

**HISTORIA DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS DE LA ARMADA NACIONAL,
1979 – 2012.**

SERGIO ANTONIO DÍAZ GONZÁLEZ

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE HISTORIA
BUCARAMANGA
2013**

**HISTORIA DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS DE LA ARMADA NACIONAL,
1979 – 2012.**

SERGIO ANTONIO DÍAZ GONZÁLEZ.

**Trabajo de Grado Modalidad Práctica Social para optar al título de
Historiador**

Director

LOIDA NIÑO FRANCO

Teniente de Fragata de la Armada Nacional e Historiadora

UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE HISTORIA

BUCARAMANGA

2013

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	9
1. CUESTIONES SOBRE EL DESARROLLO DEL PODER NAVAL Y LA CREACIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS	16
1.1 EL CUERPO DE GUARDACOSTAS Y SUS FUNCIONES	28
2. ACTIVACIÓN Y DESARROLLO DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS DE LA ARMADA NACIONAL, 1991-2012	40
2.1. UNIDADES DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS.....	58
2.2. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS EN EL DESARROLLO DE GUARDACOSTAS.....	70
3. GUARDACOSTAS HACIA EL FUTURO: CONSOLIDACIÓN Y PROSPECTIVA DEL CUERPO	79
4. CONCLUSIONES	96
BIBLIOGRAFÍA.....	99
ANEXOS	103

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1 Estaciones de Guardacostas Proyectadas en el Atlántico.	47
Figura 2 Estaciones Proyectadas en el Pacífico.	48
Figura 3 Medalla Servicios Distinguidos al Cuerpo de Guardacostas.	50
Figura 4 ARC “José María Palas”	59
Figura 5 Patrullera de mar “José María García Toledo”	60
Figura 6 ARC Valle del Cauca	61
Figura 7 Patrullera Point Class ARC “Cabo Tiburón.	62
Figura 8 Patrullera de mar ARC 11 de Noviembre	63
Figura 9 ARC “20 de Julio”	64
Figura 10 Bote tipo Delfín	65
Figura 11 Bote interceptor Midnight Express.	66
Figura 12 Bote interceptor tipo Orca.	67
Figura 13 Bote tipo B Apostle 410.	68
Figura 14 Botes Defender 380.	69

RESUMEN

Título: HISTORIA DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS DE LA ARMADA NACIONAL, 1979-2012.*

Autor: SERGIO ANTONIO DÍAZ GONZÁLEZ.**

Palabras claves: Poder Naval, Poder Marítimo, Geopolítica, Soberanía, Jurisdicción.

Resumen: Coherente con la intención de la Armada Nacional de rescatar todos los elementos fundamentales que han constituido y marcado su devenir histórico, el presente trabajo tiene como finalidad primordial rescatar el valor y la importancia que el Cuerpo de Guardacostas posee para tan prestigiosa y reconocida institución castrense. Es por ello, que en desarrollo del presente trabajo se resaltaron los principales elementos jurídicos, historiográficos y sociales que llevaron a la creación de este cuerpo como uno de los componentes orgánicos y estructurales más representativos de la Armada Nacional. Es decir, se analizarán por una parte todas aquellas leyes y decretos que hicieron posible el traspaso de Guardacostas de Aduanas Nacionales a Armada Nacional; y por otro, todas aquellas realidades sociales o de orden público que conllevaron a dicho paso tales como: incrementos del contrabando, tráfico de armas para abastecer un conflicto interno y la aparición del tráfico de drogas ilícitas

Del estudio de estas realidades es que emerge la importancia de conceptos como poder marítimo, poder naval, geopolítica, soberanía, etc.; señalados insistentemente en la literatura especializada naval del país, y que hacen referencia al conocimiento del dominio marítimo como un ejercicio de control Estatal. Por eso, el texto del proyecto da cuenta en tres capítulos de la forma como la Armada Nacional en representación del Estado crea y activa un cuerpo de guardacostas con sus respectivas estaciones y unidades a flote viendo estos como un ejercicio de soberanía institucional en zonas estratégicas para el país.

* Proyecto de grado. Modalidad Práctica Social.

** Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. Director. Teniente de Fragata e Historiadora Loida Niño Franco. Codirector. Doctor Álvaro Acevedo Tarazona

ABSTRACT

Title: HISTORY OF THE COAST GUARD OF THE NATIONAL ARMY, 1979-2012.*

Author: SERGIO ANTONIO DÍAZ GONZÁLEZ.**

Key Words: Navy Power, Maritime Power, Geopolitics, Sovereignty, Jurisdiction.

Abstract: Consistent with the intention of the National Navy to rescue all the fundamental elements that have formed and marked its historical evolution, this paper has as their primary aim to rescue the value and the importance of the Coastguard Corps for so prestigious and recognized military institution. That is why, in the development of this work were highlighted the main legal, historical and social elements that led to the creation of this body as one of the most representative of the National Navy, organic and structural components. I.e. all laws and decrees that made possible the transfer of the Coast Guard will be analysed on the one hand National customs National Navy; and for another, all those social realities or of public order that led to that step such as: increases in smuggling, trafficking of weapons to supply an internal conflict and the emergence of illicit drug trafficking.

Study of these realities is that the importance of concepts as a maritime power, naval, geopolitical power, emerges sovereignty, etc.; mentioned repeatedly in naval literature in the country, and making reference to the knowledge of the maritime domain as an exercise of State control. Therefore, the text of the draft accounts in three chapters of the form as the Navy on behalf of the State creates and activates a corps of coast guard with their respective stations and units afloat by viewing these as an exercise of institutional sovereignty in strategic areas for the country.

* Graduation Project.Social Practice Mode.

** Faculty of Humanities. School of History.Director.Teniente de Fragata e Historiadora Loida Niño Franco. Codirector. Doctor Álvaro Acevedo Tarazona.

INTRODUCCIÓN

El desarrollo marítimo de Colombia a lo largo de su historia republicana presenta un panorama confuso. Hechos como la pérdida de Panamá a principios del siglo XX, las pretensiones de otros países como Nicaragua de apropiarse del territorio marítimo nacional, el aprovechamiento de los recursos ictiológicos por compañías pesqueras de otros países y la utilización de los espacios náuticos por parte de actores ilegales evidencian la falta de políticas claras por parte del Estado y de una falta en la conciencia marítima por parte de los ciudadanos colombianos. La deficiencia en cuanto a mecanismos eficaces que permitan ejercer una correcta función de control y soberanía sobre estos espacios, el pobre desarrollo de la industria pesquera nacional y la escasa investigación marina por parte de institutos de carácter científico e instituciones de educación superior, constituyeron sin duda señales inequívocas de que el país no consideró el asunto de los dominios marítimos como un propósito de carácter nacional.

Al mismo tiempo, la indiferencia por las cuestiones marítimas pareció ser tema común de los estadistas colombianos muchos de los cuales ni si quiera conocían las costas de los dos océanos que abrazan el país, mucho menos la riqueza y el potencial que estos podían ofrecer. Tal realidad fue criticada por la prensa nacional al punto de señalarla como la de un “mar no visto”¹, porque si bien en el plano de la diplomacia se trataba de cumplir con todas las formalidades, en el plano de la realidad las cosas eran más confusas pues los mecanismos ideados por el Estado eran deficitarios dejando a merced de personas sagaces y aviesas los espacios marítimos de la nación.

¹ El concepto hace referencia a un editorial del periódico El Espectador que señalaba la indiferencia de los gobernantes colombianos hacia el mar. El Espectador. Bogotá. 28, septiembre, 1979; p 2A.

Por otra parte, en el contexto mundial otra realidad comenzaba a perfilarse. El mar venía constituyéndose en la tercera demisión del Estado dado que su importancia económica, política y estratégica representaba en los tiempos modernos no solo un juego de intereses sino también de poderes. Es así como a partir de la segunda mitad del siglo XX empieza a surgir en el mundo el desarrollo de la tesis de las doscientas millas náuticas con la finalidad de aprovechar los mares más allá del espacio denominado como mar territorial². Dichas aspiraciones conllevaron a la defensa y ratificación por parte de diversas naciones del concepto de mar patrimonial, bajo el cual se ampliaba visiblemente la dimensión territorial marítima de los Estados en aras de un aprovechamiento económico exclusivo. El tema reviste connotaciones internacionales al punto que organismos como la Organización de las Naciones Unidas ONU, entró a regular todos los usos de los océanos y sus recursos lo cual se efectuó mediante las diferentes convenciones sobre derecho del mar, la última de ellas firmada por Colombia el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica.

La nueva situación aunada a las regulaciones del orden legal internacional conllevó a un replanteamiento de la posición de Colombia como país marítimo y a priorizar sobre políticas de carácter nacional que respondieran eficazmente al reto de incluir este gran espacio dentro de la vida y destino del país. Así, temas como el aprovechamiento económico de los recursos naturales del mar, mecanismos de administración marítima y la forma como debía estructurarse la Armada en cuanto al tamaño y número de efectivos, fueron temas muy debatidos tanto por personal

²Según señala Luis Carlos Fallón Borda, el Mar territorial era considerada la zona soberana exclusiva tradicionalmente reconocida a los Estados costeros sobre el mar, el aire y el subsuelo de las aguas. Sin embargo, posteriormente con las aspiraciones de los países en vía de desarrollo de sacarle un mayor provecho a sus mares reclamaron por una delimitación más amplia a la que denominaron Mar patrimonial y la cual se definían como una zona donde el Estado podía gozar de privilegios especiales para la exploración y explotación de sus recursos marinos y submarinos, por lo cual el mar patrimonial es “secuencia de satisfacer las necesidades biológicas, económicas y de defensa de los recursos propios del Estado. Posteriormente, el concepto Mar patrimonial y lo que este conllevaba cambio de nombre por el de Zona Económica Exclusiva. FALLON BORDA, Luis Carlos. Colombia: Un País Marítimo de Espaldas al Mar. En:El Espectador. Bogotá. 26, abril, 1981; Magazín Dominical.

militar especializado en temas del mar como por la prensa de la época, con el fin de responder adecuadamente a los retos de control y protección de las áreas marítimas recién incorporadas y las ya existentes

Es precisamente bajo esta situación, y ya con gran parte de las fronteras marítimas saneadas, que el Gobierno colombiano, como respuesta a este reto, expide la Ley 10 del 4 de agosto de 1978 bajo la cual se confirmó los derechos de Colombia sobre el mar. Con dicha ley, a la vez el gobierno recibió facultades especiales para reorganizar y crear entidades necesarias para la vigilancia y el control de las áreas marítimas y para un mayor aprovechamiento de los recursos naturales intentado así incorporar el mar al desarrollo del país. Es decir, con la Ley 10 del año 78 y los cuatro Decretos Legislativos del 2 de agosto de 1979 derivados de esta se crean los instrumentos legales que marcarían la actitud de Colombia frente al mar.

Sin duda alguna el tema principal de las estas leyes fue la vigilancia del espacio marítimo, por ello no era raro que dentro del paquete de normas expedidas y denominada “Estatuto para la protección del Mar”, el primero en formularse fue el de creación del cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, ya que la privilegiada posición geográfica de Colombia con acceso a los dos océanos y cercanía con las costas de Centro América y Norte América, además de estar a un paso de uno de los mayores canales de transporte marítimo, demandaba como necesaria la creación de un componente eficaz de control, protección y seguridad en el mar.

Ahora bien, lo descrito nos lleva a plantear que con la delimitación y expansión de las áreas o fronteras marítimas de la Nación colombiana surgieron nuevas realidades que obligaron al Estado afrontar distintos retos en cuanto al control y desarrollo del mar, conllevando a pensar en una legislación clara y los medios efectivos para sortear las nuevas cuestiones del ámbito marítimo nacional. Por tal

motivo, la idea de fortalecer la Armada Nacional y crear un cuerpo de Guardacostas dependiente de esta entidad estatal es una consecuencia directa de esta nueva forma de percibir lo marítimo, ya no como extensión de la parte continental del territorio sino como espacio íntegro del patrimonio nacional que debía ser visto como fuente inagotable de riqueza con beneficios económicos tangibles para el Estado y la Nación.

Sin embargo, no basta con ejercer una defensa diplomática y contar con las herramientas legales para una correcta función de protección de los mares. Hace falta mucho más que eso, hace falta la voluntad política decidida de los estadistas en cuanto a escuchar la palabra de los especialistas en dichos temas. La apropiación de los recursos necesarios para poner en marcha lo ideado y planteado en esas leyes, constituye otro componente fundamental para la consolidación de una política marítima eficaz. En dicho orden de ideas la Armada Nacional se ha constituido en una institución especializada, la cual ha debatido y propuesto herramientas útiles en procura de un desarrollo marítimo pleno. De allí emergió la idea de crear un cuerpo de guardacostas dependiente de esta entidad, y la de crear un ministerio del mar, encargado de velar únicamente por el desarrollo y los asuntos marítimos³. Ahora, la cuestión de la creación del cuerpo de guardacostas como componente de la Armada implicó un debate serio en cuanto a medios y esfuerzo institucional.

Se partió por señalar la ambigüedad y poca idoneidad de algunas autoridades, las cuales no tenían claridad sobre sus responsabilidades. Visiblemente se estaba hablando de Aduanas Nacionales y sus funciones de Guardacostas⁴, quienes

³Muy consciente de la importancia del Mar, y más aun lo que este revestía para la época, la Armada Nacional envió al gobierno una propuesta para crear un ministerio del mar. Con este ministerio se procuraba darle una mejor administración y un mayor impulso. Lastimosamente esta idea no fue acogida. El Espectador. Bogotá. 4, abril, 1979; p 8A.

⁴Recordemos que Guardacostas hasta 1979 estuvo bajo la dirección de Aduanas y se limitaba a funciones de represión de contrabando. Posteriormente, el gobierno colombiano, bajo decreto 1874 del 2 de agosto de 1979, decidió crearlo como un cuerpo de la Armada Nacional.

debido a la improvisación, falta de disposición y poca idoneidad del personal se desempeñaban de una forma errática y limitada. Un claro ejemplo era el control del contrabando, hecho por el cual esta autoridad recibió fuertes críticas⁵.

Justamente esta situación llevo a estudiar la posibilidad de formular la creación de un cuerpo de guardacostas dependiente de la Armada Nacional⁶, lo cual buscaba sanear la situación antes descrita en cuanto a delimitación de las áreas marinas y submarinas pues no existía una entidad gubernamental más idónea para cumplir estas funciones que la Armada. Además, al pasar el cuerpo de Guardacostas de Aduanas a la Armada se proveería una adecuada protección de los intereses marítimos de la Nación dada la experiencia de su personal en labores de protección y salvaguarda.

El planteamiento de la vigilancia y la creación de un cuerpo de guardacostas eficaz implicaba en sí mismo el problema del Poder Naval, entendido este como la capacidad de maniobra y respuesta en cuanto a medios (naves, armamento y logística) y efectivos requeridos para responder a las tareas de defensa y protección del mar. Lo anterior en razón a que la fuerza debía estructurarse y formase del modo más idóneo para proveer una posición disuasiva ante ambiciones foráneas o internas. Así, se formuló la idea de incrementar el poder naval de la Nación con navíos y personal propicio para desempeñar las tareas y compromisos recién adquiridos.

Si bien se discutió y se plantearon las soluciones –sobre todo por parte de la Armada Nacional- en cuanto a vigilancia, la realidad fue débil. En este sentido, la

⁵En 1979 la Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO) consideró los mecanismos y controles policivos para combatir el contrabando como un fracaso. El Espectador. Bogotá. 12, febrero, 1979; p 6A.

⁶En 1979, meses antes de la expedición del Decreto de creación del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional, se realizó dentro de las Fuerzas Militares un estudio para valorar la posibilidad de un Cuerpo de Guardacostas dependiente de esta entidad. ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Segundo Comando Armada Nacional. Estudio de Estado Mayor para la Creación del cuerpo de Guardacostas. Bogotá D.E., Mayo 17, 1979.

misma expedición de la Ley del Mar y las facultades otorgadas por el Congreso al Ejecutivo para expedir los decretos que precisaran una legislación marítima y los mecanismos para hacerla cumplir contrastan con la voluntad efectiva del Estado para proveer las herramientas necesarias para el ejercicio de control y vigilancia. Se expidió el decreto de creación del cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional pero no se formalizó. Tan solo se dio un incremento relativo del Poder Naval con la compra de algunas naves de las que resaltan cuatro corbetas adquiridas en 1980 y destinada al patrullaje de las aguas territoriales.

Esta situación refleja de nuevo la falta de voluntad del Estado colombiano en los asuntos marítimos. La realidad es bien descrita en un artículo de la Revista Armada, al señalar que “incluso cuando los créditos están disponibles en teoría, hay que esperar a menudo a que se produzca un grave incidente para que los gobernantes consientan en hacer un esfuerzo en favor de la protección de las zonas puestas apresuradamente bajo su soberanía.”⁷

Si bien no hubo graves incidentes que hicieran entrar en consciencia al Estado sobre la protección de sus zonas si estaba emergiendo en el país una problemática de grandes y graves implicaciones políticas, económicas y sociales: el tráfico ilegal de estupefacientes. Justamente, a partir de 1970 el negocio del cultivo y tráfico de drogas comenzaba a ganar espacios en la geografía nacional apropiándose de territorios y rutas marítimas en las que el Estado ejercía poca presencia por falta de medios y voluntad. Era obvio que la situación geoestratégica del país, ubicado en la esquina noroccidental de Suramérica, iba a ser aprovechada por los contrabandistas quienes recibían la droga producida de países como Ecuador y Bolivia para luego enviarla a los Estados Unidos, principal mercado y receptor de la droga.

⁷ “Vigilancia de las Aguas Jurisdiccionales” [Tomado de la Revista Internacional de Defensa]. En: Revista Armada. Bogotá. Noviembre, 1979, ed. no. 30, p. 47.

Además, el narcotráfico revestía una actitud desafiante contra el Estado al infringir las leyes y cuestionar su existencia, pues el dinero generado por el comercio ilegal financiaba acciones terroristas a la vez que incentivaba el contrabando de armas, municiones y explosivos.

Fue precisamente el problema del tráfico ilícito y sus implicaciones en la violencia nacional de las últimas cuatro décadas lo que hizo pensar al gobierno de nuevo en la vigilancia y control de los espacios, especialmente los marítimos y aéreos.

Ante la difícil situación el Gobierno colombiano emite la Directiva Presidencial N° 05 del 28 de diciembre de 1991, una política para combatir los diversos agentes generadores de violencia como lo eran el narcotráfico y la guerrilla, buscando “disminuir los altos índices de criminalidad, reducir la violencia social y desarrollar medidas de largo alcance que aseguren la tranquilidad pública”⁸. En esa medida una de las prioridades fue la de atacar todos los eslabones del narcotráfico, tema para el cual se dio como necesario el fortalecimiento de la Armada Nacional y la Fuerza Aérea; lo que llevaría consecuentemente a organizar y activar el Cuerpo de Guardacostas.

Es claro, entonces, que el tema del narcotráfico determinaría la puesta en escena del cuerpo de Guardacostas marcándole a este organismo y a la Armada Nacional el rumbo que debería asumir: cerrarle espacios al narcotráfico y ejercer un control y dominio total del mar.

⁸ ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directivas, Sección: Directiva Presidencial N° 05, 28 De Diciembre De 1991. Archivo Comando Guardacostas, libro Activación y Organización COGAC Tomo I, 1990-2000.

1. CUESTIONES SOBRE EL DESARROLLO DEL PODER NAVAL Y LA CREACIÓN DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS

En el año de 1977 se incorporó al patrimonio geográfico de la Nación una extensión marítima de 988.000 km²⁹. Frente a esa situación el Estado colombiano necesitaba fijar prioridades, ya que la nueva extensión jurisdiccional en aguas marítimas implicaba un ejercicio de defensa geográfica. En razón del fortalecimiento de la Soberanía marítima, ésta parecía depositarse en la Armada Nacional, pues, el marco de compromiso para con la situación implicaba la necesidad de ejercer control en las líneas de comunicación marítimas nacionales. En efecto, la Seguridad de la frontera marítima se afirma en razón de sus líneas de comunicación, pues el hecho es el fortalecimiento de ofensivas frente a cualquier eminente riesgo o presencia de elementos ilegales. La importancia de actividades de carácter preventivo y a su vez combativo frente a la presencia de actividades ilícitas en el espacio marítimo, ha obligado a los Estados, entre ellos el colombiano, a fortalecer tareas de inspección y control.

Los criterios generales en razón a la importancia que Colombia tiene al poseer dos salidas al mar, una por el Caribe y otra por el Pacífico, se suma a la disposición de proveerse de los instrumentos propios que permitan la protección de esos límites marítimos. Es en ese sentido que en los primeros años de promulgación de la Ley 10 de 1978 se hará énfasis en el sentido propio de velar por la seguridad, la protección de los recursos naturales marítimos y por la investigación con carácter científico de dichos recursos.

⁹Por medio de la Ley 10 de 1978 el Congreso de la República de Colombia definió el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En la mencionada Ley el congreso concedía facultades al Gobierno nacional para dictar disposiciones a fin de estructurar los organismos necesarios para el sector marítimo y proveer los medios necesarios para su vigilancia y control tanto de los recursos del mar como velar por la seguridad de su zona jurisdiccional.

La búsqueda por sustentar la idea de seguridad a través del despliegue de los medios necesarios para hacer de esa defensa de la frontera marítima del país una política, será entre otras el discurso aliciente desde la creación del Cuerpo de Guardacostas¹⁰. En tal efecto, el discurso que se pone como modelo de seguridad marítima ubica al Mar dentro de una semántica que remite a su proximidad: aspectos geopolíticos, estratégicos y geográficos. El Mar además de que se rige por Leyes naturales, está también definido por Leyes que hacen de esta parte del planeta un campo de jurisdicciones y límites en cuanto a sus líneas de comunicación.

La proyección sobre los recursos marítimos es entre otras también el aprovechamiento de sus beneficios geoestratégicos y económicos. Justamente, el tráfico marítimo y sus líneas de comunicación merecen ser vistas ya como puntos “umbilicales” de las relaciones exteriores del Estado colombiano, en cuanto que en el mundo global las provisiones de mercancías dependen en gran medida de esas líneas de comunicación marítima. Es en este sentido, como se proyectaba entre otros el discurso sobre la importancia de que Colombia aprovechase estos espacios y sus líneas de comunicación marítimas.

Además, la constante mención de la importante ubicación geográfica de Colombia y de sus costas hace pensar a la Nación como una verdadera zona estratégica. En ese sentido, y para la protección de esa zona estratégica marítima, era necesario señalar lo pertinente que era el aprovisionamiento de los medios y recursos en procura de solidificar dichas líneas estratégicas marítimas. La literatura al respecto señala, entre otras, lo trascendental que resultaba la misión de la Armada Nacional para dichas tareas. El propósito de garantizar la Soberanía se trasladaba ahora con más vigor a la apuesta geoestratégica del Mar colombiano. Señalemos de nuevo la Ley 10 de 1978, conocida como la Ley del Mar. Dicha Ley ampliaba el

¹⁰Podemos adelantar que entre las funciones que debía cumplir el Cuerpo de Guardacostas, dependiente de la Armada Nacional, estaban las de control policivo del mar territorial.

patrimonio de la nación colombiana en una extensión aproximada de un millón de kilómetros cuadrados, lo que significaba mayores esfuerzos, dado que para controlar tal extensión marítima se necesitaban los recursos técnicos para lograrlo.

No debe olvidarse, de igual manera, que la misión de la Armada Nacional era entre otras mantener el control y seguridad del Mar territorial y la plataforma continental. Por consecuencia, la consolidación por distribuir esfuerzos tanto en la cuenca del Caribe como del océano Pacífico conlleva a distinguir organización y medios en procura de tales fines. Así pues, la cuestión logística por resguardar la frontera marítima será el tema a señalar constantemente. Por ende, y en procura del mantenimiento de la integridad territorial, y en ejercicio de Soberanía de los territorios insulares, se proyecta todo un discurso que hiciese entender todo eso mencionado como un asunto de Estado, denominado: *política marítima*. Justamente, en el campo de la seguridad se planteaba la necesidad de la realización constante de patrullajes apoyo a la protección de los recursos marítimos nacionales así como del control al tráfico comercial en especial contrabando y narcotráfico¹¹.

Se señalaba, a su vez, como campo de desarrollo el estímulo a investigaciones oceanográficas e hidrográfica orientada hacia el mejoramiento del conocimiento sobre el Mar. Se confiaba también a la Dirección Marítima y Portuaria el control y reglamentación de actividades en el Mar.

¹¹Según datos oficiales de entre 1975 a 1978 la importación de productos de contrabando ascendía a 129.75 millones de dólares por año, y un total de 1.723 millones de dólares entre 1979 a 1984 por lo que anualmente significa 287.2 millones de dólares. Mientras la exportaciones ilegales de café se estimaban en 28.3 millones de dólares y un estimativo de 2.000 millones de dólares en narcotráfico. Revista Armada. Bogotá. 1985, ed. no. 45, p. 10-11. (Recordemos que la Revista Armada y la Revista de la Fuerzas Armadas es el órgano divulgador del pensamiento militar y que trata sobre aspectos de seguridad nacional).

Así pues, la vuelta al Mar como vínculo de integración nacional y de Soberanía, permite hacer énfasis en la importancia de que la Nación colombiana hiciese frente a su zona económica exclusiva y su extensión marítima territorial.

Al hacer énfasis en esto se señala la importancia de la implementación de zonas logísticas, como por ejemplo la puesta en funcionamiento a finales de los años ochenta de una Base Naval, la A.R.C “Málaga”, ubicada en cercanías del puerto de Buenaventura y que según su posición geográfica la hacía zona geoestratégica en la proyección de la presencia militar colombiana en el Mar. La implementación de bases militares marítimas son, en efecto, la búsqueda por consolidar el carácter estratégico, táctico y logístico militar en zonas de frontera como en líneas de comunicación marítimas nacionales. Por consiguiente, el garantizar por parte de la fuerza naval su presencia en el Mar señala entre otras la búsqueda por reprimir el tráfico ilegal, trabajar en la consolidación de un polo de desarrollo económico sostenible y cumplir con funciones policivas y de control del territorio.

Recordemos, que el aspecto fluvial de la geografía nacional es de sobrada relevancia: la extensión fluvial navegable conocida del país estimado para 1990 es de 17.678 km. Para cubrir tales efectos se planteaba como necesario el aprovisionamiento de los medios físicos para cumplir con las iniciativas trazadas. En cualquier caso, “la nueva dimensión” que toma el Mar colombiano se armoniza gracias ante la promulgación legislativa que señala velar por su seguridad.

La búsqueda por contrarrestar el narcotráfico se plantea a su vez como una necesidad de proteger el orden militar en sus líneas de comunicación marítima. Justamente, la llegada de tecnología militar, en especial la implementación del Radar, permitió a las autoridades pertinentes, el conocimiento de las principales áreas de movimiento de los carteles de la droga: pistas de aterrizaje, y los diversos transportes usados para dicho fin entre otras. Sin embargo, esa defensa aérea de la Soberanía Nacional se traslada a su vez al campo de las aguas pues

dada la importancia geográfica de Colombia, esta se convertía en un importante punto de embarque hacia Estados Unidos. La apertura hacia el Pacífico se sugería como necesaria, como por ejemplo la iniciativa para mediados de 1993 de la creación de un puerto naval en el Golfo de Cúpica. La ubicación geoestratégica que se señalaba en el Golfo de Cúpica permitiría el aprovechamiento de sus recursos marítimos, el estudio de su biodiversidad así como su ubicación relativamente cercana al Golfo de Urabá que permitiría la interconexión en líneas de comunicación con puertos estratégicos en el Mar Pacífico y sus zonas circundantes, recordando que el Golfo de Urabá se convertía para mediados de los ochentas y noventas en el fortín del tráfico ilegal.

Así pues, la promoción del Mar Pacífico a partir de la señalización de la importancia de la creación de puertos que mantuviesen entre otras la presencia estatal por medio de sus Fuerzas Armadas era una apuesta obligatoria. La *Dimensión* con que se debía presentar los asuntos del Mar eran ahora temas de Estado, estrategia y seguridad de la Soberanía¹².

Recordemos que la construcción de la base naval ARC “Málaga”, se dio debido a que la armada nacional solo contaba, en el pacífico, con un reducido número de buques auxiliares que recibían limitado apoyo logístico en un sector del muelle del terminal marítimo de buenaventura utilizado por la Armada Nacional. Precisamente debido a estas restricciones, las operaciones en el mar de balboa eran llevadas a cabo por unidades de línea (buques artillados) desplazadas desde la base naval de Cartagena, que en razón a su corta permanencia y alto costo no arrojaban los resultados que el país requería. De esta situación parte la necesidad de instalar una base naval en el litoral pacífico colombiano. Por la naturaleza del medio geográfico y geoestratégico. Le correspondió a la armada nacional

¹² El concierto mundial que presenta al Mar Pacífico como medio de progreso económico y de sus posibles repercusiones en Colombia y sus zonas marítimas estratégicas en: JARAMILLO GÓMEZ, Jaime, Capitán de Navío. “El Pacífico: una nueva dimensión para Colombia”. En: Revista Armada. Bogotá, 1993, ed. no.64, p. 35-38.

garantizar y proteger el libre y pacífico tránsito, tarea asignada en operaciones a la fuerza naval del pacífico y como punto de apoyo logístico a la base naval ARC Málaga.

Desde luego, la activación por parte de la Armada Nacional del Cuerpo de Guardacostas en procura de contener toda esta situación de inseguridad fronteriza marítima y de velar por el control de las mismas, marca una nueva situación en la estructura de la fuerza militar nacional. En consecuencia, la búsqueda por la *seguridad* de las infraestructuras nacionales plateaba, por ejemplo, para mediados de 1994 la creación de una base de Guardacostas en la Isla de San Andrés.

Dicho sea de paso, recordar el marco de creación del Cuerpo de Guardacostas. El cuerpo de Guardacostas fue fundado mediante el Decreto Ley de 1874 del 2 de Agosto de 1979, y activado mediante resolución 010 del 6 de Noviembre de 1991 del comando de la Armada Nacional. La creación del Cuerpo de Guardacostas era el reflejo de las nuevas políticas gubernamentales concernientes a la Seguridad y Estrategia de seguridad marítima nacional. La conformación del Cuerpo de Guardacostas, dependiente de la Jefatura de Operaciones Navales de la Armada Nacional, y apoyada por estaciones navales, se planteaba como un proyecto sustentado en el ideal propio de la seguridad en la frontera marítima colombiana. Por ello era necesario el establecimiento de puertos en zonas litorales estratégicas: Cartagena, Buenaventura, Turbo así como en San Andrés y Providencias. La búsqueda por optimizar los medios físicos en procura de la vigilancia y control de la frontera marítima, de sus puertos y velar por la seguridad de la navegación, daban al contraste con los objetivos primarios a cumplir. Sin embargo, la prevención de las actividades ilícitas se sugerían ya como tema fuerte dentro del orden social nacional: guerrilla, narcotráfico, tráfico ilegal de armas, contrabando, pesca ilegal, etc. No obstante, se sugería también al Cuerpo de Guardacostas la protección del ambiente marino como recurso vital y de conservación de la vida marina. Se señalaba, de igual forma, la importancia de

que el personal integrante del Cuerpo de Guardacostas tuviese entrenamiento especializado en temas como Derecho Internacional del Mar, inspección de seguridad, abordajes, entre otras.

Entre la multiplicidad de necesidades que requería la protección y seguridad de la frontera marítima nacional, se aludía a su vez al desarrollo de una “*conciencia marítima*” cuyo ideal inspirador sugerido era el poder organizativo en procura del desarrollo económico y militar al que geográficamente debía corresponder Colombia. Justamente, la posición geográfica de Colombia le debía de ser aliciente para la consolidación de sus recursos naturales y geoestratégicos¹³. Conjuntamente, a esta perspectiva se añadía la idea “*modernizadora*” con que debía concurrir el país dentro del concierto de apertura económica de los noventas y la idea de Globalización que sugería a las economías del mundo. Así mismo, a las Instituciones que debían de reclamar ese cambio se postulaba la Armada Nacional. El desarrollo de un *poder marítimo y naval* para la Armada Nacional sugería la descripción necesaria de la importancia de la consolidación e integración de los medios militares, políticos como económicos.

De otra parte, se habla también de “*conciencia marítima*” y de la capacidad de la Armada Nacional para influir y contribuir en el desarrollo de ese tipo de “conciencia”¹⁴. En efecto, el llamado por atender asuntos marítimos y la prontitud al ser tratados como asuntos de importancia de Soberanía Nacional ha logrado que se hable prontamente de una toma de “conciencia” que remite como primer punto de apoyo la capacitación de un personal idóneo que haga del Mar su profesión. También, en la consecución de la formación de dicho personal resulta de vital importancia la Escuela Naval “Almirante Padilla”, institución encargada del estudio sobre el Mar en Colombia. Se cuenta además de la Escuela Naval con centros de investigación científica marítima: Centro de Investigaciones

¹³ZAPATA DÍEZ, Augusto, Capitán de Fragata. “Desarrollo de una conciencia marítima nacional”. En: Revista Armada. Bogotá, 1996, ed. no. 70, p. 27-33

¹⁴Ibíd.

Oceanográficas y el Centro de Control de Contaminación del Pacífico. Con ello, el propósito de promover y estimular una “conciencia” en el desarrollo marítimo del país va tomando forma, sin embargo, los esfuerzos no acaban ahí. La base naval de astilleros ha permitido a su vez el servicio de reparación de buques ahorrando costos para la Nación. Mencionar, igualmente, la creación de la Dirección de Ciencia y Tecnología Naval ratificada en la Constitución política de 1991. No olvidar, a su vez el desarrollo del Poder Naval a través de la adquisición de corbetas, submarinos oceánicos y unidades de Guardacostas que permitiesen así garantizar la seguridad de las líneas de comunicación marítima y de soberanía nacional. En contribución al Poder Marítimo se construyó la base naval de bahía Málaga.

En síntesis, la búsqueda por consolidar un tipo de “conciencia marítima” nacional a través de instituciones que impartan estudios sobre conocimientos acerca del Mar y la pronta capacitación de personal apto para esa tarea, esto por parte de la Armada Nacional y el Estado colombiano un hecho de verdadera política marítima, se anuda con la fuerte idea de considerar importante la condición geográfica marítima del país. Dicho de otra manera, la posición geográfica de nuestro país obliga necesariamente a su estudio, a la búsqueda por consolidar un ideal de que Colombia es una zona geoestratégica dentro del concierto internacional.

La cohesión alrededor de una visión general de la posición geográfica del país, de sus costas marítimas y el papel de éstas dentro del marco de intereses político-económicos como militar, se anuda a un discurso donde se vela por la preservación de un ideal de desarrollo social como de la *Democracia*. Justamente, la defensa y preservación del modelo de desarrollo existente, un ideal Democrático, obliga necesariamente a que sea promocionado frente a los continuos ataques que le hacen ver incapaz ante actividades como el narcotráfico, contrabando, etc. Así mismo, y bajo esa necesidad se es conveniente planes

estratégicos que hagan de esas actividades ilegales puntos fuertes de una lucha social.

El marco general de la lucha contra la ilegalidad, y en particular con lo que respecta a los objetivos con que las Fuerzas Militares nacionales deben hacerle frente, se cohesiona bajo esfuerzos como, por ejemplo, la búsqueda por el incremento en la inteligencia que intente contrarrestar dichas actividades ilegales, la implementación de una “cultura” que obligue a señalar lo ilegal como posición contraproducente ante los Derechos Humanos y el Derecho Internacional Humanitario, esto como elemento inherente dentro del ideal social Democrático. De igual forma, en la consecución de esas tareas la Fuerza Armada colombiana ha procurado mejorar su calidad proveyéndose de instrumentos tecnológicos y capacitando a su personal a fin de fortalecer y apoyar la lucha contra la ilegalidad.

Pertinente, resulta aquí señalar, la importancia de la estrategia de las Fuerzas Armadas en su lucha contra el narcotráfico. De entre las estrategias resulta evidente que frente al narcotráfico el hecho imperante es la capacidad financiera de éstos últimos¹⁵, hecho que significa claramente la capacidad que tiene el narcotráfico para generar procesos de corrupción dentro del aparato estatal. No obstante, de sobrada relevancia es que las Fuerzas Militares agote esfuerzos en su lucha contra el narcotráfico, acciones que necesitan desde luego todo un despliegue estratégico y de coordinación con el propósito de contrarrestar las acciones de los ilegales. Así pues, entre las acciones fundamentales dentro del concepto de estrategia está el empleo de la Fuerza aérea en procura del control y vigilancia del espacio aéreo, ya que la misma es uno de los elementos fuertes del narcotráfico. Aunque no es solo la fuerza aérea, el empleo a su vez de las fuerzas armadas marítimas ha significado un trabajo conjunto en procura de atacar rutas, tráfico de insumos, armas, etc. El objetivo parece claro para las Fuerzas Militares:

¹⁵ “Estrategia de las Fuerzas Militares contra el narcotráfico” En: FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA, COMANDO GENERAL. Estrategia General de la Fuerzas Militares. Bogotá: Imprenta y publicaciones de las fuerzas militares, diciembre de 1997, p. 32-34.

erradicar el narcotráfico agotando su aparato financiero y asociativo que mantienen con otras agrupaciones armadas, labor por demás continúa. Sin embargo, la puesta de objetivos claros como el control territorial, fluvial y aéreo de la Nación, reducir las aéreas cultivadas por coca y procesos de incautación, destrucción de laboratorios y pistas ente otras, se plantean como meta y punto de combate para las Fuerzas Militares frente al flagelo del narcotráfico.

Ante las nuevas necesidades que se planteaban las Fuerzas Militares fue aprobado el Plan Cuatrienal de Desarrollo y de Inversiones para los años de 1998-2002. Así, y con la voluntad política se adelantaron realizaciones para el montaje del Sistema de vigilancia costera y control del tráfico marítimo, para la construcción e instalación de unidades de infantería de Marina en Buenaventura y Tumaco como las más dicientes. A su vez, la instalación de un Cuerpo de Guardacostas en Buenaventura y Turbo (Antioquia), la adquisición también de aeronaves, lanchas; eventos que hacen que se interprete la necesidad de dotar a la Armada con una responsabilidad política frente a las distintas modalidades en que se presentaba el caos del narcotráfico en el país hacia mediados de los noventas y principios del siglo XXI. Así mismo, los resultados operacionales llevados a cabo por la Armada Nacional frente a la ilegalidad, sugieren ser dicientes¹⁶.

Ahora bien, los grandes temas del siglo XXI: globalización de la economía, contaminación del medio ambiente, ciencia y tecnología, narcotráfico y terrorismo y el conflicto interno... sugieren plantearse como nuevos desafíos para los Estados en general. En efecto, las convenciones mundiales de los años noventa

¹⁶ Para el año de 1997 estimativos oficiales señalan la presencia activa tanto por Mar como por tierra de unidades militares en zonas fronterizas del país, controles de las líneas de comunicación marítimas, combates y obtención de bajas de subversivos por parte de las Fuerzas Armadas además de implementar contra el narcotráfico una estrategia marítima con presencia activa de unidades navales, estaciones de cuerpo de guardacostas e infantería marina como a su vez la creación de unidades de intercepción para control de líneas de comunicación tanto en el Pacífico como en el Caribe. YANCE VILLAMIL, Luis Fernando, Capitán de Navío. "Análisis operacional 1997". En: Revista Armada. Bogotá, febrero, 1998, ed. no.73.

que hablaban sobre el tema de la contaminación ambiental culminaban señalando a los recursos marinos como prioridades que necesitaban ser vigilados en ejercicio de la Soberanía y seguridad de cada Estado.

En ese orden de ideas la tarea de cada gobierno debe ser concomitante con esta la idea de velar por el cuidado del medio ambiente y sus recursos naturales, entre estos los marítimos, obligaba a señalar también la preocupación con que se debía cuidar el Mar. De igual manera, el desafío del narcotráfico y de sus líneas de comunicación marítima se tornaba como asunto de seguridad nacional y mundial, pues, la idea de repercusión a gran escala de una situación social estaba latente. De la producción de sustancias psicoactivas en un país y de su consumo en otro, ya es de por sí un tema estructural de seguridad y control.

El mapa internacional de las rutas de comunicación del narcotráfico cuyo epicentro era Colombia, ponía al país frente a la lupa de los países afectados y del Planeta en general. La producción y procesamiento de sustancias psicoactivas en Colombia, aunado al problema de inseguridad nacional, entre otras, hacían de Colombia una preocupación de seguridad Internacional. Se hablaba del poder nocivo que el narcotráfico tenía dentro del Estado en su orden social, político como económico. La situación desestabilizante que pudiese tener el orden social colombiano frente a los demás Estados, y cuyos ciudadanos surgían como consumidores de esas sustancias psicoactivas, era por demás preocupante. Se señalaba en un informe nacional de 1998 como el Caribe era la principal ruta de comunicación para la exportación desde Colombia de la cocaína¹⁷. De ahí que el país se plantease la necesidad de reforzar su Poder Naval en procura de garantizar a la zona la seguridad internacional que tanto anhelan países como Estados Unidos.

¹⁷ PORRAS FERREIRA, William. "Los grandes desafíos del próximo siglo". En: Revista Armada. Bogotá, Diciembre, 1998, ed. no. 74, p. 33-38.

Con esas preocupaciones el Estado colombiano entendió que era necesario modernizar su aparato militar estratégico. De esa *modernización*, valga señalar la base naval A.R.C “Málaga” ubicada equidistante de la frontera marítima de Colombia con Panamá y Ecuador. El establecimiento en el Pacífico de dicha base naval permitiría a las Fuerzas navales abrogarse el cumplimiento por garantizar las rutas comerciales imperantes allí. El tráfico seguro de buques, velar por la seguridad de las rutas marítimas nacional y contrarrestar la ilegalidad eran tareas próximas de aquellos hombres apostados en bases navales nacionales, entre éstas la de “Málaga”. De igual forma, a la espera por la transferencia de tecnología de inteligencia militar extranjera, Colombia le apostaba a través de sus fuerzas militares resguardar el orden y seguridad mundial. Era clara la necesidad de controlar el Mar en tiempos de lucha contra el narcotráfico y la ilegalidad. El nuevo ordenamiento mundial tras la caída de la Unión Soviética, obligaba a la salvaguarda de un orden pregonado por Estados Unidos y que remitía de una manera u otra a Colombia. La unipolaridad militar estadounidense obligo a que Colombia hablara bajo el concepto de “*seguridad cooperativa*”.

Precisamente, el Poder Naval obligaba al empleo de sus fuerzas en procura de contrarrestar un problema como el narcotráfico, que no solo remitía a Colombia sino también a los Estados Unidos ya que se entendía que éste era el principal punto de llegada de la cocaína. Esa “seguridad cooperativa” señalaba un intercambio en aspectos militares y estratégicos entre Colombia y Estados Unidos en favor de la lucha contra el narcotráfico. Así pues, la capacitación del personal y la *idoneidad* para atacar el flagelo del narcotráfico, como a su vez la búsqueda por controlar en lo mayor posible las rutas de comunicación marítimas y neutralizar la de los narcotraficantes, eran los principales objetivos tanto de la política estadounidense como de la colombiana. El fundamento de una “seguridad cooperativa” a favor de la lucha contra el narcotráfico, suscita más que nada la búsqueda por fortalecer una estrategia marítima.

1.1 EL CUERPO DE GUARDACOSTAS Y SUS FUNCIONES

El cuerpo de Guardacostas fue constituido como resultado de la Ley del Mar, es decir, la Ley 10 del 4 de Agosto de 1978 en donde el Congreso de la República de Colombia definió el mar territorial y su zona exclusiva económica. Además de ello, se dio facultativos para estructurar la organización del sector marítimo y proveer de medios suficientes para la vigilancia y protección de los recursos del Mar como del ejercicio de la Soberanía en dichas aéreas marítimas jurisdiccionales. Ya en 1991, a partir del decreto 1874 de 1979 por la cual se creaba el Cuerpo de Guardacostas, se determinó los parámetros para el funcionamiento de este organismo, señalándose al Cuerpo de Guardacostas como dependiente de la Armada Nacional. De las estaciones de Guardacostas cabe señalar la de Turbo como la de Cartagena cuya misión es el control y vigilancia marítima contra el narcotráfico y el tráfico ilegal, búsqueda y rescate, protección del medio marino entre otras. En el Mar Pacífico se señala de gran valor operacional la de Buenaventura.

Las funciones generales de las estaciones de Guardacostas están en elaborar y efectuar programas de inspección de buques y embarcaciones en general, adelantar operaciones de búsqueda y rescate, y la conducción de operaciones contra actividades ilegales.

Aunque, si bien, la creación del Cuerpo de Guardacostas debe cumplir funciones específicas en el ambiente nacional e internacional, para cuando se crea obedece también a la iniciativa por custodiar el tráfico marítimo, ya que éste depende en gran medida para el impulso de una apertura económica trasnacional sugerida como modelo de desarrollo económico Mundial. La idea de defender un Derecho Internacional Marítimo, planteado ya en los múltiples congresos mundiales organizados por las potencias económicas en los años noventa del siglo pasado, como a su vez el fortalecer la capacidad operacional del tráfico marítimo, son entre

otros los factores que acompañan la creación y activación del Cuerpo de Guardacostas. El fortalecimiento, de igual manera, de una Fuerza Naval se entiende en relación a la idea ya antes planteada.

Por demás, es claro aludir que para el desarrollo y sostenimiento de toda esta infraestructura era necesario el aprovisionamiento de herramientas, es decir, navíos con unidades mayores y menores, aviones para el cumplimiento de vigilancia naval, y por supuesto, el componente humano para su utilización.

De igual forma, el interés por custodiar los espacios marítimos nacionales: zona económica exclusiva, plataforma continental, mar territorial; origina desde luego, la necesidad de reforzar y consolidar en nuestra geografía una noción de *conciencia*, que en términos concretos corresponde a una extensión marítima nacional de 880.376 Km² y que necesita ser vigilada ya que significa para el país una fuente de recursos.

Por otra parte, la búsqueda por consolidar un *Poder Naval*, cuyo objetivo es la protección de los intereses marítimos, como a su vez de un *Poder Marítimo*, que consiste en la consolidación del aprovechamiento del espacio marítimo; son dos elementos claves que tiene el Estado Colombiano que apuntalar en procura de amparar su Soberanía marítima.

Para el cumplimiento de tales objetivos es clave el patrullaje de los espacios marítimos correspondientes, hecho que además procura combatir el tráfico ilegal que subsiste dentro de la estructura del Estado colombiano. En verdad, esto último, lo que da a señalar es la capacidad en términos disuasivos y coactivos que debe tener el Estado frente a aquellos que procuran con la ilegalidad franquear la seguridad y el orden.

Ahora bien, el componente de interdicción marítima para la lucha contra el tráfico marítimo de narcóticos, fue entre otras la apuesta a la que la Armada Nacional optó desde los primeros años del siglo XXI. Justamente, neutralizar las rutas de comunicación marítima de los narcotraficantes, así como someterlos judicialmente, son entre otras las tareas a fin de custodiar la Soberanía marítima del país. En efecto, del acuerdo marítimo para suprimir el tráfico ilícito que suscribieron Colombia y el gobierno de los Estados Unidos a mediados de febrero en 1997, cuya finalidad es la realización de operativos coordinados contra el narcotráfico, se señala un total de cocaína incautada entre 2001 a 2004 de 375,13 toneladas siendo el 2003 la época con mayor incautación 113,62 toneladas¹⁸.

Las cifras sugieren reconocer un avance significativo en contra del narcotráfico, siendo además importante decir que dichas incauciones se han logrado por la constante vigilancia y control de las rutas marítimas que la Armada Nacional y el Cuerpo de Guardacostas han ejercido.

Ahora bien, la inauguración de estaciones de vigilancia para ejercicio de funciones del Cuerpo de Guardacostas a lo largo de zonas estratégicas del territorio nacional, señala un punto a favor dentro del esquema estratégico de lucha contra el narcotráfico. Para destacar, por ejemplo, la estación de vigilancia de Punta Espada en la Guajira, cuyo objetivo logístico es el control y seguridad del tráfico marítimo por la zona, esta presencia que es en realidad la del Estado colombiano busca la forma de “cerrar los espacios” al narcotráfico atacando su punto de avance: el tráfico de cocaína por rutas marítimas. Entre enero del 2001 y marzo del 2004 unidades navales nacionales en cooperación con el gobierno estadounidense reclamaban como logros la incautación de 100,3 kilos por día para el 2001 y 254,1 kilos por día para el 2004. El costo estimado en el mercado norteamericano de esta droga, según datos oficiales asciende a unos 4.653,5

¹⁸ Revista Armada. Bogotá. Diciembre, 2004, ed. no., 86.

millones de dólares¹⁹. Los datos sugieren un balance positivo por parte de la institución naval, no obstante, hay que recordar que los apoyos económicos para la lucha contra el narcotráfico son en gran mayoría norteamericanos, la Armada Nacional recibió como inversión para la lucha contra el narcotráfico entre 2002-2003 unos 440,9 millones de dólares. Al presente, la tasa con que se mide la inversión es sugerente, pues de 1 dólar que el gobierno norteamericano presta a Colombia para la lucha contra el narcotráfico causa pérdidas económicas en cocaína por 78 dólares, es decir, la relación 1/78 es efectiva ante los números.

Sobre el tráfico marítimo de drogas desde Colombia, la situación se presenta así. La principal ruta estimada de arribo de tráfico ilícito es México de donde luego pasa a los Estados Unidos. Ahora bien, no solo es el corredor marítimo México-América Central, sino también el Caribe los escenarios por donde la cocaína es transportada luego de ser enviada desde Colombia. Un estimativo para el 2003 señala que del 70% de cocaína que transita hacia Estados Unidos por el Corredor marítimo de México, un 40% se hace por el Mar Caribe y un 30% por el Pacífico.

No obstante, los usos de los corredores por donde transita el tráfico de cocaína tiene que ver ya con varios factores: el lugar propio en donde se cultiva la coca y su cercanía con el corredor vial, cambio de corredores y de la audacia de los narcotraficantes.

Ahora bien, el tráfico de cocaína en un 83% se lleva a cabo por vía marítima, entonces, cuál ha sido la estrategia naval contra dicha situación. El establecimiento de centros de acopio en un trabajo mancomunado entre gobierno Colombiano y estadounidense señala que el empleo de lanchas rápidas por parte de los narcotraficantes es el principal dolor de cabeza de las autoridades. La capacidad operacional para la detención de dicha lanchas rápidas, va entre otras

¹⁹ "Combatiendo el narcotráfico enero 2001- marzo 2004. Contribución de la Armada Nacional a la lucha contra el narcotráfico. Análisis de recursos y resultados". En: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Rumbo al futuro. Bogotá: Dirección de Desarrollo Institucional, mayo 2004, p. 5

con la prontitud en el despliegue de unidades que contrarresten el azote de la ilegalidad. Unidades de Guardacostas desarrollan un esfuerzo complementario en procura de disminuir las rutas del tráfico ilegal en zona económica exclusiva. Los escenarios de interdicción marítima nacional señalan la importancia de incrementar, recuperar y mantener el control de los espacios marítimos como aéreos y terrestres bajo la responsabilidad de la Armada Nacional neutralizando así el accionar de los narcotraficantes y salvaguardando la Soberanía nacional.

De momento, los puntos de avance contra la ilegalidad son: neutralización de los grupos narcotraficantes, reducción del procesamiento de droga, reducción del ingreso por vía marítima así como incremento de la cobertura jurisdiccional de la misma.

La lucha abierta contra el narcotráfico a partir de la implementación de esos puntos señalados ubica rápidamente unos resultados. Es así, como incautaciones de cocaína y el arresto de narcotraficantes hacen de la funcionalidad de la Armada Nacional un elemento indispensable en la lucha contra el flagelo del narcotráfico. La media entre 2001 a 2004 ha sido de un 30% de incautación de cocaína, y las expectativas a más sugieren fortalecer la cifra²⁰. Conjuntamente, de la implementación del Plan Cóndor, que corresponde a la interdicción marítima y de operaciones combinadas con unidades navales estadounidenses, se sugiere que se ha dado un duro golpe a la situación financiera y logística de los narcotraficantes, pues recordemos que uno de los principales objetivos del Gobierno a través de su fuerza pública es atacar esas infraestructuras de los narcotraficantes.

²⁰Ibíd. p. 17.

La tasa de neutralización que las autoridades han ejercido contra el narcotráfico es contundente, ya que el principal objetivo que es la incautación de cocaína se está llevando a cabo²¹.

De cualquier modo, la eficacia operacional de la Armada contra el narcotráfico a través de la interdicción marítima²², entre otras, se sugiere bajo la óptica de a mayor control operacional menor volumen de tráfico ilegal marítimo. Con ello, el estimativo de cocaína transportada por vía marítima se restringe al campo de operaciones y ejercicios de control y vigilancia costeros. No obstante, el estimativo en porcentaje da la sensación de atacarse solo a los campos conocidos de acción del narcotráfico, sin subrayarse otros escenarios donde el narcotráfico también lleva a cabo sus acciones de exportación, como por ejemplo, la capacidad de permear las estructuras de vigilancia y control estatales.

Recordemos, por otra parte, que los recursos de financiación de la Armada Nacional para la lucha contra el narcotráfico provienen del presupuesto General de la Nación así como de la ayuda extranjera pactada por acuerdos bilaterales de lucha contra el narcotráfico. Pertinente, es también ubicar dentro de este panorama la incidencia del *Plan Colombia*, pues de un 10% de ayuda norteamericana para la lucha contra el narcotráfico destinado para los años 2002-2003 se pasó a un 27,2% para el 2004.

De cualquier manera, la disposición operacional se ha visto superada, entre 2001 y 2003 la Armada Nacional vio incrementada sus unidades marítimas en un 26% de donde también ha sido beneficiado el cuerpo de Guardacostas. El personal ha sido también objeto de incremento, con referencia al 2001 para el 2004 ha

²¹ La perspectiva se sugiere a partir de la incautación de motonaves, narcotraficantes, insumos para la fabricación y procesamiento de la cocaína y desde luego los costos que generan en dólares la incautación de todo esos elementos señalados. *Ibíd.* p. 18-19

²²La interdicción marítima consiste precisamente en interceptar en el mar a través de diversos medios navales (radares, buques, helicópteros y botes rápidos) toda embarcación utilizada por el narcotráfico para transportar la droga.

aumentado en un 23.5%. El refuerzo así del pie de fuerza, sugiere un fortalecimiento de la capacidad operacional. Aunque es necesario agregar que se ha empleado grandes esfuerzos para la capacitación técnica de ese personal, donde se señala el costo per cápita para la educación de cada alumno en US\$10.870.

Ahora bien, cómo percibir la relación costo-beneficio de la inversión de la Armada Nacional en la lucha contra el narcotráfico. Justamente, el narcotráfico además de ser un tema de seguridad nacional es a su vez un problema social. Y aunque, si bien, y lo hemos mencionado anteriormente, el costo-beneficio en términos económicos es salvable, tanto para el gobierno nacional quien recibe la ayuda económica norteamericana como para éstos, la constante en términos generales ha sido que la Armada Nacional ubica como punto fuerte de su lucha contra el narcotráfico, el proporcionar como dato estadístico la fuerte incidencia que tiene asestar con su estrategia operacional duros golpes a la estructura financiera del narcotráfico. Esa cuestión, en particular, es lo que permite destacar que ha habido un gran avance en la lucha contra el narcotráfico. Los costos de pérdida para los narcotraficantes a causa de la incautación de cocaína por parte de las autoridades militares se valoran en millones de dólares, como también en la disminución de la calidad de la droga debido a la confiscación de los insumos para la fabricación y procesamiento de la misma.

Como conclusión taxativa de lo hasta aquí enunciado, es claro que la lucha por el control y vigilancia del tráfico marítimo ha aportado en la lucha contra el narcotráfico cifras nada despreciables. Que ha sido de gran apoyo económico y logístico el contar con la ayuda de los Estados Unidos y que la capacidad operacional colombiana se ha visto mejorada a través de ello. Por demás, ha sido la Armada Nacional el recurso necesario que el Estado colombiano ha necesitado a la hora de combatir un problema ya no de orden domestico sino de seguridad internacional.

Por otra parte, el alto grado operacional que cumple el cuerpo de guardacostas en estos asuntos resulta más que necesario. La política “cerrando los espacios”, es decir, la estrategia de interdicción del tráfico marítimo de cocaína es la apuesta que el Gobierno nacional ha asumido desde los últimos años del siglo XX. Ha sido, por demás, medio disuasivo cuya presencia en la geoestrategia marítima nacional ha permitido al Estado colombiano saber sortear la seguridad con que atiende su Soberanía.

La política de Seguridad Democrática a partir del 2002 aludió también al narcotráfico como elemento amenazante a la integridad de la Nación. Esta política de Estado como de Gobierno se sugiere como redentora de la Soberanía alguna vez asaltada por la inseguridad ilegal. Los resultados de la Política Democrática en cuanto al narcotráfico señala que entre el 2002 a agosto del 2008 se incautó cocaína por 937,7 toneladas, siendo el 2005 el año con mayor número de toneladas incautadas: 171,5 toneladas²³. A esto se añade también la incautación de aeronaves y embarcaciones pertenecientes al narcotráfico.

En cualquier caso, el aprovechamiento del Poder Marítimo, sustentado ya bien en el aprovechamiento del Mar y de la Armada que procura la defensa soberana de esos recursos marítimos, son elementos que tratan de neutralizar las acciones ilegales marítimas. Aunque, recordemos, que no todas esas acciones se restringen a los espacios de soberanía marítima que tiene Colombia, sino que también se llevan a cabo en zonas fluviales del interior de la Nación.

Es también, que por eso se hace un llamado constante a fortalecer la “conciencia marítima”, enfatizándose en *la necesidad de dimensionar el espacio marítimo* al que Colombia debe atender en calidad de asegurar y controlar la integridad de su territorio y Soberanía. A partir de esa *necesidad* el Cuerpo de Guardacostas ha

²³ RODRIGUEZ DE CASTELLANOS, Claudia. “El Congreso y la Armada le meten dientes al asunto”. En: Revista Armada. Bogotá. Diciembre, 2008, ed. no. 94, p. 8

sabido afrontar las diversas situaciones en las que su ejercicio ha servido para custodiar por la jurisdicción marítima nacional. Ya bien, el Cuerpo de Guardacostas desde el puerto de Buenaventura, o en el Caribe colombiano como en sus ríos, ha procurado garantizar la seguridad neutralizando la ilegalidad, en fin, unidades que luchan contra el narcotráfico. Por ello, la Armada Nacional a través del Cuerpo de Guardacostas, realiza de manera coordinada acciones que tratan de salvaguardar un orden trastocado en parte por el flagelo de la cocaína.

Asimismo, una de las grandes implicaciones de llevar a cabo labores como las que desempeña el Cuerpo de Guardacostas, es la actualización de las estrategias de actuación. El margen político-estratégico de ejercicio de dichas estrategias ocurre bajo la necesidad que plantea la misma situación de inseguridad que presenta ya bien un territorio particular o una Nación en general.

El mantenimiento de las capacidades que permite a la Armada Nacional como a su Cuerpo de Guardacostas sostener un esfuerzo operacional activo, estratégico y eficiente en contra del narcotráfico es por demás un tema estructural complejo. Sostener una capacidad operacional creíble y disuasiva implica enormes gastos económicos como logísticos. La *Modernización* en procura del mantenimiento estructural y complejo que implica toda esta armazón operacional, involucra cuanto más una complementariedad que comprenda la actualización de los medios con los que la Armada Nacional y similares combate el narcotráfico²⁴.

De cualquier manera, ha sido a través de los años lo que ha venido definiendo el marco de acción del Cuerpo de Guardacostas desempeñando funciones de vigilancia en zonas marítimas y fluviales, combatiendo el contrabando, velando por

²⁴Resulta claro que dentro del orden geoestratégico del Estado colombiano la Armada Nacional constituye un pilar fundamental que garantiza la integridad territorial y la *Soberanía*. BARRERA HURTADO, Guillermo E., Almirante. "Implicaciones estratégicas del proceso de Modernización de la Fuerza". En: Revista Armada. Bogotá. Diciembre, 2009. ed. no., 96, p. 1-3.

la protección del medio ambiente, como también en su apoyo logístico y operacional en la lucha contra el narcotráfico.

Por demás, es claro, que en la actualidad una de las funciones prioritarias que ha venido realizando el cuerpo de Guardacostas es contribuir a la defensa de los intereses marítimos desarrollando operaciones ofensivas en contra de la ilegalidad y bandas narcotraficantes. Desde el Caribe hasta el Pacífico las operaciones de interdicción marítima logran en materia de resultados la incautación de cocaína, insumos para la fabricación de la misma además de prestar vigilancia y control en los principales puertos marítimos y fluviales del país. El sentido de responsabilidad ambiental reclamado en el siglo XXI, ha sido otro de los puntos básicos en el que el Cuerpo de Guardacostas ha desempeñado funciones. Así mismo, como elemento de combate marítimo el cuerpo de Guardacostas se apuesta a una idea clara de asegurar las rutas de comunicación marítima que tiene el territorio nacional.

La lucha contra el narcotráfico se define rápidamente. No olvidemos recordar la estrategia naval contra el narcotráfico llamada “cerrando espacios”, que hacia mediados del primer decenio del siglo XXI arrojó saldos importantes en la lucha contra este tipo de organizaciones ilegales. A ese tipo de mecanismo y de estrategia y logística operacional la Armada Nacional dirigió operaciones por mar, tierra y aire en contra del narcotráfico y tráfico de armas, además de que se fortalecía en más el control e interdicción marítima, fluvial y terrestre. La modernización y adquisición de los medios físicos para llevar a cabo dicho proceso operacional ha merecido por parte del Estado colombiano enormes gastos. Esos objetivos aunados a la búsqueda de una mayor cobertura y efectividad en las operaciones sugieren al Estado colombiano la necesidad de trabajar en cooperación con otros gobiernos interesados en el tema del narcotráfico. Un proceso de actualización tecnológica del que requirió la Armada

Nacional y el Cuerpo de Guardacostas permitió también señalar la eficacia de las operaciones.

Se necesitó además, un marco conceptual basado en definiciones concretas sobre estrategias marítimas para al final señalar la importancia en este campo que significaba el aprovisionamiento de los medios necesarios para la lucha contra el narcotráfico. Justamente, fue de vital importancia el repaso de categorías conceptuales propias de la estrategia marítima para ubicar rápidamente en que debía de consistir un *Poder Marítimo*, un *Poder Naval* y de su importancia en el Estado colombiano. Ya de sobra, se recalca la importancia en la historia nacional de que Colombia contase con salidas al Mar y lo beneficioso que debía de resultar su posición dentro del concierto internacional. Aquí el determinismo geográfico funcionaba no en términos necesariamente excluyentes dentro de una ideología dominante, aunque en los términos económicos era de importancia que Colombia aprovechara sus recursos marítimos. La seguridad marítima como el concepto estratégico para la defensa territorial del país, halla gran eco dentro de la Armada Nacional, pues fundamental era reconocer que en la ilegalidad la seguridad y orden estaban siendo fuertemente atacados.

La búsqueda por garantizar la integridad territorial de la Nación y desarrollar el *poder marítimo* necesario para cumplir tal función, obligaba a generar acciones efectivas contra los generados de ilegalidad empleando para ello estrategias que aportasen mayor efectividad al momento de actuar en contra del narcotráfico y derivados. A esto se añade, el hablarse sobre el *Derecho de Mar*, cuya categoría explicaba lo beneficio que era poder explorar y explotar los recursos naturales del Mar. En términos generales, Colombia apuesta a un mejor conocimiento del Mar a través de la investigación marítima como a su vez en el ejercicio de su Soberanía resguardando así sus líneas de comunicación marítima.

Es de agregar al panorama que hemos venido presentando las condiciones sociales por las que el país ha venido atravesado. Justamente, durante el periodo que estudiamos viene ocurriendo un proceso paralelo el cual ha hecho germinar por su parte toda una dinámica generadora conocida como el “conflicto interno” del cual Colombia aún no logra sobresalir. En efecto, las causas de ese “conflicto interno” son bien conocidas: la aparición de guerrillas en los años de la *Violencia*, el narcotráfico y grupos armados cuya proliferación han agudizado la naturaleza del conflicto, además de las causas de orden económico como político²⁵. Por demás, no es extraño que una de las causas más reiteradas del *conflicto interno* sea la dinámica económica que deja la actividad del narcotráfico, esto dado que el cultivo de la coca como el procesamiento de la misma como alcaloide genera enormes ganancias creando así toda una dinámica social alrededor de la misma.

²⁵Sobre las perspectivas de análisis sobre el tema del “conflicto interno” y sus diferentes causas. YAFFE, Lilian. *Conflicto armado en Colombia: análisis de las causas económicas, sociales e institucionales de la oposición violenta*. En: CS, No. 8, julio/diciembre 2011, Cali, pp. 187–208.

2. ACTIVACIÓN Y DESARROLLO DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS DE LA ARMADA NACIONAL, 1991-2012

Si bien la creación del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional obedeció al hecho de la ampliación de las fronteras marítimas del país y a la necesidad de crear mecanismos efectivos de control y vigilancia, su activación y puesta en escena en el panorama estratégico nacional correspondió a la urgente necesidad por cerrarle los espacios a los agentes generadores de violencia, más específicamente a aquellos relacionados con el tráfico ilícito de drogas y el armas. Esa fue la consigna del Gobierno en la Directiva Presidencial 05 de 1991, una política global con la que el gobierno buscaba hacerle frente a todos los factores generadores de violencia en el país. Ésta, tenía como puntos prioritarios cinco campos de acción entre los que destacaba el fortalecimiento de la inteligencia a fin tener una mayor coordinación y efectividad en desarrollo de las operaciones realizadas por los organismos del Estado y en medidas para combatir todos los eslabones de la cadena del narcotráfico. En cumplimiento de este punto, la Política centro una de sus prioridades en la ampliación de operaciones navales bajo la activación y organización del Cuerpo de Guardacostas junto con el fortalecimiento del Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia (C³I) y el incremento de las operaciones aeronavales conjuntas²⁶.

Dictada ya la política por el Gobierno, se procedió a la activación del Cuerpo a través de la Disposición N° 010 de 1992 del Comando Armada, de la Disposición N° 026 del Comando General de las Fuerzas Militares, y la Resolución N° 02717 de abril de 1992 del Ministerio de Defensa.

²⁶ ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directivas, Sección: Directiva Presidencial N° 05, 28 De Diciembre De 1991. Archivo Comando Guardacostas, libro Activación y Organización COGAC Tomo I, 1990-2000.

Ahora, como contexto geográfico al panorama del narcotráfico podremos decir lo siguiente. El Caribe²⁷ durante la segunda mitad del siglo XX fue adquiriendo importancia como punto de embarque y tránsito de las drogas ilícitas. Por qué decimos que después de la segunda mitad del siglo XX, porque con la caída del comunismo la región perdió importancia desde el punto de vista de la tradicional seguridad mundial, llevando consecuentemente a centrarse en un nuevo marco de seguridad internacional que remitía sobre todo al tránsito de las drogas que de Suramérica iban a Norteamérica y Europa.

Justamente, al haber un ambiente de relativa estabilidad mundial y regional los gobiernos y sus armadas pueden variar sus prioridades y enfocar sus objetivos en problemas no convencionales pero que de igual forma constituyen una amenaza para la estabilidad social y política de la región. Un claro ejemplo sobre esta cuestión es el señalado en un artículo de la Revista Armada relacionado con la vigilancia de las aguas jurisdiccionales. El artículo señala que en tiempos de paz es recurrente en los Estados utilizar sus fuerzas navales en tareas pacíficas secundarias tales como controles policivos, protección de la pesca, lucha contra la contaminación y operaciones de búsqueda y salvamento, pero siempre manteniendo una posición disuasiva y de presencia nacional en el mar. Es evidente, por demás, que la vigilancia y protección de los espacios marítimos se convierte en una tarea primordial para las armadas, sobre todo en aquellos países donde los Estados, por no tener un amplio potencial económico, le confía esta nueva tarea a sus Marinas de guerra asignándole tan solo medios adicionales²⁸.

En esa medida, con el advenimiento del tráfico ilícito de drogas por mar y sus derivados, la idea por controlar las dinámicas de este tráfico se convierte en una

²⁷ Para una imagen más amplia de la problemática de la seguridad y el narcotráfico en el Caribe véase: MANTILLA BALBUENA, Silvia Cristina. Seguridad y narcotráfico en el gran Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados. En: Papel político. Bogotá, Vol. 16, N° 1, enero-junio de 2011; pp. 269- 297.

²⁸ Vigilancia de las Aguas Jurisdiccionales 2ª Parte: elementos de superficie. En: Revista Armada. Bogotá. Mayo, 1980, ed. no. 31. P. 66.

tarea de primer orden para los Gobiernos y Marinas. Además, la expansión del fenómeno de las drogas ha hecho que se desarrolle una empresa criminal altamente organizada y global con eficientes conexiones en cuanto a flujos ilegales de armas, mercancías y personas.

Lo anterior generó una preocupación internacional llevando consecuentemente a los Estados a pensar en forma cooperativa donde convenciones, convenios y tratados serían elementos a abordar para hacer frente a ese flagelo. Un aspecto que pone en contexto esta creciente interés internacional por el problema de las drogas y el desarrollo de políticas relacionadas con su lucha es el dado en 1988 en la Convención de la Naciones Unidas Contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópica celebrado en Viena, y adoptado por el Estado colombiano mediante ley 67 de 1993 con el objetivo de “promover la cooperación entre las Partes a fin de que puedan hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas que tengan una dimensión internacional”²⁹.

Desde la perspectiva de la seguridad el problema del narcotráfico en Colombia es mucho mayor que en otros países del continente, pues dicha actividad está íntimamente asociado a los altos niveles de violencia y criminalidad vividos en las últimas décadas del siglo XX y las de inicios del XXI. En efecto, el dinero producto de ilícitos como el narcotráfico fue y es utilizado como un factor desestabilizador de la sociedad y el Estado al ser auspiciador de grupos guerrilleros, secuestros, atentados, e inclusive para atentar directamente contra uno de los órganos del poder público, como se ha señalado en los últimos tiempos sobre el patrocinio del narcotráfico, por ejemplo, en la toma del palacio de Justicia en 1985.

²⁹ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 67 de 1993. [En línea]. <http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1993/ley_0067_1993.html>

Así, el compromiso adquirido por la Armada y en especial por Guardacostas fue el de mantener alejado de las costas y del mar colombiano, mediante operaciones de vigilancia, control e interdicción, todo tipo de tráfico ilícito.

Otro factor de importancia y que da primacía a la Armada acentuando aún más lo necesario que fue la creación de Guardacostas, es el relacionado con la Apertura Económica bajo Presidencia de Cesar Gaviria. Con la mencionada apertura Colombia incursionaba en la economía global, una donde el flujo de productos comerciales aumentaría así como el uso de las rutas marítimas y los puertos. Como consecuencia de ello el Estado se vio impulsado a pensar en la modernización y desarrollo de sus puertos y su armada, pues el nuevo marco económico exigía mejores garantías en cuanto a navegación y seguridad portuaria.

Hay que hacer notorio el hecho bajo el cual la situación de orden social del país condujo al Gobierno a la activación de guardacostas, enfocándose en el propósito de incrementar el control en el mar. Lo que queremos señalar era la existencia de una situación dual: por un lado se encuentra la difícil situación de orden público en la que el tráfico ilegal, en especial de drogas y armas, representa un desafío abierto para el Estado en cuanto al mantenimiento del orden público; y por otro la inserción del país a una economía global, lo que incrementaba ampliamente el uso de los puertos y las rutas marítimas, llevando consecuentemente a la necesidad de ejercer unas mejores garantías y una mayor seguridad a los navegantes que transitaban por los mares de esta Nación. En efecto, “En este marco el trabajo de los Guardacostas será cada vez más necesario porque supone que crecerá la economía, la exportaciones e importaciones y el turismo y, por lo tanto, los peligros de tráfico ilícito y contaminación.”³⁰

³⁰ Palabras del primer comandante del Cuerpo de Guardacostas. En: PADILLA C, Nelson Freddy. “12 Años de Espera, Guardacostas en Acción”. En: El espectador. Bogotá, 12 de enero de 1992. P. 5A.

El acontecimiento de la activación del Cuerpo de Guardacostas de la Armada fue tomado por el país y en especial por la Armada Nacional como “la concreción de una idea plantada hace doce años”, una que contribuiría tangiblemente en la seguridad y protección de sus aguas jurisdiccionales. Por ello la satisfacción de los mandos militares que liderarían el proceso. Así quedó registrado en el periódico El Espectador cuando el nuevo y primer comandante del Cuerpo, Capitán de Navío Augusto Matallana Rodríguez, manifestó: “Por fin un gobierno intenta reivindicarse con el mar. Estos conceptos están demostrados en que los Guardacostas fueron concebidos mediante el decreto 1874 del 2 de agosto de 1979, pero solo ahora, 12 años después, entramos en operación”³¹

El “sueño” comenzó así su desarrollo con una flotilla de diez buques, dos helicópteros y 3 aviones; todos elementos traspasados de la Fuerza Naval al Cuerpo de Guardacostas. También se contó con un personal inicial de 300 hombres para iniciar las labores de patrullaje en los golfos de Urabá y Morrosquillo y dar así cumplimiento a lo propuesto por el Decreto de creación pero especialmente por lo señalado en la Estrategia Nacional Contra la Violencia en cuanto a combatir el tráfico ilícito³².

Para su organización, se implementó un sistema que constaba de un comando administrativo localizado en Bogotá y bajo el mando directo de la Jefatura de Operaciones Navales y dos comandos operativos en los litorales Atlántico y Pacífico. En cuanto a las unidades traspasadas, estas fueron: la ARC Albuquerque, la ARC José María Palas, la ARC Juan Peña, la ARC Jaime Gómez, la ARC Espartana, la ARC David Salas, la ARC Crispiniano Henao, la ARC Jaime Rook, la ARC Manuela Saenz y la ARC Quitasueño. Así mismo, para el año de 1992 el Gobierno de los Estados Unidos ofreció diez (10) botes de 27 pies tipo

³¹ *Ibíd.*, p. 5A.

³² *Ibíd.*, p. 5A.

Delfín Marca Marine, a través del Plan de Fondos Militares Extranjeros, contribuyendo así a la realización de operaciones en especial de interdicción³³.

Otro de los hechos que ayudarían a incrementar la capacidad operacional del Cuerpo sería construcción del Sistema de Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia (C³ I), citado en la mencionada directiva presidencia N° 05 y con el cual se buscaba lograr un cubrimiento del control a lo largo de las costas colombianas reforzando la capacidad de vigilancia y reacción operacional de las unidades a flote. Con esto, mejoraría la seguridad marítima en todo orden pues su función sería ejercer vigilancia costera por medio de radares detectando y haciendo seguimiento a toda nave sospechosa sobre la superficie marítima.

El desarrollo del sistema comenzó 1996 e inició con instalaciones en algunas estaciones de guardacostas. En la actualidad algunas de las estaciones con cobertura del sistema son: Punta Espada, Ballenas, Santa Marta, Cartagena, Golfo de Urabá, Buenaventura y Tumaco.

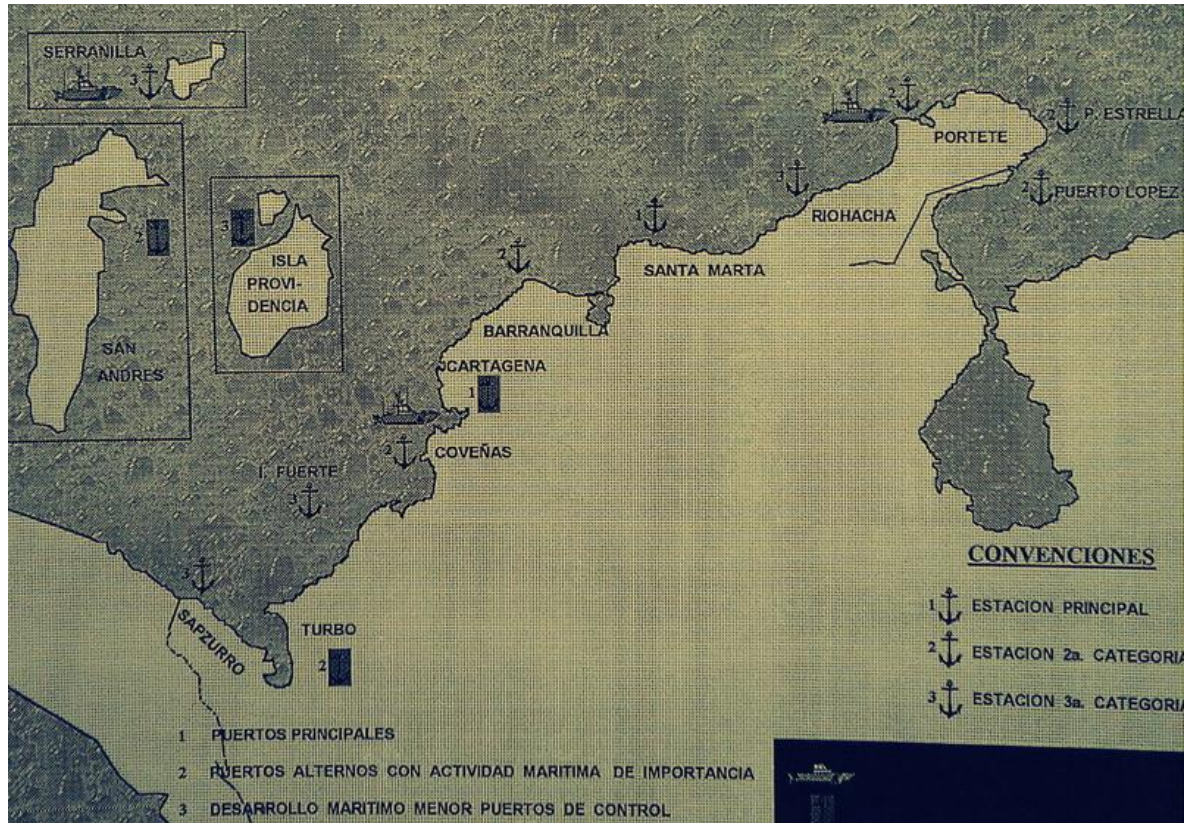
Para el desarrollo se diseñaron planes en tres etapas. La primera en un corto plazo (1992- 1993) contemplaba la puesta en marcha del Comando en Santafé de Bogotá y la Fuerza de Guardacostas del Atlántico. En la segunda etapa, a mediano plazo (1993-1994), se planeó la construcción, dotación y activación de diez estaciones en los principales puertos del Atlántico y Pacífico, específicamente en Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas, Turbo, San Andrés, Buenaventura, Tumaco y Bahía Solano. Así mismo, en esta etapa se esperaba entrara en operación toda la infraestructura del Pacífico así como la formación académica del personal del Cuerpo por parte de instructores de Estados Unidos, Chile, Argentina, Venezuela, Ecuador y Perú, todos ellos con experiencia en este campo. En la última etapa, a largo plazo (1995), se señalaría un

³³Institucional. "Cuerpo de Guardacostas de la Armada República de Colombia". En: Revista Armada. Bogotá. Julio, 2001, ed. no. 79. P. 8.

fortalecimiento del Cuerpo en cuanto a medios y personal. Se esperaba contar con más y mejores aviones y navíos, con sistemas de radares marítimos y de transmisión de datos, y con un personal cercano a los mil quinientos hombres proveyendo de este modo un mejor y más efectivo control.

Las Estaciones estarían clasificadas en tres categorías correspondiente a unos conceptos operativo-logísticos y fundamentados en el control de cada puerto y área marítima circundante. De este modo, las Estaciones Primarias corresponderían a aquellas cercanas o en el área de puertos principales con mayor actividad marítima y con otros criterios adicionales como capacidad para realizar mantenimiento en los niveles I, II, III y IV; posibilidad para efectuar mantenimiento mayor a las unidades de interdicción; capacidad para la conducción de operaciones; capacidad para realizar trámites administrativos y logístico y presencia importante de amenaza en el área. Las Estaciones de segunda categoría corresponderían, por tanto, a Estaciones donde haya presencia de puertos alternos con actividad marítima considerada; por último las de tercera categoría corresponderían a aquellas donde los sectores presenten importancia para el desarrollo de operaciones y puertos presentan un menor desarrollo marítimo.

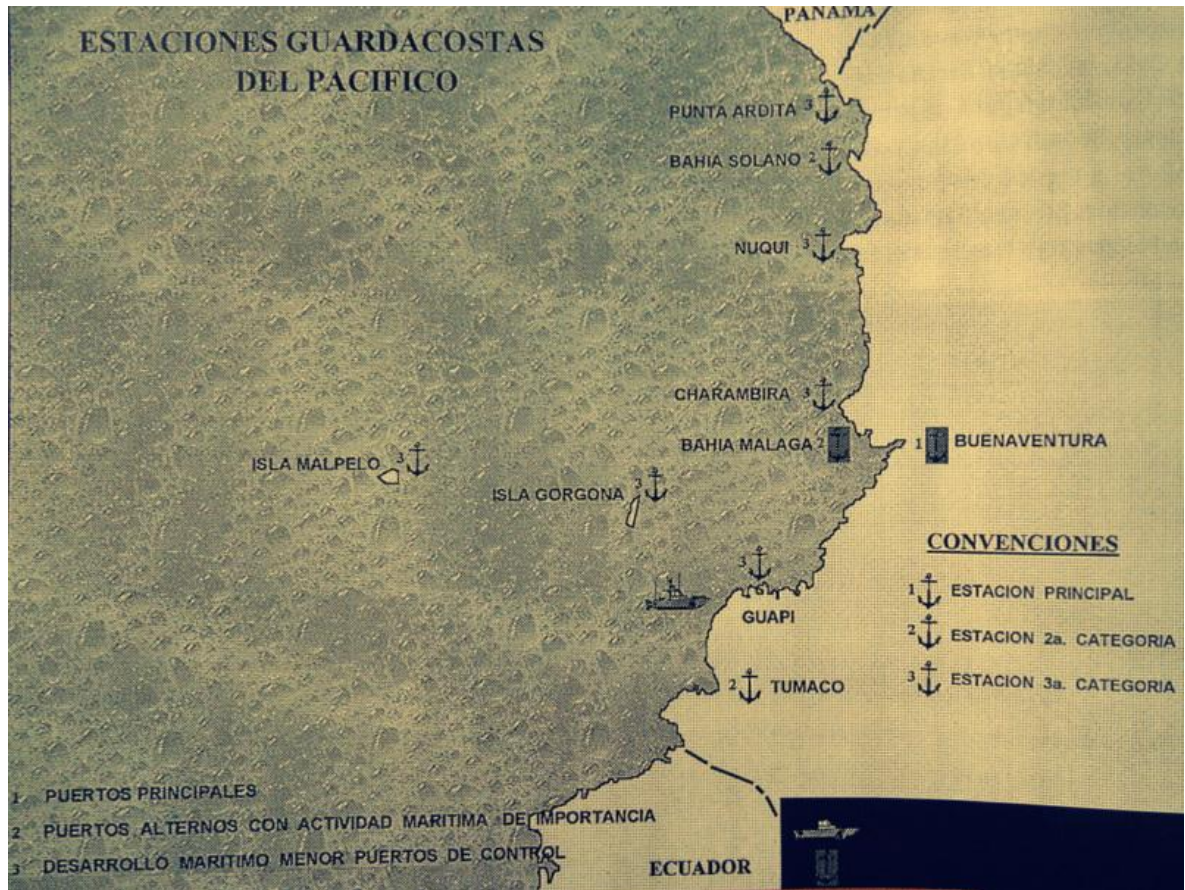
Figura 1 Estaciones de Guardacostas Projectadas en el Atlántico.



(Tomado de la Revista Armada no. 79. Julio de 2001, p. 6-7)

Como se puede apreciar en la imagen, las estaciones se ubican de una manera estratégica a lo largo de la costa a fin de ejercer un mejor dominio y control de las áreas marítimas. Destacan las estaciones de Cartagena Y Turbo, la primea como estación de primera categoría debido a que allí se encuentra uno de los puertos más importantes del país; y la segunda por estar ubicada en el Golfo de Urabá, área limítrofe con Panamá y de importancia económica.

Figura 2 Estaciones Proyectadas en el Pacífico.



(Tomado de la Revista Armada no. 79. Julio de 2001, p. 6-7)

Para dicho desarrollo y expansión el Gobierno aseguro los recursos en el Plan Quinquenal de Inversiones, asignándole un presupuesto de más de treinta mil millones que serían invertidos de la siguiente manera: entre 1992 y 1994 ocho millones y medio de dólares en equipos de comunicación; entre 1992 y 1993 doce millones de dólares para la compra de una flotilla de helicópteros; y 1993 y 1994 veinte cuatro millones de dólares para la adquisición de buques de 250 toneladas³⁴.

³⁴PADILLA C., Nelson Freddy. Óp. cit, p 5A.

Teniendo ya la bitácora definida junto con los primeros elementos, lo siguiente fue crear los distintivos del Cuerpo. En esa medida se diseñó y creó el escudo y bandera del Cuerpo quedando estipulado éstos en la Resolución del Comando Armada N° 168 del 12 junio de 1992³⁵. La finalidad era darle la apropiada identificación al Cuerpo y sus unidades reflejando así en ellos las funciones vitales que cumplen. Así lo estableció el entonces Comandante de la Armada, Almirante Gustavo Ángel Mejía, al basar sus apreciaciones en referencias de identificación de Guardacostas de diferentes países como Japón, Estados Unidos, Chile, Ecuador, etc., quienes utilizaban colores vivos, sobre todo en el casco de las naves, para dar a entender en el mar a todos aquellos que realizan actividades marítimas que se tratan de unidades de guardacostas.

En el caso del escudo este estaría conformado por dos anclas de esperanza tipo Cepo cruzadas que descansan sobre el pabellón nacional, lo anterior dentro de un salvavidas tipo aro con la línea de la vida sujetado por guardavidas significando la protección de la vida en el mar en los diferentes áreas de nuestros mares. Juntos, escudo y bandera, simbolizaban e identificaban “la autoridad de Guardacostas en ejercicio de la misión institucional de velar por la vida y los intereses nacionales en las áreas marítimas jurisdiccionales”³⁶.

³⁵ ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión, sección: Resolución N° 168 del 12 de Junio de 1992. Por la cual se crea el Escudo y Bandera del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y se establece el uso de la Bandera. En: Correspondencia 1996 Tomo I. Archivo Comando de Guardacostas.

³⁶ *Ibíd.*

Escudo del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión, sección: Resolución N° 168 del 12 de Junio de 1992. Por la cual se crea el Escudo y Bandera del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y se establece el uso de la Bandera. En: Correspondencia 1996 Tomo I. Archivo Comando de Guardacostas.

De igual forma, y con el ánimo de estimular y premiar al personal destacado del Cuerpo, se crea mediante Decreto N° 399 del 18 de Febrero de 1994, la Medalla Servicios Distinguidos al Cuerpo de Guardacostas. Ésta estaría conformada en su cuerpo central por una cruz de malta de color azul rematada en sus ángulos exteriores por esferas de color dorado. “La cruz contiene un círculo central que semeja a un salvavidas (distintivo de los guardacostas), cuyo anillo exterior es de color rojo con ribetes dorados. En la parte central se encuentra el escudo del cuerpo de guardacostas significando el lema *servir a la humanidad protegiendo la vida.*”³⁷

Figura 3 Medalla Servicios Distinguidos al Cuerpo de Guardacostas.

³⁷ ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Decretos. Sección: Decreto 399 del 18 de febrero de 1994.



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Otro paso fue el de destacar Guardacostas como una habilidad especial, hecho dado mediante Disposición 030 del 10 de agosto de 2001 y emitida por el Comando General de las Fuerzas Militares. El Distintivo, solo se otorgaría al personal que adelantara y aprobara los cursos de Guardacostas y estuviera o se hubiera desempeñado en el Cuerpo en forma sobresaliente durante un año. El hecho agradó al personal conformante del Cuerpo pues con esto se contribuía a fortalecer la identidad y proyección de Guardacostas.

Como ya lo habíamos señalado, el Caribe colombiano para las décadas de los 80 y 90 del siglo XX se había convertido en una zona estrategia en cuanto al control y uso de rutas marítimas. El hecho se debía a la transformación del área en uno de los más importantes puntos de embarque de las drogas ilícitas que transitaban por una serie de cadenas internacionales que iban por Colombia, Venezuela, Panamá e Islas en el Caribe. Esto determinó la prioridad por establecer bases logísticas en el área desde las cuales se pudieran ejercer operaciones de control y vigilancia. Al respecto, el Gobierno y la Armada Nacional apresuraron esfuerzos por establecer Estaciones de Guardacostas en los principales puertos del Caribe como lo son

Cartagena, San Andrés, Santa Marta y el Urabá. Por ello en la Directiva Transitoria N° 029 de 1992, se determinó la activación del Comando de Guardacostas del Atlántico³⁸ con la finalidad de impartir la instrucciones para la activación del Cuerpo en el Atlántico y la Estación de Guardacostas de Cartagena. El Comando de Guardacostas del Atlántico fue y es un elemento de importancia táctica y estratégica pues allí se instaló el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Guardacostas cuya finalidad es instruir y entrenar al personal en procedimientos propios de la especialidad. Aunque en los primeros conocimientos tuvieron que ver los cursos ofrecidos por los Estados Unidos a través de grupos de entrenamiento del U.S. Coast Guard, quienes ofrecieron capacitación en aspectos como seguridad marítima y portuaria e interdicción marítima.

Con la activación del comando de guardacostas del Atlántico y la estación de guardacostas de Cartagena se dio así inicio a las labores de guardacostas en el Caribe. A estas le siguió la activación de la Estación de Guardacostas de “Turbo”³⁹ en el Urabá Antioqueño, activada mediante Directiva Transitoria N° 018 del 16 de marzo de 1994. La importancia de la Estación deriva en del área por dos factores: por un lado su importancia económica. Su potencialidad en cuanto a recursos naturales, los intereses de potencia extranjeras, y el hecho de haber sido área por donde salían la mayor cantidad de exportaciones de banano lo determinan así. Y otro por razones de seguridad. Su ubicación geográfica al ser zona limítrofe con Panamá, lo favorece para el tráfico ilícito de armas, percusores químicos, narcóticos y contrabando con Centroamérica. De ahí deriva la importancia puesta en la zona por el Gobierno y la Armada Nacional para desarrollar la Estación. La mencionada Estación comenzó a funcionar en 1994 provisionalmente en las antiguas instalaciones del Apostadero Naval N° 13 ARC “Turbo” con dos unidades tipos LCPL y dos unidades tipo Delfín, mientras se lograba el desarrollo de su

³⁸El Comando de Guardacostas del Atlántico cambio su denominación por el Comando de Guardacostas del Caribe bajo Disposición N° 011 del Comando Armada.

³⁹ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de gestión. Fondo: Directiva. Sección: Directiva Transitoria N° 018. Santafé de Bogotá, 16 de marzo de 1994.

propia infraestructura; la cual se alcanzó a través de un convenio interadministrativo entre la Arada Nacional y la Gobernación de Antioquia.

La activación de la Estación de San Andrés se da en 1994 destinando para el caso unos botes de 27 pies topo “Delfín”. El hecho de ser una zona insular la hacía una unidad muy necesaria dada las actividades propias del sector en cuanto a control de las labores de pesca, protección del medio ambiente y control de tráfico ilícito, además de ser una zona en disputa con el país de Nicaragua. Desde el mismo instante de su activación comenzaron a apropiarse los medios para el desarrollo de su infraestructura. Sin embargo, el desarrollo de la Estación tuvo problemas al no llegarse a una concertación con la comunidad raizal de San Andrés, por lo que se vio oportuno destinar los recursos de esta para el desarrollo de la Estación de Santa Marta.

Pero paulatinamente las dinámicas iban cambiando y el Pacífico pronto se convirtió en un área con fuerte presencia de organizaciones narco terroristas. Debido a ser una zona densamente boscosa y llena de canales fluviales que descansaban en las costas del Océano Pacífico, la hace propicia para que los delincuentes saquen su contrabando a altamar a través de lanchas tipo “Go Fast” o semi-sumergibles construidos en astilleros artesanales. La creación de Guardacostas del Pacífico está muy asociada a la creación y desarrollo de Estación principal de Buenaventura proyectada desde 1992 en Isla Naval. Además de esta también se proyectaron estaciones como la Tumaco y Bahía Solano para tratar de controlar todo accionar delictivo en un territorio que comprendía 4 departamentos, algunos de ellos limitantes con dos países. La situación de orden público en el área ameritaba prontamente la puesta en escena de los guardacostas quienes al entrar en operación en el área generaban de inmediato sensación de seguridad y bienestar en la población. Así quedó demostrado, por ejemplo, con la activación de la Estación de Tumaco que al poco tiempo de ser activada comenzó a arrojar resultados como los de la operación “saeta”, realizada

el 15 de septiembre de 2006, incautando narcóticos y destruyendo laboratorios para el procesamiento de drogas.

Al momento, el Cuerpo cuenta con catorce estaciones activas en los dos litorales. Estas son: Comando de Guardacostas de Caribe con su respectiva estación en Cartagena, Estación de Santa Marta, Estación de San Andrés, Estación de Providencia, Estación de Coveñas (Sucre), Estación Puerto Bolívar (Guajira), Estación de Barranquilla (Atlántico), Estación de Ballenas (Guajira), Estación de Vigilancia de Punta Espada (Guajira), Estación del Urabá (Turbo Antioquia), Comando de Guardacostas del Amazonas (Leticia), Comando de Guardacostas del Pacífico (Buenaventura), Estación de Tumaco (Nariño) y Estación de Bahía Solano en el Chocó.

Ahora, de las Estaciones activadas destacaremos dos por sus particularidades. Hablamos de las Estaciones de Guardacostas de Leticia en el Amazonas y la Estación de Vigilancia de Punta Espada en la alta Guajira. La primera es una Estación fluvial ubicada en zona limítrofe con el Perú y Brasil y donde, según el Proyecto Construcción y Dotación Estación de Guardacostas de Leticia⁴⁰, se contribuiría en las labores de control ejercidas por la Capitanía del Puerto Fluvial. Dicha jurisdicción no contaba con mecanismos eficientes para ejercer de patrullaje y registro por lo que allí se volvió habitual fenómenos como el tráfico de percusores químicos y narcóticos. Con la activación, dada mediante Disposición del Comando de la Armada N° 014 del 23 de agosto de 2002, de la mencionada Estación no solo se extendería jurisdicción de Guardacostas a áreas fluviales sino que se crearía una base logística apropiada para el control de toda actividad fluvial en el río Amazonas.

⁴⁰ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Jefatura de Operaciones Navales. Cuerpo de Guardacostas. Proyecto Construcción y Dotación Estación de Guardacostas de Leticia 2001. Bogotá, D.C., Archivo Comando Guardacostas.

La segunda, la de Punta Espada, está ubicada en uno de los puntos más septentrionales de nuestro país. Su importancia radica precisamente en ser una estación de vigilancia. Allí se realizan procesos de recolección de información a través de radares para luego ser utilizados en la coordinación y apoyo de operaciones, tanto de búsqueda y rescate como de intersección a naves sospechosas. Es uno de los puntos focales de la vigilancia en las costas del caribe, coadyuvando en el control del tráfico marítimo y salvaguardando el orden interno y la integridad territorial.

No podríamos dejar de destacar la labor desarrollada por el cuerpo en cuanto a la preservación de los recursos naturales, una de las funciones asignadas por el Decreto N° 1874 de 1979. Salta a la vista los resultados en cuanto a labores en contra de la pesca ilegal, tráfico ilegal de madera, animales y pieles exóticos, y preservación de santuarios naturales como la Isla de Malpelo. Para la preservación de hábitats como este y las especies de fauna y flora que en ella habitan, La Armada Nacional firmó Convenio con el Ministerio del Medio Ambiente y Vivienda- Sistema de Parques Nacionales Naturales y fundación Malpelo a fin de ejercer y fortalecer la presencia institucional en cuanto a labores de vigilancia, control e investigación. Las labores serian realizadas mediante la operación del ARC "SULA", una nave reacondiciona y que sería operada por el comando de guardacostas del pacífico.

Imperioso es para nuestra investigación el abrir un espacio a uno de los más grandes oficiales de la Armada Nacional: El Contralmirante José Augusto Matallana Rodríguez. Las cualidades de hombre probo y militar excepcional se mostraron a lo largo de su carrera iniciada en enero de 1965 con su ingreso a la Escuela Naval Almirante Padilla y continuaron a lo largo de su trayectoria militar. Destaca para nuestro caso, el hecho de haber sido él un inquebrantable gestor y promotor de la creación y desarrollo del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional. A todas luces lo que se evidencia es un hombre de amplia conciencia

marítima preocupado por el desarrollo del Poder Naval de país pero a quien no le fue dado ver los grandiosos frutos de su trabajo por un lamentable accidente aéreo que le arrebató la vida en diciembre de 1997 en Bahía Solano Choco.

Además del Contralmirante Matallana, once oficiales más se han encargado de liderar el Cuerpo de Guardacostas. Así, quienes estuvieron en el cargo fueron los entonces: C.N. Guillermo Enrique Barrera Hurtado, C.N. Rafael Ospina Tovar, C.N. Hugo Mario Gómez Córdoba, C.N. Henry Jhon Blain Garzón, C.N. Plinio Alberto García Garavito, Contralmirante Jaime Barrera López, C.N. Hugo Mauricio Ortiz Concha, Contralmirante Hernando Wills Vélez, Contralmirante José Benjamín Manzanares Rodríguez, C.N. Luis Jorge Tovar Neira y C.N. Paulo Guevara Rodríguez. De oficiales anteriormente mencionados, quien mayor tiempo estuvo como comandante del Cuerpo fue el entonces C.N. Hugo Mario Gómez Córdoba en un periodo que iba de inicios de 1998 a inicios de 2005, gestionando y viendo consolidar importantes proyectos como la Estación de Santa Marta.

El tema de la cooperación en asuntos marítimos es a su vez un tema político-estratégico y complementario de asuntos económicos y de seguridad regional. En dicha cooperación se propende por el intercambio de información en asuntos marítimos y navales de interés común, específicamente en lo concerniente al control de actividades ilícitas internacionales por mar como lo son el narcotráfico.

El interés común es también viabilizar estrategias y procedimientos comunes en operaciones contra actividades ilícitas como lo son el narcotráfico y el contrabando.

Eso fue lo que se vio en el primer Simposio Marítimo contra el Narcotráfico en el Continente Americano, realizado en el Cartagena en noviembre de 2008. Los delegados de las Armadas y servicios de Guardacostas expusieron las diferentes facetas y dinámicas con las cuales el narcotráfico desarrolla sus actividades

delictivas en las áreas marítimas del continente. De ahí que el Simposio también respondiera a la necesidad de aunar esfuerzos en la Región para combatir las dinámicas del narcotráfico y otros tipos de tráfico ilegal, procurando abrir nuevos espacios para la cooperación entre los países participantes. Como resultado surgió la idea del primer curso internacional de interdicción marítima.

Sin duda fue una excelente idea y estrategia por parte del Gobierno y la Armada pues con la puesta en escena de estos cursos y los convenios de cooperación se buscaba integrar y motivar a las Armadas de otros países a cerrarles las líneas de comunicación marítimas utilizadas para el transporte de estupefacientes.

El grado de desarrollo y profesionalismo adquirido por el Cuerpo de Guardacostas de Colombia, y formalizado en la Escuela de Guardacostas, logro posicionar a la institución como líder regional en la lucha contra el narcotráfico por vía marítima, sobre todo en procedimientos de interdicción. A tan elevado nivel de profesionalismo llegó que para finales de 2011 ya había ofrecido seis cursos internacionales de Interdicción Marítima capacitando a un número de 114 oficiales de 24 países. Para 2012 ofreció dos cursos más extendiendo invitaciones a países de Europa y África. Además, a través de un Grupo Móvil de Entrenamiento ofreció asistencia en cuanto a instrucción a países como Honduras, Panamá, República Dominicana Y Costa Rica. La formalización de la mencionada Escuela de Guardacostas (ESCUG) se dio en 2009 con la Disposición N° 033⁴¹ del comando Armada. La idea fue muy clara, crear un centro destinado a brindar entrenamiento y capacitación a los tripulantes de unidades de reacción rápida del Cuerpo así como a oficiales y suboficiales de las armadas de países vecinos interesados en adquirir habilidades en contra del narcotráfico.

⁴¹ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central. Fondo: Disposiciones. Disposición Número 033 del 06 de noviembre de 2009.

2.1. UNIDADES DEL CUERPO DE GUARDACOSTAS

Destacaremos a continuación las principales unidades con las que ha contado el cuerpo de Guardacostas a lo largo de su desarrollo. Trataremos de mostrar tanto sus unidades mayores como los botes interceptores utilizados en operaciones de interdicción marítima con sus respectivas características.

Como ya lo mencionamos, las primeras unidades fueron diez buques cedidos por la Fuerza Naval. De estas reseñaremos la ARC “José María Palas”, una unidad tipo patrullera de mar Swiftship 110 cuya construcción inició en el año de 1989 en el astillero de Morgan City en Estados Unidos. Su incorporación se dio en febrero de 1990 en los muelles de la base ARC “Bolívar” en Cartagena bajo ceremonia presidida por el entonces ministro de la defensa, Oscar Botero Restrepo y el comandante de la armada, Edgar Garay Rubio⁴².

Características: Eslora 110 pies, Manga 24,7 pies, Calado 6.5, Velocidad Máxima 25 nudos. Dotada además con un cañón tipo Boffor de 40 mm en popa y dos ametralladora M 60 en los puentes. Además de la José María Palas existe en el Cuerpo otra unidad con las mismas características, la ARC “Medardo Monzón Coronado”.

⁴² ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Revista Armada. Bogotá. 1990, ed. no. 53.

Figura 4 ARC “José María Palas”



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

A estas se les sumaron en 1994 dos patrulleras de mar de 116 pies construidas durante 1993 y que fueron identificadas como ARC “José María García Toledo” y “Juan Nepomuceno Eslava”. Las dos naves clase Toledo fueron contempladas, según Directiva Transitoria N° 072⁴³, en el Plan Quinquenal para la Fuerza Pública 1992-1996.

Características: Eslora: 116 pies, Manga: 22 pies, Calado: 4 pies, Velocidad: 28 nudos.

⁴³ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directivas. Sección. Directiva transitoria N° 073 de 1994.

Figura 5 Patrullera de mar “José María García Toledo”



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Otras Unidades de guardacostas son las patrulleras de mar clase Swiftship 105 ARC Rafael del Castillo Y Rada, ARC TECIM Jaime Cárdenas Gómez; las unidades ARC Jaime Gómez Castro, la ARC Juan Peña y la ARC Valle del Cauca. Esta última es un navío tipo Reliance que fue construida en los Estados Unidos y cedida a la Armada de Colombia en 2002, fue reacondicionada y puesta en funcionamiento para el comando de guardacostas del Pacífico donde actualmente opera.

Características: Eslora 64.2 MTS, manga 10.4 MTS, calado máximo 3.2 MTS y velocidad de 18 KNTS.

Figura 6 ARC Valle del Cauca



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Además, se cuenta con cuatro unidades tipo Point Class: la ARC Cabo Corrientes, la ARC Cabo Manglares, la ARC Cabo Tiburón y la ARC Cabo de la Vela, recibidas del Gobierno de los Estados Unidos en el año 2000 y destinadas a los Comandos de Guardacostas del Caribe y el Pacífico.

Características: eslora 25.3 MTS, manga 5.2 MTS y calado máximo de 2.65 MTS.

Figura 7 Patrullera Point Class ARC “Cabo Tiburón.”



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Con la finalidad de fortalecer aún más la flota de buques de la armada y de brindar mecanismo más efectivos y modernos para combatir el narcotráfico por mar, el Gobierno colombiano adquirió para 2011 un patrullero de mar clase CPV 40 bautizado con el nombre de ARC “11 de Noviembre”. Dicho navío fue construido en el astillero Fr. Fassmer GmbH & Co. KG en Berne, Alemania, contando con la más alta tecnología. Se destinó como unidad orgánica del comando de guardacostas de la fuerza naval del Caribe.

Características: Eslora, 40.25 metros, manga de 7.56 metros, calado de 1.86 metros y una velocidad máxima de 23.6 nudos.

Figura 8 Patrullera de mar ARC 11 de Noviembre



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Una de las unidades más modernas y, además, construidas en Colombia por COTECMAR es la ARC 20 de Julio. La nave fue contemplada dentro del “Plan Orión”, un proyecto presentado por la Armada Nacional en 2008 al Gobierno nacional con el objetivo de incrementar la capacidad operativa de la armada para salvaguardar la soberanía del país y ejercer un mejor control en las aguas jurisdiccionales. Dentro de sus planes estaban el fortalecimiento de las capacidades de guardacostas con adquisiciones de nuevas unidades entre ellas buques tipo OPV. Es un buque tipo Fassmer-OPV80 dotado con la más alta tecnología en cuanto a elementos de detección y defensa

Características: eslora 80.60 metros, manga 13.00 metros, calado 3.80 metros y velocidad de 18 nudos.

Figura 9 ARC “20 de Julio”



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Además de estas unidades capitales, guardacostas cuentan con botes patrulleros o unidades de reacción rápida que les permiten ejercer funciones de control e interdicción en bahías y puertos del territorio naval colombiano. Por lo general son botes de entre 7 a 12 metros de eslora y propulsados por motores fuera de borda de 200 y 250 caballos de potencia, propicios para interceptar lanchas tipo Go Fast. Sin duda han sido una herramienta importante en la lucha contra el narcotráfico por su labor como último medio dentro de un ejercicio coordinado que involucran radares, navíos de mayores y botes interceptores.

Dentro de estos botes, los primeros fueron los tipo “Delfín” que comenzaron a operar en nuestras costas prácticamente desde la fecha de activación de Cuerpo.

Sus características son: eslora 7.81 MTS, manga 2.58, propulsión 2 motores F/B de 200 HP

Figura 10 Bote tipo Delfín



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Con finalidad de aumentar la cobertura de las operaciones de vigilancia y interdicción, en 2004 se incorporan una nueva clase de botes interceptores: los Midnight Express. De los botes incorporados para la época unos fueron recibidos del Gobierno de los Estados Unidos y otros adquiridos con presupuesto propio. Característica: eslora 12 MTS, manga 3 MTS y propulsión 4 motores F/B de 250 HP.

Figura 11 Bote interceptor Midnight Express.



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

A su vez, y con el ánimo de innovar, se desarrolló por COTECMAR Colombia un nuevo tipo de bote interceptor que hiciera el relevo generacional de los botes tipo “Delfín”. Las nuevas unidades tipo “Orca” fueron diseñadas con los más altos estándares de calidad y tomando en cuenta las especificaciones de las áreas de patrullaje y las labores de interdicción que realizaría. Sus características son: eslora 12. 30 MTS, manga 2.67 MTS, propulsión 3 motores F/B de 200 HP.

Figura 12 Bote interceptor tipo Orca.



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Recientemente se planeó y ejecutó la adquisición e incorporación de nuevas unidades aptas para operaciones de control de bahías e interdicción. Dentro de las nuevas adquisiciones están los botes tipo B Apostle 410, los eduardoño E380x y C menor de bahía Defender 380x.

Los primeros, los Apostle, se caracterizan por tener una gran autonomía, alta velocidad y excelente maniobrabilidad. Su construcción es en aluminio marino, el cual le proporciona a la embarcación una alta resistencia estructural ante cualquier condición de mar e incluso ante una posible colisión. Está dotado con sillas amortiguadas que reducen las gravedades producidas por el oleaje del mar, proporcionando seguridad, confort y cuidando la integridad de las tripulaciones, al eliminar posibles lesiones derivadas de las persecuciones a alta velocidad.

Figura 13 Bote tipo B Apostle 410.



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

En cuanto a los eduardoño E 380x, estos son bote fabricado en fibra de vidrio por la industria nacional, desarrollado con especificaciones puntuales de la armada nacional, reúne todos los atributos y medios de detección requeridos para el cumplimiento de la misión de guardacostas tales como: alta velocidad necesaria para este tipo de unidades interceptoras, gran autonomía, alta maniobrabilidad, suficientes medios de detección, comunicaciones seguras y bajo calado, atributo que permite ingresar en caños, esteros y desembocaduras

Por último, los defender 380x, son bote incorporado por la armada nacional para desarrollar operaciones de seguridad marítima, interdicción marítima, búsqueda y rescate en aguas interiores, bahías, áreas portuarias, canales de acceso a los puertos, playas, y áreas donde se encuentre la infraestructura petrolera y gasífera. Posee capacidad de sostener operaciones por varios y cuentan con medios de detección y comunicaciones tácticas de última generación que permiten el empleo

de la unidad en cualquier tipo de condiciones meteomárinas ya sea diurna o nocturna.

Figura 14 Botes Defender 380.



Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

Lo reseñado hasta aquí no muestra más que la consolidación de un Cuerpo de Guardacostas que a pesar de contar con solo veinte dos años experiencia se destaca como líder a nivel regional. Su posicionamiento en la región se debe al excelente profesionalismo con que se han desempeñado los hombres que lo conforman en cada una de sus funciones asignadas, especialmente las relacionadas a la detección y control del narcotráfico por mar.

2.2. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS EN EL DESARROLLO DE GUARDACOSTAS

Entender el proceso de desarrollo y consolidación exitosa de guardacostas es la vez adentrarse en el conocimiento de las políticas y estrategias que lo han direccionado. Sin duda, la comprensión amplia del tema depende de esto ya que estas iniciativas determinaron las prioridades y proyecciones de la Fuerza al finalizar el siglo XX e inicios del XXI. Lo que queremos reseñar en este apartado son aquellas políticas de carácter nacional e institucional que han marcado las líneas por donde se ha movido la Armada nacional y por ende el cuerpo de guardacostas. Dejaremos de lado la directiva 05 de 1991 o “política para enfrentar los diversos agentes generadores de violencia” por ya haberla mencionado como el elemento gestos de la activación de guardacostas. Pero si por el contrario, mencionaremos hechos como el “acuerdo suscrito entre los gobiernos de Colombia y Estados Unidos para suprimir el tráfico ilícito por mar”, la “política de reestructuración de las fuerzas militares entre 1998 y 2001”, el desarrollo del “plan Colombia”, la “política de seguridad democrática”, el plan estratégico institucional “cerrando espacios” y el “Plan Orión”.

Comenzaremos por el “Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para suprimir el tráfico ilícito por mar”. Dicho acuerdo se enmarcó en las necesidades de cooperación internacional que fueron avaladas y reconocidas en diversas convenciones pero especialmente en la Convención de Naciones Unidas Sobre el Tráfico Ilícito de Estupefaciente y Sustancias Sicotrópicas de 1988. Su firma se dio el 20 de febrero de 1997 y buscaba “a través de la cooperación mutua y continua en materias técnicas, económicas, de adiestramiento y equipos”⁴⁴, aumentar la efectividad en la lucha contra el tráfico ilícito marítimo. A su vez, se fortalecían procedimientos de visita e

⁴⁴ COLOMBIA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Acuerdo Entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar. [En línea]. <http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/130C2_US-20-02-1997.PDF>.

inspección de naves privadas o comerciales de nacionalidad de alguna de las partes, realizadas por los denominados agentes del orden, que para el caso serían por Colombia la Armada Nacional y por Estados Unidos el Servicio de Guardacostas. En efecto, el desarrollo de procedimientos conjuntos implicaba una mejora en la comunicación. Así, el intercambio de información redundaba en la detección y localización más oportuna de naves infractoras.

Podría decirse que el acuerdo está enmarcado dentro del concepto de seguridad cooperativa propuesto por los Estados Unidos bajo el cual se toma en consideración la multiplicidad y complejidad de las amenazas actuales que por ser precisamente tan amplias “pueden sobrepasar la capacidad de una armada”⁴⁵. Por ende, el acuerdo representó una mejora en los mecanismos de combate contra el tráfico ilícito, hecho demostrado, por ejemplo, en el aumento sustancial de inspección a naves sospechosas y en el incremento de cocaína incautada que en 2003, que según datos de la dirección estadística de operaciones navales, ascendió a 71.299⁴⁶.

Casi contemporáneo a este Acuerdo fue la propuesta de reforma militar surgida entre 1998 a 2001 y adoptada a través de decretos leyes por el gobierno de Andrés Pastrana. La reforma germinó dentro del estamento militar como una reflexión por los cambios probados en la confrontación armada. Se evidenció, por ejemplo, el fortalecimiento y el incremento del poder de combate de la insurgencia que gracias a su financiación a través del narcotráfico planteaba un desafío abierto a las fuerzas regulares del Estado⁴⁷.

⁴⁵ SANTAMARÍA GAITÁN, Leonardo, Capitán de Corbeta. Algunas consideraciones sobre estrategia marítima y las amenazas actuales. En: Revista Fuerzas Armadas. Marzo, 1999. Vol. LIV, p. 55.

⁴⁶ ORTÍZ MUÑOZ, Juan Manuel, Capitán de Corbeta. Siete años de Acuerdo Marítimo. En: Revista Armada. Diciembre, 2004. ed. no. 86, p. 8.

⁴⁷ Estos aspectos son muy bien contextualizados por el general Álvaro Valencia Tovar en su artículo perspectiva militar de un siglo. VALENCIA TOVAR, Álvaro, General (r). Perspectiva Militar de un Siglo: Fuerzas Militares y Nación. En: Revista Fuerzas Armadas. Junio, 2001. Vol. LVI, p. 22.

La estrategia⁴⁸ planteaba la modernización e integración de las fuerzas militares enfocándose en aspectos como la defensa y preservación de la democracia, el respeto y promoción de los derechos humanos y el derecho internacional humanitario, la lucha contra el narcotráfico, la cooperación para el desarrollo y preservación del medio ambiente y, obviamente, la consecución de la paz. En cuanto a la modernización las Fuerzas esta se centraba en incrementar la inteligencia, implementar y fortalecer la cultura de respeto por los derechos humanos y el derecho internacional humanitario, mantener acción ofensiva sostenida, incrementar el entrenamiento mejorando la capacidad de ejecución de operaciones conjuntas, mantener excelentes relaciones con la población civil, continuar con el desarrollo de guardacostas, incrementar las dotaciones y mejorar la capacidad para la ejecución de operaciones de control fluvial.

Se buscaba también incrementar al máximo posible la movilidad y flexibilidad de la fuerzas proporcionándoles los mecanismos necesarios para reaccionar con rapidez frente a las acciones de los atacantes. Esto se logró mediante el fortalecimiento de los recursos militares y la profesionalización de sus hombres.

Lo que salió de allí fue unas fuerzas militares más fuertes y efectivas, aptas y coherentes con el tipo de guerra planteado en el país.

Como era obvio el narcotráfico fue uno de los temas cruciales dentro de este proceso de reestructuración. La importancia derivaba del incremento substancial en los ingresos de la subversión, quienes en el lapso de tiempo de 1991 a 1996 se habían más que triplicado. Por ello, y con el ánimo de derrotar este flagelo, se priorizó en que las acciones marítimas y fluviales se centraran en “el incremento de operaciones combinadas y coordinadas con autoridades extranjeras en desarrollo de los acuerdos marítimos vigentes y en el control de puertos para

⁴⁸FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA, COMANDO GENERAL. Estrategia General de la Fuerzas Militares. Bogotá: Imprenta y publicaciones de las fuerzas militares, diciembre de 1997.

neutralizar el tráfico ilícito de insumos, armas, municiones, explosivos y narcóticos.”⁴⁹ A su vez, se fomentaba la integración con los organismos judiciales, en especial con la Fiscalía y la Policía Nacional.

El proceso incluyó un reequipamiento del armamento convencional y la incorporación de nuevos medios. Para el caso particular la Armada Nacional se fortaleció con la creación de la brigada fluvial de Infantería de Marina y batallones fluviales con elementos de combate fluvial (nodrizas fluviales y patrulleras rápidas fluviales), la activación de la Estación de Vigilancia de punta Espada, la incorporación de patrulleras tipo Point Class, el fortalecimiento de guardacostas con los inicios de la estación de Santa Marta, el manteniendo de las fragatas ligeras, la actualización de los submarinos oceánicos, la incorporación de buques multipropósito, etc.

Sin embargo, otro acuerdo internacional tuvo que ver en cuanto incorporación de nuevos medios, sobre todo aquellos destinados a la lucha contra el narcotráfico: El Plan Colombia.

Este fue un acuerdo bilateral forjado en 1999 entre los gobiernos de Colombia y Estados Unidos. Básicamente se centraba en reprimir la producción y el tráfico de drogas a través del fortalecimiento de las fuerzas militares, las instituciones democráticas y la inversión social.

Aquí hay que volver de nuevo al concepto de seguridad cooperativa donde el tema de la droga y su tráfico ya no es considerado un problema domestico sino internacional y por ende requiere del apoyo de otros países. En esa medida, el plan Colombia lo que plateó es un nuevo plan de lucha antidroga por parte de los dos países, consistente en un aumento de los recursos por parte del país del norte hacia Colombia para seguir la lucha contra este flagelo.

⁴⁹ *Ibíd.*, p. 34.

Como ya lo mencionamos uno de los principales aspectos de este programa fue el fortalecimiento de las fuerzas militares con la finalidad de desarticular el vínculo existente entre narcotráfico y subversión y reducir el narcotráfico a un nivel mínimo. Como consecuencia, se crearon brigadas antinarcóticos, se ampliaron las operaciones conjuntas contra el narcotráfico en todo el país y se incorporaron nuevos medios militares⁵⁰. Para el caso particular, guardacostas se vio fortalecido con la incorporación de medios tales como: unidades tipo Point Class, botes de interdicción rápida tipo Midnigth Express, construcción de muelles, apoyo para el desarrollo de infraestructura de estaciones y entrenamiento en procedimientos de interdicción, abordaje e inspección.

Ahora, las ayudas provenientes de Estados Unidos se dieron bajo los siguientes parámetros. Plan 506, consistente en el suministro de equipos y partes usadas, un Plan 517, suministro de equipo mayor usado; Plan IMET (International Military Education and Trainig), suministro de equipos de instrucción y cursos didácticos en el exterior o en Colombia; y Planes FMFP, programa de financiamiento militar al extranjero donde se asigna partidas en dólares para adquirir determinados equipos o elementos de acuerdo a un plan de inversiones determinado por el gobierno usuario. Además estaba el sistema FMS (Foreign Military Sales), un programa creado por el gobierno americano en la década de los cincuenta para suministrar ayuda a países amigos en materias como técnica, entrenamiento, apoyo logístico, suministro de equipos y partes, armamento y municiones, etc.⁵¹

Todo este proceso de fortalecimiento se vino a complementar posteriormente con el desarrollo de una política nacional de defensa denominada, Política de Defensa y Seguridad Democrática. Como ya lo habíamos mencionado en el primer capítulo, su enfoque estaba “en la reconquista por parte de la fuerza pública del

⁵⁰ Revista Semana. Octubre 18-25, 1999. no. 911, p. 38.

⁵¹ ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Armada Nacional. Fondo: Cuerpo de Guardacostas. Sección: Planes y Proyectos. Carpeta documentación de consulta Foreign Military Sales - COGAC. 2000.

territorio nacional, que estaba en manos de los grupos armados ilegales”⁵², reconociendo a la vez que el narcotráfico y el terrorismo era la mayor amenaza contra la nación colombiana. Su concepción vino de la mano de un nuevo gobierno: el de Álvaro Uribe Vélez quien entendiendo el complicado panorama nacional decidió proponerlo como la política base de su gobierno.

De esta manera, con un gobierno decidido y una fuerza militar robustecida el estado resolvió lanzarse a la empresa de restarle espacios a la subversión y al narcotráfico. Para el caso, el gobierno ofreció a sus fuerzas un apoyo irrestricto que iba desde los campos financiero y jurídico hasta el moral.

Como era de esperarse la Armada Nacional cumplió una función primordial en el desarrollo de esta política. Su papel consistió en ejercer un dominio pleno sobre los mares pero especialmente sobre los ríos, arterias de comunicación utilizadas hasta entonces por los terroristas para transportar la droga. En efecto, la Armada amplió su extensión y presencia en el territorio nacional proporcionando mayor vigilancia y seguridad a la población civil. Por supuesto que guardacostas también fue protagonista, pues durante este periodo su jurisdicción se vio ampliada con hechos como la activación del comando de guardacostas del Amazonas y la activación de la estación de guardacostas de Tumaco.

Como se ha podido ver y demostrar, la política de seguridad democrática fue éxito. Sus logros se evidencian en la tranquilidad vivida en el territorio nacional donde las fuerzas del estado han podido ejercer una presencia continua. Además, se creó el ambiente propicio para el desarrollo económico del país, lo que ha generado bienestar en la población.

⁵² RAMÍREZ, Martha Lucía, Ministra de Defensa. La Política de Defensa Y Seguridad Democrática. En: Revista Armada. Julio, 2003. ed. no. 93, p. 18. Recordemos que durante el periodo presidencial de Andrés Pastrana se realizó un infructuoso proceso de paz donde la guerrilla de la FARC pidió un área territorial despejada de toda autoridad estatal utilizándola de manera malintencionada para su fortalecimiento.

Hablaremos ahora de dos estrategias de tipo institucional consideradas a nuestro parecer como trascendentes en el desarrollo de la Armada Nacional y Guardacostas durante la última década.

La primera es la estrategia “cerrando Espacios”. Fue diseñada a mediano plazo (2003 -2006) con la finalidad de alcanzar la victoria en la lucha contra las organizaciones narcoterroristas mediante el empleo de los componentes Naval, de Guardacostas y de Infantería de Mariana⁵³. Como bien lo señala el concepto, el objetivo primordial era cerrarle o negarle al narcoterrorismo el uso de los espacios en los que la Armada Nacional ejercía jurisdicción.

Para lograrlo se diseñaron varios planes. El primero contemplaba la multiplicación y aplicación efectiva de la fuerza a través de la recuperación, complementación y modernización de unidades, así como el mejoramiento en la inteligencia para el desarrollo de operaciones conjuntas y coordinadas. Otro de los planes fue incrementar la cobertura de vigilancia y las capacidades de interdicción marítima. Para ello se planeó la optimización de los sistemas de comando, control y comunicaciones y aumentar la disponibilidad operacional de las unidades y el personal. Por último se pensó en mantener y aumentar la colaboración de los países vecinos por medio de acuerdos o convenios bilaterales.

La aplicación de dicha estrategia contemplaba, por ende, las características de los tres escenarios operacionales: Océano Pacífico, Mar Caribe y áreas fluviales del país, cuyas particularidades la hacían merecedora de planeamientos específicos. Así, por ejemplo, el Pacífico plantea un escenario complicado donde la selva y los esteros de los ríos ofrecen a los delincuentes un tipo de camuflaje. De ahí la necesidad de aumentar las operaciones de control e interdicción en los estero y ríos de la costa, especialmente en Guapi, Mira, San Juan y sus afluentes.

⁵³ Revista Cerrando Espacios: Rumbo al futuro. Bogotá. Septiembre, 2005, Edición Especial de la revista Armada.

Obviamente esto implica diferenciación y adquisición de nuevos medios que para el caso particular contemplaba el desarrollo de las estaciones de guardacostas de Tumaco, Bahía Solano, Pizarro y Punta Ardita. Además de la adquisición de patrulleras costeras, botes interceptores y aviones de patrullaje.

En cuanto al Caribe, éste ofrecía un panorama distinto al del Pacífico. Allí, lo imperante era el tráfico de drogas por medio de lanchas tipo go-fast, pesqueros costaneros, buques de línea y artefactos submarinos. Por ello los proyectos de desarrollo de las estaciones de guardacostas de Coveñas y San Andrés, así como una base aeronaval⁵⁴.

Ahora, lo que evidencia la estrategia marítima cerrando espacios es una carencia de medios propicios para hacerle frente de manera efectiva al narcoterrorismo y sus prácticas de tráfico por mar. Se conoce las dinámicas con las que el narcotráfico acomete sus delitos pero no se cuenta con los medios deseados o en las cantidades requeridas.

Es en ese contexto que aparece el Plan Orión, una estrategia ceñida a los conceptos de poder naval y poder marítimo. Es decir, el fortalecimiento de la marina de guerra como medio de defensa de los intereses marítimos del país⁵⁵.

Precisamente para proteger estos intereses y crear una posición disuasiva creíble ante agresores internos o externos la Armada Nacional diseñó éste plan en 2006. La idea fue iniciar un proceso de modernización de los medios con recursos extraordinarios obtenidos de la implementación del impuesto al patrimonio. El objetivo, según el entonces comandante de la Armada, Almirante Guillermo Barrera Hurtado “fue el mantenimiento de las capacidades que se tenían, la recuperación de algunas capacidades que se habían perdido por el normal

⁵⁴ *Ibíd.*, p.12.

⁵⁵ *Revista Armada*. Bogotá. Diciembre, 2008, ed. no. 94.

desgaste... y la adquisición de nuevas capacidades que permitieran a la Armada nacional sostener el esfuerzo operacional contra las organizaciones narcoterroristas...”⁵⁶.

Establecidas ya las bases del plan y aprovisionados algunos recursos se procedió a la repotenciación y modernización las unidades capitales, a la construcción de patrulleras oceánicas, a la construcción de patrulleras fluviales y al incremento de las capacidades aeronavales. El todo, como conglomerado, proporcionarían a la armada herramientas necesarias para ejercer control en el casi millón de kilómetros cuadrados de jurisdicción marítima, fluvial y terrestre.

⁵⁶ BARRERA HURTADO, Guillermo E., Almirante. Óp. cit., p. 2.

3. GUARDACOSTAS HACIA EL FUTURO: CONSOLIDACIÓN Y PROSPECTIVA DEL CUERPO

Hemos visto cómo Colombia a través de mecanismos militares y legislativos pretende privilegiar sus áreas marítimas, esto con el fin de salvaguardar el orden interno, poner en ejercicio la Soberanía nacional, garantizar la integridad territorial, etc. Hemos visto también, que la creación del Cuerpo de Guardacostas dependiente de la Armada Nacional ha contribuido en gran parte a la vigilancia y defensa de las aguas marítimas nacionales. Se ha examinado, por otra parte, la importancia que significa la expansión y creación de nuevas estaciones y comandos de Guardacostas tanto en el Mar Caribe como en el Pacífico.

En términos generales, el concepto de Guardacostas que ligado al ejercicio de la salvaguarda de la Soberanía nacional como a la vigilancia y control de espacio marítimo, es ya un componente prioritario dentro de la política Estatal colombiana. Por ello, la misión institucional del Cuerpo de Guardacostas y de la Armada Nacional obliga a pensar dichos entes en razón operativa y logística. Este fundamento de control y vigilancia en contra de las diversas formas en que se presenta la ilegalidad (narcotráfico, contrabando, pesca ilegal...) es ya la base para la implementación de planes de desarrollo que contemplen la infraestructura necesaria para el cumplimiento de dichos objetivos.

En cuanto a lo expresado, examinemos para este apartado los Planes Pilotos de Desarrollo. Comencemos con el Plan Piloto de Desarrollo del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional para el periodo 2003-2012⁵⁷. El objetivo es poder identificar rápidamente las capacidades en razón de las necesidades de

⁵⁷ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Comando Armada Nacional. Jefatura de Operaciones Navales. Fondo: Cuerpo de Guardacostas. Sección: Plan Piloto de Desarrollo 2003 - 2012. Bogotá: 2000. 33 p.

seguridad y control que tiene el país, puesta además en consideración a partir de las políticas gubernamentales nacionales. A esto se añade, por qué no, un examen a los distintos problemas que viene afrontando el Cuerpo de Guardacostas, particular la forma en que se combate el narcotráfico, y en general la delincuencia. No se deja de lado tampoco lo que respecta a los instrumentos operativos que conforman el Cuerpo de Guardacostas: planta de personal, soporte logístico, etc.

La observancia dentro de estos Planes Pilotos de Desarrollo en cuanto a los faltantes, fortalezas, debilidades como de potenciales amenazas hacen de una Estrategia el punto a debatir. La apreciación estratégica concentra esfuerzos en las necesidades reales del Cuerpo de Guardacostas en escenarios actuales de amenazas. Así mismo, la búsqueda por el fortalecimiento de las capacidades de apoyo logístico como operativo, define entre otros los objetivos del Plan.

La superficie marítima nacional ha sido para la política estatal nacional un tema de Defensa y Seguridad. En ese sentido, la Política de Seguridad y Defensa Democrática fija sus amenazas en actividades como el narcotráfico, el terrorismo, tráfico de armas, etc. Estas actividades fijadas como tendientes a desestabilizar la seguridad interna del país son al tiempo la prioridad a combatir como ejercicio de política de seguridad nacional.

El concepto de narcoterrorismo ha venido a plantearse ya como un ámbito de debate jurídico, cosa que compete propiamente entre otras a la Armada Nacional. La implementación de políticas tendientes a combatir el narcoterrorismo ha conllevado a que el gobierno colombiano, en trabajo mancomunado con el de Estados Unidos, entiendan que el narcoterrorismo es una actividad desestabilizante del orden interno como de seguridad nacional. En consecuencia, el desarrollo de actividades narcoterrorista tiene como escenario la geografía nacional, cosa que para el aprovechamiento del espacio geográfico de acción

resulta más que necesario dotarse de los medios necesarios que permitan hacer de la actividad generadora de atención. Es por eso, que se hace necesario calcular cuánto es la superficie fluvial nacional para luego así conocer los puntos estratégicos que posiblemente puedan servir a favor de contrarrestar la ilegalidad. Justamente, conocer la zona geografía de la ilegalidad es igual a saber de qué tipo es la amenaza a la que se enfrenta.

En cualquier caso, el desarrollo de planes de seguridad es también la implementación de políticas de Defensa que hagan de ésta una parte importante de responsabilidad estatal. La capacidad *Disuasiva* en un Plan de Seguridad y Defensa nacional como de integridad territorial y de estrategia defensiva es más que necesaria. Los supuestos son más que útiles en épocas de esfuerzos políticos, sociales como económicos en cuanto se tiene un conflicto interno agudo y prolongado. La exigencia a establecer y reforzar las posiciones estratégicas en lugares donde el Estado pueda ejercer autoridad mediante el pleno control marítimo, supone de por sí un uso racional de los mecanismos posibles para mantener esa seguridad. Justamente, entre las directrices que el Cuerpo de Guardacostas plantea son: desarrollo de estaciones marítimas y fluviales en regiones como San Andrés, Puerto Bolívar, Puerto Carreño, Leticia...; adquisición de lanchas para operaciones en bahías interiores y ríos fronterizos navegables así como el desarrollo de un sistema de vigilancia costera y control del tráfico marítimo⁵⁸. Ahora bien, las negociaciones de Paz Gobierno/Insurgencia presupone la activación de los medios disuasivos tendientes a salvaguardar en cualquier caso la seguridad nacional en todas sus fronteras.

Los objetivos institucionales del Cuerpo de Guardacostas y Armada Nacional en su Plan de Fuerzas presupone como prioridad la estabilización de la Seguridad argumentado en la protección de la población y sus recursos, la neutralización logística de las finanzas narcoterroristas y la salvaguarda de la seguridad marítima

⁵⁸Ibíd., P. 7-8

como fluvial. De la misma forma, la búsqueda por la consolidación de un apoyo a las operaciones de la Armada Nacional en sus objetivos estratégicos operacionales. La optimización de la información, del talento humano así como de la incrementación del compromiso de los hombres para con la institución son los objetivos claros en forma de apoyo. No escapa a esto las acciones estratégicas: desarrollo de posiciones estratégicas de guardacostas en zonas fronterizas a fin de mantener la capacidad en las operaciones navales, desarrollo de medios de control y vigilancia marítima, la mantención de la capacidad de ejecución de operaciones de interdicción marítima así como de la capacitación del personal a fin de consolidar los puntos mencionados. Justamente, para el cumplimiento de estas estrategias se sugiere como necesario mantener lo que se tiene, complementarlo y sugerirlo para nuevos desarrollos. Las limitaciones suelen provenir ya bien de la capacidad de hombres para su ejercicio, de los medios necesarios para cumplir y de la infraestructura mínima necesaria para hacer de un Plan de Desarrollo de Seguridad útil como política estatal y gubernativa. Ahora bien, de las limitaciones se sugieren unos potenciales riesgos: como el debilitamiento del control y vigilancia, cosa que pueda facilitar el accionar delictivo, a esto se anuda la potencial desprotección de las áreas marítimas jurisdiccionales lo que debilita en últimas la seguridad y control territorial.

La intensidad como la probabilidad para hacer de la vigilancia y control un elemento así sea de baja intensidad, se emparenta con un escenario hipotético de conflicto armado. Recordemos aquí, que la disuasión es el espectro que sugiere mantener a cualquier costa un Plan de Fuerzas en posibles escenarios realizables. Y cuando referimos a medios disuasivos hacemos referencia a elementos como infraestructura física y capacidad humana. Por ello, la importancia en la consolidación de Estaciones de Guardacostas tanto en el Atlántico colombiano y en el Pacífico. El concepto de Estaciones de Guardacostas indica en general un componente operativo-logístico capaz de buscar una consolidación en operaciones de vigilancia, control e interdicción marítima contra toda posible

ofensiva ilegal y amenazante de la estabilidad estatal y del orden político-económico existente. Por ello, la importancia para potenciar una infraestructura física ya bien en instalaciones operativas y de apoyo. La ubicación geográfica señala a su vez el tipo de Estación y su importancia dentro del concierto de la seguridad marítima.

Pero no perdamos de vista el concepto fundamental de este Plan: las Estaciones de Guardacostas. Estas como concepto estratégico comporta la adecuación de instalaciones como escuelas de guardacostas que permitan capacitar y entrenar al personal en aspectos operacionales, técnicos y de procedimiento jurídico. A esto se añade el interés por potenciar el sistema de vigilancia costera y de control del tráfico marítimo en zonas como Turbo, Coveñas, Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, San Andrés; y en el Pacífico en zonas como Bahía Solano, Bahía Málaga, Buenaventura, Tumaco. La dotación para las Estaciones de Guardacostas se caracteriza por la adquisición de Lanchas para control de bahías, puertos y aguas interiores, éstas para cubrir al menos 1.458,24 km de extensión de costa Atlántica y 1.134,6 km de costa Pacífica. En realidad, es el área de operación la que define la calidad y el tipo de elemento que se necesita para el patrullaje, y por supuesto el tipo de control.

El despliegue logístico en procura del sostenimiento de las Estaciones de Guardacostas es diciente:

Tabla 1 El despliegue logístico

MEDIOS	CANTIDAD		
	REQUERIDOS	EXISTENTES	PLAN
Estaciones de Guardacostas	(24)	(05)	(19)
1ª. Categoría	03	02	01
2da Categoría	09	03	06
3ra Categoría	12	0	12
Sistemas de Vigilancia Costera y de Control de Tráfico Marítimo.	15	05	10
Lancha Control Aguas Interiores	80	22	58
Lancha Desplazamiento Medio	22	08	14

59

Fuente: ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión

A esto se anuda necesidades de otro tipo de apoyo como la capacitación y entrenamiento del personal. El Plan de Inversión, en cualquier caso, es también un tipo de sustentación y justificación en procura de la salvaguarda de la seguridad y control marítimo vuelto ahora ya una política gubernamental como estatal. El Plan de Inversión tenido como proyección de la Armada Nacional, es también la búsqueda por la eficacia de las operaciones, incrementar la capacidad de disuasión, de control del orden interno y de interdicción de actividades ilícitas. Los conceptos: Estratégico y Operativo desarrollados en estaciones de operación, sistemas de vigilancia costeros, etc., son a la sazón aproximaciones tenidas por prioridad en la seguridad marítima y de integridad territorial.

De igual forma, resulta evidente que estos Planes de Seguridad sean alimentados por los resultados en operaciones de incautación de narcóticos. Justamente, en el 2006 a la par que se plantea el Plan Piloto de Desarrollo para un Comando Cuerpo de Guardacostas, se evidenciaba los resultados operacionales. Para la época se calculó en 9.323,12 kg la cocaína incautada gracias al accionar del

⁵⁹ Resumen de las necesidades del Plan de Inversión. *Ibíd.*, p. 25

Cuerpo de Guardacostas con operaciones mayormente realizadas en el Caribe colombiano. A esto se añade capturas, armamentos e insumos para la fabricación del narcótico. No menos que de descalabro puede resultar para el narcotraficante la incautación de tal cantidad de cocaína, pues el monto en dólares asciende a unos US\$745.848.000 dólares, según datos oficiales⁶⁰. Entre el 2001-2004 según datos, la incautación en cocaína ascendió a unos 183.256 kg, con 769 personas capturadas por estar involucradas en dichas actividades. Recordemos que estos datos están determinados también por el apoyo que Colombia ha recibido por parte de los Estados Unidos en la lucha contra el narcotráfico. Por eso la importancia que resulta de la implementación de nuevas áreas de Estaciones de Guardacostas en Tumaco, San Andrés, Buenaventura.

Ahora bien, en prospectiva estructural, el planeamiento de las capacidades y medios de la Armada Nacional para 2011-2030 es el fortalecimiento del *Poder Naval*. La política de seguridad y defensa nacional identificada en el cumplimiento de dichos objetivos, suscita en términos de presupuesto la optimización de los medios lo que permita y garantice lo convenido. La protección de los intereses marítimos es para Colombia, un país de áreas marítimas, de gran importancia geográfico-estratégica. Justamente, mantener la soberanía nacional, garantizar la integridad territorial, desarrollar el poder marítimo y la protección de los intereses nacionales exige un conjunto permanente de operaciones navales en áreas marítimas jurisdiccionales.

Asimismo, ya con la creación del Cuerpo de Guardacostas el ejercicio de vigilancia, defensa y control de las aguas marítimas nacionales es claro, ahora, la prioridad se plantea bajo la necesidad de la activación de nuevas Estaciones, que equipadas permitirán el ejercicio de supervisión de las áreas marítimas jurisdiccionales. En efecto, el Plan Piloto de Desarrollo 2011-2030 contempla la

⁶⁰ ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Dirección de Operaciones Navales. Resultados Operaciones del Cuerpo de Guardacostas del Caribe, 18 de octubre del 2006.

construcción de 28 Estaciones: 1 en Leticia, 15 en el Caribe y 12 en el Pacífico; así como la implementación de un sistema integrado de vigilancia para el control del tráfico marítimo⁶¹. Ahora bien, es sabido que el Cuerpo de Guardacostas como dependiente de la Armada Nacional y en concordancia con las directrices Estatales su objetivo es la seguridad marítima. Las acciones orientadas a este fin son ya conocidas: contribuir a la Defensa de la Soberanía Nacional, controlar actividades de pesca y del medio marino existente, apoyar actividades tendientes a la protección de las aéreas marítimas jurisdiccionales así como de la lucha contra actividades ilícitas. Entre otras, es importante tener en cuenta que en cumplimiento de la Misión Institucional y en apoyo a las fuerzas navales protectoras de la Soberanía, obliga necesariamente a hablar de un sostenimiento de los medios adecuados para hacer del Control Naval un elemento importante de ejercicio de Soberanía Nacional, componente diciente de un Estado político-económico sólido.

Anteriormente, mencionábamos que el concepto de Estaciones de Guardacostas era importante dentro del circuito operativo-logístico de ejercicio de jurisdicción marítima. Pues bien, el fundamento que dirige las operaciones de vigilancia, control e interdicción marítima así como de la lucha contra actividades ilícitas, propia del Cuerpo de Guardacostas, es motivo para un proceso de modernización y complementación de las capacidades estratégicas.

Por ello, la idea principal de este acápite es poder presentar en base a los Planes Pilotos de Desarrollo citados, los elementos que a juicio de la Armada Nacional, el Estado colombiano y el Cuerpo de Guardacostas dan mayor consolidación a la idea de interés político-estratégico a favor del ejercicio jurisdiccional: seguridad y defensa marítima, desarrollo tecnológico y empleo sostenible de los recursos oceánicos así como del medio ambiente marino, y de una proyección política

⁶¹ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Comando Armada Nacional. Jefatura de Operaciones Navales. Fondo: Cuerpo de Guardacostas. Sección: Plan Piloto de Desarrollo 2011 - 2030. Bogotá: 2010., p. 6-7.

internacional del Estado colombiano. Prestaremos atención a la *apreciación estratégica* que en dichos Planes se presenta en cuanto que se señala lo imprescindible que resultan las funciones de un órgano como el Cuerpo de Guardacostas cuyos criterios son propios también de la Armada Nacional.

Estructurar el escenario actual de acción frente a las amenazas proyectadas así como del fortalecimiento de la capacidades logísticas tendientes a dar resultados operacionales en contra de la ilegalidad, son entre otras las ideas fuertes que se plantean en el Plan Piloto de Desarrollo de Guardacostas 2011-2030. Lograr la continuidad de los planes que desde mediados de los noventas y primer decenio del siglo XXI ha ejercido el Cuerpo de Guardacostas es a mediano plazo el objetivo trazado. Guardacostas deberá jugar un papel preponderante a futuro en temas como el ejercicio real en todo el litoral marítimo, propender el aprovechamiento sostenible de los recursos y territorio marítimo, así como contribuir al fortalecimiento de la Armada Nacional⁶². Igualmente, resulta conveniente la importancia de Guardacostas a favor del desarrollo marítimo en zonas costeras e insulares. De igual modo, es importante recordar que parte de la proyección de un proyecto Piloto de Desarrollo de Guardacostas es también la consecuencia de las posibles amenazas a las que se enfrenta en tiempo real: transporte ilegal de sustancias ilícitas, tráfico ilegal de armas, bandas criminales, contener las actividades que atenten contra el medio ambiente marino; sin dejar de lado posibles amenazas reales o potenciales extranjeras que atenten contra el territorio nacional.

Recordemos aquí, la importancia *Disuasiva* que debe mantener un organismo como la Armada Nacional y Cuerpo de Guardacostas, esto como elemento a favor dentro de una *postura estratégica defensiva*. El control naval del tráfico marítimo es una tarea importante dentro del presupuesto externo de la soberanía nacional y que debe cumplir Guardacostas. No olvidemos también, que el problema de orden

⁶²Ibíd., P. 9.

público del país: tráfico ilegal de cocaína y bandas criminales debe ser combatido en razón del debilitamiento financiero de estos grupos al margen de la Ley.

Las estrategias institucionales, en un decir, deben apuntar a la consecución de objetivos ya previamente determinados. Citemos, por ejemplo, la importancia de lograr en corto o mediano plazo resultados operacionales, misiones, etc. En cuanto a Guardacostas el lineamiento operativo se supedita a la Jefatura de Operaciones Navales: la perspectiva en contribuir al desarrollo del Poder Marítimo, dirigir esfuerzos para proteger la integridad territorial así como del fortalecimiento de la capacidad operacional en estrategia y táctica, la propensión por escenarios que creen sinergia entre población civil y autoridad marítima. Del mismo modo, se propugna por unos objetivos ya más singulares: velar por la seguridad y defensa de la prosperidad de la Armada Nacional; la protección de la población, infraestructura económica elementos que permitan consolidar el control del territorio. Resulta necesaria la implementación de estrategias tendientes a combatir la ilegalidad y grupos que la ejerzan. En cualquier caso, el esfuerzo institucional a fin de formular y/o sustentar proyectos de sostenibilidad de las operaciones navales es de gran esfuerzo. La sincronización de los componentes para la optimización de resultados, es importante tanto en materia operacional cuanto más en procesos de apoyo y sostenibilidad de las fuerzas. Los esfuerzos dirigidos a la ampliación de la infraestructura naval exigen a su vez calidad en el talento humano y responsabilidad administrativa diligente. Características como eficiencia, eficacia y efectividad se sugieren como propósito ideal. La contribución a la situación actual de los medios así como el relevo generacional apropiado de los elementos de la institución, se apuntala como componente importante dentro del presupuesto operacional de las fuerzas navales a 2030. Desde luego, la promoción de procesos doctrinarios no escapa a dichos fines: socialización y difusión de la doctrina de las fuerzas navales. La cultura organizacional es también elemento a tener en cuenta, pues la búsqueda por la garantía de la calidad operacional es entre otras una línea de acción estratégica.

Ahora bien, entre necesidades y objetivos las constantes son parecidas: mejorar el sistema logístico, complementar la infraestructura existente, incrementar la capacidad y entrenamiento del talento humano, desarrollar posiciones estratégicas de Guardacostas en zonas vitales del litoral y zonas insulares.

Siempre, es latente, que sin el refuerzos de estos elementos se verá incrementado el accionar delictivo y el tráfico ilícito por el mar, lo que es también decir un descuido en la vigilancia de áreas marítimas jurisdiccionales. La justificación por la seguridad marítima es ya un tema de Soberanía Nacional, y en consecuencia, un tema de Estado. El conocimiento del dominio marítimo como de responsabilidad en los asuntos marítimos implica la actividad no solo de la Armada Nacional y Guardacostas, es también ejercicio de Estado. La suscripción de acuerdos, cooperaciones implica a nivel de política externa un marco de responsabilidades a cumplir.

En cuanto al tema de la protección del medio ambiente hace necesaria la activación institucional de unos mecanismos tendientes a reducir índices de contaminación. La protección de mares y su biodiversidad es parte también de cooperaciones y acuerdos. Así mismo, control y vigilancia como adalid de la política estatal no es menos que la lucha contra la ilegalidad y el conflicto social interno.

Hablemos ahora de conceptos. Hemos tenido oportunidad de expresar en apartados anteriores la importancia de la *posición estratégica* de Colombia en cuanto a sus fronteras marítimas internacionales. Pues bien, estructurar y dar coherencia a esa *posición estratégica* es tarea de Guardacostas, ya que la capacidad logística de este Cuerpo permite la optimización a favor de la geografía Nacional. Por ello, es importante el avance que obtenga este Cuerpo en cuanto a su infraestructura humana y física. La consolidación de Estaciones de Guardacostas complementa las posiciones estrategias de la Armada Nacional y el

Estado colombiano y garantiza el ejercicio de la Soberanía. Recordemos que es 928.660 km² lo que hay que cubrir de aguas jurisdiccionales, lo que es lo mismo decir una extensión más o menos cercana a la superficie terrestre del país (1.141.748 km²).

La protección de la zona exclusiva económica y del mar territorial y zona contigua debe planearse bajo un apoyo logístico que implique los medios necesarios para hacerlo de manera correcta y que garantice la seguridad nacional en cualquier punto. Por ello, no en vano es de importancia el estudiar los Planes Pilotos de Desarrollo ya que en ellos se plantean las necesidades más próximas a cumplir y la calidad con que deben efectuarse las actividades, tendientes sobre todo, al control y vigilancia de la jurisdicción nacional. En estos Planes Pilotos podemos leer desde las responsabilidades que compete a cada organismo en favor del control y seguridad del territorio, como de las necesidades físicas y humanas para cumplir dichas actividades, hasta el cómo debe estructurarse una política de seguridad nacional y externa.

Ahora bien, la importancia de la creación de Estaciones de Guardacostas radica en la capacidad de vigilancia, control e interdicción marítima, especialmente en aquellas zonas comúnmente denominadas estratégicas, ya bien por su situación económica o de tránsito marítimo. Por ello, las funciones de las Estaciones primarias de Guardacostas se fundamentan en el control respectivo de puertos y áreas circundantes por lo que deben tener las capacidades para: control de operaciones en aguas interiores, así como de control de tráfico y vigilancia marítima. Éstas Estaciones básicamente corresponden a zonas como San Andrés, Cartagena, Turbo, Santa Marta, Buenaventura. Para esto es necesario igualmente los medios navales necesarios para el cumplimiento de estos objetivos: botes, instalaciones operativas dotadas e instalaciones de apoyo.

Las Estaciones secundarias de Guardacostas se localizan en puertos con tráfico relativamente menor en comparación con Estaciones primarias. Hablamos de puntos fronterizos, sitios de interés para la economía nacional., etc. Para llevar a cabo estas funciones es necesario contar con la capacidad para atender planes de protección de puertos así como de instalaciones operativas y de apoyo logístico. Las Estaciones secundarias enunciadas se presentan particularmente en el Caribe como Coveñas, Barranquilla y Puerto Bolívar. En el Pacífico en Tumaco. Así como en bahía Solano y bahía Málaga; la finalidad es también para que estas Estaciones cuenten con sistema integrado de control y vigilancia marítima.

Las Estaciones terciarias se localizan en puertos con menor desarrollo marítimo. Para mencionar las ubicadas en Providencia, Jurado, Nuqui., etc. En Punta Espada la idea es que cumpla con la función de vigilancia y presencia institucional en la frontera. En consecuencia, de las 14 Estaciones existente a la fecha, 9 cuentan con instalaciones óptimas y las restantes 5 no cuenta con la infraestructura necesaria a pesar de que cuenta con personal y medios medianamente apropiados para el funcionamiento. El propósito del Plan Piloto de Desarrollo de Guardacostas 2011-2030 prevé complementar la infraestructura actual y luego la construcción de lo faltante en el resto de Estaciones.

El paquete de responsabilidades que recae en cada una de las Estaciones de Guardacostas da al contrástate con el concepto operacional y la situación táctica de cada una dependiendo su ubicación. Pues, las Estaciones de control merecen un número significativo dentro de este orden. La proyección para la Creación de Estaciones hasta 2018 sitúa regiones estratégicas como Sapzurro, Islas Gorgona, Bahía Solano.

Recabemos ahora en el tema propio de infraestructura. Además de lo que se merece en la creación de nuevas Estaciones de Guardacostas, el segundo pilar de este proceso es también el desarrollo de un Sistema Integrado de Control de

Tráfico y Vigilancia Marítima. Potenciar el *Poder Naval* es también el fortalecimiento de un marco de operaciones que permita un mayor despliegue en las interdicciones marítimas. Así pues, un adecuado control del tráfico marítimo suscita el fortalecimiento de la jurisdicción marítima y respectiva Soberanía. El citado Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima permitirá controlar y vigilar embarcaciones que efectúen actividades marítimas, asimismo controlar el tráfico y vigilancia en costas y zona insular. Por ello, la importancia estratégica que debe tener cada Estación según su posición geográficamente pensada. Las capacidades de la implementación de las Estaciones como del Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima es poder mejorar la eficacia en la navegación, mejorar la seguridad de la misma así como proteger el medio ambiente marino y zonas adyacentes. Por demás, desde el punto de vista naval, el Sistema prevé en tiempos de Paz y/o Guerra control eficiente del tráfico marítimo, esto como elemento contingente.

Ahora bien, el Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima debe estar estructurado bajo la forma de Estaciones Nacionales, Estaciones Regionales que dotadas a igual que las Nacionales con la tecnología necesaria, haga más eficiente el control y vigilancia marítima. De esta manera, el propósito de la interdicción marítima es también la necesidad de la Armada Nacional y el Estado colombiano en su búsqueda por la consolidación de la Soberanía y lucha coordinada contra y el narcotráfico. El *Concepto Operacional* que de igual manera debe llevar a cabo Guardacostas bajo el ideal táctico, está bajo el concepto del empleo de unidades operacionales/navales (botes, helicópteros.,).

La optimización de los medios necesarios para el ejercicio de patrullaje por parte de Guardacostas es también la búsqueda por brindar al talento humano los recursos que garanticen su seguridad física en un medio no fácil de sobrellevar con son las condiciones meteorológicas del Mar y derivados. En efecto, la capacidad interceptora y de cobertura de los botes, medios físicos para desarrollar

laboras de control y vigilancia marítima, son elementos que debe ser concebidos bajo un planeamiento estratégico y ordenado propio de una proyección tenida por eficiente para una duración estimada por un tiempo, componente importante dentro de un Plan de gestión proyectado a futuro. Ejemplo, en requerimiento de unidades de botes para bahías proyectado para 2030, es de 22, a cuya existencia en el 2011 asciende solo a 11. En botes interceptores tipo A de 26 existentes para 2011 se calcula tener 54 para 2030. Botes interceptores tipo B de 6 existentes se proyecta tener 42 para 2030. Además de poder contar con botes fluviales tipo BAF y F, hasta ahora inexistentes en la Armada Nacional y Guardacostas⁶³.

De igual forma, a manera de poder incrementar el patrullaje y vigilancia marítima éstas unidades se piensan para cubrir una extensión calculada en 24 millas, proyección estimada también para un mayor aprovechamiento del tiempo y los recursos físicos para llegar a ser realizados. Es claro, también, que el empleo de dichas unidades se hace más perentorio en el Caribe. De la adquisición a su vez de unidades patrulleras de Costa tipo CPV se estima para 2030 en unas 15 aproximadamente.

Ahora bien, velar por la seguridad territorial marítima del país es de gran esfuerzo, ya que el 80% de la vía marítima existente es ocupada por el tráfico de narcóticos, por lo que incrementar la efectividad en operaciones de interdicción marítima demanda un esfuerzo ya bastante para el país, el presupuesto de la Armada Nacional y del Estado colombiano. La idea principal es que a mayor cantidad de unidades operativas mayores cantidad de espacio controlado y vigilado, cosa que procura cercar lo más posible los corredores marítimos empelados por el narcotráfico. Por ello, la importancia de la adquisición de al menos 6 Patrulleras Oceánicas tipo OPV cuya capacidad es de hasta 35 nudos, con autonomía de 1500 millas náuticas y una velocidad de 22 nudos.

⁶³Ibíd., p. 35.

Además, es claro el requerimiento de sensores y sistema de Radar (radar de navegación, radar de vigilancia aérea), equipos de comunicaciones satelitales, Helicópteros además de buques con plataforma autónoma; en fin los medios necesarios para combatir el tráfico ilícito de armas, estupefacientes y contrabando. La búsqueda por desarrollar la aviación naval se plantea como necesidad ante los requerimientos de reestructuración. El Plan de Desarrollo de la Aviación Naval cuenta con la adquisición de 10 helicópteros, radares de búsqueda y rescate. Implementar Estaciones Aeronavales en apoyo a las unidades de Guardacostas es también una meta.

Contar con la infraestructura y los medios necesarios para hacer del la Vigilancia y Control de las aguas jurisdiccionales marítimas un punto fuerte en el resguardo de la Soberanía, implica a su vez todo un aparato logístico que coordine y vele por la correcta utilización de los equipos y símiles que son los que permiten el desarrollo junto con el talento humano de las políticas propias de lucha contra el narcotráfico y la ilegalidad en zonas de confluencia marítima.

En cualquier caso, una visión organizacional y racional de la correcta utilización de los medios es también una optimización de los recursos que permite que una política de seguridad se afiance. Eso demuestra la seriedad y el compromiso para con la Seguridad y Control de interdicciones marítimas.

A su vez, la capacitación y entrenamiento del talento humano es también la búsqueda por garantizar que las operaciones se realicen bajo las condiciones más seguras y que arrojen resultados óptimos. No es fácil presupuestar todo esto sin la previa planificación de los elementos que confluyen bajo una estructura organizacional como una política de Estado bajo el estandarte de la Armada Nacional y Cuerpo de Guardacostas. En materia de infraestructura física es ya de gran demanda, por ejemplo, en la Escuela de Guardacostas la importancia de instalaciones administrativas y académicas, instalaciones de apoyo tales como

zonas de alojamiento, bodegas, almacenes., etc; sin dejar de lado las instalaciones de apoyo en la instrucción: botes de instrucción, laboratorios de navegación, etc.; y de toda una infraestructura humana y física empleada en la capacitación e instrucción de Guardacostas. Y lo más importante, afincar entre Guardacostas la doctrina de la Seguridad como elemento diciente e imperativo dentro de su marco de acciones. Es por demás una visión, una filosofía si se quisiera llamar, en la que estrategia y táctica guía las normas de procedimiento operacional y de uso de la fuerza.

El presupuesto para el desarrollo de todos estos elementos enunciados, es decir, adquisición de medios para el sostenimiento de la infraestructura, Sistema Integrado de Control y Vigilancia del Tráfico Marítimo., etc, se calcula en billones de pesos computados bajo una línea específica de tiempo. Las fuentes de financiamiento se contemplan ya bien de la cooperación internacional como de los recursos propios del Armada Nacional y similares; añadiéndose la importancia del manejo integral, responsable y coordinado de esos recursos contemplado bajo la Jefatura de Planeación de la Armada Nacional.

Es por demás claro, que la planeación racional y la optimización de los recursos físicos y humanos en la elaboración de estas políticas y actividades de Seguridad y Control del tráfico marítimo, son dicientes de una doctrina tenida por justa ante la eventualidad de la inseguridad y la inestabilidad interna del país.

4. CONCLUSIONES

A partir de 1950 se avista a nivel mundial una tendencia por desarrollar políticas de protección y aprovechamiento del mar. Este nuevo planteamiento, si se puede señalar así, fue producto de una nueva forma de percibir al mar, ya no como espacio ignoto y de interés solo en tiempos de guerras sino como el escenario estratégico de potencialidades y riquezas. De ahí la prisa de los Gobiernos por actualizar sus áreas marítimas jurisdiccionales y crear mecanismos para defenderlos. Esto se hacía de dos maneras. Una desde el punto de vista jurídico y diplomático en donde las leyes de cada país y las Convenciones internacionales jugaban un papel importante. La otra a través de los medios militares. Esta último representaba el mecanismo para hacer efectivo lo primero.

Ahora bien, esta defensa militar implicaba pensar en la distribución y organización de medios pues las nuevas zonas involucraban vigilancia en 200 millas. Por tanto era evidente la necesidad de contar con un organismo especial debidamente conformado que protegiera los intereses de la nación en el mar. De su creación dependía el aprovechamiento de sus recursos y potencialidades. La solución fue crear servicios de guardacostas.

En el caso de Colombia el servicio existía bajo la dirección de Aduanas Nacionales pero de una manera deficitaria o del modo menos apropiado para las exigencias modernas. Es decir, no estaba en capacidad de ofrecer servicios de búsqueda y salvamento, de control y protección de la pesca, de control de puertos y bahías, de control de contaminación del medio ambiente marino, ni mucho menos de reprimir el tráfico de drogas por mar. Por ello el gobierno decidió reformarlo y crearlo como un componente más de la Armada Nacional, uno más efectivo y con mayores

funciones. La decisión fue clara. No había en el país otra institución más propia y capacitada para regentar el proceso que la Armada.

Lo que presenciamos de ahí en adelante no es más que la consolidación exitosa de uno de los componentes navales más jóvenes. Su éxito se mide por los resultados alcanzados en las labores de control de tráfico de drogas, coadyuvando a la solución del conflicto armado nacional.

Lo que nos lleva a señalar la importancia en el conflicto local de La Armada nacional, como una de las instituciones que mayor cantidad de droga incauta anualmente a nivel nacional y cuyo propósito de contrarrestar las amenazas a la seguridad y fortalecer el estado, radica en el freno que se puso a una situación que alcanzó dimensiones lamentables para la legalidad y la institucionalidad del país. Así, el marco dominado por la ilegalidad y la laxitud en las políticas estatales por proveer orden y soberanía en sus territorios marinos, se vio claramente reducida con el surgimiento de los guardacostas de la armada, lo cual permitió que mediante la preservación de la legalidad, la soberanía y la seguridad se fortalecieran ámbitos de la política y la institucionalidad del país. Es ahí donde puede verse la real magnitud del papel desempeñado por los guardacostas ya que estos mediante el acatamiento de sus funciones constitucionales logran incidir aspectos claves de la vida nacional que permiten al estado un robustecimiento frente a aquellos actores que algún tiempo pretendieron usurpar su rol como rector del estado social de derecho.

Su desarrollo es señal inequívoca de conciencia marítima pues amplia la presencia del Estado en todo el territorio nacional. Es una muestra de soberanía, un ejercicio de dominio estatal en función de la aprovechamiento y buen uso del mar.

Sin duda, sus proyecciones son exitosas pues en las políticas nacionales y los planes desarrollo institucional se contempla su fortalecimiento con nuevas estaciones y unidades tácticas.

BIBLIOGRAFÍA

ALVARADO GARAIOCA, Teodoro. *El Dominio del Mar*. Guayaquil: Depto. De Publicaciones de la Univ. De Guayaquil, 1968.

ARMADA NACIONAL DE COLOMBIA. Dirección de Operaciones *Navales*. Resultados Operaciones del Cuerpo de Guardacostas del Caribe, 18 de octubre del 2006.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central. Fondo: Disposiciones. Disposición Número 033 del 06 de noviembre de 2009.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Comando Armada Nacional. Jefatura de Operaciones Navales. Fondo: Cuerpo de Guardacostas. Sección: Plan Piloto de Desarrollo 2003 -2012. Bogotá: 2000. 33 P.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Comando Armada Nacional. Jefatura de Operaciones Navales. Fondo: Cuerpo de Guardacostas. Sección: Plan Piloto de Desarrollo 2011 -2030. Bogotá: 2010. 77 P.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Central Comando Armada Nacional. Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional. Fondos: 1991, 1992, 1993, 1994, 1995.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Decretos. Sección: Decreto 399 del 18 de febrero de 1994.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directivas, Sección: Directiva Presidencial N° 05, 28 De Diciembre De 1991.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directiva. Sección: Directiva Transitoria N° 018. Santafé de Bogotá, 16 de marzo de 1994.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Directivas. Sección: Directiva Transitoria N° 073 de 1994.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo de Gestión. Fondo: Resoluciones. Sección: Resolución N° 168 del 12 de Junio de 1992. Por la cual se crea el Escudo y Bandera del Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional y se establece el uso de la Bandera.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Archivo Histórico Armada Nacional. Fondo: Doctrina Naval. Sección: Historia de Guardacostas. 1979.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Jefatura de Operaciones Navales. Cuerpo de Guardacostas. Proyecto Construcción y Dotación Estación de Guardacostas de Leticia 2001. Bogotá, D.C., Archivo Comando Guardacostas.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Rumbo al futuro. Bogotá: Dirección de Desarrollo Institucional, mayo 2004.

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Segundo Comando Armada Nacional. Estudio de Estado Mayor para la Creación del cuerpo de Guardacostas. Bogotá D.E., Mayo 17, 1979.

CÉLÉRIER, Pierre. *Geopolítica y Geo estrategia*. Buenos Aires: Eds. Pleamar, 1965.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 67 de 1993. [En línea]. <http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1993/ley_0067_1993.html>

COLOMBIA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Acuerdo Entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América para Suprimir el Tráfico Ilícito por Mar. [En línea]. <http://apw.cancilleria.gov.co/Tratados/adjuntosTratados/130C2_US-20-02-1997.PDF>.

EL ESPECTADOR. Años 1979 a 1991.

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA, COMANDO GENERAL. Estrategia General de la Fuerzas Militares. Bogotá: Imprenta y publicaciones de las fuerzas militares, diciembre, 1997.

MANTILLA BALBUENA, Silvia Cristina. *Seguridad y narcotráfico en el gran Caribe: geopolítica, integración regional y otros dilemas asociados*. En: Papel político. Bogotá, Vol. 16, N° 1, enero-junio de 2011

REVISTA ARMADA. Años 1979 a 2012.

REVISTA SEMANA. Octubre 18-25, 1999, no. 911.

REVISTAS DE LAS FUERZAS ARMADAS. Años 1979 a 2012.

ROMÁN BAZURTO, Enrique. *Análisis Histórico del Desarrollo Marítimo Colombiano*. Cartagena: Fondo Rotatorio de la Armada Nacional, 2001.

YAFFE, Lilian. *Conflicto armado en Colombia: análisis de las causas económicas, sociales e institucionales de la oposición violenta*. En: CS, No. 8, julio/diciembre 2011, Cali.

ANEXOS

Anexo A. Comandantes del Cuerpo de Guardacostas.

Grado.	Nombre.	Años.
Capitán de Navío.	José Augusto Matallana Rodríguez.	Noviembre 1991 – Diciembre 1995.
Capitán de Navío.	Guillermo Enrique Barrera Hurtado.	Febrero 1996 – Diciembre 1996.
Capitán de Navío.	Rafael Ospina Tovar.	Febrero 1997- Diciembre 1997.
Capitán de Navío.	Hugo Mario Gómez Córdova.	Enero 1998 – enero 2005.
Capitán de Navío.	Henry Jhon Blain Garzón.	Enero 2005 – Septiembre 2005.
Capitán de Navío.	Plinio Alberto García Garavito.	Enero 2006 – Septiembre 2006.
Contralmirante.	Jaime Barrera López.	Octubre 2006 – Julio 2007.
Capitán de Navío.	Hugo Mauricio Ortiz Concha.	Agosto 2007 – Agosto 2008.
Contralmirante.	Hernando Wills Vélez.	Agosto 2008 – Diciembre 2009.
Contralmirante.	José Benjamín Manzanera Rodríguez	Diciembre 2009 – Abril 2010.
Capitán de Navío.	Luis Jorge Tovar Neira.	Abril 2010 – Diciembre 2010
Capitán de Navío.	Paulo Guevara Rodríguez	Enero 2011 – Noviembre 2012.

Anexo B. Glosario

Termino.	Significado.
ARC	Armada República de Colombia.
TK	Teniente de Corbeta.
TF	Teniente de Fragata.
TN	Teniente de Navío.
CC	Capitán de Corbeta.
CF	Capitán de Fragata.
CN	Capitán de Navío.
CALM	Contralmirante.
VICE	Vicealmirante
ALM	Almirante.
COGAC	Comando Guardacostas.
CGUCA	Comando Guardacostas del Caribe.
CGAPO	Comando Guardacostas del Pacífico.
CGAMA	Comando Guardacostas del Amazonas.
EVIPE	Estación de Vigilancia Punta Espada.
ESCUG	Escuela de Guardacostas.