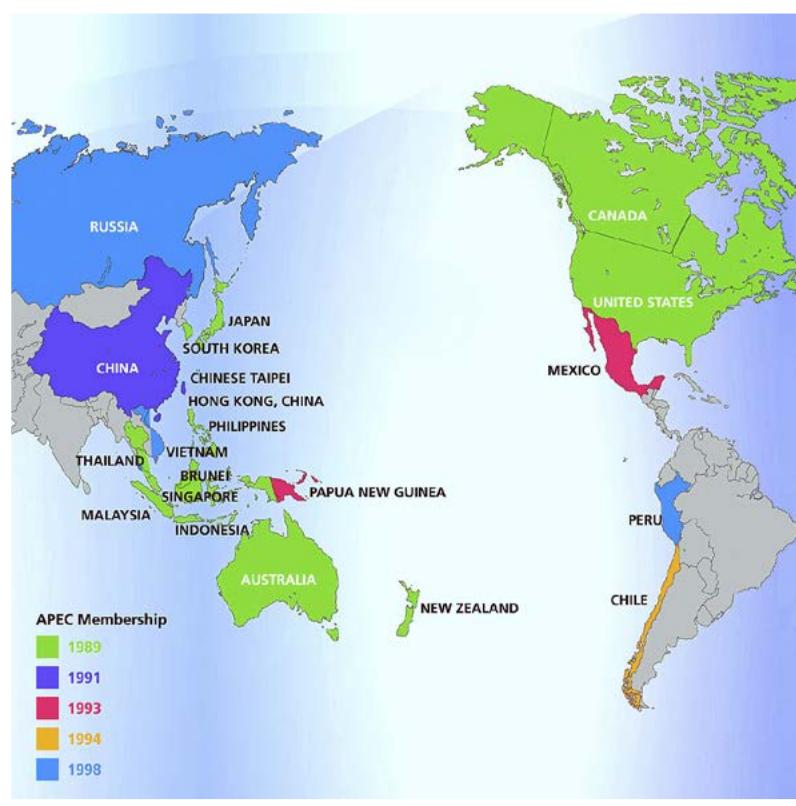


EL ROL DE LA ARMADA EN EL RESGUARDO DEL COMERCIO CON EL ASIA PACÍFICO

Alberto Guerrero García*

El transporte y comercio marítimo de Chile con el Asia Pacífico, constituyen el pilar del desarrollo económico nacional, siendo la Armada la principal responsable de brindarle seguridad y protección.



con esa región se ha transformado en el motor de la economía nacional. Además, se debe considerar, la posición privilegiada de Chile en el Pacífico.

Nuestro país puede y cuenta con todos los atributos para convertirse en el punto de unión entre las naciones asiáticas y las del cono sur de América, abriendo nuevas expectativas de crecimiento e integración regional.

En este contexto, el 90% del comercio exterior de Chile se transporta por mar, constituyendo el pilar que sustenta el desarrollo económico nacional, y es la

El siglo XXI encuentra a Chile en inmejorable posición para alcanzar la categoría de país desarrollado, ya que el Océano Pacífico ha sido catalogado como el polo de desarrollo económico de este siglo.

Visionariamente el ingreso de Chile al Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC) en la década del 90, el creciente intercambio comercial

Armada la que tiene la mayor responsabilidad en cuanto a brindar protección y seguridad a las comunicaciones marítimas que conectan a Chile con el Asia Pacífico, debiendo considerar la extensión de la región, así como la racionalización y priorización de los medios disponibles para cumplir dicha tarea, siendo necesario dar respuesta a interrogantes como: ¿Qué proteger?, ¿cuáles son los riesgos y

* Capitán de Corbeta. Oficial de Estado Mayor.

amenazas?, ¿cómo brindar protección y seguridad a las comunicaciones marítimas nacionales en el Asia Pacífico?

¿Qué proteger?

Las Comunicaciones Marítimas (CC.MM.), están compuestas por los buques de transporte y los terminales marítimos y según su empleo se clasifican en económicas, militares y de sostenimiento. En cuanto a las CC.MM. económicas, son de carácter permanente (tiempos de paz y de conflicto) y aquellas fundamentales para el sostenimiento de la nación se les denomina Comunicaciones Marítimas Vitales (CC.MM.VV.),¹ que para el caso nacional corresponden a las exportaciones de cobre y las importaciones de combustibles fósiles.

Mediante el estudio de las CC.MM. nacionales con los miembros de la APEC, sumado al análisis de las estadísticas de las exportaciones e importaciones, se puede establecer que la única CC.MM.VV. con el Asia Pacífico, corresponde a la exportación de cobre, ya que del total exportado durante el año 2012, el 63% tuvo como destino naciones de la APEC,² mientras que las importaciones de combustibles fósiles provinieron mayoritariamente de otras regiones del mundo.

Se podría concluir que las únicas CC.MM.VV. que debieran protegerse en el Asia Pacífico, serían las de exportación del cobre; sin embargo, esa conclusión sería un error.

El mundo ha cambiado y también lo han hecho las CC.MM. El comercio marítimo se ha globalizado y es crucial para el desarrollo económico mundial, donde más del 90% del comercio internacional se transporta por vía marítima;³ siendo vital para

el Asia Pacífico, donde las naciones se sustentan del comercio exterior.

Esta realidad nos obliga a ampliar el concepto de las CC.MM., incorporando a la carga transportada, ya que constituye la base del comercio marítimo internacional.

El análisis de las exportaciones e importaciones nacionales, demuestra que la economía chilena depende principalmente del comercio y transporte marítimo en el Asia Pacífico; por lo que más allá de proteger las CC.MM.VV., es necesario garantizar el comercio seguro en la región. Es decir, proteger la carga y el buque que la transporta desde el terminal de salida hasta el de destino, asegurando que la carga llegue en el tiempo, cantidad, calidad y lugar requeridos, ya que cualquier alteración al flujo comercial tendrá un efecto negativo en la economía nacional.



■ Representación estadística de las exportaciones nacionales durante el 2011 (toneladas).

La preservación del comercio seguro, demanda garantizar las condiciones de paz y estabilidad necesarias para alcanzar las metas de intercambio comercial y de cooperación económica, como lo expresara el Contraalmirante Xu Weibing, de la Armada de la República Popular China durante el "Western Pacific Naval Symposium 2011":

"La seguridad y protección del comercio marítimo en el Asia Pacífico, así como el resguardo

1. Estrategia Marítima, Curso de Estado Mayor, Academia de Guerra Naval.
 2. Indicadores de comercio exterior, Banco Central (2012).
 3. Tangredi, Sam J. Globalization and Maritime Power.

del medio ambiente y la explotación de los recursos naturales, sólo puede ser alcanzada a través de un concepto que China ha denominado ‘Un Océano en Armonía’.

Esto concuerda con lo planteado por Geoffrey Till, en cuanto a que para explotar los beneficios del mar y enfrentar las múltiples amenazas y riesgos existentes, los Estados deben buscar “El buen orden en el mar”,⁴ que es un concepto que identifica los atributos del mar y los relaciona con los riesgos y amenazas existentes, de tal forma de brindar la seguridad y protección necesaria para que los países obtengan los máximos beneficios.

Podemos concluir entonces, que los esfuerzos nacionales en el Asia Pacífico deben apuntar a alcanzar y mantener el “Buen Orden en el Mar”, garantizando un comercio seguro con las naciones de la APEC.

entiende por dichos términos y luego efectuar un estudio de la región, de tal forma de establecer cuáles amenazas y riesgos pueden afectar seriamente la economía mundial, dañando la estructura económica de la APEC y por ende la de Chile.

En cuanto a la definición de amenazas y riesgos, es importante entender que no son términos equivalentes y que no siempre es fácil distinguirlos, por lo que por convención, se ha definido amenaza como “medios más intención” y riesgo como “medios o intención” de causar algún daño.⁵ La importancia de poder diferenciarlos, radica en que el empleo y alistamiento de los medios para enfrentar una amenaza no puede ser igual que para enfrentar un riesgo.

El escenario geopolítico del Asia Pacífico es uno de los más complejos del mundo, donde conviven cerca de 3400 millones de personas y se hablan más de 3500 dialectos e idiomas, con la consiguiente diversidad cultural, histórica, étnica, religiosa e institucional. Desde un punto de vista político y económico, incluye tres miembros permanentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, seis potencias nucleares y tres miembros del G-8, concentrando más del 50% del PIB mundial. En cuanto al comercio y transporte marítimo, concentra rutas de CC.MM. de significación estratégica, económica y militar, utilizadas por las naciones de todo el mundo.

Si bien el Asia Pacífico, es actualmente una región estable para el comercio y tráfico marítimo, esto puede ser sólo temporal, ya que existen una serie de intereses contrapuestos y circunstancias que pueden alterar el buen orden en el mar, tales como las disputas territoriales que mantienen China y Japón; el fundamentalismo islámico que se ha propagado en Malasia e Indonesia; la permanente inestabilidad regional que origina Corea del Norte y la inestabilidad interna de naciones que enfrentan conflictos con grupos separatistas como es el caso de Filipinas, Tailandia y China.

PAÍS	AÑO		
	2010	2011	2012
Estados Unidos	2.070	3.129	3.544
Canadá	287	150	175
México	842	544	157
Perú	25	50	2
China	14.803	15.200	14.627
Corea del Sur	3.351	3.502	3.495
Filipinas	250	125	96
Indonesia	1	94	71
Japón	5.122	5.752	5.319
Malasia	114	179	118
Taiwán	1.722	1.659	1.454
Tailandia	145	116	125
Vietnam	145	198	219
Australia	458	651	1.042
Total naciones APEC	29.336	31.350	30.443

■ Exportaciones de cobre a naciones APEC (miles de millones de dólares).

Amenazas y riesgos

Para identificar las amenazas y riesgos presentes en el Asia Pacífico, se debe definir qué es lo que se

4. Till, Geoffrey. Sea Power, a guide for the twenty-first century.

5. Estrategia Marítima, Curso Estado Mayor, Academia de Guerra Naval.

Lo anterior permite afirmar que el Asia Pacífico dista mucho de ser considerada una región benigna para el buen orden en el mar y que existen importantes amenazas y riesgos que van más allá de las de carácter netamente militar.

Las principales amenazas en la región son:

➤ Terrorismo internacional

La importancia del comercio marítimo en la economía mundial, convierte a los transportes marítimos (principalmente buques de pasajeros) y los terminales portuarios, en blancos potenciales de organizaciones terroristas.

➤ Tráfico de ilícitos

El tráfico de drogas y armamentos, así como la trata de personas, constituyen una de las mayores amenazas al comercio marítimo en la región.

➤ Piratería

Desde el 2010 se han registrado más de 80 actos de piratería en el Estrecho de Malaca y más de 300 en el Mar de China.

➤ Pesca ilegal

Ante la imposibilidad de satisfacer la demanda por este recurso, las flotas pesqueras incursionan en aguas jurisdiccionales de otras naciones.

Los riesgos de mayor consideración en el Asia Pacífico son:

➤ El aumento del comercio internacional, ha generado un aumento del tráfico marítimo, originando peligros a la navegación, como colisiones y abordajes.

➤ Esta es la región del mundo más vulnerable a los desastres naturales, como terremotos, erupciones volcánicas, inundaciones y tsunamis.

➤ Las migraciones ilegales en embarcaciones con precarias condiciones de seguridad, afectan el libre tránsito de las naves comerciales, ante la obligación de prestar auxilio en el mar.

➤ Los daños al medio ambiente causados por un desastre marítimo, pueden alterar el comercio seguro, restringiendo el transporte marítimo por períodos prolongados.

Protección y seguridad

El tamaño de la región, así como el volumen del tráfico marítimo que por ella circula, hacen que

los medios disponibles sean siempre insuficientes, como lo expresara el General Tan Sri Ghazali, Jefe de las Fuerzas de Defensa de Malasia:

“Ninguna Marina es lo suficientemente grande como para poder estar en todas partes en todo momento.”

Resulta evidente que la clave para brindar protección y seguridad, radica en la colaboración y coordinación entre las naciones de la cuenca del Pacífico, permitiendo un eficiente empleo de los medios para prevenir y responder oportunamente a las distintas amenazas y situaciones que se presenten.

Al respecto, la Armada tiene la responsabilidad de contar con medios y capacidades que le permitan actuar tanto individualmente como en coordinación con otras marinas y organizaciones internacionales, previniendo y combatiendo las amenazas y riesgos, no sólo en el área de responsabilidad marítima nacional (área SAR), sino que en todo el Asia Pacífico, donde el país posea intereses comerciales y económicos. Para lograrlo, la Armada debe centrar sus esfuerzos en las siguientes áreas:

■ Conocimiento del entorno marítimo

Mediante la vigilancia y monitoreo de las zonas de responsabilidad, se debe generar un panorama operacional común, que provea un conocimiento detallado de lo que ocurre en el entorno marítimo, definido internacionalmente como Maritime Situation Awareness (MSA). Esto requiere un extenso control del tráfico marítimo, sumado a la implementación de sistemas de traqueo para las naves, así como el fluido y oportuno intercambio de información entre las distintas marinas. En el caso nacional, esto se busca a través del programa GRAFIMAR, que entrega información instantánea de la posición de las naves, tripulaciones y cargas; sin embargo, este sistema no está interconectado a los sistemas de vigilancia de otras naciones, siendo necesario buscar una integración que permita alcanzar un óptimo MSA en todo el Asia Pacífico.

■ Colaboración internacional

Para alcanzar una colaboración fluida es necesario incrementar la confianza mutua entre los Estados, lo que es bastante complejo en el Asia Pacífico, ya que a pesar de los acuerdos existentes, aún persisten

visiones e intereses contrapuestos. Pese a lo anterior, la Armada puede contribuir al fortalecimiento de las relaciones internacionales, incrementando su presencia en los foros de colaboración en el Asia Pacífico, impulsando la cooperación en operaciones de protección y seguridad marítima y consolidando relaciones con otras marinas de la región (además de Estados Unidos), donde Australia, Nueva Zelandia y Singapur aparecen como las mejores opciones, dada su cercanía a las zonas de confluencia y la existencia de factores de acercamiento como intereses comunes, el idioma inglés, procedimientos OTAN y similitud de medios navales.

■ Interoperabilidad

La conformación de fuerzas navales combinadas, surge como la alternativa más viable y factible para materializar la protección del comercio internacional y la libre navegación en el Asia Pacífico. Al respecto, la participación en RIMPAC resulta fundamental para desarrollar y mantener la capacidad de interoperar con otras marinas, siendo conveniente fortalecerla mediante la participación efectiva en otras instancias, como los ejercicios organizados durante IMDEX ASIA.⁶

■ Potenciamiento de la Isla de Pascua

La existencia de un distrito o base naval en la isla, junto a un puerto desde donde operaran unidades tipo OPV y aeronaves de exploración aeromarítima, permitiría incrementar la presencia en el área de responsabilidad, disminuyendo los tiempos de respuesta ante situaciones SAR, fortaleciendo la protección y seguridad del tráfico marítimo. Adicionalmente, facilitaría la realización de ejercicios combinados con las marinas del Asia Pacífico y se constituiría en el punto de apoyo para la proyección hacia el resto de la región. Este es un proyecto ambicioso, pero basta mirar Tahití y Hawaii y lo que ellas representan para Francia y Estados Unidos, para dimensionar el potencial que tiene esta posición estratégica para Chile.

Presencia Naval

La importancia del Asia Pacífico para el desarrollo de Chile, pone de manifiesto la necesidad de que

las fuerzas navales se hagan presentes en aquellas áreas de interés, por alejadas que estén, para enfrentar las amenazas al comercio internacional y estabilidad regional.

Es indudable que la decisión política de desplegar fuerzas navales a un teatro de operaciones tan alejado, representa un desafío para la institución; sin embargo, las fuerzas navales deben estar entrenadas y preparadas para lograrlo, ya que los efectos de algunas amenazas sobre la economía nacional, pueden ser de tal magnitud, que la presencia naval sería ineludible, lo que se justifica con los siguientes argumentos:

- Las amenazas actuales no son disuadidas por la existencia de una fuerza naval a más de 4000 millas de distancia; por el contrario, es la ausencia de medios navales lo que les permite actuar, lo que obliga a concretar una presencia naval efectiva en la región.
- La presencia naval aumenta la confianza de los países aliados, constatando el compromiso y voluntad del Estado para luchar por la estabilidad y libertad de navegación.
- Las convenciones internacionales reconocen en el buque de guerra un instrumento para el mantenimiento del orden y seguridad en la mar, atribuyéndole competencias en materias como el derecho de visita, apresamiento de piratas, protección del medio marino, terrorismo y tráfico de ilícitos.
- La diplomacia naval, materializada a través de la presencia de un buque de guerra, demuestra el compromiso con la comunidad internacional, colaborando en funciones como la prevención de conflictos y asistencia humanitaria ante desastres naturales.

Conclusiones

- El transporte y comercio marítimo de Chile con el Asia Pacífico, constituyen el pilar del desarrollo económico nacional, siendo la Armada la principal responsable de brindarle seguridad y protección.

6. International Maritime Defense Exhibition and Conference.



■ Área de responsabilidad marítima nacional y el Asia Pacífico.

- La protección y seguridad a las CC.MM., no debe limitarse al concepto tradicional de los buques de transporte y los terminales marítimos, sino que debe ampliarse, incorporando la protección de la carga y la libre navegación, de tal forma de alcanzar y mantener el “buen orden en el mar”, garantizando el comercio seguro con las naciones de la APEC.

- La capacidad de la Armada para brindar protección y seguridad marítima en el Asia Pacífico, descansa en la cooperación internacional y en la presencia naval efectiva en las áreas de interés, objeto generar un MSA que permita optimizar el empleo de los medios para prevenir y responder de forma oportuna a las distintas amenazas y situaciones que se presenten.

- Los intereses de Chile en el Asia Pacífico van más allá del área de responsabilidad marítima, debiendo la Armada estar preparada para desplegar medios hacia donde determine el nivel político, estimándose que el desarrollo de la Isla de Pascua como posición estratégica en el Pacífico, sumado al empleo de unidades tipo OPV y de exploración aeromarítima (EAM), jugarán un rol vital tanto en aspectos de soberanía, como de proyección de Chile en la región.

BIBLIOGRAFÍA

1. Aznar Fernández-Montesinos, Federico. *Reflexiones en torno a la seguridad en Asia-Pacífico*.
2. Consejo de Seguridad Internacional. *La seguridad de las rutas marítimas de Asia*.
3. *Libro de la Defensa Nacional de Chile 2010*.
4. Rubel C. Robert. *Navies and Economic Prosperity –the New Logic of Sea Power*.
5. Ruesta Botella, José Antonio. *El papel de las marinas en relación con la seguridad*.
6. Tangredi, Sam J. *Globalization and Maritime Power*.
7. Till, Geoffrey. *Sea Power, a guide for the twenty-first century*.