

## LA MARINA EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO SEGURO

*Edmundo González Robles \**

**T**engo el gusto de saludar a nuestros distinguidos invitados y agradecer, en nombre de nuestros aliados estratégicos en la Región Metropolitana, la Universidad Diego Portales, y de la Academia de Guerra Naval que me digno en dirigir, la entusiasta acogida que ha recibido nuestra proposición de reunirnos a reflexionar y a debatir acerca de la mejor forma de utilizar los pilares de nuestro poderío nacional, para colaborar a la obtención de un comercio marítimo nacional seguro.

Con tal propósito, en esta oportunidad hemos logrado congregarnos en calidad de expositores a un selecto grupo de empresarios, diplomáticos, abogados y analistas de nuestro país, en general, y de nuestra Armada, en particular. Pretendemos de esta forma generar, a través de la presentación de diversas visiones y aproximaciones, una instancia de discusión y análisis que permita ir avanzando en el logro de grandes líneas de acción, sólidas, consensuales y con perspectiva de Estado, que permitan dar sentido en el tiempo a las acciones tendientes a lograr un contexto de comercio marítimo seguro para nuestro país.

El comercio marítimo representa una de las actividades más estrictamente globalizadas, lo que explica sus escenarios actuales y futuros y determina sus lógicas. Las innovaciones en las comunicaciones, en los transportes en general y en la informática, unidas a la liberación del comercio, son sin duda las más influyentes en el proceso.

En el fenómeno del transporte marítimo se fue dejando atrás la especialización. El primer paso fue el "intermodalismo", que entiende al transporte como una única realidad, pero administrada por segmentos independientes; ahora se está instalando el "multimodalismo", entendido como la administración centralizada de todo el proceso.

En la misma línea de desarrollo, el "outsourcing" y la concepción multimodal impulsaron la logística, como disciplina del fenómeno de la distribución de los productos, y la aparición de agentes económicos que asumen la responsabilidad total de esa distribución.

Las lógicas que hemos mencionado han significado la concentración de las empresas de transporte marítimo. Posiblemente, este fenómeno llevará a que pronto no existan más de diez gigantes de esa industria. Las "conferencias" de su época derivaron a "consorcios" y éstos a "alianzas". Se está evolucionando a alianzas formadas por empresas cada vez más integradas en sus objetivos, en las decisiones sobre cambios en los servicios y rutas, sobre adquisiciones de buques, tecnologías de gestión, fuentes de financiamiento, entre otros.

Cabe preguntarse si dichas alianzas podrán sostener los actuales servicios directos del comercio exterior de Chile, o bien si deberemos contentarnos a la larga con servicios "feeders" hacia las rutas del Hemisferio Norte. Y, en lo que concierne al tema del presente seminario, vale la pregunta: ¿Qué podemos hacer nosotros mismos para dar mayor seguridad a un comercio marítimo que se desarrolla en esas condiciones?

Pasemos a continuación a reflexionar sobre el significado del transporte marítimo para Chile. Nuestro país ha decidido construir su desarrollo económico y social en base a comerciar con el mundo entero logrando, mediante un esfuerzo colectivo, generar más del 50% de su Producto Interno Bruto a partir del comercio internacional, con una participación mayoritaria de la vía marítima. La flota mercante nacional enfrenta este escenario con un total de 134 naves, que suman 951 mil toneladas de peso muerto, las cuales cubren los servicios de comercio exterior y cabotaje.

Al referirnos al comercio exterior, comencemos por el sistema portuario. Éste se basa en la existencia de puertos estatales de uso público, amparados por destinaciones marítimas; y puertos y terminales marítimos privados, autorizados mediante concesión marítima, por un plazo de 30 años. La política vigente considera la gestión del sector privado para lograr el desarrollo de los puertos, en armonía con el crecimiento que experimentan las exportaciones.

Los puertos y terminales con inversión privada, han mostrado en los últimos diez años un notorio incremento de la infraestructura disponible, con cuatro puertos comerciales y nueve terminales marítimos. La participación estatal en la gestión portuaria continuará en disminución, incentivándose la creación de unidades de negocio en todos aquellos puertos que fueron de administración fiscal, con el fin de crear las condiciones para la incorporación de privados en el proceso administrativo y de la explotación comercial. Los nuevos desafíos también se extienden a los demás componentes de la industria marítima, como astilleros y maestranzas, que atienden los requerimientos de construcción y reparaciones necesarias para la continuidad operacional del sistema de transporte marítimo chileno.

Durante el año 2002, el total de exportaciones por vía marítima fue el 88% de las exportaciones chilenas. Destacamos que el 45% de ellas fueron hacia Norte y Sud América, el 39% a Asia y el 14% a Europa. Por otra parte, el total de importaciones por vía marítima fue equivalente al 62% de las importaciones chilenas. Lo anterior significa que el 77% del comercio exterior de Chile se efectuó por vía marítima, representando el 58% del Producto Interno Bruto. En el presente Seminario trataremos de discutir fórmulas que hagan segura esa fuente de riqueza.

La libertad del comercio marítimo, indispensable para el caso de nuestra nación, tiene enemigos, algunos de ellos de vieja data, como por ejemplo las preferencias abusivas para con algunos socios privilegiados, las reservas de carga y el arbitrario establecimiento de Zonas de Exclusión, estas últimas por parte de aquellos Estados que disfrutaban de un Poder Naval tal como para imponerlas.

Pero lo que comienza a significar una seria traba son las demandantes exigencias de seguridad. El comercio marítimo exterior está dominado en este momento por la aprobación internacional de variadas exigencias vinculadas al respecto, todas ellas consecuencia de los atentados terroristas ocurridos en los Estados Unidos de América el año 2001.

Ellas están constituidas por el Código ISPS, generado en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI); y el Código Internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP), que impone estrictas obligaciones y certificaciones a las tripulaciones, naves y puertos, que deberá estar implementado a mediados del año 2004. Junto a este código, se introdujeron enmiendas al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), incorporando nuevos equipos electrónicos a las naves.

Afectan directamente a la seguridad del comercio marítimo, del que nos preocuparemos en esta reunión, la falta de respeto de algunas banderas por los estándares exigidos, con los consiguientes siniestros que ello conlleva, y ciertas amenazas tales como la piratería, el terrorismo, el narcotráfico y el accionar de la guerrilla en las zonas de confluencia. Este último flagelo, que se aproxima al canal de Panamá, es particularmente preocupante para el caso nacional. Esperamos motivar a nuestros expositores para que se refieran a estos temas.

¿Qué podemos hacer solos? Simplemente cumplir con nuestros deberes de gobernabilidad en el ámbito marítimo, así como con los numerosos compromisos internacionales que en esa materia hemos contraído, lo que pareciera limitarnos a las cercanías de nuestro territorio nacional. Pero Chile, por las características de su comercio marítimo, que proviene y concurre desde y hacia muy diferentes y lejanos lugares del orbe, tiende a conjugarse con los intereses de otras naciones. Visualizamos pues la necesidad de reforzar nuestra participación en los organismos marítimos afines y cooperar con los aliados que logremos obtener, para reaccionar mancomunadamente ante este tipo de situaciones.

Pensemos a continuación lo que podríamos lograr con nuestros aliados, comenzando por el ámbito regional. En ese contexto la intensificación de los lazos de entendimiento, de cooperación y de

confianza mutua con las armadas latinoamericanas, especialmente con Argentina y Perú, realizados por la Armada de Chile mediante ejercicios combinados en los ámbitos naval y marítimo, es visualizada como una alternativa válida para lograr las condiciones para ejercer un efectivo Control Marítimo cooperativo, tendiente a neutralizar las potenciales nuevas amenazas provenientes desde el mar.

En un ámbito más amplio, la Armada de Chile participa en diversos ejercicios combinados con armadas amigas, de modo de estar en condiciones de realizar operaciones de protección de los intereses marítimos comunes. Para lograr alianzas firmes y duraderas, que colaboren en buena forma a la protección de los intereses nacionales a través del logro de un comercio marítimo seguro, debe pensarse en la mejor forma de inserción en el sistema multilateral. Se trata de lograr que los argumentos chilenos, en relación a su comercio internacional marítimo, sean escuchados. Y para que ello ocurra, nuestra participación internacional debe revestir algún interés, especialmente en el sensible campo de la defensa.

Vale decir, que nuestros esfuerzos en beneficio de la comunidad internacional signifiquen por lo menos lo suficiente para que nuestros interlocutores deseen seguir contando con ellos y, como compensación, presten atención y accedan a lo que postulamos en relación a nuestros propios intereses. Así pues, la inacción es políticamente inconveniente y provoca un severo estrechamiento de las oportunidades a que podemos acceder.

¿Cuál es por lo tanto la fórmula para obtener todas las ventajas que corresponden a un buen y confiable aliado en el campo del comercio marítimo seguro? Postulamos que ella sería a través de la utilización de nuestro Poder Naval, pues permitiría intervenciones rápidas, graduables, efectivas y duraderas, que prestigiarían a nuestro país y ayudarían eficazmente a hacernos escuchar, en mejor forma, en procura de nuestros intereses.

Deseamos, en este oportuno e interesante seminario, discutir el tema y enriquecerlo con el acervo y creatividad de los participantes.

Los Estados Unidos de América, en su Estrategia de Seguridad Hemisférica, vale decir la estrategia estadounidense en relación a la América Latina, más conocida como la Doctrina “Busch–Rumsfeld”, se ha propuesto dos interesantes conceptos, que surgen como una clara oportunidad que debemos aprovechar, los que se relacionan en forma directa con la seguridad del comercio internacional marítimo. Ellos son los conceptos de “Soberanía Efectiva” y “Amistad Duradera”.

“La Soberanía Efectiva” es una estrategia que se basa en exigir a los países latinoamericanos el cumplimiento de las funciones que corresponden a un estado organizado. Vale decir, que la soberanía es un derecho y deber de los Estados de ejercerla, que dicha soberanía es sobre el total del territorio, incluyendo los accesos marítimos a las costas, y que implica presencia y acción.

Ahora bien, nuestro país ejerce de buena forma su obligación de imponer el imperio de la ley y de dar seguridad a la vida humana en el mar, en la zona geográfica de su responsabilidad, cumpliendo por lo tanto las condiciones para ser considerado un aliado confiable por la súper potencia.

Ello lleva al concepto de “Amistad Duradera”, un plan para la cooperación naval y marítima, complementado con intercambio de información, en el cual los estados con más recursos asumirían cargas mayores en apoyo a los estados con menos capacidades. Lo anterior, nos permitiría extender en forma más efectiva nuestro accionar hacia las áreas oceánicas que nos interesan, con la cooperación estadounidense, ofreciendo interesantes perspectivas políticas y de seguridad para el comercio marítimo propio.

Hace ya más de un siglo, para ser más preciso en el año 1889, un desconocido marino, historiador y pensador estadounidense, el Capitán de Navío Alfred Thayer Mahan, pretendió demostrar a sus compatriotas, a través de su obra “*La influencia del Poder Naval sobre la Historia*”, que la mejor forma de transformar una potencia comercial e industrial, como lo era a la sazón los Estados Unidos de América, en potencia mundial, era dominando los mares a través de una poderosa Fuerza

Naval, único instrumento que permitiría mantener un comercio marítimo seguro con sus aliados económicos del mundo.

Como el seguro entorno vecinal de los Estados Unidos y su privilegiada posición estratégica no hacían peligrar, en aquel período de transitoria estabilidad, el cada vez más creciente intercambio comercial marítimo de la incipiente potencia del norte, los norteamericanos de la época no dieron mayor importancia a los postulados de Mahan. Pero, como la porfiada y periódica repetición de los hechos que han sido historia no perdona a los que no prevén, el devenir del nuevo siglo XX traería nuevos y demandantes desafíos de inseguridad a Norteamérica. Afortunadamente para ese país, hubo un visionario político, llamado Theodor Roosevelt, quien a tiempo, tras asumir la presidencia de los Estados Unidos de América en 1901, hizo suyos los postulados de Mahan y construyó la más imponente de las armadas de la época, bajo el lema “A Navy Second to None” (Una Marina secundaria a ninguna). El resto de los sucesos del siglo XX, y la participación de Norteamérica en ellos, es sólo historia y más que conocida por ustedes. Cabe preguntarse si los Estados Unidos estaría hoy en el sitio que se encuentra, como la potencia rectora del mundo, de no haber sido por la genialidad política de Roosevelt y el esfuerzo académico de Mahan.

Guardando las evidentes proporciones entre la estatura político-estratégica de los Estados Unidos de América y nuestro país, no podemos soslayar las similitudes de dependencia del comercio marítimo para el logro del bienestar nacional, que presentan ambas naciones. Queremos hacer reflexionar a nuestros expositores y auditores en torno a este tema central de debate.

Agradezco nuevamente la excelente acogida que ha tenido nuestra iniciativa por parte de los distinguidos invitados que hoy nos acompañan y, especialmente, a nuestros expositores.

\* \* \*

---

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College (NCC-97). Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Destacado Colaborador, desde 1990.

Palabras con las que el Comandante Edmundo González dio por iniciado el Seminario “La Marina en el Contexto del Comercio Seguro”, organizado por la Academia de Guerra Naval y la Universidad Diego Portales, el 20 de junio de 2003, en Santiago.