



SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

*Alexander Tavra Checura**

- **Introducción.**

Desde un punto de vista marítimo, América del Sur es una isla virtual, rodeada por el mar Caribe, los océanos Atlántico y Pacífico. Esta "isla" genera múltiples líneas de comunicaciones marítimas, a través del canal de Panamá y el estrecho de Magallanes - paso Drake, y a lo largo de ambas costas del continente, las que materializan un activo comercio marítimo con el mundo, e influyen al continente de diversas maneras.

Para los países ribereños de la Costa Oeste, la gravitación del océano Pacífico es de tal importancia, que se le considera parte integral de su seguridad, desarrollo y progreso, participando activamente de las organizaciones e instancias que lo involucran. Sin embargo, hay notables diferencias de percepción entre los países de la Costa Oeste y Este, y con los del mar Caribe, ya sea por su menor grado de dependencia marítima, o por emplear otras rutas para su comercio marítimo.

Desde un punto de vista económico, la globalización del comercio y el libre mercado han demostrado ser una fórmula adecuada para asegurar un crecimiento continuo y sustentable en el siglo XXI. Sin embargo, algunos países americanos continúan intentando recrear esquemas

basados en políticas populistas y promoviendo desarrollos autárquicos, propios de otros tiempos. En cambio, otros países, más avanzados políticamente, perseveran en alcanzar su desarrollo a través de mayor intercambio comercial con el mundo, el que sería imposible de lograr, sin contar con sistemas de transporte marítimo modernos y competitivos.

En este rubro, destaca en Sudamérica la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV), empresa naviera chilena con 135 años de existencia, que ocupa el lugar N° 15 en transporte de contenedores, entre las principales 20¹ del mundo, y cuyas ventas globales ascendieron, en 2006, a unos USD 3.840 millones.

Desde un punto de vista estratégico, llama la atención que Estados Unidos de Norteamérica siga observando a la región sudamericana bajo un prisma ligado a las drogas, y no se reenfoque hacia riesgos latentes que pueden evolucionar otras amenazas, especialmente tras las experiencias derivadas de los atentados ocurridos en Nueva York, el 11 de septiembre de 2001. En efecto, en el continente existe un creciente potencial en el terrorismo y la piratería marítima, los cuales podrían afectar los intereses de grandes economías, especialmente en el ámbito marítimo.

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War Collage. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Estrategia. Master of Arts International Relations, Salve Regina University, Newport, Rhode Island. Miembro de Número de la Academia de la Historia Naval y Marítima de Chile y de la Academia de la Historia Naval y Marítima del Ecuador. Magno Colaborador de Revista de Marina, desde 2003.

1.- AXS-Alpha liner, august 2006.

Desde una perspectiva estratégica, es evidente que el libre uso del canal de Panamá influye fuertemente en las economías de la mayoría de los países americanos. Actualmente, aproximadamente un 5% del comercio marítimo mundial circula a través de dicho canal, encabezando la estadística mundial Estados Unidos, Japón, China y siendo Chile su principal usuario latinoamericano. Esta influencia es menor para otros países de la Costa Atlántica, ya que éstos pueden utilizar rutas más directas (transatlánticas) para su comercio internacional.

Chile, país alejado de las rutas de navegación, exhibe muy buenos resultados en su desarrollo tras combinar correctas políticas públicas y un eficaz aporte de la empresa privada, en un marco adecuado a la nueva estrategia nacional originada tras el pronunciamiento militar de 1973. Recordemos que en plena Guerra Fría, el Gobierno Militar de Chile impuso una estrategia nacional de base económica, la que se ha mantenido casi inalterable hasta hoy. Su propósito, fue lograr el desarrollo económico y social del país, en todas las áreas posibles, adoptando un sistema de economía de libre mercado, y el fomento de las exportaciones.

Actualmente, Chile está asociado con las 21 economías ribereñas del océano Pacífico, a través del Foro Económico del Asia-Pacífico (APEC), y con otras econo-

mías mundiales, mediante una red creciente de Tratados de Libre Comercio (TLC), destacando en 2006, la firma del TLC con China, el primero que se firma con una economía sudamericana, y el 27 de marzo, la firma con Japón, el tercero que suscribe dicho país en el mundo. Durante el transcurso del año 2007, se espera firmar también con Australia.

En materias jurídicas marítimas, Chile ha liderado iniciativas tales como la Declaración de Santiago de 1947, tesis que creó las 200 millas marinas como Zona Económica Exclusiva, y que fuera incorporada universalmente en 1982 en el Derecho Internacional, en la Ley Internacional del Mar (UNCLOS).

Posteriormente, en 1991, Chile emitió el concepto del "Mar Presencial", incorporándolo a su legislación pesquera y nacional. Este novedoso concepto, apegado estrictamente al espíritu original de la Ley del Mar, posee evidentes ventajas para países que ejercen soberanía sobre extensas superficies oceánicas.

- Seguridad Marítima.

Antes del año 2001, se hablaba de "Seguridad Marítima" mucho más en términos de salvaguardar la vida humana en el mar ("safety"), y menos, en términos de seguridad ("security"). Evidentemente, ninguno de los conceptos se ligaba al de "seguridad nacional".

Tras los dramáticos cambios ocurridos en el mundo en los años recientes, y para enfrentar nuevos riesgos que se producen en el ámbito marítimo, se han creado organizaciones especializadas orientadas a proteger el comercio seguro, incluyendo a la floreciente industria del turismo marítimo. También se ha requerido consensuar el desarrollo de áreas comunes, tales como la aplicación integral de la Ley Internacional, el uso e intercambio de Inteligencia, protección de la infraestructura, y Defensa².



Acuerdo del tratado de libre comercio con China.

2.- "What is the place of Canadian Military and security Forces in the future world? A maritime perspective". A conference hosted by the Centre for Foreign Policy Studies (www.cfps.dal.ca) Dalhousie University, 10-12 June 2005, Captain (N) Peter Avis, Privy Council Office, Canadá.

En el ámbito marítimo regional, algunos gobiernos y sus Armadas han profundizado esta relación, centrándola en cuatro áreas especializadas:

- Potenciar la vigilancia y control del dominio marítimo nacional.
- Dar seguridad a la vida humana en el mar.
- Controlar las respectivas áreas de responsabilidad marítimas.
- Proveer colaboración mutua³.

El producto final de esta acción combinada, es obtener experiencias y lograr un estatus conocido mundialmente, como "Seguridad Marítima", el cual es considerado parte integral de la seguridad nacional, ya que se relaciona directamente con la protección y defensa de los intereses marítimos de cada nación.

• **Riesgos propios de la Industria Naviera Regional.**

Según datos entregados por la autoridad marítima de Panamá, durante 2006, 14.194 naves cruzaron el canal, movilizándolo 212 millones de toneladas, equivalentes a un aumento porcentual del 9,2% respecto del año 2005. De la figura anterior, poco más de 100 millones de toneladas son parte relevante del comercio marítimo de países sudamericanos como Chile, el principal usuario regional del Canal, y cuarto en el ámbito mundial, (casi 19 millones de toneladas)⁴.

Otros importantes usuarios son Perú (12 millones), Ecuador (11,5 millones), Panamá (10,5 millones), México (10,2 millones), Colombia (9,3 millones), Venezuela (6,6 millones), y Brasil (4,3 millones). Una cifra menor, aunque igualmente relevante, se moviliza a través del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, áreas marítimas australes en las cuales Chile posee un sofisticado sistema de vigilancia marítima⁵.

Existe un alto riesgo de ocurrencia de actos ilegales en el ámbito de la seguridad marítima, proveniente del creciente uso de contenedores para movilizar cargas de exportación e importación, ya que la uniformidad física y las altas velocidades de los intercambios comerciales, además de los grandes volúmenes de cargas movilizadas en contenedores, les convierten en el eslabón más débil de la cadena de la industria naviera en la región latinoamericana.

Aparentemente, la clave para reducir el riesgo sería lograr un control absoluto de los procesos logísticos. Sin embargo, lograrlo, demandaría tal nivel de "management" y control sobre toda la cadena logística (incluidas las naves mercantes, las tripulaciones y las transacciones comerciales "on-line"), que ni siquiera Estados Unidos de Norteamérica, con toda su tecnología y medios, ha podido asegurar el 1% de las cargas que llegan a Los Ángeles, su principal puerto de la Costa Oeste.

Tras los atentados de septiembre de 2001, la Organización Marítima Internacional (OMI) impuso requerimientos de seguridad para la industria marítima, destacando el Código ISPS (International Sea and Port Facility Security Code), cuyo objetivo es reducir la probabilidad de ocurrencia de actos terroristas en puertos, naves, tripulaciones y cargas marinas.

El Código ISPS fue obligatorio a partir de julio de 2004, y Chile fue el primer país en certificar todos sus puertos bajo el Código ISPS. Para fines de 2006, los principales puertos latinoamericanos también estuvieron certificados con el citado código⁶.

• **Riesgos Provenientes del Terrorismo Marítimo.**

A la seguridad marítima se le atribuye un creciente y relevante rol en el desarrollo del mundo global. La princi-

3.- The U.S. National Strategy for Maritime Security, september 2005.

4.- www.pancanal.com

5.- Statistics of the Chilean Maritime Authority, 2006.

6.- Ibid.

pal razón, radica en que organizaciones terroristas muy importantes han evidenciado interés en el comercio marítimo. Según fuentes de inteligencia de los Estados Unidos de Norteamérica, Al Qaeda podría tener el control, en el largo plazo, de una flota de unos 15 a 18 barcos mercantes de gran tamaño, los cuales podrían ser utilizados como vectores terroristas⁷.

Esta posible nueva forma del terrorismo ha sido detectada en Sudamérica, incluyendo, entre algunos posibles objetivos, el tráfico marítimo en el canal de Panamá. En 2004, el Ministro de Seguridad de Honduras informó la detención de Jafar al-Taynar, un sospechoso de pertenecer a un grupo operativo de Al Qaeda, descubierto "planificando colocar explosivos en el canal de Panamá, para interrumpir el tráfico marítimo en el área"⁸.



Canal de Panamá.

El canal de Panamá es cruzado, diariamente, por unas 35 naves. Para un grupo especializado, sería relativamente fácil detener el tránsito de las naves mercantes, dañar las esclusas, o lograr el hundimiento de uno o más barcos en las cercanías, causando un problema mayor para los países de la región.

La eventual inactividad del canal de Panamá obligaría a los países de la

Costa Oeste a utilizar la ruta del estrecho de Magallanes - paso Drake, equivalente varios días extras de navegación para las naves que usan puertos chilenos, aumentando el tiempo de viaje entre el 12% y hasta 114%.

Esto significaría, en la práctica, que Chile quedaría fuera de los mercados de la Costa Este de Norteamérica, o de Europa, por los mayores costos involucrados. Esta situación sería mucho peor para Perú y Ecuador⁹.

• Riesgos para la Industria del Turismo Marítimo.

El sostenido incremento de buques de pasajeros que navegan por el océano Pacífico y en la región sudamericana, significan una nueva creciente preocupación para las autoridades marítimas de los países ribereños, ya que aquellas transportan a miles de pasajeros de avanzada edad, ciudadanos de países cuyos gobiernos son objetivos permanentes de ataques de grupos terroristas.

Por ejemplo, hasta febrero de 2007, 61 cruceros de turismo de gran envergadura, incluyendo al *Queen Elizabeth II*, el de mayor tamaño de su tipo en el mundo¹⁰, operaron en ambas costas de Sudamérica, incluyendo los fiordos patagónicos del sur de Chile, y la Antártica.

Sería muy fácil atentar contra alguna de ellas, existiendo el precedente del ataque efectuado el 8 de octubre de 1985 sobre la motonave *Achille Lauro*, en el cual cuatro terroristas se apoderaron del buque, asesinando a un pasajero norteamericano en el transcurso de un crucero entre Alejandría y Port Said. El 9 de octubre, los terroristas se rindieron y la mayoría de los pasajeros regresaron a Italia, tras captar la atención mediática de toda la prensa internacional¹¹.

7.- "The impact of the emerging menaces from the point of view of maritime carriage", Lecture, Ricardo Claro Valdés, december 2004.

8.- Bloomberg.com, june 30, 2004.

9.- Cuadros de 2006

10.- www.armada.cl, febrero 2006

11.- www.ssmaritime.com/achillelauro

Dados los avances tecnológicos en manos de grupos terroristas y al mayor impacto que podría provocar una acción de esta naturaleza, no se puede descartar este riesgo, que podría transformarse en seria amenaza.

• Drogas.

La “porosidad” de la cadena logística en el negocio naviero facilita el uso de naves y contenedores para traficar sustancias ilícitas, armas de destrucción masivas (químicas, bacteriológicas, etc.), contrabando e incluso, a inmigrantes ilegales. Hay numerosas evidencias de aquellos tráfico en la región, y especialmente, en contenedores con drogas, o drogas en barcos de carga general¹².

En general, los ilícitos son originados en áreas centrales de Sudamérica, donde también se conoce la existencia de organizaciones ligadas al fundamentalismo religioso, en áreas muy distantes de Perú, Bolivia, Brasil y Paraguay. Adicionalmente, mantienen estrecho contacto con organizaciones terroristas tales como las FARC de Colombia, o Sendero Luminoso de Perú, quienes les proveen apoyo mutuo; este apoyo se demuestra al comprobar que logran acceso a las rutas marítimas para sacar las drogas en grandes volúmenes, sin ser detectadas ni interceptadas por las autoridades.

Los traficantes de drogas están incurriendo en las áreas marítimas, utilizando naves especialmente diseñadas para evadir los esfuerzos de la ley. En el mar Caribe y en el océano Pacífico, se han detectado toda clase de embarcaciones, incluyendo sumergibles enanos, construidos con alta tecnología¹³. Esta realidad permite inferir que organizaciones terroristas también podrían utilizarlas para otras acciones, en el mar, o desde el mar.

Estos grupos ilegales tienen la capacidad de afectar severamente a la seguridad marítima de la región, y por ello deben ser considerados hostiles, y combatidos con el máximo rigor.

• Riesgos de Piratería Marítima y Robos en el Mar.

En 2005, hubo un total de 266 actos de piratería y robos marítimos denunciados en el mundo, 64 menos que en 2004¹⁴. En ese período, en ambas costas de Sudamérica y el mar Caribe existieron 26 denuncias, casi la mitad de los 46 casos reportados en 2004. Estas cifras se redujeron dramáticamente en 2006, llegando sólo a 9 casos¹⁵.

La mayoría de estos casos ocurrieron en aguas territoriales, estando las naves fondeadas en bahías o atracadas en muelles, empleándose gran violencia por parte de los atacantes. De las acciones denunciadas, 2 ocurrieron en puertos de Brasil, 4 en puertos del mar Caribe, y tres en puertos de Perú¹⁶.

A la fecha, no hay denuncias de piratería en alta mar. La realidad se debe, probablemente, a las grandes distancias que separarían a las posibles bases logísticas para piratas, de las zonas focales o de alto tráfico. Sin embargo, no es descartable la ocurrencia de actos de piratería operando desde naves nodrizas especialmente acondicionadas al efecto, sobre determinados tráfico marítimos e incluso, sobre las naves de turismo.

Una situación similar podría afectar al mar Caribe, por sus relevantes tráfico petroleros, actuales y futuros¹⁷.

• Amenazas Provenientes del Medio Ambiente.

En las legislaciones nacionales, algunos países americanos han introducido

12.- Ecuador: Decomisan droga en buque de empresa de ex candidato presidencial. www.emol.cl, lunes 26 de febrero de 2007, 11:17 horas AFP.

13.- The Tampa Tribune, Elaine Silvestrini, July 19, 2006.

14.- The International Maritime Organization – Annual Report 2005.

15.- Fourth quarterly report 2006, I.M.O., 15. Feb. 2007.

16.- Ibid.

17.- Source: World Bank 2005.

aspectos estrechamente relacionados con la conservación del medio ambiente. La razón es evidente: Sudamérica cuenta con las mayores reservas de pesquerías del mundo, agua fresca, minerales, petróleo, gas natural y productos alimenticios.

Argentina, incluso, estaría desarrollando el "Plan Ejército Argentino 2025", que enfoca al Ejército en la protección del "Acuífero Guaraní" ubicado en la llamada "Triple Frontera", y que abarca 220.000 kilómetros cuadrados de la Mesopotamia Argentina, y más de 800.000 kilómetros cuadrados en Brasil, Paraguay y Uruguay¹⁸.

Chile, en 1952, propuso crear la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), organización regional de carácter estratégico para consolidar la presencia de los estados costeros en esta importante zona geográfica, y extender su influencia sobre otras zonas adyacentes, mientras aumentaban las relaciones con las otras naciones del océano Pacífico¹⁹.

La preocupación por el medio ambiente afecta, evidentemente, a la seguridad marítima, fluvial y lacustre de toda la región, ya que los cada vez más estrictos controles legales adoptados limitan las actividades de, por ejemplo, la pesca industrial de otros países lejanos a nuestro continente, y cuyas flotas depredan la pesca en la alta mar. De la misma forma, se han aumentado las exigencias medioambientales para naves mercantes y pesqueras, de modo que cumplan las normativas internacionales.

Aunque es muy improbable que tales riesgos medio ambientales pudiesen causar conflictos interestatales, no puede obviarse en el análisis que la materia evoluciona con mucha rapidez, y representa otra fuente de problemas con potencial para afectar las relaciones exteriores, al desarrollo económico,

y el bienestar de todos los países de la región, y no sólo a los ribereños.

Recientemente, Australia y Nueva Zelanda han invitado a Chile a adherirse a un nuevo protocolo, denominado Acuerdo del Pacífico Sur, cuyo propósito es proteger las pesquerías australes. Un eventual futuro desarrollo, podría llevar a extenderlo a otros países sudamericanos, sobre todo, para enfrentar la pesca indiscriminada de ballenas en la Antártica por parte de Japón, país que se niega a cumplir acuerdos internacionales que protegen dicha especie en peligro de extinción.

- **Desafíos para la Seguridad Marítima en Sudamérica.** • **Intereses Externos en la Región.**

El principal desafío para acrecentar el actual nivel de seguridad marítima, es reconocer que el terrorismo constituye la principal amenaza para todas las naciones. También subsisten otras amenazas, remanentes de la post-Guerra Fría, y que afectan igualmente a algunos intereses nacionales. Ellas provienen de conflictos de intereses cruzados entre actores externos a Latinoamérica, donde se destacan:

➤ **Estados Unidos de Norteamérica.**

Durante la Guerra Fría, este país promovió crear una estructura de seguridad en base a ejercicios navales anuales (UNITAS)²⁰, y, en paralelo, un sistema de Control Naval de Tráfico Marítimo, enmarcados en la eventualidad que el canal de Panamá fuera bloqueado o cerrado, debiendo desviarse sus tráficos por las rutas australes.

Después de los años 90, Estados Unidos se concentró en nuevos conflictos en otras áreas del mundo, y delegó los asuntos de seguridad latinoamericanos, incluyendo a los navales/marítimos,

18.- El Mercurio de Santiago de Chile, edición internacional, 26 de febrero de 2007.

19.- The Permanent Commission for the South Pacific (CPPS) is the appropriate Regional Maritime Organization responsible for the coordination of the maritime policies of its Member States: Colombia, Chile, Ecuador, and Perú.

20.- "Unitas Exercise pays Dividends", U.N.N.I., Proceedings, Mendal Scott and William C. Prillman, march 2003.

en el U.S. Southern Command. Actualmente, la relación con sus vecinos continúa en manos del Comando Sur, cuya prioridad es el combate al narcotráfico. En un segundo lugar se reconoce una tarea genérica de índole marítima, para "asegurar la protección de áreas marítimas sensibles para Estados Unidos, tales como el canal de Panamá, el Mar Caribe y los pasos Australes"²¹.



Estados Unidos considera a "Latinoamérica" como responsabilidad de aquel Comando, pero en una curiosa discreción geográfica, excluye a México y a Cuba, y a las posesiones insulares oceánicas de Chile (isla de Pascua, y Salas y Gómez).

En noviembre de 2004, el Presidente de Estados Unidos marcó un primer cambio al respecto al emitir una nueva "Doctrina de Seguridad Nacional", describiendo al terrorismo como una "amenaza directa a los intereses nacionales del país"²². En septiembre de 2005, esta Doctrina fue seguida por un nuevo cambio, al emitirse la "U.S. National Strategy for Maritime Security"²³.

Esta última, colocó a la seguridad marítima como elemento central y vital para los flujos de la economía de Estados Unidos, y apoya la creación de otro nuevo concepto operacional para la U.S. Navy, al cual ha denominado como "la Armada de 1000 buques" ("1000 ship- Navy"), concepto que busca integrar las capacidades marítimas de todas las Armadas del mundo interesadas en asegurar el comercio marítimo internacional²⁴.

Finalmente, el reciente nombramiento de un Almirante al mando del Comando Sur, por primera vez, podría significar un cambio en la estrategia de Estados Unidos de Norteamérica hacia la región, reconociendo su cualidad marítima, y los nuevos y evidentes riesgos en el mar, lo que además sería coherente con los cambios de Doctrinas ocurridos en dicho país.

➤ **China.**

De acuerdo con un investigador especializado, Dr. Mahon Malík "las actividades de China en Sudamérica integran una gran estrategia de largo plazo, cuyos elementos claves son:

- ✓ Que, el "poder nacional comprehensivo" de China será esencial para alcanzar, en 2049, el "status" de gran poder global, que no sea segundo de nadie.
- ✓ China debe lograr seguridad energética y acceso a recursos naturales, materias primas y mercados externos, para sustentar su expansión económica.
- ✓ China debe asegurar las llamadas "tres M's": Desarrollo Militar (incluyendo su presencia militar a lo largo de las líneas de comunicaciones marítimas vitales para China y en zonas focales (maritime choke points), Multilateralismo, y Multipolaridad, como estrategia para oponerse a la contención de sus aspiraciones globales, por parte de Estados Unidos y sus aliados.
- ✓ China debe construir una red de países amigos y aliados a través de su "soft power", acompañado de una sutil ofensiva diplomática, aumento de los lazos de dependencia económicos, nuevos procesos de integración económica (Tratados de Libre Comercio) y pactos de seguridad mutua, cooperación en inteligencia, y venta de equipos militares".

21.- www.ussouth.com

22.- The National Security Strategy of the United States of America, p.15.

23.- The U.S. National Strategy for Maritime Security, september 2005.

24.- www.navy.mil/navydata/people/secnav/

El Dr. Malik agrega:

“La creciente influencia regional de China posee una dinámica tal, que no puede ser ignorada. China necesita proteger sus accesos a los alimentos, energía, materias primas y mercados de consumo de sus productos de exportación. Ello le obliga a reenfocar su estrategia militar, promoviendo una nueva capacidad de proyección de su poder militar, para permitirle asegurar sus áreas de interés y crecientes inversiones externas”²⁵.

A China le interesa mucho la seguridad de Latinoamérica. En efecto, en 1998 una flotilla de la Armada de China (PLC Navy) cruzó el océano Pacífico para visitar puertos de Estados Unidos, México, Panamá, Perú y Chile. Con la Armada de Chile realizó, por primera vez, ejercicios navales de cierta complejidad, demostrando una novedosa capacidad operativa.

Hay otra razón para el creciente interés chino en Sudamérica. En 2002, hubo grandes y prolongadas huelgas portuarias que produjeron enormes congestiones en los terminales de la Costa Oeste de Estados Unidos; éstas, evidenciaron a China que ya no contaba con total seguridad en los destinos marítimos de su comercio, y a costos razonables.

Para reducir los riesgos, China apoyó la reestructuración de gran parte



Flotilla de la Armada China, navegando frente a Valparaíso en 1997.

del sistema de comunicaciones terrestre y marítimo de Estados Unidos, que utilizará nuevos puertos en la Costa Oeste y en el golfo de México. Así, las naves mercantes podrán evitar la, hasta entonces, única dependencia de la ruta Transpacífico (Asia-EE.UU.), pudiendo utilizar ahora, la ruta Trasatlántica.

China, además, ha incrementado su influencia en ambas bocas del canal de Panamá, en cuyos puertos operan compañías controladas por sus capitales²⁶. Así, China continúa convirtiéndose en un relevante actor para Sudamérica, e incluso, podrá exigir asumir nuevos roles en materias de seguridad marítima.

➤ Reino Unido.

En el Atlántico Sur, Argentina y Gran Bretaña mantienen su disputa por la soberanía de las islas Malvinas/Falkland. Este problema está relacionado con las reclamaciones de Argentina sobre su soberanía, por derechos de explotación pesquera y de petróleo en la zona, que está bajo soberanía británica.

La importancia de las islas Falkland radica en su privilegiada posición geográfica, la cual le permite controlar los pasos marítimos australes, y a los accesos a la península Antártica, desde el Atlántico Sur.

Inglaterra ha reiterado que no cederá ningún tipo de soberanía en las islas Falkland (Malvinas para Argentina)²⁷. En respuesta, Argentina ha declarado que no renunciará en su reclamo²⁸.

Tras el reciente anuncio efectuado por Inglaterra respecto de la reducción prevista para sus fuerzas navales, puede aumentar el riesgo de un endurecimiento de la situación, lo que podría conducir a una situación parecida a la que derivó en el conflicto de 1982, cuando la Royal Navy sufrió fuertes reducciones.

25.- "China's Growing Involvement in Latin America", 12. June. 2006, Dr. Mohan Malik, The Power and Interest News Report (PINR).

26.- "Shifting US-China Maritime Logistical Patterns: The Potential Impacts on U.S. Gulf Coast Ports, Michael S. Bomba, University of Austin, august 1, 2004.

27.- "The Christian Science Monitor", august 8, 2006, Oliver Balch and Mark Rice-Oxley.

28.- "Raising the ghost of the Falkland Islands", Jane's Foreign Report N°2890, 27. July. 2006.

➤ **Capitales Árabes.**

La materia se refiere a una importante empresa privada y no se trata de los Emiratos Árabes Unidos, pero resulta curioso que, una compañía de capitales de dicho Emirato, Dubai Port World (DPW), haya sido seleccionada en 2006 para la concesión internacional del muelle Sur, en el puerto de Callao (Perú), que busca convertir a dicho Terminal en uno de los principales de la región.



Proyecto "Gaseoducto del Sur".

Mediante estas inversiones, DPW ha ingresado en el activo comercio marítimo que se realiza con Asia y otros mercados externos, desde el sur de Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Perú. Lo notable es que, previamente, DPW había postulado – sin éxito – a la concesión de un puerto en Venezuela, y a otros seis terminales en Estados Unidos. En este último país, la iniciativa causó tal polémica, que requirió la intervención del Presidente de Estados Unidos, para evitar la irrupción de una empresa árabe en el control de algunos puertos²⁹.

Este nuevo interés, debería ser analizado bajo una perspectiva integral de lo que también ocurra en la llamada "Triple Frontera" (Argentina-Brasil-Paraguay), lugar donde confluyen ciudadanos y capitales asiáticos y árabes, los cuales, eventualmente, podrían generar un nuevo riesgo marítimo en la región.

• **Focos de Inestabilidad Política.**

➤ **Venezuela.**

En Venezuela, el Presidente Chávez ha continuado utilizando la abundancia de petróleo y gas natural del país para desafiarse a Estados Unidos, logrando apoyos de parte de Cuba, Rusia, Bielorrusia, Irán, Corea del Norte y China. Recientemente, acordó explorar nuevos campos petrolíferos con la empresa estatal rusa Lukoil.

Con otra empresa estatal rusa, Gazprom, intentará ejecutar el llamado "Gasoducto del Sur", un proyecto de más de 8.000 kilómetros para construir una red de suministro de energía a Brasil, Argentina, Bolivia, Uruguay y Paraguay, con una inversión estimada, no inferior a veinte mil millones de dólares.

Las exploraciones efectuadas en la llamada "Franja del Orinoco", indican que, para 2008, Venezuela podría contar con reservas confirmadas de sobre 300 millones de barriles de petróleo, una de las mayores del mundo³⁰. Este petróleo será necesariamente comercializado por vía marítima, convirtiendo al mar Caribe y al canal de Panamá en zonas de alto riesgo para la seguridad marítima, además de incorporar a nuevos actores internacionales en los asuntos de la región, tales como Rusia y China, y, eventualmente, Corea del Norte e Irán³¹.

El reciente anuncio del interés de Venezuela por aumentar su flota con hasta 9 submarinos convencionales de última tecnología, también incrementará las tensiones en el mar Caribe y en la zona del canal de Panamá, creando un eventual nuevo teatro de operaciones marítimas, donde confluirán los intereses contrapuestos de los actores tradicionales y los nuevos, en momentos en que la región busca, precisamente, estabilizar y asegurar sus áreas marítimas³².

29.- "El Caso de la empresa Dubai Ports World", Ivan Eland, Blog, february 20, 2006.

30.- DPA Press, July 27, 2006.

31.- "Arar en el Gas", Defense.net, August 14, 2006.

32.- Venezuela Goes Shopping for Submarines by James Dunnigan, November 22, 2005.

Adicionalmente, es posible anticipar que Chávez esté maniobrando para distraer la opinión internacional en su retórica anti-Estados Unidos, y que su verdadero objetivo estratégico sea las Antillas Holandesas y Guyana, por las riquezas petroleras y su eventual rol como bases logísticas.

➤ **Cuba.**

Cuba experimenta el epílogo de la tiranía comunista de Castro. Casi con seguridad, parte de su herencia política será capitalizada por la llamada "Revolución Bolivariana" de Venezuela, cuyo régimen también podrá reforzar su capacidad militar, uniendo los potenciales de ambos países.

Cuba posee una larga historia de apoyo a la subversión política de Centro y Sudamérica, habiendo sido el principal sostén de las "guerrillas" y movimientos terroristas. Se estima que mientras subsista en Cuba el actual régimen, dicho país continuará siendo un riesgo potencial a la seguridad marítima de la región³³.

➤ **Haití.**

El país más pobre de América del Sur se encuentra en un estado de permanente anarquía, asolado por bandas armadas que ejercen el terror sobre la población civil. Por solicitud de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en 2004 se desplegó en Haití una misión estabilizadora (MINUSTAH), compuesta por una fuerza militar combinada de varios países de América del Sur, la cual incluye, a 137 policías chinos, en la primera acción internacional de fuerzas de paz de China en la región³⁴.

La principal causa de anarquía e inestabilidad en Haití, está en la incapacidad real de sus escasas autoridades para detener el flujo marítimo de armas

y drogas que circulan libremente, ya que MINUSTAH carece de un brazo naval/marítimo formal, que imponga un bloqueo marítimo estrecho sobre este castigado país.



➤ **Bolivia.**

Bolivia, desde su creación como Estado, exhibe una historia crónica de inestabilidad política, que favorece la existencia de numerosas redes que protegen la producción y contrabando de drogas, y de otros productos ilícitos.

Bolivia es un país rico en petróleo, gas natural y minerales, entre otros productos, realizando su comercio exterior a través de la "hidrovía" Paraguay-Argentina, y por los puertos de Chile y del Perú, en los que cuenta con todas las facilidades de acopio gratuito, y libre tránsito para sus productos. Pese a ello, Bolivia no ha logrado desarrollar su economía, y es origen de gran parte de las drogas que se incautan en los puertos chilenos.

Adicionalmente, Bolivia ha suscrito acuerdos con Venezuela y Cuba, conformando una suerte de alianza "ad hoc" incluso, en aspectos militares, los cuales, unidos a sus graves problemas internos, le convierten en un foco de inestabilidad regional, y con efectos negativos en la

33.- "Imperialism will never be able to crush Cuba. Onward to the victory forever..." Raúl Castro, Jane's Foreign Report N° 2891, 3. August, 2006.

34.- www.minustah.org

seguridad marítima de la Costa Oeste de Sudamérica³⁵.

➤ **Triple Frontera.**

En la “Triple Frontera”, zona mediterránea ubicada entre Argentina, Brasil y Paraguay, convergen numerosas vías de navegación fluviales, y florecen empresas pseudos-legales que coexisten con bandas de contrabandistas y narcotraficantes. En dicha zona, impera la ley de numerosas bandas que operan con casi total libertad.

Se sabe además, que algunos movimientos de raíces extremistas obtienen importantes sumas de dinero en dicha región, siendo Hezbollah el más conocido. En 2004, los servicios de inteligencia de Estados Unidos detectaron la presencia en Ciudad del Este (Paraguay), de un terrorista de Hezbollah que operaba bajo la figura de un exitoso empresario en exportaciones-importaciones, y que era financista de dicha banda³⁶.

En 2006, Argentina, Brasil y Paraguay, apoyados por Estados Unidos de Norteamérica, crearon un “Centro Regional de Inteligencia”, del cual se espera que contribuya a neutralizar las actividades de dichos grupos³⁷.

- **Conceptos que Aumentan la Supremacía Marítima.**

• **La Convención del Mar de las Naciones Unidas de 1982.**

El 3 de junio de 1947, Chile promulgó la “Declaración de Santiago” y proclamó su supremacía marítima sobre las 200 millas marinas y su correspondiente subsuelo. Posteriormente, fue suscrita por Perú, Costa Rica, Guatemala, Honduras y El Salvador.



Hito de las tres Fronteras.

En agosto de 1952, la iniciativa fue mejorada, agregándole el concepto de la Zona Económica Exclusiva (EEZ), promulgando una “Declaración de Zona Marítima” que fue suscrita por Chile, Perú y Ecuador. Tras años de esfuerzos, otros países fueron adoptando los mismos criterios hasta que, finalmente, la norma fue aprobada por amplia mayoría en la Convención del Mar en Jamaica, 1982 (UNCLOS)³⁸.

UNCLOS no ha sido ratificada, entre otros países, por Colombia, Ecuador, Perú, ni tampoco por Estados Unidos de Norteamérica. Aunque al no ratificar dicha norma, algunos países estiman que pueden invocar sus reglas, su no reconocimiento afecta, finalmente, a la seguridad marítima de toda la región³⁹.

Desde un punto de vista de la seguridad marítima regional, sería necesario que todos los países americanos ratifiquen UNCLOS, para que la región comparta un conjunto de reglas marítimas estandarizadas.

• **El “Mar Presencial”.**

Chile posee una extensa EEZ de 3.400.000 kilómetros cuadrados que se extiende en el océano Pacífico, desde el paralelo geográfico que marca el límite norte con Perú a lo largo de 200 millas marinas, y se extiende por esa distancia hasta el cabo de Hornos⁴⁰.

35.- “Paraguayan Smuggling Crossroad Scrutinized”, Washington Post Foreign Service, august 3, 2006.

36.- Ibid.

37.- “Brasil, Argentina y Paraguay crean Centro Regional de Inteligencia”, EFE, august 15, 2005.

38.- www.u.n.org/Unclos

39.- “Future Navies – Present Issues”, Jane G. Dalton, U.S. Naval War College Review, winter 2006, Vol. 59 N°1.

40.- “Global Legal Challenges: Command of the Common Strategic Communications, and Natural Disasters”, Conference Brief, the U.S. Naval War College Foundation and the Israeli Yearbook on Human Rights, pages 5 and 6, July 2006.

En 1991, Chile presentó ante la comunidad internacional un nuevo concepto marítimo-jurídico basado en la Ley del Mar, denominándolo “Mar Presencial”, el que, en síntesis, llama a los países a preocuparse de las actividades que terceros desarrollan en la alta mar, más allá de la EEZ del país ribereño.

El “Mar Presencial” se define, básicamente, como “aquella parte del océano donde Chile debe estar presente, observando y participando de las actividades llevadas a cabo por otros Estados, actuando estrictamente de acuerdo a la Ley Internacional”⁴¹.

El concepto no implica ignorar la condición jurídica de los espacios marinos, ni de la alta mar. Sólo reconoce la especial condición y necesaria continuidad que debe existir entre el Chile continental, su territorio antártico y el Chile

insular, cuya última extensión oceánica es isla de Pascua, para ejercer determinadas acciones en orden a proteger sus intereses nacionales.

Sus alcances han sido muy analizados, dentro y fuera de Sudamérica. Canadá, de hecho, aplicó sus preceptos en su disputa con España por las pesquerías a mayores distancias de sus respectivas EEZ, en los Grandes Bancos, en New Foundland⁴².

Para los países que poseen territorios oceánicos ubicados más allá de sus ZEE, este concepto les permitiría proteger mejor sus intereses marítimos, los cuales, en la alta mar, no es cierto que sean “propiedad de nadie” o, como sostienen algunos, “patrimonio de la humanidad”.

Las riquezas del mar han sido sobre-explotadas en el océano Pacífico, depredadas por países lejanos con desarrolladas industrias pesqueras, los cuales pretenden continuar haciéndolo sin respetar normas, acuerdos ni vedas creadas, precisamente, para proteger la renovación de la vida marina, y, en el tiempo, asegurar el desarrollo de las naciones ribereñas.

• **ROCRAM (Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sud América, Cuba, México y Panamá).**

En 1983, se desarrolló en Chile la primera reunión de Autoridades Marítimas de la región para analizar aspectos de Cooperación Marítima Regional. En esa ocasión, 13 países de Latinoamérica formaron ROCRAM, una organización no-gubernamental (ONG) de carácter regional, con el apoyo de la Organización Marítima Internacional (OMI), y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL)⁴³.



Mar Presencial de Chile, gráfico extraído del Libro de la Defensa Nacional de Chile 2002.

41.- www.defensa.cl

42.- Dalton, Jane G. "The Chilean 'Mar Presencial': a Harmless Concept or a Dangerous Precedent? Essay 1992, and, Who won the Codfish War? Kevin Cox, Atlantic office, Halifax-Globe and Mail, Saturday, march 16, 1996.

43.- Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú and Uruguay.

ROCRAM entrena y complementa técnicamente a las Administraciones Marítimas de Latino América, orientándolas a optimizar la seguridad marítima, a prevenir la contaminación marina y a lograr un mejor conocimiento y aplicación de las convenciones marítimas internacionales.

En 1992, ROCRAM obtuvo un importante logro, denominado como “Acuerdo de Viña del Mar” (Chile), el cual permite a las Autoridades Marítimas de los países signatarios, controlar a las naves mercantes que arriban a sus puertos, evaluando sus condiciones de seguridad y empleo⁴⁴.

Este acuerdo considera que uno de los grandes riesgos actuales de la seguridad marítima es el uso de naves mercantes “sub-estándares”, muchas de las cuales usan “banderas de conveniencia”. En la región, existen tres países latinoamericanos que licencian su bandera para estos usos, los cuales son Panamá, Bolivia, y Honduras.

El caso de Panamá es notable, ya que registra casi 13.000 naves, y carece de una Armada e infraestructura para su control. Dado que es casi imposible verificar las condiciones de estas naves que navegan por el mundo, ROCRAM ha servido como un excelente medio para hacerlo, al menos, en la región.

• **Iniciativa “STAR” (Secure Trade in the Asia Pacific Region).**

APEC (Asia-Pacific Economic Council) es el foro que reúne a las 21 economías más desarrolladas del Asia Pacífico, y que promueve la liberalización del comercio entre sus miembros, que representan el 60% del Producto Geográfico Bruto (GDP) del mundo. APEC concentra a 30 de los principales

puertos del mundo y contiene a los principales núcleos financieros de la industria naviera, en Hong Kong y Singapur. En Latinoamérica, APEC incluye a Chile, Perú y México⁴⁵.

Después del 11 de septiembre de 2001, APEC resolvió que sólo una firme acción colectiva permitiría combatir efectivamente al terrorismo y, para ello, formalizó en 2002 otra iniciativa para asegurar el comercio marítimo, denominándola STAR (Secure Trade in the Asia Pacific Region-APEC).

STAR incluye a las naves mercantes, a sus cargas, tripulaciones y pasajeros, el financiamiento del negocio naviero y a la seguridad cibernética⁴⁶. En 2003, se agregó a STAR una misión complementaria, creando la Fuerza de Tarea Contra el Terrorismo (Counter Terrorism Task Force-CTTF) de APEC⁴⁷.

En 2004, Chile fue el país anfitrión del año para los líderes de APEC y además, organizó la Segunda Conferencia STAR para Seguridad Marítima, evidenciando su real compromiso con la materia⁴⁸. En 2008 corresponderá al Perú liderar este Foro.

• **Foro de Autoridades Marítimas de APEC.**

A proposición de Canadá, en 2005, Chile ingresó al Foro de Autoridades Marítimas del Asia-Pacífico, cuyo objetivo es mejorar la cooperación e intercambio de información operativa, junto con mejorar la protección del medio ambiente marino en el ámbito de APEC. Este Foro se estableció en el marco de la Iniciativa STAR, y ha sido exitoso ya que APEC posee mecanismos efectivos que permiten verificar los desarrollos de las nuevas capacidades de los países miembros en estas áreas.

44.- <http://www.imo.org/home.asp>

45.- www.apec.org

46.- APEC: Best Practice in Safe Trade, Australian Government, Dept. of Foreign Affairs and Trade, 2004, Chapter 2.

47.- Ibid, page 25.

48.- www.directemar.cl



En el año 2004, Chile fue el país anfitrión para los líderes de APEC.

En abril de 2006, Chile organizó el 9° Foro de Autoridades Marítimas del Asia-Pacífico, y compartió sus experiencias con los demás miembros, siendo su Autoridad Marítima a la fecha, la única de la región latinoamericana perteneciente a esta organización⁴⁹.

• **Vigilancia y Control de Áreas Marítimas.**

Los países que poseen orientación marítima, incluyen al comercio transoceánico en sus agendas políticas. En cambio, los países con orientación costera o litoral, solo utilizan el mar, principalmente, para explotar sus recursos.

En Chile, la Armada es la organización que ejerce un mando unificado y efectivo sobre todas las acciones y medios que materializan la vigilancia y control marítimos. Asimismo, es la "Autoridad Marítima" que representa al país ante la Organización Marítima Internacional (OMI), y en los foros relativos a materias marítimas. En síntesis, la Armada de Chile "es el brazo de la Ley, en el mar".

En cambio, en otros países de la región existen organizaciones diversas, que no siempre facilitan incrementar la efectividad, la alerta temprana, la prevención y protección de sus espacios marinos.

Siguiendo las tendencias de la mayoría de las Armadas "marítimas", la Armada de Chile incrementó notoriamente en los últimos 20 años, su rol y

componente marítimo, incluyendo el control de los tráficos marítimos que realizan su comercio internacional. En esa dirección, ha implementado un nuevo concepto integrador de vigilancia y control de sus espacios marítimos, semejante al del "Maritime Domain Awareness" (MDA) desarrollado por Estados Unidos⁵⁰.

Este concepto puede ser aplicado para lograr un panorama operacional común y compartido con otros países de la región, utilizando redes de información existentes. Sin embargo, no siempre los gobiernos asumen que esta tarea es responsabilidad del Estado y no sólo de sus Armadas. Además, si se lograra construir un panorama operacional común y compartido, también se podrían desarrollar nuevas capacidades de análisis, incorporando organizaciones y especialistas externos, que puedan dar mayor estabilidad y permanencia al sistema.

• **Grafimar y Grafipuerto.**

Para enfrentar los crecientes riesgos marítimos, la Armada de Chile diseñó un sistema "on-line", denominado GRAFIMAR. Su principal objetivo es proteger al tráfico marítimo, aumentando el control de la Autoridad Marítima en las actividades navieras, monitoreando las navegaciones, principalmente en aguas nacionales, y coordinando, efectivamente, respuestas rápidas ante emergencias y otras contingencias.

GRAFIMAR utiliza un sistema de información geográfica (GIS), que incluye comando, control, comunicaciones, computadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento (C4ISR), el cual utiliza "software" comerciales, instalados en las múltiples estaciones de trabajo que utiliza la Autoridad Marítima.

El sistema obtiene información instantánea sobre naves, tripulaciones, sus cargas, posición, ubicación, etc.,

49.- Ibid.

50.- The U.S. National Strategy for Maritime Security, september 2005.

desde donde ellas navegan, las que se envían a un servidor central ubicado en Valparaíso, proveyendo a la Autoridad Marítima, en tiempo real, un panorama exacto las 24 horas del día⁵¹.

Complementando a GRAFIMAR, se ha desarrollado otro sistema similar, denominado GRAFIPUERTO, el cual permite el control por parte de la Autoridad Marítima, de la situación de seguridad en bahías y puertos, además de conocer en detalle materias relacionadas con cargas y aduanas.

Finalmente, como complemento de las capacidades de ambos sistemas, la Autoridad Marítima ordenó construir dos Patrulleros de Zona Marítima (PZM), mientras se incorporan nuevas embarcaciones de alta velocidad, para enfrentar amenazas en puertos y aguas someras⁵².



Proyecto Patrullero P2M.

- Otras Actividades Navales/ Marítimas en Sudamérica.

Generalmente, a la seguridad marítima se le asocia un sentido más "naval" que marítimo; sin embargo, debe ser analizada desde una perspectiva mucho más amplia, ya que es un elemento fundamental de la seguridad nacional, y cubre una amplia gama de actividades.

Esto, como se ha mencionado, corresponde a la dimensión marítima de

los intereses nacionales, que incluyen su defensa territorial.

• PANAMAX.

En materias navales, Chile se relaciona con la Tercera Flota de la U.S. Navy (océano Pacífico), con el componente naval del Comando Sur (U.S. Southern Command- Océano Atlántico), y mantiene activa presencia naval en los principales teatros marítimos del océano Pacífico.

También observa un constante interés por el canal de Panamá, ratificado en junio de 2006, en el U.S. Naval War College, Newport, R.I.: "La existencia del canal de Panamá ha tenido un importante efecto en el desarrollo económico, y contribuye positivamente al progreso de los países de la región. Cualquier amenaza a su libre uso o que afecte a su operación, podría tener un relevante impacto en las economías de los países sudamericanos, especialmente aquellos de la Costa Oeste de Sudamérica"⁵³.

En 2003, Chile propuso a Panamá y a los Estados Unidos de Norteamérica, desarrollar una novedosa actividad para reunir fuerzas de los tres países, y entrenarse en proteger y defender los accesos del canal de Panamá. Esta iniciativa, bautizada como PANAMAX, tuvo su primera versión en 2003, e incluyó a tres buques mayores, y algunas patrulleras costeras y aeronaves.

En agosto pasado, en la cuarta versión, PANAMAX 2006, reunió fuerzas navales y marítimas de 11 países americanos, incluyendo observadores de la Armada de México y de Paraguay. Las operaciones marítimas fueron ejecutadas por 19 unidades de superficie, apoyadas por 7 patrulleros de costa y 15 aeronaves, tripuladas por 3.600 marinos⁵⁴. PANAMAX 2007, prevé una mayor participación en medios y personal.

51.- APEC: Best Practice in Safe Trade, Australian Government, Dept. of Foreign Affairs and Trade, 2004, Chapter 3.

52.- Proyecto Zona Marítima, www.armada.cl

53.- "The Chilean Navy's Approach to the 21st. Century Challenge", Current Strategy Forum 2006, U.S. Naval War College, June 2006, Vice-Admiral Gerardo Covacevich, Chilean Navy.

54.- www.southcom.org/panamax 2006

¿Cuál ha sido la clave del rápido éxito de PANAMAX? En que su flexible estructura permite entrenar el Comando y Control de una fuerza Multinacional en operaciones de interdicción y en ambiente de crisis, y, simultáneamente, ayuda a reducir desconfianzas, compensando las asimetrías de las fuerzas participantes⁵⁵.

Adicionalmente, es evidente que la fuerza multinacional ha demostrado que está preparada para enfrentar amenazas en áreas marítimas estratégicas de la región, en caso necesario. Por dicha razón, se puede sostener que PANAMAX, es, a escala reducida, un concepto integrador similar a la "Armada de 1000 buques".

PANAMAX representa un cambio político y estratégico relevante para Latinoamérica, que deriva de un novedoso proceso de maduración interno de la región, y que no ha sido impuesto desde el exterior.



Operaciones Navales Panamax 2006.

• **La Patrulla Naval Antártica Combinada.**

En el continente antártico coexisten, pacíficamente, 12 países que reclaman derechos soberanos en la Antártica, tras suscribir el Tratado de Washington en 1958, el cual "congeló", por 50 años cualquier otra nueva reclamación de soberanía por terceros. En Latinoamérica, sólo

Chile y Argentina son miembros plenos de aquel.

La Antártica posee inmensas reservas de petróleo, minerales, pesca y, contiene, además, el 70% de las reservas mundiales de agua dulce. Estas riquezas pueden originar nuevos riesgos a la seguridad marítima del Cono Sur, afectando al ecosistema y a la libre navegación de los pasos australes⁵⁶.

Para lograr una mayor confianza mutua en lo marítimo, Chile propuso a Argentina en 1998, conformar una Patrulla Naval Antártica Combinada con naves de ambas Armadas y tripulaciones mixtas. Esta Patrulla utiliza sus medios para apoyar, asistir y rescatar a pasajeros y naves en peligro, o que hayan sufrido accidentes o emergencias en la zona⁵⁷.

Tras 9 años consecutivos de existencia de la Patrulla Naval Antártica Combinada, las experiencias son extraordinariamente positivas, mientras que su efectividad, se comprueba en cada verano austral, al enfrentarse emergencias y desafíos comunes a un menor costo, y con mayor eficiencia.

- **Conclusiones.**

La amenaza del terrorismo marítimo y sus eventuales alianzas con narcotraficantes y/o grupos subversivos o fundamentalistas, se originan en riesgos pre-existentes en la región, afectando por igual a la seguridad de las naves, tripulaciones, cargas y transacciones económicas, colocando en peligro la seguridad marítima de Latinoamérica.

El desarrollo integral de la región pasa, necesariamente, por asegurar la existencia del negocio naviero que materializa su comercio exterior. Para contribuir a ello, los gobiernos deben asumir que la seguridad marítima es una política de Estado, y también deben potenciar los roles marítimos de sus Armadas.

55.- Operaciones Navales Multinacionales, www.revistamarina.cl/revistas/1996

56.- Ibid.

57.- www.armada.cl and www.ara.ar

Recientes estadísticas sobre actos de piratería y robos a naves, muestran una reducción de casos denunciados. Ello podría atribuirse a la existencia de mayor conciencia y compromiso de los gobiernos para proteger sus intereses marítimos en puertos, zonas de confluencia del tráfico marítimo y pasos estratégicos, como es en el canal de Panamá, y en los pasos australes.

Latinoamérica ha desarrollado iniciativas marítimas destacadas, tales como el concepto de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas marinas, la CPPS, el "Mar Presencial", y ROGRAM. Otras iniciativas marítimas, tales como STAR y el Foro de Autoridades Marítimas del Asia-Pacífico de APEC, cuentan con gran potencial para ser adoptadas por otros países ribereños al océano Pacífico, tales como Colombia y Ecuador, si ingresan en APEC.

Como sucede casi siempre, las Armadas han asumido tareas marítimas extraordinarias con los recursos habituales, consolidando informalmente, una novedosa red de protección marítima para el canal de Panamá, destacando PANAMAX, y también, la Patrulla Naval Antártica Combinada, ejemplos que podrían replicarse en otras zonas marítimas, de ser necesario.

Ambas iniciativas comparten una característica singular: son soluciones colectivas a desafíos comunes de Latinoamérica, y generan nuevas oportunidades para la cooperación marítima mutua, en un continente caracterizado, históricamente, por la ausencia de amenazas externas. Sus objetivos finales, deben permitir desarrollar un concepto integrador para la seguridad marítima.

Finalmente, se recomienda observar los pasos seguidos por Chile.

Este pequeño país ha demostrado gran independencia en potenciar su política de seguridad marítima, sin depender, ni esperar sufrir, la influencia de potencias externas a la región. Además, ha centralizado en su Armada las responsabilidades y actividades navales y marítimas. Con ello, el país optimiza el uso de sus recursos, sin perder el foco de su estrategia nacional, que apunta, precisamente, a lograr el desarrollo nacional a través del comercio exterior, utilizando servicios navieros de nivel mundial.

Quizás, Chile es un buen ejemplo a seguir en tiempos de incertidumbres estratégicas, ante la constante aparición de nuevos riesgos y amenazas para la región latinoamericana.

* * *

