de cada integrante para cumplir con su tarea (Stouffer, 1949).

Se debe permanentemente confiar en nuestro personal y lograr lo más difícil, que ellos confíen en sus mandos (Phillips & Lord, 1981). La base para ello radica en una buena comunicación, la disposición de “tener siempre abierta la puerta de la oficina” o incluso solamente los oídos y la habilidad de poder retransmitir, en un lenguaje claro y sencillo, el propósito de una determinada tarea, jamás subestimar su comprensión o esperar sólo respuestas mecánicas (Kolditz, Millen, & Wong, 2014). También se debe recordar que los ejemplos se establecen por

medio del contacto diario entre los subordinados y que de las experiencias navales queda un legado de aquellos que se retiran, creando una fuente de tradiciones en el liderazgo de la Armada, ya que esta, establece demandas únicas en condiciones de alto riesgo en donde la fe en el líder, su gente y su causa deben ser incólumes (Bauer, 1986).

Para aseverar lo conceptualizado en esta revisión teórica y considerando que no existe un análisis anterior que se enfoque en la Armada del Ecuador, se investigaron de manera cualitativa las variables establecidas, primero por medio de un focus group o reunión de grupo, técnica muy exitosa, debido a que de las personas seleccionadas representan un segmento de la población, permitiendo obtener una gran cantidad de ideas, puntos de vista distintos e interacción en un corto periodo de tiempo sobre un tema seleccionado (Martínez, 2008). Así también, combina la dimensión social y psicológica con capacidad de diagnóstico alcanzando un nivel de profundidad en la discusión de los participantes (Shaw, 1995).

Como segunda técnica, la entrevista presenta la posibilidad de ahondar en el punto de vista de una persona representante de un segmento de realidad social, quien puede conjugar el lenguaje, emociones y acciones con base a un tema propuesto (Rogers, 1961). Según Robles (2011) la entrevista permite el discurso espontáneo y libre de la persona entrevistada sin que el moderador condicione sus intervenciones.

## **Análisis de los resultados de los Métodos de Investigación**

### **Liderazgo aplicado en la Armada del Ecuador**

Una vez realizada la revisión teórica en cuanto al liderazgo transformacional y la motivación enfocados al ámbito naval con un detalle conceptualizado a través de diferentes textos y autores, es necesario fortalecer estos conceptos



por medio de la aplicación de métodos cualitativos de investigación, con cuyos resultados se evidenciará la aplicación de estos conceptos en el diario vivir de algunas personas que conforman la Armada del Ecuador.

En el proceso se aplicarán dos métodos:

- Focus group
- Entrevistas

El focus group fue orientado a oficiales subalternos, comprendidos en el grado de alférez de fragata, teniente de fragata y teniente de navío. Líderes de personal naval en escalafones inferiores que generalmente se desempeñan a nivel departamental u operacional, entre estos, oficiales en las especialidades de Superficie, Infantería de Marina, Guardacostas, Submarinistas, Abastecimientos, de género masculino y femenino en un total de diez personas.

Según la Guía de Pauta que consta en los anexos, se realizó la sesión abarcando temas puntuales como el liderazgo y su aplicación, el conocimiento acerca del liderazgo transformacional, factores que puedan incidir en su aplicación y la motivación como en el desarrollo de un liderazgo efectivo para el cumplimiento de objetivos. Basado en el marco de la revisión teórica y de la relación entre estas dos variables, se realizaron diferentes preguntas, entre las más importantes: ¿Cómo aplicas el liderazgo?, ¿Qué factores consideran importantes en el liderazgo?, ¿Cómo influye la motivación en el desempeño de una persona?, ¿Qué observas en la Armada acerca del Liderazgo Transformacional?

En la discusión de acuerdo a los puntos planteados se obtuvieron significativas conclusiones que fortalecen el planteamiento conceptual, que son las siguientes:

- Si bien es cierto que el liderazgo transformacional se asemeja a un liderazgo carismático, esto no significa que el líder debe plantearse con una actitud totalmente empática

y benevolente ya que perdería el enfoque principal de conducir a sus subordinados al cumplimiento del objetivo.

- Es fundamental que el líder genere un buen ambiente de trabajo y camaradería con la finalidad de obtener el cumplimiento cabal de las disposiciones que emita, observando en los subordinados la buena predisposición para el efecto con una certeza de que las ordenes serán cumplidas y de forma proactiva, mas no solo por cumplir la tarea encomendada.

- La motivación es importante al momento de ejercer liderazgo, sin embargo, para poder motivar se debe saber llegar a los subordinados a través del tacto, el tino y otras cualidades más que son necesarias en un líder, entonces la motivación es un factor principal indudablemente, pero se deben tener en cuenta estas otras cualidades que integradas llevarán al resultado deseado.

- El liderazgo no solo se ejerce en niveles de mando, sino en cualquier grado jerarquizado y es deber del líder no solo fortalecer las habilidades que tiene un subordinado, sino generar otras que ayuden a su mejoramiento personal y a su vez su adaptabilidad a incursionar en cualquier ámbito que se le disponga con una buena motivación. Así también se debe formar nuevas generaciones de líderes que en ausencia del principal tengan la capacidad de reaccionar y conducir al grupo de acuerdo con las situaciones que se presenten.

Las entrevistas estuvieron direccionadas a oficiales superiores en el grado de Capitán de Fragata y Capitán de Corbeta de género masculino y femenino respectivamente, en las edades de cuarenta a cincuenta años, que por su jerarquía se encuentra a un nivel de pensamiento estratégico comandando Unidades o Repartos Navales.

Se estableció una guía de pauta para la ejecución de las entrevistas de acuerdo a como se detalla en el anexo, conteniendo tópicos como los tipos de liderazgo, el liderazgo y la motivación, resultados de la motivación en las

personas, y con el planteamiento de preguntas. Fueron seleccionados el Capitán de Fragata Boris Rodas Cornejo y la señorita Capitán de Corbeta Alexandra Chica Cedeño. En el caso del Sr. Capitán de Fragata, este ha comandado unidades a flote de la Armada con un total de veinte y siete años de servicio y quince años de embarque efectivo, además de estar al mando de Unidades educativas y administrativas, lo cual le da una amplia experiencia en la conducción de personas que se desarrollan en diferentes entornos ya mencionados anteriormente.

Por otro lado, la Srta. Capitán de Corbeta posee especialidades en administración y educación desenvolviéndose como directora de Institutos Académicos de la Armada con una experiencia de 20 años de servicio y actualmente comandando el Centro Tecnológico Naval, centro que otorga los títulos de nivel tecnológico a los tripulantes de la Armada.

De acuerdo a las entrevistas realizadas se puede contrastar y fortalecer la conceptualización, evidenciando ciertos puntos que se mencionan a continuación:

- Para ejercer un liderazgo efectivo es importante relacionarse con las personas, no solo en el ámbito laboral, sino también en lo personal sin llegar a inmiscuirse directamente en los asuntos personales. Sin embargo, es necesario conocer a fondo a la persona, tener un acercamiento, amistades, problemas que puedan tener, para demostrar el interés que se tiene como líder en el lado humano del grupo de personas que se tiene bajo el mando, con esto genera apertura y confiabilidad para el manejo de conflictos o situaciones laborales que tal vez disminuyan la eficiencia laboral. De esta manera se pueden abordar directamente los problemas, potencializar las habilidades de las personas creando la sensación de utilidad en su trabajo, identidad y aporte considerable para el logro de objetivos comunes.

- Esta relación que existe entre los subordinados y el líder permite una comunicación asertiva, favoreciendo a la motivación en la organización y el sentido de pertenencia, caso contrario el comportamiento de las personas cambia, disminuyendo la productividad, la predisposición e ingresando a un estado de confort demostrando un trabajo mecánico o automático.

- El ejemplo es un factor de motivación y relación entre los subordinados, por lo cual el líder debe propender la participación en su organización y evidentemente demostrar calidad moral o espiritual, caballerosidad y otras cualidades más que lo visualicen como un modelo a seguir.

- Es necesario conocer al grupo de trabajo al cual se va a liderar y también el entorno en que se desempeñan, ya que no todos los repartos navales son iguales o tienen las mismas características, esto dará las primeras pautas para saber qué tipo de liderazgo utilizar, pues puede suceder casos en el que se necesitará un liderazgo autoritario y tradicional de la milicia hasta obtener los cambios requeridos en la personas para ejercer un liderazgo transformacional, generando así, un camino para que el líder pueda resaltar las cualidades de sus subordinados y su importancia para la Institución, en otras palabras “motivar”, con esto se consigue comprometimiento en el rol asignado a cada uno de ellos.

Con lo expuesto, indudablemente las ideas vertidas en el focus group y las entrevistas a los señores oficiales de grado superior fortalecen y confirman los enfoques teóricos revisados.

## Conclusiones

El liderazgo se evidencia en el personal Naval desde muy temprana edad, empezando por las escuelas de formación en donde se enseña acerca del don de mando y la conducción de personas, es allí donde empiezan a experimentar el ejercicio del liderazgo y emergen las habilidades de líder. Esto no significa que una vez finalizada



su etapa de formación termina su liderazgo, sino todo lo contrario, porque a lo largo de su carrera desde los rangos inferiores hasta los superiores, el entorno y el mismo ambiente de trabajo de una organización jerarquizada y militar, provocarán que el líder gane experiencia, madurez y confianza en el campo, logrando desenvolverse de una correcta manera generando acciones pertinentes a cada situación que se le presente.

El grado de madurez que posee el líder Naval está asociado directamente a la motivación, es decir, se observará cuan motivador puede ser y esto también dependerá de las actividades que ha realizado durante su carrera como patrullajes, misiones operacionales o navegaciones, en las que simplemente la ejecución de estas sumado al contacto y relación que tiene con los subordinados es inminente y permanente. Como ejemplo al realizar un navegación en un buque de guerra los subordinados se ven sometidos a guardias de control, pocas horas de descanso, talvez reparaciones de maquinaria, etc, que provocan una rutina agotadora y dependiendo del tiempo que dure esto, el desempeño del personal puede disminuir, por lo que con un liderazgo transformacional, el líder puede persuadir positivamente y lograr un cambio en la forma de pensar de sus subordinados, observando que la agotadora rutina puede significar abnegación hacia la labor que estan realizando con un objetivo común y la obtención de la satisfacción del deber cumplido.

Aun cuando están presentes en todos los integrantes del grupo de puente, la manifestación efectiva y el adiestramiento de las habilidades no técnicas exigen compromiso de los niveles gerenciales de la organización. Por tratarse de conductas rutinarias inherentes al servicio de oficiales en el puente de comando, su aplicación es automática. La contracara de esta característica está dada tanto por la falsa asunción de la innecesidad de su fomento como por la creencia de que su ejercicio se verá

reflejado en todos los integrantes del grupo de puente sin necesidad de incentivos adicionales.

El liderazgo transformacional se enfoca en grupos o equipos de trabajo, de tal manera que es vital la labor conjunta que realizan los subordinados en cada una de sus áreas correspondientes para que un buque pueda navegar y todos sus sistemas estén en correcto funcionamiento, ya que el mínimo error puede generar riesgo no solo a uno sino a toda la dotación, es por eso que el trabajo que desempeña cada uno, desde el menos antiguo hasta el comandante tienen el mismo grado de importancia. Así mismo, el liderazgo transformacional analiza las situaciones y el entorno que se desarrolla, al igual que el líder Naval, esto significa que también observa y considera el bienestar de los subordinados y el nivel de satisfacción que ellos poseen, que en el caso de no ser los adecuados influirá en el desempeño de los mismos.

Cuando se trata temas relacionados al ámbito militar, son muy escasos los estudios o trabajos que se encuentra, sobre todo a nivel de Sudamérica, y no solo respecto a liderazgo y motivación, sino a un sin número de temas más, que Fuerzas Armadas, como parte de la sociedad, forman parte de un eje de desarrollo y principalmente de la defensa de las naciones. En el transcurrir del tiempo la profesión Naval se torna más compleja. Se desarrollan nuevos sistemas de armas, producto de nuevos descubrimientos científicos, generando nuevas capacidades y con ello el empleo de nuevas tácticas, conceptos estratégicos y empleo del Poder Naval, de tal manera que el personal naval debe poseer una adaptación rápida al cambio, flexibilidad de pensamiento e imaginación para la aplicación de nuevas ideas en mejora de las capacidades navales y de la Institución.

En vista de esto, es recomendable continuar con estudios con base al liderazgo, tomando en cuenta que el entorno actual en el que se desempeñan Fuerzas Armadas es cambiante y requiere de adaptación por parte de sus



miembros. La búsqueda de un estilo de liderazgo efectivo podría ser una herramienta fundamental para el desarrollo de las Instituciones militares y de igual manera para los comandantes en la toma de decisiones estratégicas para la conducción de personas. También la mujer toma parte de las organizaciones modernas y su aporte es tan importante como el del hombre en las mismas capacidades y equidad, por lo que es recomendable analizar el liderazgo de género en la milicia y su desarrollo en el transcurrir del tiempo.

Finalmente, en el ámbito Naval, el uso práctico de la motivación y el liderazgo transformacional son la forma de afrontar positivamente las situaciones del entorno moderno para el cumplimiento de los objetivos institucionales y la misión encomendada, enmarcados en valores, principios, con mística y decisión para el beneficio y porvenir del país.

## Bibliografía

- Aguirre, E., & Guevara, G. (2012). Factores asociados con el desempeño del personal que labora como oficiales de tránsito y seguridad de la Universidad de Costa Rica. *Revenf*, 1-10.
- Avolio, B. (2007). Promoting more integrative strategies for leadership theory building. *American Psychologist*, 25-33.
- Bardera, M., Gracia-Silgo, M., & Pator, A. (2014). Gestión de estrés en la Fuerzas Armadas. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)*, 1-24.
- Bartone, P. (2006). Resilience under military operational stress: can leaders influence hardiness? *Military Psychology*, 18.
- Bauer, L. (1986). "Return to tradition". *United States Institute Proceedings*, 9-32.
- Bass, B. (1985). *Leadership and Performance Beyond Expectations*. New York: The Free Press.
- Bass, B. (2008). *Handbook of Leadership: Theory, Research, and Application*. Free Press.
- Bono, J., & Judge, T. (2002). Self-concordance at work: Toward understanding the motivational effects of transformational leaders. *Academy of Management Journal*, 554-572.
- Burns, J. (1978). *Leadership*. Harper and Row.
- Castro, A., & Martina, M. (2003). CONCEPCIONES DE CIVILES Y MILITARES ARGENTINOS SOBRE EL LIDERAZGO. *Boletín de Psicología*, 63-79.
- Christian, M., Garza, A., & Slaughter, J. (2011). Work engagement: A quantitative review and test of its relations with task and contextual performance. *Personnel Psychology*, 89-136.
- Cruz, V., Salanova, M., & Martínez, I. (2011). Liderazgo Transformacional y su relación con el capital psicológico positivo grupal. *Sesión de cartel presentado en la III jornada de emociones y bienestar*. Madrid.
- Cruz, V., Salanova, M., & Martínez, I. (2013). Liderazgo transformacional: investigación actual y retos futuros. *Universidad y Empresa*, 13-32.
- Delbón, A. (2002). La formación de líderes militares. *Segundo encuentro de reflexión y experiencias sobre liderazgo efectivo*. Ponencia: Instituto Universitario Naval.
- Eberly, M., Johnson, M., Hernandez, M., & Avolio, B. (2013). An integrative process model of leadership: examining loci, mechanisms, and event cycles. *American Psychologist*, 427-443.
- Espinar, R., & Jose, O. (2012). Motivation: The Road to Successful Learning. *Profile*, 17, 125-136.
- Feinberg, B., Ostroff, C., & Burke, W. (2005). The role of within-group agreement in understanding transformational leadership". *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 471-488.
- García, M. (2013). Revisión de programas de resiliencia basados en la evidencia de los ejércitos. *Sanidad Militar*.
- Godoy, R., & Bresó, E. (2013). ¿Es el liderazgo transformacional determinante en la motivación intrínseca de los seguidores? *Journal of Work and Organizational Psychology*, 59-64.
- Guiñazú, G. (2004). Capacitación efectiva en la empresa. *INVENIO*, 104-114.





- Gutierrez , O. (2015). Estudios de Liderazgo y Género. *Revismar*, 34-39.
- Gutierrez, O. (1996). El Liderazgo Militar. *Revismar*, 113(832), 3.
- Gutierrez, O. (2006). Literatura sobre Liderazgo Naval. *Revismar*, 252-255.
- Halpin, S. (2011). Historical influences on the changing nature of leadership within the military environment. *Military Psychology*, 23, 479-488.
- Hersey, P., & Blanchard, K. (1982). Management of organizational behavior: utilizing human resources. *Prenticehall*.
- Hetland, H., & Sandal, G. (2003). Transformational leadership in Norway: Outcomes and personality correlates. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 147-170.
- House, R. (1971). A path goal theory of leader effectiveness. *Administrative Science Quarterly*, 321-338.
- Kolditz, T. A., Millen, R. A., & Wong, L. (2014). *Why They Fight: Combat Motivation in the Iraq War*. Pennsylvania: Paperback.
- Koontz, H., & Heinz, W. (2003). *Administración: Una perspectiva global*. Mexico: McGraw Hill.
- Laurence, J. (2011). Military Leadership and the Complexity of combat and culture. *Military Psychology*, 489-501.
- Lyons, J., & Schneider, T. (2009). Leadership and stress: The effects of leadership style on stress outcomes. *Leadership Quarterly*(20).
- Mc Gregor, D. (1975). Leadership and Motivation. Milán: M.I.T press.
- Mendoza , I., Ortiz, M., & Parker, H. (2007). Dos décadas de investigación y desarrollo en liderazgo transformacional. *Revista del Centro de Educación*, 25-41.
- Morath, R., Leonard, A., & Zaccaro, S. (2011). Military leadership: an overview and introduction to the special issue. *Military Psychology*, 453-461.
- Northouse, P. (2001). *Leadership Theory and Practice*. Thousand Oaks,CA.: Sage Publications, Inc.
- Olid, P. (2002). Liderazgo Militar. *Military Review*, 20-29.
- Phillips, J., & Lord, R. (1981). Causal attributions and perceptions of leadership. *Leader-ship Quaterly*, 203-231.
- Pulakos, E., Arad, S., Donovan, M., & Plamondon, K. (2000). Adaptability in the workplace: development of a taxonomy of adaptive performance. *Journal of Applied Psychology*, 612-624.
- Robles , B. (Sep. de 2011). *SciELO*. Recuperado el 5 de 7 de 2017, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16592011000300004](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16592011000300004)
- Rogers, C. (1961). *El proceso de covertirse en persona*. Editorial Paidós.
- Salanova, M. (2008). Organizaciones saludables: Una aproximación desde la Psicología Positiva. *Psicología Positiva Aplicada*, 403-427.
- Sanchez , E. (2000). Teoría del liderazgo situacional en la administración local: validez del modelo. *Psicothema*, 435-439.
- Shaw, M. (1995). *"Dinámica de grupo, Psicología de la conducta de los pequeños grupos"*. Editorial Herder.
- Schultz, R., Greenley, J., & Brown, R. (1995). Organization. Management and client effects on staff burnout. *Journal of Health and Social Behavior*(36).
- Sparr, J., & Sonnentag, S. (2008). Fairness perceptions of supervisor feedback, LMX, and employee well-being at work. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 198-225.
- Stouffer, S. (1949). *The American Soldier*. New Jersey: Princeton University Press.
- Sweeney, P., Thompson, V., & Blanton, H. (2009). Trust and influence in combat: an interdependence model. *Journal of Applied Social Psychology*, 235-264.
- Torres, O. (2012). Motivación para el combate. *REVISMAR*, 159-166.
- Ugoani, J., Amu, C., & kalu, E. (2015). Dimensions of emotional intelligence and Transformational leadership: A correlation analysis. *Independent Journal of Management & Production (IJM&P)*, 563-584.
- Yammarino, F., Mumford, M., Connelly, M., & Dionne, S. (2010). Leadership and team dynamics for dangerous military contexts. *Military Psychology*. *Military Psychology*, 15-41.



JUSTICIA

ISSN impreso 0124-7441

ISSN digital 2590-1566

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

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

**Asdrúbal Albarán Gómez** 

Universidad del Norte, Colombia

### Como citar:

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

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

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

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

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

Republicado bajo licencia [CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



## Introducción

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

Inicialmente, se realizará una descripción del PM desde algunas aproximaciones teóricas de la escuela del realismo político, las cuales coadyuvan a responder cómo el PN a través de la estrategia marítima, ha sido un medio determinante para el logro de los objetivos políticos y el desarrollo de pueblos, imperios y Estados-nación en la historia. Posteriormente, partiendo de los conceptos de poder y cooperación internacional se abordará los IMN como elementos del PM, necesarios para el desarrollo económico de la nación y para el fortalecimiento de la política exterior en la

región. Seguido a esto, desde la expresión “Mare di tutti”, se realizará un acercamiento al PN colombiano para comprender por qué el PM requiere de una estrategia naval articulada con el Sistema Internacional, la cual, a través de la cooperación, permita combatir las amenazas transnacionales y reducir la incertidumbre frente a los antagónicos regionales o globales.

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

Según Dawes (1986), la vida marina data de la era Precámbrico, durante los periodos Cámbrico y Ordovícico; el primero conocido como edad de los invertebrados y plantas marinas, el segundo caracterizado por el origen de los primeros peces, animales marinos con concha e invasión de la tierra por plantas. El océano era químicamente similar al de la actualidad; sin embargo, la geografía y el clima han sufrido cambios dramáticos, incluyendo una glaciación extensa en el Precámbrico, Pérmico y Cuaternario. Esta última época, caracterizada por la edad del hombre (pp. 313-317). Todos estos cambios y desarrollo geopolítico de la humanidad, hicieron posible que pueblos, imperios y Estados, se

hicieran a la mar en búsqueda de recursos que garantizaran su desarrollo económico y sociocultural. Sin embargo, el objetivo político y su relación con los intereses marítimos, dieron origen a estrategias bélicas orientadas a maximizar el poder y control de los mismos.

En la Edad Antigua entre los años 3000 y 1400 a.C., la civilización Minoica en la isla de Creta ejerció gran poder a través de estrategias marítimas que dieron cuenta de los objetivos políticos e intereses en el mar Mediterráneo al sureste de Grecia y al sur del mar Egeo, lo cual le permitió una ventaja estratégica al controlar las rutas y el comercio marítimo que impulsaron su desarrollo económico. Para el año 480 a.C., el mar Egeo fue el espacio marítimo donde el Imperio ateniense logró alterar el curso de la historia al destruir gran parte de la flota naval del Imperio persa, en la Batalla Naval de Salamina; batalla donde la estrategia naval, significó el fin de la segunda de las Guerras Médicas y; la estrategia política, la defensa de la autonomía para las ciudades-Estado griegas, al negar para siempre el objetivo político expansionista del rey persa Jerjes I. (Uribe, 2016, pp. 43-45).

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

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

*tuviesen armada [sin embargo] cuando partieron los embajadores corintios, les enviaron diez naves de socorro y nombraron capitanes (...)* (p. 44).

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

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

Entre los siglos V y XV de la Edad Media las ciudades-Estado, especialmente Venecia, Génova y el conglomerado de la Liga Hanseática obtuvieron sus objetivos políticos fundamentalmente por el desarrollo de estrategias orientadas al dominio y control del mar Mediterráneo al sur, el mar Báltico al norte y el mar Negro (Uribe, 2016, p. 46). Esto demuestra la importancia que debe tener para un Estado con acceso al mar, el desarrollo de políticas y estrategias marítimas que contribuyan con los fines esenciales del Estado.

Lo anterior según Mahan (1890), en su obra *The Influence of Sea Power Upon History*, “revela tanto la importancia de la geografía y del territorio en la arena política, como la intención de crear una gran flota naval para garantizar la



grandeza nacional de su país” (citado por González, 2017, p. 5).

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

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

La Paz de Westfalia en 1648 no solo puede ser entendida como el hecho histórico que dio vida al Estado y fin a la guerra de los Treinta Años, sino que interpretando a Patiño (2013) se caracterizó por:

1) Por primera vez en la historia se comienza a gestar la idea de lo que se puede interpretar como un “Sistema Internacional” pensado para evitar la guerra como medio para alcanzar el poder hegemónico. 2) Significó para Europa un “orden creado por Estados y para Estados” reduciendo y divorciando en gran medida el poder cuasi divino y omnipotente del papa y el emperador. 3) Inició el desarrollo científico tecnológico de la industria marítima y naval de Gran Bretaña, Francia y España para

controlar unilateralmente las rutas marítimas desde y hacia América, con el objetivo político de consolidar una hegemonía imperial transcontinental a través de estrategias que garantizaran el poder marítimo (pp. 61-100).

La pugna por la supremacía marítima en este periodo de la historia explica lo que Morgenthau (Citado por Moure, 2017) describió como *equilibrio de poder*, donde “la búsqueda de poder por parte de varias naciones, cada una de ellas intentando mantener o derribar el *statu quo existente*, lleva necesariamente a una configuración [de] equilibrio de poder y a políticas dirigidas a preservarlo”, y por consiguiente “la independencia de las respectivas naciones no reposa más que en el propio poder de cada nación individual, para evitar que el poder de las otras naciones usurpe su libertad” (pp. 69-70).

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

La primera y segunda guerra mundial dio vía libre para la hegemonía marítima a la talasocracia que en la actualidad es considerada la superpotencia del planeta. “Los enfrentamientos comerciales y políticos entre la metrópoli inglesa y su antigua colonia [EEUU] tenían que llegar a un punto de equilibrio, el cual se alcanzó con la firma del Tratado Clayton-Bulwer, el 19 de abril de 1885)”

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

(Torres, 2015, p. 23). Después de esto EEUU comenzó a ejercer control del mar en el Gran Caribe, situación que, sumado a la falta de visión geopolítica y geoestratégica, influyó para que Panamá se independizara de Colombia en 1903. Con la construcción del Canal de Panamá, EEUU se convirtió en la talasocracia de mayor influencia marítima en la historia de la humanidad y, después de esto no ha dejado de circundar el orbe izando la bandera norteamericana en todos los mares del planeta. Esta hegemonía marítima fue de gran influencia durante la Guerra Fría, evidenciado en 1947 con la firma del “Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). La IX Conferencia Panamericana, celebrada en abril de 1948 en Bogotá, había sido convocada para crear la Organización de Estados Americanos - OEA” (Ariel, 2010, pp.13-15), el cual significó una la reafirmación de lealtades de los Estados del continente americano hacia Estados Unidos de Norteamérica para “contener el comunismo de la URSS”.

El proceso de colonización del Imperio español en América Latina; las guerras civiles que registra la historia de Colombia durante el siglo XIX, consideradas por Uribe (2001) como

“ ..*animus belli*, la voluntad manifiesta de recurrir a las armas y a las rebeliones contra el orden institucional” (p. 11), como causa y efecto de las disputas partidistas de dirigentes que veían la guerra como un medio para alcanzar y retener el poder político; el “histórico proceso de bipartidismo, que fue moldeando una mentalidad polarizada y que terminó siendo decisiva en la vida social y política del país” (Trejos, 2011, p. 49) y; una política Exterior descrita por Cepeda y Pardo (1989) como “discreta y prudente, [...], con el fin de asegurar el cumplimiento de sus objetivos económicos sin incurrir en altos riesgos” (p. 9), la cual subordinó la voluntad política a la económica y bancaria de Estados Unidos e intereses de la elite colombiana; son argumentos que, pueden ser considerados factores influyentes por los cuales el Estado colombiano le dio la espalda al mar y, por

consiguiente, no desarrolló *conciencia marítima* ni una verdadera “cultura marítima desde las instituciones [públicas y privadas], a través del fomento al conocimiento y valoración de la importancia de los recursos marítimos y de la interrelación entre las áreas terrestres, marinas y costeras para el desarrollo de las actividades culturales, sociales y económicas” (Comisión Colombiana del Océano-CCO, 2012, p.11).

A lo anterior se puede sumar el escaso conocimiento nacional sobre la misión y función del poder naval para el desarrollo marítimo, el cual según García (2017) debería jugar un papel preponderante en la integración de los océanos al desarrollo del país, salvaguardar la institucionalidad nacional y territorial en el mar, ejercer soberanía real en todo el litoral marítimo, propender por la eficiente administración y aprovechamiento sostenible del territorio marítimo y sus recursos y contribuir a lograr mejoras significativas en las condiciones de vida y bienestar en la población de las zonas costeras e insulares (p. 10).

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

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

La Guerra colombo-peruana entre los años 1932 y 1933, es otro hecho histórico donde la estrategia marítima y fluvial a través del poder

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

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

El fin de la Guerra Fría en 1991 no solo significó para el Sistema Internacional, la transición de un mundo bipolar a una multipolar, sino la oportunidad para reivindicar y construir aproximaciones teóricas y conceptuales sobre asuntos como el poder, la cooperación internacional y los desafíos en materia de seguridad y defensa de la nación. Si bien Weber, definió el poder como “(...) toda oportunidad de hacer triunfar, en el seno de una relación social, su propia voluntad, incluso contra las resistencias, sin importar sobre qué repose dicha oportunidad” (como se citó en Leylavergne y Parra, 2009, p.185) y, Morgenthau como la capacidad de controlar la mente y la conducta de

otros y, añade que el poder político es la relación subordinada entre los que mandan y los que obedecen (citado por Creus, 2013, p. 66); en un mundo cada vez más conectado por la globalización, es conveniente abordar otras aproximaciones teóricas y conceptuales, las cuales den respuesta a los desafíos actuales. Una alternativa puede ser la de Cline citado por (Grautoff y Chavarro, 2009), quien define la estructura de poder como: poder nacional percibido, población y territorio, capacidad económica, capacidad militar, propósito estratégico /interés nacional y voluntad política para realizar el propósito estratégico, el cual formula con la ecuación  $Pp = (C+E+M) \times (S + W)$ . (pp. 28-29). Consecuente con Cline, es posible definir el poder nacional como la capacidad del Estado para movilizar los ciudadanos, los recursos políticos, económicos, militares, científico /tecnológicos e influir en el Sistema Internacional, ya sea en tiempos de paz o de guerra; para alcanzar los fines esenciales.

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

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

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

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

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

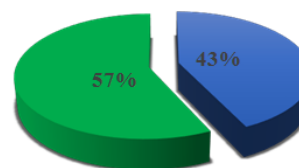
**Tabla No. 1: Territorio de la República de Colombia:**

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

Fuente: Comisión Colombiana del Océano - EGO (2018)

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

Territorio colombiano = 2.070.408 Km<sup>2</sup>



■ Territorio marino en Km<sup>2</sup> ■ Territorio continental en Km<sup>2</sup>

Fuente: Elaboración propia (2018)

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

Paralelo a esto, el Estado colombiano deberá propender por el fortalecimiento del PM, especialmente en el ámbito económico a través de alianzas público-privadas (APP), no solo con el sector económico de la nación, sino también, con otros Estados. Para ello, la Presidencia de la



República y el Ministerio de Relaciones Exteriores deberán dinamizar su diplomacia en todo el planeta, prestando puntual atención en todos los países de Latinoamérica, los Estados miembro de la EU, Rusia, China y EEUU.

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

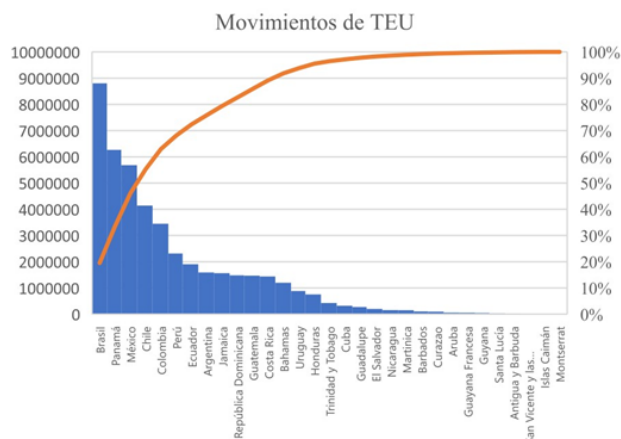
Las estrategias antes mencionadas y el fomento de sinergias globales y regionales para el desarrollo económico, también deben dar cuenta un desarrollo científico/tecnológico que contribuya con el uso sostenible de los océanos y protección de los fondos marinos, máxime si se tiene en cuenta la creciente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

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

El turismo náutico es otra forma de economía que demanda uso responsable por parte de los nacionales y extranjeros y que requiere del PN, una estrategia sólida en materia de seguridad. De ser así, esta forma de economía constituye una oportunidad económica y sociocultural para el desarrollo de la nación, como explicó Howard (2017) refiriéndose a los más de cinco millones de turistas extranjeros en el año 2016, lo cual demanda del Estado-nación objetivos y estrategias en los siguientes productos de “la

industria turística: (i) la naturaleza, (ii) la cultura, (iii) la salud y bienestar y (iv) el turismo de reuniones” (pp. 70-76)

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



**Fuente: Elaboración propia (2018)**

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

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

El Estado colombiano deberá diseñar y ejecutar una estrategia marítima, la cual se desprenda de la estrategia nacional y que coadyuve para alcanzar los objetivos político-estratégicos del Estado y los fines esenciales del Estado. Para ello, el poder nacional deberá contribuir con el desarrollo del PM. Este último, conformado por la sinergia entre los IMN el PN y la voluntad nacional (Codina, 2009, p. 49). La estrategia marítima debe contar con un PN flexible y multifacético que pueda responder a los desafíos de seguridad y defensa del territorio marítimo de la nación, “ya que a lo largo de los siglos podemos identificar en éste aspectos imperiales,

económicos, comerciales, jurídicos, geográficos, políticos, bélicos, culturales, institucionales, estratégicos y sociales” (Codina, 2009, p.49).

## El poder naval colombiano y cooperación internacional:

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

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

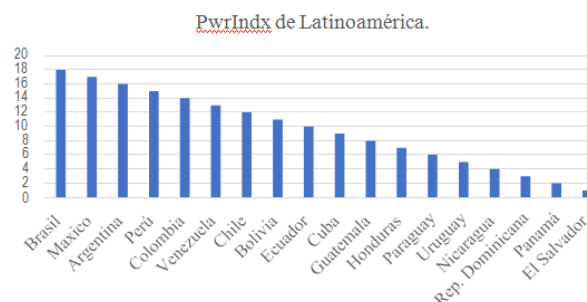
*“Contribuir a la defensa de la Nación a través del empleo efectivo de un Poder Naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y en la protección de los intereses de los colombianos” (Armada Nacional, 2015, p. 42).*

En la actualidad es cuando más cobra importancia esta misión, no solo por la voluntad del Estado y las guerrillas de poner fin al conflicto armado, sino por la visión nacional de llegar a ser una Potencia Media Oceánica (PMO) a través del fortaleciendo del PM, el cual, necesariamente tendrá que desarrollar su PN para garantizar el

logro de las áreas temáticas proyectadas por la Comisión Colombiana del Océano — CCO (2017); integridad y proyección del territorio marítimo, desarrollo económico, fortalecimiento de la gobernanza marino- costera, uso sostenible de la biodiversidad marina y, cultura, educación y ciencia marítimas (pp. 77-103). Un ejemplo que sigue siendo referente de lo anterior es Chile, el cual, como lo explica Colacrai y Lorenzini (2005), teniendo en cuenta su territorio marítimo creó una Armada poderosa que hiciera respetar sus derechos y garantizara sus recursos marinos y costeros (p.51). Es por esto que, la conciencia marítima de la nación debe cambiar la percepción respecto a sus FFMM; esto quiere decir tácitamente que la seguridad y la defensa del Estado no debe ser entendida como gasto o detrimento del patrimonio, sino como inversión en un medio para alcanzar los fines esenciales del Estado.

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

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



**Fuente: Elaboración propia 2018.**

Según la Contraloría General de la República (2017), el presupuesto para el sector Defensa, incluyendo la Policía Nacional “presenta un leve incremento de 0,5% respecto de 2016, al pasar de \$28,5 billones a \$28,7 billones. Por rubros generales, funcionamiento se incrementa 2,4%, mientras que la inversión disminuye 45%, de \$1,1 billones a \$0,6 billones” (p. 35); Sin embargo, no es suficiente para responder a todos los desafíos en seguridad y defensa. Paralelo a esto, aunque el sector defensa ha tenido un crecimiento

constante en lo corrido de este siglo, es importante tener en cuenta que parte de dichos recursos, (unos del patrimonio del Estado y otros de cooperación internacional), tuvieron como destinación primordial el conflicto interno y la lucha contra el narcotráfico, lo cual no significa precisamente gran inversión en el PN. Es por ello que, el Estado aun sin conflicto interno, deberá continuar fortaleciendo sus FEMM y, estas deberán propender por la optimización del presupuesto sin disminuir su efectividad frente a los riesgos y las amenazas actuales y potenciales.

Lo anterior conlleva a la estrategia nacional, desde donde se desprende la estrategia militar general la cual da vida a la estrategia naval. Esta sinergia entre los instrumentos del poder y la influencia del Estado en el Sistema Internacional es lo que permite que el PN pueda desarrollar sus operaciones navales de; conquista del mar, defensa del mar, control del mar y operaciones de No guerra, con el fin de neutralizar las amenazas en materia de seguridad y defensa de la nación. Lo anterior no significa necesariamente iniciar una carrera armamentista con fines expansionistas, máxime que este nunca ha sido un objetivo del Estado. Por tal razón, el fortalecimiento del PN y su estrategia deberá estar “(...) de acuerdo con su estatura estratégica regional y mundial, que responda en forma eficaz a las amenazas y desafíos presentes y futuros, contribuyendo a garantizar la defensa y la seguridad, impulsando el desarrollo de la Nación, que requiere una marina mediana con capacidad de proyección regional (Wills, 2014, p. 72).

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

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

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

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

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

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

## Conclusiones

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

El Poder naval colombiano, en cumplimiento del mandato constitucional y misión institucional

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

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

## REFERENCIAS

- Ariel, L. (2010). Del TIAR a la OEA: Argentina, Estados Unidos y el sistema interamericano. Revistas CONfines. Buenos Aires
- Alda, S. (2018). Los desafíos de América Latina para proyectarse como actor regional en el ámbito de la seguridad internacional. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad. Vol. 13. Núm. 35-66. Bogotá .D.C. DOI: <https://doi.org/10.18359/ries.2961>
- Armada República de Colombia. (2015). Plan Estratégico Naval 2015-2018. Disponible en: [www.armada.mil.co](http://www.armada.mil.co). Consultado: 2018-05-09
- Armada República de Colombia. (2015). Plan Estratégico Naval 2015-2018. Disponible en: [www.armada.mil.co](http://www.armada.mil.co). 2018/05/06
- Atehortúa, A. (2008). Colombia en la guerra de Corea. Revista Folios. Núm. 27. Universidad Pedagógica Nacional. Bogotá D.C.





- Cadena, W y Devia C. (2012). Conflictos de delimitación marítima y la CONVEMAR. Una mirada desde Colombia. Revista Prolegómenos. Derechos y Valores. Vol. XV. Núm. 30. pp. 199-223. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá D.C.
- Cardinale, M. (2017). Seguridades internacionales: Desigualdades globales y nuevas amenazas. Revista Conjuntura Austral. Jornal of the global south. Vol. 8. Núm. 44. Porto Alegre.
- Carr, E. (1981). The Twenty Years' Crisis: An instruduction to the study of International Relations, Palgrave 1919-1939. Nueva York.
- Cepeda, F y Pardo, R. (2011). La política exterior colombiana 1930-1946. Enciclopedia XX. Editorial Planeta S.A. Bogotá D.C.
- Codina, R. (2009). Doctrina marítima: El poder marítimo nacional. Armada de Chile. Valparaíso.
- Colacrai, M y Lorenzini, M. (2005). La política exterior de Chile: ¿excepcionalidad o continuidad? Una lectura combinada de "fuerzas profundas" y tendencias. Revista CONfines. Chile.
- Comisión Colombiana del Océano — CCO. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC. Bogotá D.C. Disponible: <http://www.cco.gov.co/>. Consultado: 2018/05/10
- Comisión Colombiana del Océano — CCO. (2012). Plan de Acción Política Nacional de Océano y los Espacios Costeros 2011-2014. Editorial Unión Gráfica LTDA. Bogotá D.C.
- Comisión Colombiana del Océano — CCO. (2018). Gestión del territorio marino costero Disponible en: <http://www.cco.gov.co/cco/>. Consultado: 2018/05/06
- Comisión Colombiana del Océano — CCO. (2017). Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros PNOEC. Bogotá D.C. Disponible: <http://www.cco.gov.cof/>. Consultado: 2018/05/10
- Congreso de la Republica. (1991). Constitución Política de Colombia. Editorial. Bogotá D.C. 1991.
- Contraloría General de la República. (2017). Comentarios al Proyecto de Presupuesto General de la Nación 2017. Disponible en: [www.contraloria.gov.co](http://www.contraloria.gov.co). Consultado: 2018/05/10
- Creus, N. (2013). El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques. Estudios Internacionales 175. Universidad de Chile.
- Dawes, C. (1986). Botánica Marina. Editorial LIMUSA S.A. México. 1991.
- Diccionario de etimología Disponible en: [etimologias.dechile.net/?talasocracia](http://etimologias.dechile.net/?talasocracia). Consultado: 2018/05/11
- Duarte, R. (2000). Mackinder: Repensando a política internacional contemporánea. Revista de Sociología e Política. Núm. 14. Universidade Federal do Paraná. Brasil.
- García, R. (2017). En: Ensayos sobre Estrategia Marítima. Escuela Superior de Guerra- ESDEGUE. Departamento Armada. Vol. 4. Editorial ESDEGUE. Bogotá D.C.
- González, L. (2017). Organización del espacio global en la geopolítica "clásica": Una mirada desde la geopolítica crítica. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad. Vol. 13. No. 1. Universidad Militar Nueva Granada. DOI 10.18359 /ries.2864.
- González, M y Samacá, G (2012) El conflicto colombo-peruano y las reacciones del Centro de Historia de Santander (CSH), 1932-1937. Revista de Historia Regional y Local — HISTOReLo. Vol. 4. Núm. 8.
- Gracián, D. (1986). Traducción de: Historia de la guerra del Peloponeso de Tucídides. Libro I. Obra completa. Editorial Orbis S.A. Barcelona.
- Grautoft, M y Chavarro, F. (2009). Geopolítica, poder y capacidad nacional: Una aproximación econométrica. Criterio Libre, 7 (10), 13-49
- Howard, S. (2017). Seminario Internacional. "Intereses Marítimos. Contribuyendo a la Economía Azul". Memorias. Vol. 1. Año 2017. Escuela Superior de Guerra — ESDEGUE. Bogotá D.C.
- Huguet, C. (2017). Seminario Internacional. "Intereses Marítimos. Contribuyendo a la Economía Azul". Memorias. Vol. 1. Año 2017. Escuela Superior de Guerra — ESDEGUE. Bogotá D.C.
- Leylaverigne, J y Parra, A. (2009). La Cooperación: ¿Un Instrumento de Refuerzo del Soft Power?. AGO.USB. Vol. 9. Núm.1. Medellín.



- Lozano, A. (2015). Ciencia, mar y relaciones internacionales: una breve reflexión sobre su interacción. XXIV (56):65-74.
- Madueño, J. (2012). El combate naval del lago de Maracaibo. Recopilación de las XLIV Jornadas de Historia Marítima: La independencia de América española 1812-1828. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid.
- Montero, P. (2003). Burocracia, administración y globalización en la Colonia. Escuela Nacional de Antropología e Historia. Cuicuilco. Vol. 10. Núm. 29. México D.F.
- Morales, C. (2011). Variedades de recursos naturales y crecimiento económico. Revista Desarrollo y Sociedad. Universidad de los Andes y Banco Interamericano de Desarrollo.
- Moure, L. (2017). El Realismo en la Teoría de las Relaciones Internacionales: Génesis, Evolución y Aportaciones Actuales. Teoría de las Relaciones Internacionales. Capítulo III. Editoriales Tecnos. Madrid.
- Naciones Unidas. (2016). CEPAL. Disponible en: <http://perfil.cepal.org/1/cs/portmovements classic. html>. Consultado: 2018-05-09
- Ochoa, E. (2017). Del crimen organizado al crimen desordenado: una apuesta por la observación conceptual y contextual. Revista Desacatos. Núm. 54. pp. 92-105. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social México D.F.
- Patiño, C. (2013). Guerras que cambiaron el mundo. Editorial Debate. Bogotá D.C.
- Román, E. (2005). Análisis histórico del desarrollo marítimo colombiano. Tomo II. Vol. 2. Escuela Naval "Almirante Padilla". Armada Nacional. Bogotá D.C.
- Torres, C. (2015). Colombia siglo XXI: Desde la guerra de los Mil Días hasta la elección de Álvaro Uribe. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. Segunda Edición. Bogotá D.C.
- Trejos, L. (2011). Colombia y los Estados Unidos en los inicios de la Guerra Fría (1950-1966) "Raíces históricas del conflicto armado colombiano". Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano. Memorias. Año 8. Núm. 15. Barranquilla.
- Uribe, M. (2001). Las guerras por la nación en Colombia durante el siglo XIX. Instituto de Estudios Políticos. Universidad de Antioquia. Núm. 18. Medellín.
- Uribe, S. (2016). La supremacía marítima a través de la historia. Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva. Editorial ESDEGUE - DEARC. Bogotá, D.C.
- Wills, H. (2014). El Poder naval en un país de mares. Comisión Colombiana del Océano: Construyendo un país marítimo. Disponible en: <http://www.cco.gov.co/>. Consultado: 2018/05/10



■ ■ ■ QUE SEGURANÇA MARÍTIMA TEMOS E QUEREMOS

# SEGURANÇA MARÍTIMA DA SENSIBILIZAÇÃO À SEGURANÇA. LIGANDO OS PONTOS!

Michiel Bart Hijmans

## RESUMO

Este artigo começa por destacar a importância do domínio marítimo e das muitas e complexas ameaças que enfrenta, explicando a necessidade da consciencialização para a segurança marítima. A segurança marítima envolve várias agências e organizações e a questão principal é saber como interligá-las; não é uma questão nacional, pelo que a cooperação internacional é fundamental.

O artigo apresenta o processo de desenvolvimento da Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia e do tão necessário plano de ação. A última secção do artigo demonstra como a segurança marítima pode e deve ser fundada nos princípios básicos das operações marítimas, incluindo os fatores cruciais para o sucesso e [conclui] que todas as partes interessadas precisam de estar conectadas.

**Palavras-chave:** Segurança marítima, ameaças, operações marítimas, Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia

## ABSTRACT

**Maritime security:  
from awareness  
to security, connecting  
the dots!**

The present article begins by drawing attention to the importance of the maritime domain to mankind and the many and complex threats it faces, and to the need for an awareness of maritime security. Maritime security involves multiple agencies and organizations; the chief question is how to connect them. Moreover, we must be fully aware that maritime security is not a national issue, therefore international cooperation is essential. The author describes how the European Union Maritime Security Strategy was designed and its much needed action plan. The last part of the article provides an insight on how maritime security can and should be based on the fundamentals of maritime operations, including their critical success factors concluding that all stakeholders must be connected.

**Keywords:** Maritime security, threats, maritime operations; European Union Maritime Security Strategy.

Republicado bajo licencia [CC BY-ND-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nd-nc/4.0/)

D e certo modo, é estranho que chamemos «Terra» ao nosso planeta já que 71 por cento da sua superfície é coberta por água. Alguns factos simples sobre os oceanos: contêm 99 por cento da nossa biosfera – mais de 250 mil formas de vida diferentes; são a fonte da vida – água fresca; regulam a temperatura e determinam as nossas

condições climáticas. Além disso, um terço da população terrestre vive em áreas costeiras, mais de mil milhões de pessoas dependem de peixe e outros frutos do mar, os oceanos fornecem mais de 200 milhões de empregos diretos, regulam o dióxido de carbono através do plâncton, constituem uma fonte de rendimento para o setor turístico e neles se encontram os cabos submarinos que permitem a comunicação e transmissão de dados. Porém, ao mesmo

tempo, existem muitas ameaças aos oceanos, mares, áreas costeiras e outras vias navegáveis que no conjunto formam o domínio marítimo: estas ameaças incluem disputas territoriais; crime organizado transfronteiriço; pirataria marítima e assaltos com uso de arma; terrorismo contra navios, portos e infraestruturas críticas. Assistimos a desastres naturais e mudanças climáticas, poluição severa, migrações e grandes quantidades de refugiados, atualmente em especial no mar Mediterrâneo. A nossa fonte de alimentos está sob o ataque da pesca ilegal e da pesca excessiva e, finalmente, existe o perigo colocado pela proliferação de armas de destruição maciça. Noventa por cento do comércio mundial é realizado nos oceanos. Eles são a chave das nossas economias, mesmo para os países sem litoral. As nossas importações e exportações, seja de alimentos, energia (como petróleo bruto e gás líquido) e de inúmeros outros bens, dependem todas destas autoestradas globais. Portanto, manter estas vias aquáticas seguras e, conseqüentemente, livres para todos os tipos de atividades legais é a base da segurança marítima.

Em 1609, o famoso jurista holandês Hugo Grócio publicou o seu livro *Mare liberum*, no qual declarou o princípio de que todos os oceanos e mares pertencem a todos, que todos os países devem ter livre acesso e que deve ser permitida livre passagem para que se torne possível viajar e negociar.

No século XIX, o estratega americano Alfred Mahan também estudou a segurança marítima e entendeu muito bem a grande importância dos mares. O seu conceito de poder marítimo foi bastante influente e baseou-se na ideia de que os países com maior poder naval teriam um maior impacto mundial. Esta foi uma das razões pelas quais se assistiu à ampliação das marinhas de vários países naquela época.

Mahan defendeu que o poder naval e, portanto, o controle dos mares, eram a chave para o sucesso na política internacional.

Nos últimos tempos, a segurança marítima tornou-se uma questão muito mais ampla do que o controle por parte das marinhas (controle naval). A marinha holandesa descreve a segurança marítima da seguinte forma: a segurança marítima implica a proteção contra (surpresa!) ações inimigas, sabotagem, atividade subversiva, terrorismo e crime organizado. Esta

segurança (integral) cobre três áreas: pessoal, física e da informação. Operar no domínio marítimo significa que, além das medidas de segurança habituais, um comandante que é responsável por uma determinada operação deve também estar atento às ameaças e vulnerabilidades específicas que possam surgir neste domínio. Atualmente, a segurança marítima engloba um conjunto complexo de questões, tanto de atividades públicas como de atividades privadas, e às vezes com interesses opostos. O domínio marítimo enfrenta ameaças por parte de nações, de terroristas, de pesca não regulamentada, da rutura natural e ambiental, da migração em massa e das atividades criminosas organizadas, como contrabando e pirataria.

Gostaria também de observar que nem sempre é o poder militar a fornecer ou a negar a segurança no domínio marítimo. A natureza recorda-nos que ainda controla parte da nossa segurança marítima. Infelizmente, tsunamis desencadeados por terremotos e tufões com chuvas fortes também fazem parte das nossas vidas. Não podemos evitá-los, mas podemos tentar mitigar os riscos estando devidamente preparados, educados e treinados para lidar efetivamente com as conseqüências desses desastres.

Ao longo dos anos, muitas leis, regras e regulamentos foram desenvolvidos para o domínio marítimo. Cito os mais importantes: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), várias leis nacionais e internacionais, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (SAR), a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos (SUA), o Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS) várias resoluções do Conselho de Segurança da ONU. As regras estão definidas; infelizmente nem todos os países as ratificaram e nem toda a gente age de acordo com a lei.

No Ocidente, temos assistido a uma clara mudança de foco da região do Atlântico para a região do Pacífico e especialmente para o Sudeste Asiático. Os interesses marítimos de muitos países nesta área tornaram-se mais visíveis, impulsionados por um maior desenvolvimento e crescimento do comércio. As marinhas estão a expandir as suas frotas submarinas e de superfície, e a importância de



uma guarda costeira bem organizada está a tornar-se cada vez mais clara. Enquanto a ameaça de pirataria e de assaltos perto do Corno de África parece ter sido reduzida, assistimos agora a um aumento destas atividades criminosas nas águas do Sudeste Asiático e nas águas próximas da África Ocidental, como o golfo da Guiné. A importância do transporte marítimo tem justificado o crescimento da pirataria. Um terço da marinha mercante mundial passa anualmente pelos estreitos de Singapura e de Malaca, incluindo a maior parte do comércio entre a Europa e a China. Todo o petróleo bruto que é exportado do Médio Oriente para as principais economias asiáticas está a ser transportado por mar. De acordo com estimativas internacionais (incluindo as de Singapura), cerca de 130 mil navios visitam Singapura todos os anos. Isso significa que entra um navio no estreito a cada quatro minutos, e esse número continua a crescer. A pirataria está a aumentar especialmente perto da Indonésia, do Vietname, do Bangladesh, da Malásia, dos estreitos de Singapura e Malaca e nas proximidades da África Ocidental. Muitas vezes, líquidos são bombeados do navio atacado para navios-tanque menores, mas também vemos assaltos cometidos contra outros tipos de navios. Um grande problema são os sequestros que acontecem no mar de Sulu e perto da Nigéria.

Essas formas de atividade criminosa estão a ser combatidas por várias marinhas e guardas costeiras da área, e foram levadas a cabo ações, incluindo com a ajuda da Interpol, para prender os líderes criminosos em terra. Porém, dada a vastidão e a complexidade da área envolvida, torna-se muito difícil obter sucesso.

## **A CONSCIENCIALIZAÇÃO DA SEGURANÇA MARÍTIMA COMEÇA NA EDUCAÇÃO:**

### **DAS CRIANÇAS NA ESCOLA ATÉ AOS POLÍTICOS AO MAIS ALTO NÍVEL**

Toda a gente entenderia a importância da segurança marítima se esta lhe fosse explicada. Essa educação criaria uma consciência da sua natureza e da sua ligação a uma economia sólida. Infelizmente, esta percepção não é tão ampla quanto se poderia desejar. trafega junto à superfície do oceano, atraído pela salinidade marinha, e se propaga por maiores distâncias.

A Holanda é um país com uma história marítima muito longa, não só na luta para manter o país a salvo de inundações e na recuperação de terras ao mar, mas especialmente no que diz respeito ao comércio. No século XVII, a que chamamos de Idade de Ouro, a frota mercante da Holanda consistia em 20 mil navios de 50 a 600 toneladas de tonelagem bruta. Cada cidadão entendeu a importância da marinha e da frota mercante para o bem-estar do país.

Hoje em dia, a história é diferente, apesar de assistirmos a uma lenta transformação numa direção mais positiva. É um pouco como as crianças na escola: se perguntarmos de onde vem o leite, a maioria dirá que vem do supermercado. Muita gente, mesmo os mais instruídos e os decisores políticos, toma como garantidas as nossas lojas cheias de mercadorias e o facto de se poder comprar peixe e frutos do mar frescos um pouco por todo o lado. Não têm uma ideia clara do sistema que está por trás disso e que torna tudo isso possível. Além do mais, estas pessoas não têm ideia nem consciência da importância da segurança marítima para o seu país e para todos os países do mundo.

A isto chama-se «cegueira do mar». O diretor marítimo de um país africano afirmou há poucos anos: «É muito lamentável que a capital do nosso país esteja tão longe da costa, caso contrário prestariam muito mais atenção e contribuiriam com muito mais dinheiro para os nossos portos, frota mercante e marinha.»

A consciencialização da segurança marítima só pode ser alcançada por meio de uma educação adequada. Esta deveria começar na escola e ser parte integrante do currículo escolar até à universidade. Mas pode e deve fazer-se ainda mais. Os políticos devem ser informados através de palestras, documentos políticos e visitas de estudo organizadas nos portos, na indústria marítima e, se possível, com a guarda costeira e marinha.

Às vezes, pode ser mais eficaz começar por envolver o escalão imediatamente abaixo dos líderes políticos, ou seja, os seus assistentes e assessores. Mesmo que consigamos persuadir a maioria dos nossos cidadãos e líderes políticos da necessidade de um ambiente marítimo seguro, ainda teremos de os persuadir a pagar a conta. Por outras palavras, o preço de tal segurança é alto. Portanto, um dos princípios da implementação de uma estratégia de segurança marítima é garantir a sua eficiência em termos de custo, algo claramente mais fácil de dizer do que

fazer. De forma a gastar sabiamente os recursos financeiros de cada país, devemos evitar qualquer duplicação de esforços e maximizar o uso das estruturas, dos instrumentos e das capacidades existentes. Coordenar isso requer um conhecimento profundo do ambiente marítimo, das capacidades humanas existentes e do seu grau de dedicação.

### **A SEGURANÇA MARÍTIMA ENVOLVE VÁRIAS AGÊNCIAS E ORGANIZAÇÕES. COMO INTERLIGÁ-LAS?**

Como já foi explicado anteriormente, a segurança marítima é uma questão que deve ser abraçada por «todos» os envolvidos.

Pode diferir consoante o local do mundo onde nos encontremos, mas consideremos, por exemplo (e em ordem aleatória), as autoridades portuárias, guarda costeira, busca e salvamento, Marinha, Ministério da Economia, Ministério das Infraestruturas e do Meio Ambiente, indústria pesqueira, serviços alfandegários, polícia, Ministério da Defesa, controlo de fronteiras e o Ministério dos Negócios Estrangeiros. Pode haver conflitos de interesses entre alguns deles, por exemplo tensão entre proteger o meio ambiente marítimo versus ampliar os portos e o comércio, mas a maioria pode ser resolvida por meio de franca discussão. Todos estes grupos e organizações são partes interessadas na segurança marítima de um país. Para que trabalhem juntos de forma eficiente, formular uma estratégia de segurança marítima abrangente é um bom começo. Essa estratégia delimitará o foco de todas as partes interessadas em redor de um objetivo comum, do qual fazem parte e que podem, portanto, influenciar. Isto não é uma coisa fácil de se fazer, como foi demonstrado pela UE, mas pode e deve ser feito. Uma estratégia de segurança abrangente é necessária porque a segurança marítima é, como já foi explicado, muito mais do que uma questão militar. Compreende todos os aspetos da segurança marítima de uma região e visa promover uma abordagem ampla para lidar com esses desafios e interesses. Por isso, é necessária uma abordagem intersectorial e integrada para empregar todos os instrumentos, incluindo as

missões da Política Comum de Segurança e Defesa. Alguns dos principais interesses marítimos são a preservação da paz, a salvaguarda do fornecimento de energia por mar, a proteção dos interesses económicos, o controlo das fronteiras externas e a proteção do ambiente. A fim de efetivamente isto ser possível, a chave para o sucesso é ganhar e manter uma consciência marítima abrangente, algo que é muito difícil de alcançar. Na UE, foram necessários anos, mas finalmente os 28 estados-membros desenvolveram a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (na sigla inglesa, eumss), juntamente com um plano de ação para a implementação da estratégia.

**UMA ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA ABRANGENTE É NECESSÁRIA PORQUE A SEGURANÇA MARÍTIMA É MUITO MAIS DO QUE UMA ESTRATÉGIA MILITAR – É NECESSÁRIA UMA ABORDAGEM INTERSETORIAL E INTEGRADA PARA EMPREGAR TODOS OS INSTRUMENTOS, INCLUINDO AS MISSÕES DA POLÍTICA COMUM DE SEGURANÇA E DEFESA.**

Porque ter uma estratégia é uma coisa, mas é preciso impedir que ela se transforme num livro de prateleira. Um dos pontos fortes da eumss é o facto de ter sido escrita por vários organismos europeus a trabalhar em conjunto: a Comissão, o Serviço de Ação Externa e os representantes civis e militares dos estados-membros. Portanto, a EUMSS não é algo que «eles escreveram» simplesmente, mas antes uma conquista de todos os atores envolvidos e que, portanto, pode contar com amplo apoio quando implementada.

Os principais objetivos de qualquer estratégia de segurança marítima devem ser:

- identificar e articular os principais interesses estratégicos marítimos da região em causa;
- identificar e articular as ameaças, desafios e riscos que afetam os interesses estratégicos marítimos da região;
- organizar a resposta, ou seja, definir objetivos políticos comuns, princípios comuns e áreas de apoio conjuntas que formem a espinha dorsal do

quadro estratégico, a fim de criar coerência num conjunto diverso e amplo de políticas e estratégias setoriais específicas.

O plano de ação a seguir deve conter itens claros para execução, a fim de implementar a estratégia. Tal como foi feito na eumss, faz sentido dividir o plano de ação em cinco categorias:

- Ações externas: o que deve ser feito para envolver os nossos parceiros internacionais?, como podemos ajudar outros países a fim de salvaguardar o nosso próprio ambiente?, como aumentar a nossa visibilidade? Por exemplo, a ue reconheceu a Associação das Nações do Sudeste Asiático (asean) como um parceiro importante.
- Consciencialização, vigilância e partilha de informações: segurança e proteção; controlo de fronteiras; alfândega; controlo de pescas; proteção ambiental; defesa e aplicação da lei.
- Desenvolvimento de capacidades: definir as principais áreas e tecnologias relacionadas com capacidades; explorar novas tecnologias multifuncionais e de uso duplo; aumentar a partilha de boas práticas; análise de riscos e informações sobre ameaças.
- Gestão de risco, proteção de infraestruturas marítimas críticas e resposta a crises: melhoria da cooperação transequatorial e transfronteiriça para resposta a situações de crise e planeamento de contingência; realização de análises de risco comuns; avaliação da resiliência das infraestruturas às catástrofes naturais e provocadas pelo homem, bem como às alterações climáticas; promoção da compreensão mútua e interoperabilidade.
- Investigação e inovação em matéria de segurança marítima, educação e formação: reunião dos cursos de formação já disponíveis em módulos de formação comum; estabelecimento de uma agenda civil-militar para a investigação e a inovação; participação em exercícios interagências.

Para começar a escrever uma estratégia de segurança marítima, é importante iniciar com uma conferência de especialistas, incluindo estrangeiros, com participação de todas as partes interessadas. É fundamental para o sucesso ter alguém encarregado do processo que não tenha interesses pessoais ou comerciais no resultado.

A chave para alcançar uma estratégia duradoura, não apenas no papel mas com planos de ação para uma efetiva implementação, é uma comunicação adequada com as pessoas das regiões/países envolvidos. Estas devem adotar a estratégia, caso contrário ela não será bem-sucedida. Portanto, um plano estratégico de comunicação deve ser parte integrante de qualquer estratégia de segurança. Já vimos no passado que, coletivamente, nem sempre conseguimos transmitir mensagens importantes aos nossos cidadãos.

### **A SEGURANÇA MARÍTIMA DEVE BASEAR-SE NA CONFIANÇA E NA PARTILHA DE INFORMAÇÕES**

Como foi explicado, uma estratégia só pode funcionar se todas as pessoas envolvidas estiverem dispostas a cooperar. Este é, obviamente, também o caso de uma estratégia de segurança marítima. Portanto, a confiança entre as partes interessadas é necessária. Isso pode ser feito de várias maneiras. Em primeiro lugar, temos de nos conhecer uns aos outros. Isso começa com a formação geral em workshops, aulas e conferências sobre o tema. Em segundo lugar, espreitar a «casa» uns dos outros. Abram as vossas portas e mostrem às pessoas o que fazem e por que o fazem dessa forma. Troquem de pessoal sempre que possível: um oficial da Marinha pode trabalhar alguns anos integrado na guarda costeira, os ministérios podem facilmente fazer intercâmbios, etc. Em terceiro lugar, certifiquem-se que trocam informações com todas as partes envolvidas. Isto pode ser alcançado, por exemplo, com um centro de informação de segurança marítima como o nosso Centro de Operações da Guarda Costeira.



## **A SEGURANÇA MARÍTIMA NÃO É UM ASSUNTO NACIONAL.**

### **A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL É FUNDAMENTAL**

Nenhum país pode conseguir a segurança marítima completa por si próprio. Primeiramente, usem as estruturas e organizações existentes, como a Organização Marítima Internacional (OMI), a Câmara Internacional de Navegação (ICS) e a associação ASEAN. Em segundo lugar, dialoguem com os países vizinhos para encontrar um terreno comum e organizar apoio mútuo. Os crimes marítimos como a pirataria e a pesca ilegal cruzam fronteiras todos os dias. Compartilhem informações e, quando aplicável, atuem juntos no mar para proteger os vossos interesses. Também neste caso é importante conhecerem-se e entenderem-se uns aos outros. Isso começa com visitas e organização de conferências e, mais tarde, com a realização de intercâmbios de estudantes e oficiais, entre outras iniciativas. Em muitos países, as marinhas convidam oficiais estrangeiros para estudar nas suas academias ou em programas de intercâmbio em terra, mas também a bordo dos seus navios.

### **CONSCIÊNCIA DO DOMÍNIO MARÍTIMO SIGNIFICA SABER O QUE ACONTECE NO MAR: DESDE DADOS EM BRUTO ATÉ INFORMAÇÕES ACIONÁVEIS**

Para alcançar a segurança marítima não é suficiente organizarmo-nos adequadamente, trabalhar em conjunto com os vizinhos e realizar intercâmbios. A chave para o sucesso é saber o que está a acontecer no mar e nas regiões costeiras próximas.

Na maioria dos casos, a área de que falamos é enorme. A costa do Vietname tem quase três mil e quinhentos quilómetros de extensão. A zona económica exclusiva (ZEE) do Vietname tem centenas de milhares de quilómetros quadrados de mar.

Para obter as informações corretas, é necessário mapear a área com cuidado e definir prioridades

*PARA ALCANÇAR A SEGURANÇA MARÍTIMA NÃO É SUFICIENTE ORGANIZARMO-NOS ADEQUADAMENTE, TRABALHAR EM CONJUNTO COM OS VIZINHOS E REALIZAR INTERCÂMBIOS.*

*A CHAVE PARA O SUCESSO É SABER O QUE ESTÁ A ACONTECER NO MAR E NAS REGIÕES COSTEIRAS PRÓXIMAS.*

para reconhecimento e patrulha. Não é possível cobrir toda a extensão de forma continuada. Um bom conjunto de radares costeiros que recolham dados vinte e quatro horas por dia durante todo o ano, juntamente com um sistema inteligente de análise de dados, é um bom começo. O reconhecimento aéreo por aviões tripulados e/ou helicópteros pode ser muito bem-sucedido, mas é extremamente caro. Atualmente, cada vez mais são utilizados sistemas aéreos pilotados remotamente (RPAS). Navios de superfície não tripulados também podem ser usados. Com as informações acionáveis certas e uma distribuição bem pensada de navios e helicópteros tripulados, é possível atuar atempada e eficientemente perante todas as ameaças que ocorram. Essas ameaças podem ser de baixo custo, como uma embarcação de pesca a ser resgatada, ou de alto custo, como países estrangeiros a operarem ilegalmente dentro de determinada ZEE. Se conhecerem os padrões regulares de tráfego no mar, têm de olhar para as anomalias e agir sobre elas. No Mediterrâneo isso já está a ser feito. Outro elemento muito importante a este respeito é o desenvolvimento de capacidades de uso tanto civil como militar. O exemplo mais claro disso são os RPAS. A polícia, os bombeiros, a guarda costeira e a Marinha podem usá-los. Também os radares e helicópteros costeiros podem ser de uso duplo ou mesmo múltiplo. Isso significa que os equipamentos e os custos podem e devem ser compartilhados entre os diferentes usuários.

### **A SEGURANÇA MARÍTIMA DEVE BASEAR-SE NOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS**

Os países e outras partes interessadas usam diferentes tipos de poder para proteger

os seus interesses e realizar os seus objetivos estratégicos. Usam instrumentos de poder diplomáticos, militares e económicos. A mobilização coordenada desses instrumentos no domínio marítimo é chamada de poder marítimo. Juntos, fornecem uma gama alargada de opções de mobilização, desde sinalização, exercícios conjuntos, socorro em catástrofes, proteção de navios mercantes e combate à criminalidade, até intervenções no mar com meios marítimos e apoio às operações a partir de terra. A mobilidade e o acesso oferecidos pelo domínio marítimo representam as principais características das operações marítimas; tornam possível que as forças marítimas exerçam influência onde e quando for necessário. Isto aplica-se não só à situação no mar, mas também à situação em terra que pode ser influenciada pelo mar. Consequentemente, as forças marítimas são mais adequadas do que as forças terrestres ou aéreas às tarefas de prevenção e coerção; elas podem ajudar a combater ameaças e a evitar conflitos – e, consequentemente, a necessidade de intervenção. Além da mobilidade, acesso e influência, as forças marítimas têm as vantagens adicionais de alcance sustentado e versatilidade.

Existem seis funções diferentes nas operações marítimas:

#### COMANDO E CONTROLO (C2)

Diz respeito a direção, coordenação e controlo de uma operação. A C2 reúne as outras funções em conjunto e permite a implantação eficaz e eficiente das capacidades marítimas para alcançar os objetivos desejados.

#### CONSCIÊNCIA SITUACIONAL E INFORMAÇÕES

Estes dois itens são essenciais para levar a cabo operações marítimas bem-sucedidas. Permitem a identificação e exploração de oportunidades, de forma que seja tomada a iniciativa e que se ganhe vantagem através do efeito surpresa. Também é extremamente importante para a segurança, pois permite que ameaças e riscos sejam identificados e resolvidos atempadamente. Isto aumenta a precisão das ações e reduz o risco de danos colaterais. Também aumenta a legitimidade da ação e permite maior concentração de poder. A partilha de informações em tempo real com todos os atores relevantes também salvaguarda o uso económico de recursos escassos. Esta função pode ser

### ***A MOBILIDADE E O ACESSO OFERECIDOS PELO DOMÍNIO MARÍTIMO REPRESENTAM AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS.***

***ISTO APLICA-SE TAMBÉM À SITUAÇÃO EM TERRA QUE PODE SER INFLUENCIADA PELO MAR.***

alcançada no acima mencionado centro de informações de segurança marítima.

#### AUTOPROTEÇÃO

Nas operações marítimas, os meios abrangem o pessoal, o material e a informação ao dispor do comandante, meios que podem ser seriamente afetados em caso de acidentes ou doenças, erosão da moral, dano ou perda de material e, finalmente, de corrupção e perda de dados. Portanto, torna-se essencial proteger esses meios através do uso adequado de processos de gestão de risco. A importância da autoproteção pode às vezes ser subestimada, mas deve ser uma parte essencial da fase de planeamento das operações.

#### SUSTENTABILIDADE

É de extrema importância que as operações marítimas possam ser continuadas pelo tempo necessário para alcançar o sucesso desejado. Portanto, organizar a logística de tais operações deve ser parte integrante do planeamento. O domínio marítimo não é um ambiente «amigo do ser humano» nem um ambiente «amigo do equipamento».

Água doce e alimentos suficientes devem ser considerados e o material deve ser protegido contra condições adversas do mar e do tempo; bem como contra corrosão e danos por causa do ambiente de alta salinidade. Também devem ser tomadas medidas para operar dia e noite por longos períodos de tempo. No planeamento logístico, quatro importantes fatores devem ser levados em consideração: distância, destino, demanda e duração da operação.

#### PODER DE RESPOSTA

O conjunto de meios e métodos à disposição de um comandante para cumprir a sua missão é chamado de «poder de resposta marítimo». Neste contexto, meios referem-se a navios de superfície de vários tamanhos e com vários tipos de equipamentos a bordo, submarinos, helicópteros e aeronaves de asa fixa, baterias costeiras, tropas e sistemas não tripulados. É essencial combinar



esses meios de uma maneira inteligente, cuidadosamente escolhida para cada operação. Para ser flexível e capaz de reagir a ameaças diferentes e, por vezes, desconhecidas ou inesperadas, é necessário utilizar uma ampla variedade de meios. Nem todos os países são capazes ou estão dispostos a adquirir e manter tal força. Portanto, também neste aspeto a cooperação internacional é de grande importância. Por exemplo, para os estados bálticos torna-se difícil terem aviões de combate, então os países da NATO que possuem esses meios aéreos podem fornecer-lhes aos seus aliados bálticos.

#### MANOBRA

As operações marítimas são definidas como a busca de objetivos no domínio marítimo através do uso de poder (militar). A função conjunta «manobra» constitui o núcleo desse esforço. Trata-se da criação e exploração das formas e da vontade de usar os meios, da maneira mais eficiente e eficaz possível, para a realização dos objetivos. As outras funções descritas servem como facilitadores para a manobra; sem C2, consciência situacional (incluindo as informações), sustentabilidade, autoproteção e poder de resposta, a manobra seria difícil se não mesmo impossível. A manobra é muito mais do que a mobilização de poder (navios, aviões e tropas) no domínio marítimo. Também engloba o uso de poder de resposta no domínio da informação (tanto fisicamente quanto cognitivamente), a fim de influenciar as perceções de outros atores. Manobra significa que um comandante precisa de ser flexível e capaz de manter várias opções em aberto ao mesmo tempo.

#### FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

Para executar operações de segurança marítima, há uma série de fatores críticos de sucesso que devem ser considerados.

#### MANDATO

Primeiro, a operação precisa de um mandato claramente definido. Este mandato deve ser formulado ao mais alto nível, o que normalmente significa a liderança política de um país. Isto também implica que a vontade política e o apoio contínuo são necessários por parte dos políticos. Todos os níveis de comando, desde o quartel-general, passando pelo centro de operações, até ao oficial comandante da operação no mar,

devem estar cientes dos antecedentes e, claro está, do conteúdo do mandato. Não pode haver espaço para qualquer mal-entendido sobre qual é o mandato.

#### REGRAS DE EMPENHAMENTO

Em segundo lugar, o mandato deve ser apoiado pelas chamadas «regras de empenhamento». Este é um conjunto de instruções sobre o que o comandante está autorizado a fazer, e quais as ações que pode tomar em diferentes circunstâncias. Basicamente, isso significa uma delegação de responsabilidades para os níveis inferiores de comando. Estas regras têm o objetivo de dar alguma liberdade de movimento e ação ao comandante no mar. Certas ações são permitidas diretamente, para outras é necessário pedir autorização ao nível seguinte de comando. Por exemplo, se forem detetados piratas, o comandante no mar pode ser autorizado por uma regra específica de empenhamento a alertá-los para que parem com as suas ações ilegais e se rendam. Se eles ignorarem o aviso, uma segunda regra de empenhamento pode autorizar o disparo de tiros de alerta. Se os piratas continuarem, outra regra de empenhamento pode declarar que o disparo sobre os motores dos piratas só é permitido se explicitamente aprovado pelo comando no centro de operações. Aliás, isto evidencia claramente a necessidade de boas e contínuas comunicações entre o comandante no mar e o comando em terra.

#### COMANDO DE MISSÃO

Outro fator importante para o sucesso é o «comando de missão». Isto significa que o comandante tem autorização para ser totalmente responsável pela operação, dado o mandato e de acordo com as regras de empenhamento. Para que possa reagir de forma rápida e eficiente face às restrições de tempo, deve ser-lhe dada total responsabilidade.

Se, para cada decisão, o oficial comandante tiver de entrar em contato com o quartel-general para obter permissão, isso prejudicará seriamente a operação. O comandante irá, é claro, notificar o quartel-general quando julgar necessário, seja por causa de uma decisão fora do seu mandato ou pelas restrições nas regras de empenhamento.

#### CONSTRUÇÃO DE EQUIPA

A construção de equipas é uma parte essencial de todo o planeamento e execução de operações. Os

comandantes, mas também os líderes não militares, devem receber e ter tempo suficiente para formar uma equipa a partir do seu pessoal ou tripulação. Isso significa conhecerem-se uns aos outros, discutir os pontos fortes e fracos da equipa e treinarem e exercitarem-se como se se tratasse de uma operação real. Para isso, devem criar cenários hipotéticos e discuti-los adequadamente com todos os envolvidos.

#### ASSESSOR JURÍDICO

Um bom conselheiro legal do comandante é uma das chaves para o sucesso. Trata-se de alguém que conhece todos os detalhes das leis, regras e regulamentos aplicáveis à missão. Este assessor deve ser consultado em todas as decisões e deve ser capaz de falar livremente sobre as restrições legais de certas decisões. Isto pode parecer uma restrição à liderança de uma operação, mas permite evitar a necessidade de prestar explicações a posteriori devido ao não cumprimento da lei. Um bom aconselhamento jurídico pode impedir queixas, tanto a nível nacional como também, e talvez mais importante, a nível internacional.

#### RELAÇÕES PÚBLICAS

A segunda pessoa que deve ficar ao lado do comandante é o responsável pelas relações públicas da equipa. Dada a ampla disseminação das redes sociais e da internet, o facto de todos terem um telemóvel com câmara e a avidez dos jornalistas, é extremamente importante que se considere o efeito que as operações terão na comunicação social e no público. Por exemplo, deixar de relatar um incidente pode levar imediatamente a graves consequências negativas, se alguém o registar e colocar na internet.

#### COOPERAÇÃO

Nas operações de segurança marítima existem muitas partes interessadas, e algumas podem não ser evidentes de imediato. Por isso é importante que sejam conhecidas e envolvidas. Os comandantes por vezes têm de «concordar em discordar» com alguns.

Isso nem sempre pode ser evitado, mas pelo menos devem empenhar-se em ouvir todas as partes. Isso servirá de suporte às suas decisões.

#### ABORDAGEM CENTRADA NO EFEITO

Outro fator a ter em conta é que se deve olhar para o efeito a ser alcançado por uma operação

(ou parte dela). Por exemplo, se for preciso parar um barco através do uso da força, o barco pode ser afundado, mas também se pode tentar desativar o motor. São formas completamente diferentes de alcançar o mesmo efeito/objetivo. Ao operar de forma inteligente, muitos dos chamados «danos colaterais» podem ser evitados, o que, posteriormente, ajudará a explicar as ações às lideranças e também ao público.

#### APOIO LOGÍSTICO

A sustentabilidade já foi mencionada antes, mas nunca é de mais enfatizar o quanto é importante. É essencial ter a certeza de que o apoio à missão está bem organizado, de que existe uma segunda ou mesmo uma terceira opção para o reabastecimento, e de que tudo é planeado com bastante antecedência.

#### CONCLUSÃO

Águas livres, abertas e seguras, ou seja, a «segurança marítima», são de extrema importância para todos os países do mundo. O conhecimento desta realidade inicia-se através da consciencialização e compreensão, que por sua vez podem ser alcançadas através de documentos e formação.

A segurança marítima é essencial e deve ser realizada através de uma estratégia de segurança marítima, aceite por todas as partes envolvidas. Para implementar essa estratégia, todos os interessados precisam de estar conectados. Este é um enorme desafio, mas é algo que pode e deve ser feito.

#### BIBLIOGRAFIA

Conselho da União Europeia – *Estratégia de Segurança Marítima da EU*. 24 de junho de 2014, Bruxelas.

Conselho da União Europeia – *Plano de Ação da EUMSS*, 16 de dezembro de 2014, Bruxelas.

G7 – «Declaração do ministro dos Negócios Estrangeiros sobre a segurança marítima», 11 de abril, Hiroxima.

Marinha Real da Holanda – *Fundamentos de Operações Marítimas*, 3 de março de 2015, Den Helder.



**Michiel Bart Hijmans** Comodoro da Marinha Real da Holanda (1978). Formado na Academia Naval, desempenhou várias funções de comando operacional. Tem o curso de Defence Senior Management Studies (2004). Foi adido de Defesa nos Estados Unidos (2004-2008) e *assistant chief of staff for International Military Cooperation* (2008- 2010). Em 2010 e 2011 comandou a Standing NATO Maritime Group 2, conduzindo operações contra a pirataria (Ocean Shield), contraterrorismo (Operation Active Endeavour) e integrou a NATO's Rapid Response Force. De 2012 a 2014 foi representante militar da nato e da União Europeia em Bruxelas. Chefia a Maritime & More Solutions. Palestrante sobre segurança marítima no Sudeste da Ásia e professor convidado na Netherlands Defence Academy e no Clingendael Institute, Haia. Lidera o projeto «Maritime Security Alliance». É membro do Dutch Usuary Interest Supervisory Board e consultor do Terma Nederland BV e da JASON Foundation. Participa do grupo de trabalho do EuroDefense Foundation e do The Hague Center for Security Studies.

> Maritime & More Solutions | The Hague, The Netherlands | [michiel.hijmans@gmail.com](mailto:michiel.hijmans@gmail.com)



# THE TRANSATLANTIC NARCO-NEXUS: SOUTH AMERICA, AFRICA, AND EUROPE IN THE CONTEMPORARY DRUG-TRAFFICKING DYNAMICS<sup>1</sup>

Thiago Rodrigues<sup>2</sup>

Carol Viviana Porto<sup>3</sup>

Adriano de Freixo<sup>4</sup>

## ABSTRACT

The article analyzes the contemporary transatlantic flow of illegal drugs, taking on account the current transformation of the connections among South American, African and European Drug-Trafficking Organizations (ODTs) and the tendency to securitize this traffic which interests the Brazilian public, national and regional security and diplomatic policies. The article presents a history of the transatlantic drug-trafficking and the its contemporary contours in order to suggest viable initiatives to cope with this new and aggravated panorama pushed through by the so-called “war on drugs”.

**Keywords:** Drug-Trafficking. Transatlantic Nexus. Brazil

## INTRODUCTION

The “war on drugs” is a huge failure. There is no novelty in this sentence. Yet, it is still in force the global regime of drug control based on three UN treaties (1961, 1971 and 1988) that universalize the repressive approach toward a set of psychoactive drugs (McAllister, 2000).

Since the 1980s, however, the US emphasis on the militarization of the combat against drug-trafficking has coincided with the first European alternative experiences toward the “drug problem”, especially the implementation of the first programs of harm reduction in the Netherlands and others. The “European Model” (Gratius and Palacios 2012) has started a new approach centered on the “demand pole”, without

---

1 This article is an expanded and reviewed version of the paper “The South American View for the Better Collaboration between South America and Europe against Drug Trafficking” produced for the XIV Forte de Copacabana Conference (Rodrigues and Porto, 2017). We thank the KAS Brazil, CEBRI and the European Union Representation in Brazil for the support.

2 Pesquisador do Ministério da Defesa/CNP (MD) e Diretor de Relações Institucionais da Associação Brasileira de Estudos de Defesa (ABED), São Paulo (SP), Brasil. E-mail: trodrigues@id.uff.br

3 Mestre em Estudos Estratégicos pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Estratégicos da UFF (PPGEST), Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: viviana.porto@gmail.com

4 Professor no Instituto de Estudos Estratégicos (INEST) da Universidade Federal Fluminense (UFF), Rio de Janeiro (RJ), Brasil. E-mail: adrianofreixo@id.uff.br

stigmatizing or criminalizing the user. This model differs from the history of the US and the Latin American drug policies. Both aim to tackle the “supply pole”, which means targeting illegal crops, the interdiction of illicit drugs and the heavy criminalization of traffickers and users. Despite the recent initiatives to introduce “health-focused” approaches both in the US and in several Latin American countries, such as Mexico, Colombia, Uruguay, and even Brazil, the main formula remains based on repressive measures against selected segments of each one of the countries in the continent (Rodrigues, Kalil, Zepeda, Rosen, 2017).

Almost forty years later, the situation has partially changed in a world-range perspective. The repressive formula is still predominant, but it is not hegemonic anymore. New problems, such as the use of opioids in the US (Quinones, 2016), the emergence of new significant illegal drugs’ markets (as the Brazilian one), and the spread of synthetic drugs (such as methamphetamines), have modified the panorama of global drug-trafficking. The international geopolitics and the political economy of drug-trafficking have been shifting, and consequently so has the relationship between South America and Europe on these matters. Hence, this paper seeks to briefly explore: 1) the political history – and major transformations – of drug-trafficking dynamics in South America (focusing on Brazil) vis-à-vis Europe’s, 2) a current overview of South America’s national drug policies, 3) the emergence of African Drug-Trafficking Organizations (DTOs) and their relationships with international DTOs and local state and non-state forces, and, finally, 4) some critical contributions toward the inter-regional collaboration between South America and Europe to face this major social, political, economic and security challenge. We claim as a central hypothesis that the 21st century brings what we call a new Trans- Atlantic Narco-Nexus, in which Brazil plays a major role as a platform for illegal drugs export toward Europe.

## FROM WALL STREET TO LA DEFENSE

By the end of the 1970s, the US economic recovery and the beginning of the new international economic order entailed the massive use of a traditional, yet thus far not-that-hipped drug: cocaine. Symbol of glamour and energy for the new yuppie generation, the rise of the US

cocaine market had a direct impact in South America’s Andean region, as it gathered a unique set of characteristics favorable to the development of this illegal economy (Bagley, 2014).

First of all, there were cultural, historical and environmental elements: the hydrochloride of coca (cocaine powder) is manufactured after the coca leaf extraction from an Andean highlands native bush. The prolific existence of coca fields in Peru and Bolivia was due to the traditional consumption of coca leaf, one that belongs to a secular cultural heritage of Andean peoples. The boost of the use of cocaine powder in the US led to a swift expansion of cultivated areas (Escohotado, 1998).

Secondly, those countries had an implemented network of illegality that was easily converted to the new drug trafficking activities. In Colombia, future kingpins such as Pablo Escobar (Medellin) and the Orejuela Brothers (Cali) simply adapted their previous experience in smuggling, vehicle robbery, emerald trafficking and marihuana production. The network of illegality already included the corruption of police officers, military personnel, politicians, judges, attorneys, customs officers and the control over international routes of distribution (Rodrigues, 2017).

During the 1980s, the US enhanced the “war on drugs” doctrine by offering military, intelligence and financial support to the then called “production countries”, which led to the conversion of most of the Latin American armed forces into counter-narcotics commandos. By then, the political economy of drug trafficking placed: 1) Peru and Bolivia as the main suppliers of coca leaves and pasta base, 2) Colombia as the hub for the chemical transformation of pasta base into cocaine, as well as the platform for international distribution, 3) the Caribbean as the main pathway to the US market, 4) Venezuela and Brazil as route countries aimed at the European market, not to mention their role as secondary consumption plazas (Benítez Manaut, 2014). Led by Reagan’s and Bush Sr.’s administrations, operations to intercept the drug transit in the Caribbean spilled over Colombia’s partnerships toward Mexican drug trafficking organizations (DTOs). At the same time, the US operations strengthened the presence of the Italian mafia and of African DTOs, mainly from Nigeria, in South America (Carrier and Klantschnig, 2012). Their expertise forged channels for the distribution of the Andean cocaine to Europe via Brazil using



transatlantic routes and warehouses in archipelagos (Canarias, Madeira), as well as ports in Galicia (Spain), Marseille (France) and Naples (Italy). After Escobar's assassination (1993) and the following imprisonment of the Orejuela Brothers (1994 and 1995), the era of the major Colombian 'drug cartels' came to an end, leading to the emergence of the so-called cartelitos (mini-cartels) and the BACRIM (emergent criminal gangs). They still controlled the production of cocaine and disputed over spaces against fractions of guerrillas' units and paramilitary groups also engaged in the cultivation of coca and in its refinement. However, these new groups did not have the same control over the international distribution of cocaine (and also heroin) to the US and the European markets, and following the implementation of Plan Colombia (2000), Colombian DTOs were to face even more hurdles. The US-sponsored program focused mainly on the Colombian military capacities to fight leftist guerrillas, fostering significant loss namely for the civilian population, structurally dependent upon, for instance, coca crops that were chemically destroyed, and secondary damage for local DTOs.

It is not hard to realize how the weakening of Colombian DTOs impacted the regional power distribution among Latin America's 'drug cartels'. As a result, 'Mexican cartels' gained control of Colombia's cocaine

smuggling into the US. Peruvian and Bolivian DTOs magnified their activities through alliances with Venezuelan, Brazilian, Paraguayan and Argentinian DTOs aiming at local markets, as well as with European and African illegal groups based in these South American countries targeting the European market. The intensity of the illegal drug transit through the Atlantic Ocean has increased, connection South American and European DTOs via West and North African illegal groups dedicated to a vast array of illicit operations such as arm's trafficking, human trafficking and, according to European and US authorities, to radicalized Islamist groups in the Sahel and Maghreb (Carrier and Klantschnig, 2012). Since the mid-2000's, the US drug market shifted its preferences undermining the consumption of cocaine in favor of the use of other drugs such as methamphetamines, cannabis (increasingly legal), opiates (pain-killers) and heroin. In Europe, this was not the same. According to the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) recent reports, the plummeting demand of the US cocaine market has been compensated by the surge of the European and the Brazilian demands, respectively the second and the third world greatest cocaine consumer markets (UNODC, 2016). According to Wigell and Romero (2013: 5), 'Brazil has become a major bridge for the transatlantic drug trade'. For the authors, around 15% of the South American

**FIGURE 1**  
**COCAINE FLOWS 2011-2015**



Source: World Drug Report, UNODC, 2017.

cocaine transiting toward Europe crosses through Brazilian ports. The shipments take advantage of the intense commercial flows between Mercosur and the European Union, using West African countries such as Guinea-Bissau, Guinea and Côte d'Ivoire as entrepôts (Carrier and Klantschnig, 2012). Figure 1 displays the intensity of cocaine flows crossing the Atlantic according to data compiled by UNODC. In Brazil, the time for amateurism in the so-called "organized crime" is in the past. Prison and favela-based groups, such as Comando Vermelho (Red Commando), in Rio de Janeiro, have been experiencing harsh competition from the São Paulo-based Capital's First Commando (PCC), a mafia-like organization that controls favelas, impoverished neighborhoods and the prison system, as well as other illegal activities besides drug trafficking (prostitution, smuggling etc.). PCC has reported connections in Paraguay, Bolivia and Portugal, as well as new and conflictive presence in Rio de Janeiro, by establishing alliances with local drug gangs, notoriously a dissidence from ADA group which control the world-know Favela da Rocinha. They also have been penetrating increasingly higher posts in the State bureaucracy, influencing judges, politicians and public security agents.

The transatlantic Narco-nexus, nevertheless, is not a one-way route. In emerging urban economies, such as the Brazilian, contemporary patterns of

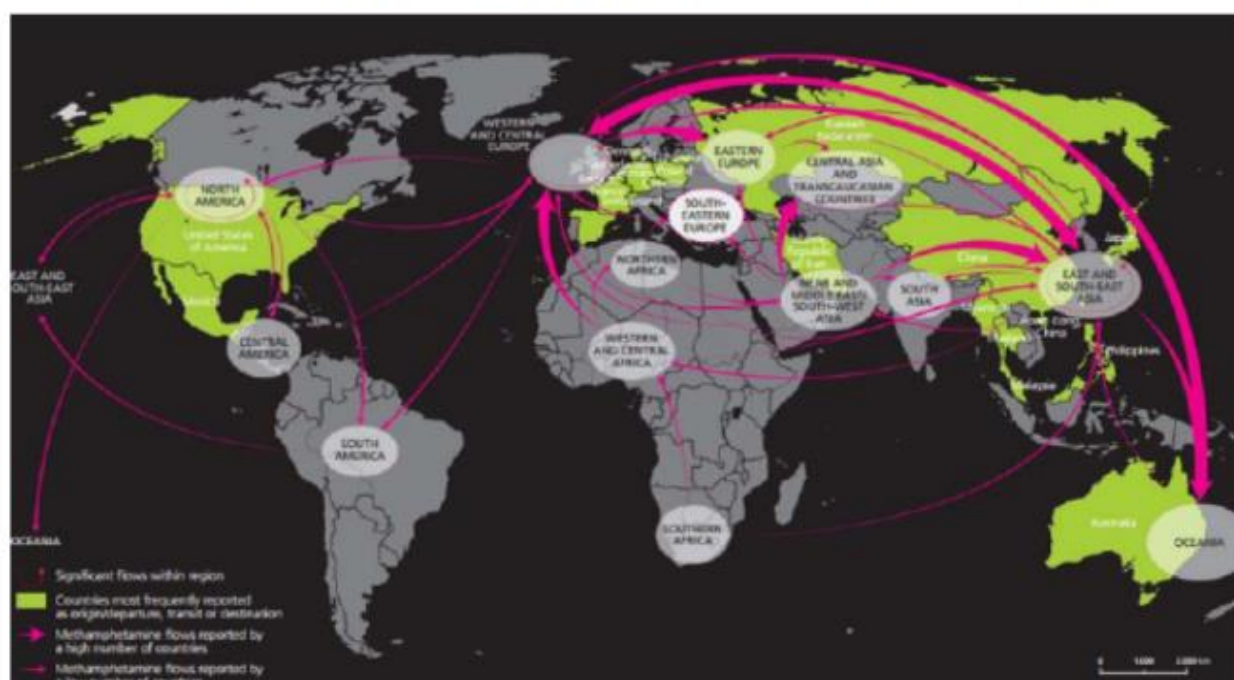
drug use have been developing toward the use of synthetic drugs produced in Western Europe. Both in South America and in Europe the repressive agenda ('war on drugs') provokes the so-called 'balloon effect' which occurs when 'illicit activities 'balloon out' to out other regions in order to avoid interdiction by governmental authorities' (Rosen and Zepeda, 2014: 19). These dynamics can all be traced back to Plan Colombia, which have ballooned out drug trafficking illegalities toward a more integrated South American-European market. Figure 2 shows the complex North-South transit of methamphetamines through the Atlantic Ocean, coming both from North America to South America, as well as from West Europe to South America.

Despite the historical emphasis on the 'war on drugs' doctrine, in South America, the production, commercialization and consumption of illegal substances have boomed during the 1990s, and so has the level of lethality of drug trafficking-related violence. This scenario has pushed forward some alternative policies, notably influenced by the "European Model" developed since the 1980s.

In Bolivia's (1008 Act of 1988), Ecuador's (108 Act reformed in 2005), Peru's (22095 Act of 1978), Paraguay's (1340 Act of 1988) and

## POLICIES OF DRUGS IN SOUTH AMERICA

### FIGURA 2. METHAMPHETAMINES FLOWS 2011-2015



Source: World Drug Report, UNODC, 2017.

Venezuela's (Organic Law against Illicit Traffic and Consumption of Narcotic Substances and Psychotropic of 2005) drug laws, personal consumption has been decriminalized, but there are still no legal measures to access medical cannabis nor the regulation of self-cultivation. In practice, the punishment approach still prevails. In Bolivia, the Evo Morales Administration has declared the coca leaf part of the cultural, nutritional and religious heritage, forcing the UN to accept the suspension of the total eradication goals. However, Morales "coca yes, cocaine no" policy has kept the repressive model toward producers and users, despite the expulsion of US DEA agents from Bolivia (Roncken and De Achá 2015, Grisaffi 2016).

On a different tone, in 2013, Uruguay took a big step when former President José Mujica enacted the 19.172 Act, which regulates the production, commercialization and distribution of cannabis. There are three ways to acquire it: self-cultivation; partaking in associations of producers; and purchasing cannabis in authorized pharmacies with a limit of up to 40 grams per month (Aguilar and Musto 2015, Garat 2016).

Following a similar path, in 2014, Chile legalized the therapeutic use of marijuana and then, in 2015 (Law n. 20.000), the self-cultivation of up to six plants per household was allowed for therapeutic purposes, with medical prescription, and the purchase of a maximum of 10 grams for private consumption without prior authorization. The legislation does not criminalize nor sanctions personal and private use of any type of drug. However, if the consumption is to take place in a public area, the legislation foresees fines, compulsory community work or compulsory attendance (up to 60 days) to programs of rehabilitation or treatment. In practice, in spite of these formal advances, the police still cultivate traditional repressive patterns (Sepúlveda 2015).

In 2009, the Argentinian Supreme Court ruled unconstitutional the criminalization of illegal drugs consumption and, in 2016, Law 27.737 was amended to decriminalize the possession of drugs for personal use. In addition, coca leaves in their natural state and intended for the practice of cooking are no longer typified as narcotic drugs, and by the beginning of 2017, medicinal cannabis and its derivatives are now legal for patients treating certain pathologies under medical recommendation. Nonetheless, self-cultivation remains a crime unless it is

intended for treatment, and repressive approaches remain in force in cities such as Rosario, where DTOs have increased their activities (Corda 2015).

In Colombia, the Constitutional Court reviewed the 1986 National Statute on Narcotic Drugs (ENE) in 1994 ruling out the criminalization of those who carry or use a minimum permitted dosage of drugs. In 2009, the same Court had again to examine a constitutional reform intended to criminalize the consumption, reiterating its previous position declaring unconstitutional that bit of the reform. The consumption of drugs is still interpreted as an individual right to freely develop their own personality. Paradoxically, even though consumption is not criminalized, it is still constitutionally prohibited. In 2015, President Juan Manuel Santos signed a decree (n. 2467) regulating the cultivation, distribution, consumption and possession of cannabis plant seeds and their derivatives for medicinal and scientific purposes; and in May 2016 the government called in for the registration of licenses to produce.

In Venezuela and in Ecuador, despite the anti-US Bolivarian rhetoric, the general framework for the drug laws has maintained the repressive approach, especially in Venezuela, where the Chávez's and Maduro's Administrations used repression as a pinnacle of the State's distance from any drug-trafficking influence contradicting US accusations (Antillano and Ávila 2015). At the same time, the Bolivarian regime has been accused by US authorities, the UNODC and national and international experts of being a "narco-regime", in which the military, the Bolivarian National Guard (germanderie responsible for the border's patrol), business men, and high-ranked civilian public servants are in charge of the shipping of Colombian cocaine and heroin toward Europe, in connection with African illegal groups (Landaeta, 2015).

In Ecuador, the Rafael Correa Administration (2007-2017) opted for an approach related to the categorization of 'the drug problem' as a matter of public health. Results have been ambiguous since the traditional prohibitionist, repressive approach is entrenched in the practices of the police, the judiciary and the military (Pontón and Duque, 2015). In Peru, the legacy of the most repressive years – back in the 1980s and 1990s – still lingers, especially in the Andean highlands, where the



coca leaf, pasta base and cocaine production have soared, and a busy corridor for cocaine export has emerged connecting Peru, Bolivia, Brazil, West Africa and Southern Europe (Soberón. 2015).

In 2006, Brazil promulgated new legislation on drugs. Although Law 11.343 does not foresee the criminalization of users, it provides that it is the police chief that typifies what amount is to be deemed criminal, generating major consequences for the country's prison system and the young black, poor population (Boiteux, 2015). The country has the fourth largest incarcerated population in the world (after the US, China and Russia) with approximately 700.000 prisoners, a figure that has increased 400% in the past 20 years. One of the consequences of this law was the rapid increase in drug-related sentencing that grew at a rate of 18,5% per year. Regarding medicinal cannabis, the Brazil's National Health Surveillance Agency has already issued a favorable opinion over the access to the non-psychoactive cannabidiol, while discussion over the individual right to use and to the cultivation

of cannabis is stalling. On the other hand, in 2010, the Brazilian government started deploying military forces to fight DTOs by occupying slums and patrolling urban areas, especially in Rio de Janeiro (Rodrigues 2015, Rodrigues and Labate 2016). This decision sets the country as a late-comer in the wide-spread Latin American practice of militarization against drug trafficking (Rodrigues, Kalil, Zepeda and Rosen 2017).

In sum, despite of constructive changes in the legal apparatuses, the criminal/repressive approach continues to be the main response to drug issues in South America, which is reflected in our overcrowded prison systems and the extremely high levels of urban and rural violence.

## WEST AFRICA AND THE TRANS-ATLANTIC NARCO-NEXUS

According to Carrier and Klantschnig (2012), it would be a misperception to classify as "recent" presence of African DTOs into the global

| Country   | Prison population total | Official capacity of prison system | Homicide rate per 100.000 inhabitants | Imprisoned for drug offenses |
|-----------|-------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| Argentina | 72.693                  | 67.300                             | 6.6 (2015)                            | 7.435                        |
| Bolivia   | 14.598                  | 5.750                              | 8.4 (2013)                            | 2.592                        |
| Brazil    | 657.680                 | 393.953                            | 27.5 (2015)                           | 174.216                      |
| Chile     | 42.736                  | 41.034                             | 2.7 (2016)                            | 10.692                       |
| Colombia  | 115.628                 | 78.690                             | 21.9 (2016)                           | 24.374                       |
| Ecuador   | 26.421                  | 22.635                             | 5.7 (2016)                            | 6.467                        |
| Paraguay  | 12.741                  | 6.893                              | 8.8 (2014)                            | -                            |
| Peru      | 83.639                  | 35.928                             | 7.2 (2015)                            | 16.526                       |
| Uruguay   | 10.228                  | 9.095                              | 8.3 (2015)                            | 1.265                        |
| Venezuela | 54.738                  | 35.562                             | 58.1 (2016)                           | -                            |

Sources: Authors based on World Prison Brief, Instituto Igarapé's Homicide Data, Observatorio del Narcotráfico en Chile (2015) and Chaparro, Pérez and Youngers (2017).



illegal drugs business. Leaving apart the crucial role of psychoactive drugs in the Trans-Atlantic history, especially the alcohol for the slavery trade from the 16th to the 19th century, the presence of African connection related to the contemporary drug-trafficking economy is not a novelty. For the authors, since the increasing of illegal drugs consumption in Europe, during the 1960s and 1970s, the continent and their then new Nations were already crossed by drug-trafficking routes from the West (South American cocaine), from the East (Asian heroin) and from the Northwest African fields of cannabis (hashish) aiming at the European market. A similar analysis is made by Labrousse and Koutouzis (1996) regarding the role of African DTOs and African public servants in the drug-trafficking economy. For those authors, countries such as Nigeria, Equatorial Guinea, Sierra Leone, Liberia and Côte D'Ivoire could be classified in a spectrum from being "Narco-States" to "Trafficking States" or "Non-States/ Trafficking Territories" (Labrousse and Koutouzis, 1996: 82).

A "Narco-State" is, following their typology, a "country in which the State or a sector of the State apparatus is involved with drug-trafficking and/or profits from drug-trafficking" (Idem: 82). The next category, "Trafficking State", would be "the country where the State or a sector of it are directly involved in a vast array of illegal trafficking, including drug-trafficking (Idem: idem). Finally, a "Non-State/Trafficking Territory" would be a "country where the government does not control the part of its territory in which there are drug-trafficking activities" (Idem: idem). If we connect analyses by Ambers (2014), Carriers and Klantschnig (2012), UNODC (2016), and Landaeta (2015) it would be possible to identify different levels of drug-trafficking activities in West Africa, including an allegedly articulation with jihadist groups in countries such as Mali, Algeria, Libya and Morocco (Carrier and Klantschnig, 2012; Labrousse, 2010). Those articulations would include the collusion of Venezuelan drug-traffickers, Nigerian mafias, Brazilian operatives and a complex set of groups from the Andes to the Sahara which are very complicated to verify since researchers have access to difficult-to-prove official reports, journalistic pieces and denouncing books or articles (Landaeta, 2014; Coutinho, 2018; UNODC, 2016). However, it is interesting to note the improvement of governmental (from Africa,

Europe, the US and even Brazil) preoccupation in with the so-called "non-traditional threats" in the Guinea Gulf, specially piracy and drug-trafficking (Renkel, 2015).

Nevertheless, Carrier and Klantschnig claims, quoting the UNODC World Drug Report from 2011, that, despite the increasing volume of cocaine seizures in Africa since the year 2000 (from, approximately 200 kg, in 2000, to 7 tons in 2007) it represents less than 1% of the world total cocaine seizures in 2011. So, the authors suggest a possible emerging securitization of drug-trafficking in West Africa, i.e., the production through a set of interconnected discourses (by governments, NGOs, think tanks, foreign aid agencies, extra-African states) of an artificially high-level menace which would be dreadful to regional security and that would be threat the very existence of the already "fragile" West African states. The authors, of course, refer to Buzan's, Wæver's and De Wilde's (1998) securitization theory in which no activity or phenomenon is an "existential threat" to the State per se, but there is a process of defining something or someone as such a vicious menace. Through a "speech act" – reports, official statements, political discourses – a target is defined as an "existential threat" which must be fought using all the State's capabilities and without (or with a little) public accountability. Despite all the criticism we should have to dedicate to this theory – which is not the aim of this article – it is valuable the warning put by Carrier and Klantschnig (2012) to not merely accept the reports, academic and quasi-academic think tank papers that peremptorily identify a "huge threat" concerning drug-trafficking in West Africa. This "anti-drugs" agenda related to the transatlantic flows could be contaminated, for example, by the European and the US so-called "war on terror" strategy, which also concerns local and authoritarian governments, such as the Nigerian and its fight against Boko Haram.

This precaution is also crucial to analyze the Trans-Atlantic Narco- Nexus as a whole, since the empirical research is difficult, and the access of primary sources is limited and questionable. For now, we can only suggest that this connection is moving money, drugs, arms, humans in an illegal economy that has been growing since the 1980s. It is possible to go further with this research by confronting several different sources and by





counting, in the Brazilian case, for example, with the political will of the security agencies to open up their intel for experts in order to allow studies that are more than speculative suggestions of some fuzzy violent activity that leaves its marks all along the trail from the Andean region to Europe.

## FINAL REMARKS

It seems moot to reaffirm the failure of the “war on drugs” approach to tackle the illegal psychoactive substances economy, the drug-related violence and the public health problems derived from problematic consumption. It is high time to take a step forward from the “diagnosis of failure”. South American countries are nowadays in a stalemate between their traditional repressive, racist, sexist and classist practices in public safety and new reformist agendas, most of them inspired by European experiences. However, the endurance of the repressive and militarized anti-drugs agenda has proved itself the most certain way to get the situation worse. One of the many examples of this increasing complication is the hypothesis of a growing Trans-Atlantic Narco-Nexus which spreads its consequences throughout South America, West Africa and Europe. So, if it is the case to deepen a partnership among South American, African and European countries in order to transform this costly reality, we would underscore the following crucial issues as final ideas to be food for thought:

a) It is fundamental to admit that there is no way of containing money laundering and the transference of illegal assets without a straight control over capital fluxes, which does not interest many European and South American private companies and speculators;

b) European countries take the ‘economic development’ card as a way to overcome poverty and, then, to tackle the ‘narco-dollar seduction’ over millions of South Americans and Africans. One of the most funded modalities toward this aim is the so-called “crop substitution”. It is important, however, to acknowledge that South American and African peasants are capable of measuring costs and benefits, and, in their strife

for surviving, it is idealistic to suggest they take one for the team, and replace lucrative illegal coca, marihuana or poppy cultivations for beans, bananas, peanuts, cocoa or corn. In order to be effective, “crop substitution programs” should be based on: infrastructure investments (highways, railways, ports), funding for family agriculture (and not for agribusiness monocultures), artificial valuation of South American and African legal crops in the European market, and legalization of current illegal crops for legal finalities, such as the pharmaceutical industry and the sustainable textile industry.

c) The “war on drugs” is not a “war” against substances, but a combat on the poor, young, black or on originary populations. The incomplete adoption of the “reformist legislation” – allegedly inspired by the “European Model” – has kept the old pattern of criminalizing the micro-dealer, applying particular types of violence targeting young and poor women. European partners could establish as a criteria for investments in criminal justice reforms the improvement of the criteria both of the distinction between “traffickers” and “users” and of “drug trafficking kingpins” and “dealers”, from a standpoint of abolishing the criminalization and imprisonment of “users”, as well as of “dealers”.

d) European Partners could care more about the accountability of the funding provided for criminal justice reforms and drug policies in South America and West Africa in order to avoid money deviance for militarization purposes, appropriation by corruption or use for repressive tactics that disrespect basic human rights.

e) The depenalization of “users” is an important step forward in overcoming prohibitionist practices. However, the gradual legalization of all current illegal crops and drugs must enter the discussion, understanding legalization as the design of specific legislation and regulation for different kinds of psychoactive drugs which is the only feasible way to deconstruct the illegal drug trafficking industry, a humongous economic world that generates around one trillion dollars per year.

## REFERENCES

Aguiar, Sebastián and Musto, Clara (2015). El rayo verde: regulación de la marihuana en Uruguay. In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe. México: CIDE, pp. 297-316.



- Antillano, Andrés and Ávila Keymer (2015). Las políticas frente a las drogas en la Venezuela bolivariana In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). *Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe*. México: CIDE, pp. 163-186.
- Bagley, Bruce (2014). Narcotráfico y Crimen Organizado en las Américas: principales tendencias del Siglo XXI: in Maihold, Günther e Jost, Stefan (eds.). *El Narcotráfico y su Combate: sus efectos sobre las relaciones internacionales*. México: Konrad Adenauer Stiftung, Cátedra Guillermo y Alejandro Humboldt, Edimpro, pp. 23-36.
- Boiteux, Luciana (2015). Contradicciones y ambigüedades en la política brasileña de drogas en el siglo XXI: avances y retrocesos. In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). *Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe*. México: CIDE, pp. 317-340.
- Carrier, Neil and Klantschnig, Gernot (2012). *Africa and the War on Drugs*. London/New York: Zed Books.
- Chaparro, Sergio; Pérez C., Catalina and Youngers, Coletta (2017). *Castigos Irracionales: Leyes de Drogas y Encarcelamiento en América Latina*. México: CEDD.
- Corda, R. Alejandro (2015). La política sobre drogas en Argentina: las consecuencias de una matriz prohibicionista-abstencionista In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). *Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe*. México: CIDE, pp. 277-298.
- Coutinho, Leonardo (2018). *Hugo Chávez: o espectro*. São Paulo: Vestígio.
- Escohotado, Antonio (1998). *Historia Elemental de las Drogas*. Barcelona: Anagrama.
- Gratius, Susanne and Palacios, David (2012). *Europe and Latin America: Combating Drugs and Drug Trafficking*. Bruxells: European Union.
- Igarapé Institute. Homicide Rates. Available at <https://homicide.igarape.org.br/>
- Labrousse, Alain (2010). *Geopolítica das Drogas*. São Paulo: Desatino.
- Labrousse, Alain; Koutouzis, Michel (1996). *Gépolitique et Géostratégies des Drogues*. Bruxelles: Economica.
- Landaeta, Héctor (2015). *Chavismo, Narcotráfico y Militares*. Caracas: Editorial Libros Marcados.
- Pontón, Daniel and Duque N., Carolina (2015). Hegemonía antidroga y revolución ciudadana: un balance de la política antidroga en Ecuador 2007-2013. In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). *Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe*. México: CIDE, pp. 187- 208.
- Quinones, Sam (2016). *Dreamland: The True Tale of America's Opiate Epidemic*. New York: Bloomsbury Press.
- Rodrigues, Thiago; Kalil, Mariana; Zepeda, Roberto; Rosen, Jonathan D. (2017). War Zone Acapulco: Urban Drug Trafficking in the Americas. *Contexto Internacional (CINT)*, 39 (3), Sep/Dec., 609-631.
- Rodrigues, Thiago (2015). Drug-Trafficking and Security in Contemporary Brazil In: Ryan, Gregory (ed.). *World Politics of Security*. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer Foundation/CEBRI, pp. 235-250.
- Rodrigues, Thiago and Labate, Beatriz C. (2016). Brazilian Drug Policies: Tensions between Repression and Alternatives In: Labate, Beatriz C.; Cavnar, Clancy; Rodrigues, Thiago (eds.). *Drug Policies and the Politics of Drugs in the Americas*. Cham: Springer, pp. 187-208.
- Roncken, Theo and De Achá, Gloria R.M. (2015). La política de drogas en Bolivia: un proceso de cambio marcado por continuidades In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). *Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe*. México: CIDE, pp. 231-254.
- Rosen, Jonathan D. and Zepeda, Roberto (2016). *Organized Crime, Drug Trafficking, and Violence in Mexico: the transition from Felipe Calderón to Enrique Peña Nieto*. Lanham: Lexington Books.



Sepúlveda G., Mauricio (2015). Genealogía del problema de las drogas en Chile postdictatorial: discursos y prácticas de gobierno en torno al riesgo. In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe. México: CIDE, pp. 255-276.

Soberón G., Ricardo (2015). La funcionalidad de las políticas peruanas sobre drogas en las relaciones con EUA (1978-2013) In: Labate, Beatriz C. and Rodrigues, Thiago (eds.). Política, Drogas y Sociedad en América Latina y el Caribe. México: CIDE, pp. 209-230.

United Nations Office on Drugs and Crime (2016). World Drug Report 2016. Vienna: UNODC.

United Nations Office on Drugs and Crime (2017). World Drug Report 2017. Vienna: UNODC.

Wigell, Mikael and Romero, Mauricio (2013). Transatlantic Drug Trade: Europe, Latin America and the need to Strengthen Anti-Narcotics Cooperation. Helsinki: The Finnish Institute of International Affairs.

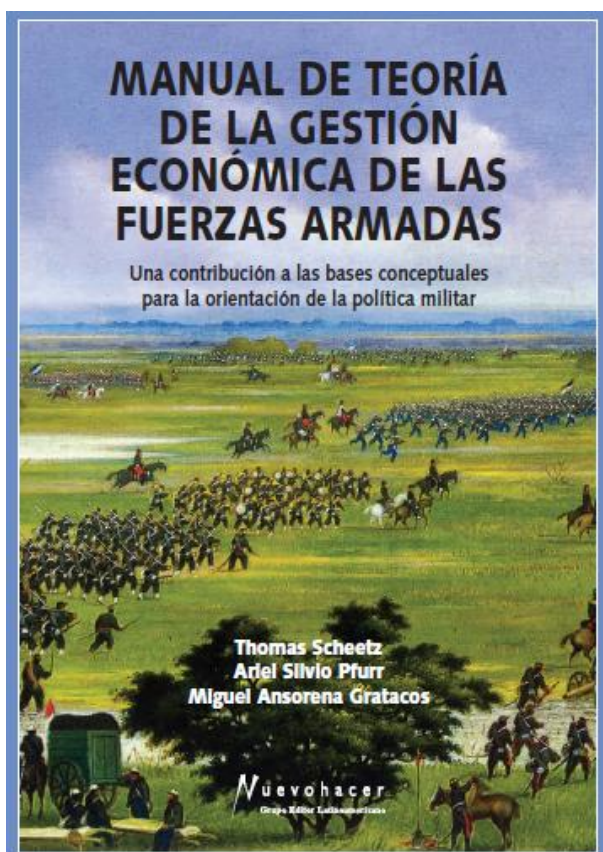
World Prison Brief. Available at <http://www.prisonstudies.org/map/south-america>.



## Libro Recomendado

### MANUAL DE LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LAS FUERZAS ARMADAS

Una contribución a las bases conceptuales para la orientación de la política militar



**Formato:** LIBRO

**Autores:** Thomas Schetz, Ariel Silvio Pfurr, Miguel Ansorena Gratacos.

**Idioma:** ESPAÑOL

**Editorial:** NUEVO HACER GRUPO EDITOR LATINOAMERICANO

**ISBN:** 9789506949617

**Encuadernación:** Tapa blanda

**Número de páginas:** 263

### Reseña del libro

Es posible realizar un diagnóstico económico y presupuestario sobre las fuerzas armadas? ¿Se pueden establecer niveles óptimos para su mantenimiento, como así también cuál es el nivel de capacidad operativa necesaria y qué medios requieren? Finalmente, ¿Cuál es el nivel de riesgo estratégico aceptable para una nación?

Estas son las preguntas que buscan respuestas a lo largo del desarrollo conceptual del *Manual de teoría de la gestión económica de las Fuerzas Armadas*, cuyos cimientos se agrupan en dos grandes áreas: el primero, el “deber ser”, es un campo analítico amplio que explica el proceso de construcción de la política militar que se nutre de la economía neoclásica, pero que incorpora conceptos de las relaciones internacionales, gestión pública y de la Defensa Nacional. La segunda área incorpora una extensa base de datos que marcan la realidad que presenta la política militar actual, el “ser”. Lo que “es” y lo que “debería ser” tiene el fin de contrastarlos para generar bienes y servicios públicos de calidad, sostenibles en el tiempo y que contribuyan al desarrollo armónico de la nación.

El lector encontrará en el libro un detallado análisis del sector de la Defensa Nacional y sobre todo la introducción de un debate necesario en el país y en la región que se hace extensivo al sector académico, político y público en general dado que la política de defensa debe ser concebida, construida y mantenida por todos los sectores de la sociedad.