



EFFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN LA PROTECCIÓN DE LAS LL.CC.MM.

*Cristián Barbieri Farías**

- Introducción.

La globalización¹ está definida como un concepto que describe la realidad inmediata de la sociedad, más allá de fronteras físicas, barreras arancelarias, diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas y culturales.

Esta situación política, social, cultural y económica surge de la internacionalización de los procesos económicos, conflictos sociales y fenómenos políticos y culturales.

La globalización incorpora variados aspectos de la vida del hombre, pero el ámbito económico y tecnológico es lo más importante y le da la fuerza para su desarrollo.

El ámbito económico se refleja en el intercambio de bienes, permitiendo la acumulación de riquezas, dándole iniciativa, creatividad y necesidad de incorporar nuevas áreas.

A su vez, el transporte marítimo, como elemento constitutivo de las Líneas de Comunicaciones Marítimas, LL.CC.MM., materializa el intercambio de bienes, conformado por los puertos, carga, naves de transporte y rutas marítimas entre puertos de zarpe y recalada de la carga.

De esta forma, la globalización, el transporte marítimo y las LL.CC.MM. son conceptos íntimamente ligados con una relación de interdependencia.

La globalización, comercio internacional, transporte marítimo y LL.CC.MM. son términos que necesitan seguridad para su desarrollo. Esto es necesario para que no haya restricción de tráfico en ciertas áreas y pasos, objeto los fletes y seguros de carga no aumenten sus precios en forma desmedida, haciendo inviable el intercambio de bienes.

El atentado terrorista a las Torres Gemelas de Nueva York cambió el concepto de seguridad y abrió una ventana de vulnerabilidad en todos los países del mundo. Esta acción posicionó a las nuevas amenazas asimétricas como algo real, afectando el desarrollo del libre comercio mundial.

En este escenario, los puertos, carga y naves, como elementos del transporte marítimo, se han convertido en potenciales blancos, limitando el transporte de carga a través del mar.

El desarrollo del presente trabajo vincula estos conceptos, señalando cómo el desarrollo de la globalización ha generado nuevas necesidades de seguridad para mantener expeditas y fluidas las LL.CC.MM. y asegurar el transporte marítimo, siendo éste el elemento esencial para el desarrollo económico de los Estados.

La primera parte del presente trabajo describe la globalización, respecto de su origen y desarrollo, cuales son sus prin-

* Capitán de Corbeta. Oficial de Estado Mayor. ING.NV.EL.
1.- Biblioteca de Consulta Microsoft® Encarta® 2005. © 1993-2004 Microsoft Corporation.

cipales características y las oportunidades y desafíos que presenta.

A continuación se detalla cuales son los elementos constitutivos de las LL.CC.MM. y plantea el transporte marítimo como elemento fundamental para materializar el intercambio libre de bienes y su importancia en el desarrollo económico de los países.

Finalmente se identifica las nuevas amenazas que afectan la seguridad del transporte marítimo y de las LL.CC.MM., plantea los desafíos y atributos del poder naval durante el siglo XXI y sus efectos sobre la defensa de las LL.CC.MM.

Las conclusiones y reflexiones finales relacionan las causas, efectos y vínculos que existen entre las necesidades de seguridad en la protección de las LL.CC.MM. en un mundo globalizado.

- **La globalización.**

La palabra globalización analizada etimológicamente deriva del anglicismo "globalization", término que da origen al vocablo. Autores señalan que en español el término más adecuado sería mundialización, galicismo derivado de la palabra francesa "mondialisation". Por lo tanto, en español el término global no es equivalente a mundial, como sucede en el idioma inglés.

El término globalización se popularizó hacia fines del siglo XX y mantiene un lugar predominante en el siglo XXI, el cual ha sido señalado como el "siglo de la globalización".

• **¿Qué es la globalización?**

La globalización es el proceso que utiliza la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países para unificar los mercados, las sociedades y las culturas, a través de transformaciones sociales, políticas y económicas. De esta forma, los movimientos de capital y la producción, se configuran en el ámbito

mundial, mientras los gobiernos pierden atribuciones, denominándose: sociedad en red. En este formato, aumenta el comercio internacional debido a la caída de las barreras arancelarias y la interdependencia de las naciones².

El mejor reflejo del desarrollo de la globalización está en el ámbito económico y tecnológico, su materialización es el comercio internacional y su desarrollo es vía acuerdos comerciales y tratados de libre comercio.

La globalización como proceso presenta ventajas y desventajas asociadas a los riesgos propios del desarrollo del proceso.

• **Características y tipos de globalización.**

La globalización es un proceso complejo, multifacético y multicausal, el cual abarca aspectos de la sociedad y las personas como el social, político, económico y tecnológico.

La globalización ha modificado la conformación de los Estados, permitiendo el desarrollo económico de países con territorios pequeños. De igual forma, ha permitido un mayor intercambio cultural y modificado el concepto de soberanía, ya que los acuerdos internacionales, como los tratados de libre comercio, plantean nuevos requerimientos a los Estados, flexibilizando sus decisiones en los campos de acción diplomático y político.



La globalización ha sido capaz de proyectar el poder político y éxito económico de los Estados fuera de sus fronteras, las cuales presentan una mayor permeabilidad.

➤ **Dimensión social.**

La dimensión social de la globalización que afecta a las sociedades está dada por factores culturales externos, homogeneizando creencias y culturas. Esto ha ocasionado en algunas una sensación de desarraigo y vacío nacional, el cual ha desencadenado en corrientes nacionalistas que buscan afianzar sus raíces de identidad nacional.

Una visión opuesta a la homogeneizadora es la que plantea que este proceso sólo busca acentuar y exacerbar las diferencias étnicas y culturales de los pueblos, polarizando su relación.

Pese a las opiniones divergentes, la mayoría de los estudiosos postula que la globalización tiene efectos variados y heterogéneos, no satisfaciendo por igual las necesidades e intereses de los países.

➤ **Dimensión económica.**

En el ámbito económico, globalización se define como: "la tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales"³.

Otra definición es: "una interdependencia económica creciente del conjunto de países del mundo, provocada por el aumento del volumen y la variedad de las transacciones de bienes y servicios, así como de los flujos internacionales de capitales, con la difusión acelerada de la tecnología"⁴.

Algunos países, organizaciones, empresas nacionales e internacionales, han visto en la globalización una solución para abordar las dificultades y demandas de desarrollo y crecimiento sostenido en el tiempo. La globalización abre e integra nuevas áreas al comercio internacional, dando forma a un modelo económico de corte internacional y cobertura mundial.

La globalización en el ámbito económico se basa en el intercambio de

bienes en diferentes lugares del mundo. El elemento que materializa este desafío es el transporte marítimo, utilizando los elementos de las LL.CC.MM., la carga a transportar, los puertos de carga y descarga, las naves de transporte y las rutas comerciales a través del mar.

En un mundo globalizado, la economía mundial interconecta a los países o bloques económicos, lo cual se aprecia en el siguiente análisis: el crecimiento económico llega a un elevado nivel y la desaceleración de la economía norteamericana se atenúa con un menor valor del petróleo, con la recuperación económica de Europa y Japón y con el buen desempeño mostrado por las economías de China e India. Otras amenazas para la economía norteamericana son su déficit fiscal, el cual debe disminuir con reducciones sustentables en el tiempo. Esto sumado al superávit fiscal chino, los precios internacionales de las materias primas, el aumento del gasto público y el alza de las tasas de interés ante situaciones inflacionarias afectan negativamente a la economía americana⁵.

En 1995, la creación de la Organización Mundial de Comercio, OMC fue un hito importante y decisivo en el desarrollo de la globalización. La OMC es el ente regulatorio y resolutor de controversias del comercio mundial y junto al Fondo Monetario Internacional, FMI y el Banco Mundial, BM, constituyen el eje central de la globalización

El comercio internacional en los 80 creció en promedio a un 4,7% anual y durante los 90 a un promedio de 6,1% anual, debido a la globalización.

La pieza angular de este crecimiento e intercambio de bienes ha sido el transporte marítimo. Sin un transporte marítimo activo y desarrollado, la globalización sería sólo un modelo teórico del desarrollo económico.

3.- Definición dada por la Real Academia de la Lengua Española a la palabra globalización.

4.- Definición indicada por el Fondo Monetario Internacional. - FMI.

5.- <http://www.imf.org> - FMI - Perspectivas de la economía mundial. - Septiembre 2006.

➤ **Dimensión política.**

En el ámbito político, la globalización puede llegar a limitar la soberanía y jurisdicción de los Estados, en el cual sus elementos constitutivos esenciales son territorio, población, poder de organización y soberanía.

El territorio ha perdido importancia como concepto en el concierto internacional países, ya que la soberanía del Estado ha sido limitada y condicionada en el cumplimiento y respeto de acuerdos internacionales que beneficien al Estado.

A su vez, el área marítima ha aumentado su importancia debido a los recursos renovables y no renovables de carácter estratégico que contiene, ya que el avance tecnológico plantea la posibilidad de su explotación.

La globalización ha cambiado la configuración y política exterior del Estado, conformando nuevos bloques de carácter político y económico, debido al interés económico mutuo que existe entre Estados y a los cambios en el derecho internacional.

“El Fin de La Historia y el Ultimo Hombre” de Francis Fukuyama y “El Choque de las Civilizaciones”, de Samuel Huntington postulan que el estado-nación ha perdido su influencia en la política internacional, dejando espacios para el accionar de empresas transnacionales y organizaciones no gubernamentales, ONG.

Otros sostienen que el estado-nación no está en proceso de deterioro y que ha evolucionado con nuevas y más complejas funciones que cumplir, interactuando en un mundo más abierto e interdependiente.



Finalmente, el rol del Estado ha evolucionado de “estado benefactor” a una función de “estado competidor”, con el objeto y compromiso de establecer políticas económicas claras y estables que aumenten la actividad económica y el bienestar de los ciudadanos⁶.

➤ **Dimensión tecnológica.**

El desarrollo de las comunicaciones, ha permitido no sólo la interconexión interna de los Estados, sino que también el fácil acceso a otras regiones del mundo con los beneficios económicos que ello conlleva.

El motor más poderoso de la globalización ha sido el desarrollo de las tecnologías de la información, como es el caso de la informática y de las comunicaciones. Internet representa la revolución tecnológica, aumentando de 100 millones de usuarios en 1997 a 550 millones en el 2003 y con una tasa de crecimiento del 200% anual para América Latina⁷.

Actualmente, el principal factor de producción ha dejado de ser la máquina, siendo reemplazadas por el conocimiento. Un Estado globalizado es aquel capaz de incorporar conocimiento, valor agregado y competitividad a su producción.

Esta revolución tecnológica seguirá acelerando y su límite es el nivel cultural y educacional de su población, de ahí la importancia que tiene en nuestro país el debate por mejorar la calidad de la educación. Finlandia por ejemplo, pasó de ser una nación agrícola y proteccionista bajo el alero soviético, a un país líder en tecnología y con el 1^{er} lugar en el ranking mundial de la calidad de la educación⁸.

6.- Artículo Revista de Marina Nº 6 – 2000. “Globalización: una visión desde la Armada de Chile”. C.A. G. Jordán A.

7.- “El desafío tecnológico del mundo globalizado”. Página 40. Autor: Tulio Del Bono. Argentina 2004.

8.- Artículo Revista de Marina Nº 5 – 2005. “Globalización y los nuevos roles del poder naval” C.A. G. Jordán A.

En resumen, la globalización en el siglo XXI es un proceso complejo, el cual plantea constantemente nuevos desafíos a aquellos países que han sido capaces de integrarse, estimulando la cooperación internacional, de manera que los países participan de este proceso.

- **Origen, evolución y desarrollo.**

El origen de la globalización está asociado a la presencia y desarrollo del hombre, principalmente, debido al desarrollo de los antiguos imperios que permitió la interacción entre diferentes culturas. A su vez este proceso se ha intensificado a contar del siglo XX⁹.

El desarrollo de la globalización está, principalmente, asociado al ámbito económico y en especial al intercambio de bienes, lo cual se inició con las antiguas civilizaciones que utilizaron las rutas marinas para establecer un incipiente comercio e intercambio cultural como fue el caso de los fenicios, griegos y romanos.

Estos pueblos carecían de grandes extensiones terrestres, pero cimentaron su dominio y poder en el uso del mar, como una ruta o vía de unión con diversas y lejanas regiones. Estos pueblos aplicaron el principio definido por el marino estadounidense Alfred T.

Mahan: "la verdad fundamental concerniente al mar es que constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza"¹⁰.

Posteriormente, en los siglos XVI y XVII, todos los pueblos que en tiempo de paz monopolizaron el uso de las rutas marítimas disfrutaron de una importante prosperidad económica como fue el caso de Génova, Pisa, Venecia, la Liga Hanseática, Holanda, España y Portugal.

En los tiempos modernos, reinos y estados europeos desarrollaron su Armada y sus actividades marítimas, con el propósito de trascender frente a sus rivales y motivados por Walter Raleigh: "Quien manda en el mar manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina en consecuencia al mundo entero"¹¹.

En el siglo XVIII, el transporte marítimo se unió al transporte terrestre, integrando zonas interiores y aumentando la demanda de bienes, con nuevos operadores del transporte internacional como fue el caso de Inglaterra y Francia. Durante esta época, el transporte de mercancías eran cargas muy precias, caras y poca cantidad, identificado como un comercio de lujo compuesto por especias.

En el siglo XIX debido a la Revolución Industrial, el transporte marítimo sufrió una gran revolución, siendo Inglaterra el líder del proceso.

La llegada de la máquina a vapor a bordo fue la principal innovación y gestor de cambio, lo que sumado a la producción del acero, permitió construir naves de transporte capaces de satisfacer las necesidades de la época.

El desarrollo del transporte marítimo transformó las economías de subsistencia en economías de riqueza, integrando y globalizando el intercambio de bienes.



Venecia, las rutas marítimas disfrutaron una importante prosperidad en los siglos XVI y XVII.

9.- Internet. <http://www.eumed.net/libros/2006a/mdll/2.htm>

10.- "Teorías estratégicas". Edición 1937. Tomo I. Segunda parte. Capítulo I. Página 80. Autor: Almirante Castex.

11.- "Teorías estratégicas". Edición 1937. Tomo I. Segunda parte. Capítulo I. Página 82. Autor: Almirante Castex.

Este proceso mantuvo su desarrollo y expansión hasta la 1ª Guerra Mundial. Las guerras mundiales y la Guerra Fría no permitieron continuar con su desarrollo, el cual a contar de la década del 70 logra el nivel previo a la 1ª Guerra Mundial, representando el 15% del Producto Geográfico Bruto, PGB, mundial.

El comercio electrónico e Internet son los íconos de la globalización, pero el actor relevante ha sido el comercio internacional, el cual, por medio del transporte marítimo, ha dado respuesta a las demandas, a través del aumento de la capacidad y velocidad de los buques mercantes, lo cual ha logrado aumentar la cobertura y disminuir el costo del transporte marítimo¹².

Ejemplos del desarrollo del transporte marítimo son:

- En 1966, el 1er contenedor cruzó el Océano Atlántico, representando hoy el 60% de la carga transportada.
- El costo del transporte marítimo, respecto del valor de la carga, ha disminuido desde un 5% a 10% a un valor entre el 1% y 2%.
- En Hong Kong recalaba y zarpa un buque mercante cada 70 segundos y se embarcan o descargan 1.800 contenedores por hora.

Se estima que hacia el 2025, el comercio mundial llegará a 2 billones de toneladas, equivalente al doble del comercio actual¹³.

Actualmente, el 90% del transporte internacional es por vía marítima, siendo este tipo de transporte el oxígeno necesario para el desarrollo de la globalización.

En resumen, desde sus inicios, la globalización ha estado relacionada con la actividad económica y el desarrollo tecnológico, siendo su base de desarrollo el comercio internacional, materializado por medio del transporte marítimo y las LL.CC.MM.



Puerto de Hong Kong.

• Factores de desarrollo, beneficios potenciales y riesgos.

En el ámbito económico, los factores que impulsan y le dan vida al proceso de globalización son:

- Aumento del comercio internacional y apertura de los mercados.
- Desarrollo del transporte marítimo.
- Crecimiento y fusiones entre las empresas.
- Privatización de empresas públicas.
- Desregularización financiera internacional.

El desarrollo de estos factores, asociados a la actividad económica, potencia el crecimiento de la globalización, especialmente, en lo relacionado con la apertura de mercados y el término del proteccionismo de los países desarrollados.

Los beneficios potenciales que presenta el desarrollo de la globalización son:

- Economías y mercados globales con mejor aprovechamiento de los recursos.
- Mejor cooperación internacional.
- Acceso universal a la cultura y la ciencia.
- Mayor desarrollo científico-técnico.
- Sistema global de protección de los derechos humanos.

De igual forma, la globalización presenta desventajas que están asociadas a los países menos desarrollados como:

12.- "Globalization and Maritime Power". Parte I. Introducción. Página xxvi. National Defense University. Autor: Sam J. Tangredi.

13.- "Globalization and Maritime Power". Parte II. Capítulo VIII. Página 145. National Defense University. Autor: Sam J. Tangredi.

- Bajo control sobre los mercados y las empresas multinacionales.
- Mayores desequilibrios económicos, sociales y territoriales.
- Concentración de la riqueza y aumento de la desigualdad social.
- Incumplimiento de los estándares laborales mínimos con empleo precario.
- Daño al medio ambiente con amenaza a la diversidad biológica y cultural.
- Posibilidad de desarrollo de una economía financiera de tipo especulativa sobre una de tipo real asociada al desarrollo de inversiones en proyectos.

En resumen, el proceso de globalización, se balancea entre beneficios y riesgos, impulsado por factores que le dan la fuerza para continuar con su desarrollo en el ámbito mundial.

- **Las LL.CC.MM., el comercio mundial y el transporte marítimo.**

Las LL.CC.MM. relacionan todos los componentes que intervienen en el transporte marítimo. El transporte marítimo consolida la carga a bordo de naves mercantes, desplazándose a través del mar entre puertos de origen y destino. Los puertos son los puntos de interfase entre los fabricantes y consumidores, que permiten consolidar y distribuir la carga a transportar.

• **Las LL.CC.MM. y sus principales componentes.**

Las LL.CC.MM. es el concepto que integra los elementos que constituyen el transporte marítimo internacional y nacional. En el ámbito internacional, materializa las importaciones y exportaciones requeridas por las empresas y habitantes del país. En el ámbito nacional, materializa el cabotaje a lo largo de la costa nacional.

Las LL.CC.MM. son la carga, las naves mercantes y los puertos entre los

que se realiza el intercambio de tierra a bordo y viceversa. Estos elementos le dan dimensión en tiempo y espacio a las LL.CC.MM.

Las LL.CC.MM. han tenido un desarrollo dinámico y constante a lo largo del tiempo, variando entre los países y naciones que las han utilizado para satisfacer sus necesidades económicas.

Las LL.CC.MM. no están uniformadas en importancia, ni son homogéneas, sino que por el contrario se agrupan y aglutinan de acuerdo a la importancia económica del comercio internacional y por ende del tráfico marítimo. El tráfico marítimo establece magnitud, dirección y sentido como un vector espacial.

Las LL.CC.MM. se clasifican en:

- **Grandes comunicaciones:** son vastas e intensas corrientes de transporte entre continentes, con aspectos especiales y gran estabilidad. Incluyen zonas focales donde se reúne, converge y cruza el tráfico marítimo, estando materializadas en angosturas y estrechos por donde circulan las naves de transporte.

Los principales puntos focales del mundo por zonas geográficas son¹⁴:

- **Pequeñas comunicaciones:** son rutas de interés local, regional o nacional, las cuales se unen y enlazan con las grandes comunicaciones, dándoles más profundidad.
- **Comunicaciones particulares:** son interna a los Estados y unen diversas partes del mismo. Incluyen el cabotaje, que en algunos países constituye una vía de comunicación vital.

La distancia entre las fuentes de origen de las materias primas y los mercados de destino da forma al comercio internacional y origina el transporte marítimo.

14.- "Globalization and Maritime Power". Parte II. Capítulo VIII. Página 146. National Defense University. Autor: Sam J. Tangredi.

| Mediterráneo Golfo Pérsico | Pacífico Este Sudeste Asia | América | Europa | África |
|-------------------------------|-------------------------------|--|------------------------|-------------------------|
| Bósforo. | Estrecho de Malaca. | Canal de Panamá. | Canal de Kiel. | Estrecho de Mozambique. |
| Dardanelos. | Estrecho de Sonda. | Estrecho Cabot. | Estrecho de Dover. | |
| Canal de Suez. | Estrecho de Lombok. | Estrecho de Florida. | Estrecho de Gibraltar. | |
| Estrecho de Hormuz. | Estrecho de Luzón | Canal Yucatán. | | |
| Bab el Mandeb. | Estrecho de Macasar. | Mar de Drake / Estrecho de Magallanes. | | |

Las LL.CC.MM. tienen importancia tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

En tiempo de paz, su uso y dominio incrementa el nivel de riqueza y el nivel de poder frente a otras naciones. Ejemplo de esto, es el dominio británico de las LL.CC.MM. durante los siglos XVIII y XIX, las cuales le dieron la estructura política y económica necesaria del poderío y riqueza del Reino Unido. Estas LL.CC.MM. conectaron grandes núcleos de población y extensos territorios con la metrópolis, como Canadá, India, Australia y Sud África.

En tiempo de guerra, las LL.CC.MM. son vitales para la sobrevivencia del Estado. Las LL.CC.MM. mantienen la actividad industrial y comercial de la nación en el más alto nivel, evitando disminuir la capacidad de producción e intercambio. En tiempo de guerra, el Estado requiere la máxima producción para sostener el esfuerzo de la guerra, financiar sus operaciones y alimentar a sus habitantes.

En estas condiciones, algunas LL.CC.MM. pueden ser variadas o modificadas, eliminándose unas y creándose otras, debido a las hostilidades, importancia y necesidades del conflicto. Un ejemplo contemporáneo es la Guerra del Golfo de 1991, ya que en las 17 semanas de la operación Escudo del Desierto, Estados

Unidos transportó al Golfo Pérsico, 250.000 soldados y 8.300.000 toneladas de material de guerra. El 90% de la carga fue transportada por medio marítimo y el 10% restante por medio aéreo¹⁵.

El aumento del transporte de carga, en volumen y valor, requiere mayor número de naves circulando por las rutas mundiales y una tendencia de diseño de porta contenedores de gran tamaño y alta velocidad. Estos circularán entre puertos elegidos como puntos de redistribución regionales e identificados como mega-puertos con alta capacidad de carga y descarga. Estos megapuertos de alta eficiencia se ubicarán estratégicamente como nexo entre los centros productores y los principales mercados, conformando centros de riqueza gracias a la concentración y distribución de bienes, sobre los cuales se establece el poderío económico de la nación¹⁶.

Las LL.CC.MM. tienen un interés multiestatal, ya que cada nave contiene carga de varios Estados, con lo cual su control es más difícil y complicado.

La diversidad de oferta y flexibilidad de rutas comerciales incrementa los parti-



Las líneas comerciales marítimas tienen un interés multiestatal.

15.- Academia de Guerra del Ejército. -"Análisis y Conclusiones del Conflicto en el Golfo Pérsico. Ejército de Chile N° 437 de 1991".
 16.- "Teorías estratégicas", 2ª parte. Capítulo I. Página 94. Autor: Almte. Castex.
 17.- Enciclopedia Encarta. Las Guerras Púnicas.

cipantes comprometidos en el transporte marítimo. La carga tiene diferentes propietarios y destinos, los cuales muchas veces no corresponden a la nacionalidad del armador de la nave y origen de la tripulación, cambiando el transporte marítimo desde una entidad nacional a una empresa multinacional.

- **Importancia histórica de las LL.CC.MM.**

En el tiempo, múltiples Estados han considerado el mar como un aliado para su desarrollo económico y para salvaguardar la seguridad de la nación.

La historia ha sido un testigo excepcional de su importancia, planteando claros ejemplos de cómo aquellos pueblos que han perdido su control, han limitado significativamente su economía y seguridad. Ejemplo de esto, durante los siglos III y II a.C., fue la rivalidad entre Roma y Cartago, la cual originó las Guerras Púnicas por el dominio del mar Mediterráneo. La victoria romana marcó el fin de la cultura cartaginense y el ascenso de Roma por medio del dominio comercio marítimo entre las ciudades ribereñas del mar Mediterráneo¹⁷.

El resguardo de los intereses y la supervivencia nacional con un desarrollo sostenido en el tiempo han requerido la necesidad de controlar el mar, lagos interiores y ríos navegables.

En la Edad Media, la derrota turca en la Batalla de Lepanto detuvo el avance terrestre en suelo europeo, destacando la relación complementaria entre las operaciones terrestres y las marítimas¹⁸.

Antiguamente, las comunidades comercializaban elementos básicos en forma local. El aumento del intercambio y comercio internacional ha requerido de mayor especialización del transporte marítimo, debido a la ubicación y la disponibilidad de materias primas necesarias para la elaboración de elementos de consumo¹⁹.

Durante la Revolución Industrial, las grandes rutas del transporte marítimo fueron: carbón de Australia, de África meridional y de América del Norte a Europa y el Lejano Oriente; granos de América del Norte y del Sur a Asia, África y Lejano Oriente; mineral de hierro de América del Sur y de Australia a Europa y Lejano Oriente; hidrocarburos de Medio Oriente, África occidental, América del Sur y el Caribe a Europa, América del Norte y Asia.

Durante todo el siglo pasado, el transporte marítimo experimentó una tendencia general al alza del volumen comercial transportado. La creciente industrialización y la liberalización de las economías nacionales estimularon el libre comercio y el aumento en la demanda de productos de consumo.

Actualmente, las grandes rutas son el transporte de materias primas a China, Japón y Sudeste Asiático y productos manufacturados desde estos países hacia los consumidores occidentales de Europa, América del Norte, Centro y Sur.

El comercio mundial da mayor acceso a una variedad de recursos, facilitando su distribución hacia los mercados, hasta el punto que las naciones no pueden mantener una economía autárquica, dependiendo sólo de sus propios recursos.

El desarrollo tecnológico ha dado mayor eficacia a la navegación, convirtiendo al transporte marítimo en un medio de transporte rápido, eficaz, seguro, económico y respetuoso con el medio ambiente.

Este desarrollo tecnológico se ha concentrado en los sistemas de comunicación e información, siendo un pilar común y vital para la vigencia e importancia de las LL.CC.MM. en el libre intercambio de bienes.

A modo de ejemplo, el desarrollo tecnológico de la electrónica y la fibra

18.- "Teorías estratégicas", 2ª Parte, Capítulo I, Página 89. Autor: Almte. Castex.

19.- <http://www.imo.org>, "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".

óptica han revolucionado las telecomunicaciones con mayor velocidad y ancho de banda y menos interferencias electromagnéticas y pérdidas de señal. Un cable de 6 fibras ópticas reemplaza 10.000 pares de cables de cobre²⁰. Además, este desarrollo electrónico ha permitido almacenar 10 millones de transistores en una pulgada cuadrada²¹.

• **Vigencia e importancia de las LL.CC.MM. asociadas al comercio mundial y transporte marítimo.**

La importancia y vigencia de las LL.CC.MM. se debe a su capacidad de evolución, manteniendo un nexo con el desarrollo tecnológico, originado por la necesidad de aumentar el comercio internacional. Los principales factores de desarrollo son:

- La naturaleza de los bienes se ha modificado. Inicialmente eran pocos artículos, costosos y mínimo peso. El desarrollo integró nuevas áreas y grupos poblacionales al intercambio de bienes, generando grande volúmenes y requiriendo mayor transporte marítimo de materias primas como minerales, combustibles, cereales y abonos.
- Aumento de las dimensiones de los buques de transporte. Nuevos materiales y técnicas de diseño y construcción ha permitido tener mayores naves de transporte. En 1850, la capacidad de transporte era entre 600 y 700 toneladas; en 1930 ésta aumentó a 15.000 y 20.000 toneladas. Actualmente, la capacidad llega a 500.000 toneladas y un buque mediano de 50.000 toneladas equivale a 10 trenes con 100 vagones y una capacidad de 50 toneladas por vagón. Porta contenedores gigantes

llegan a 10.000 TEU con velocidades de crucero de 25 nudos. Grandes petroleros y graneleros transportan combustibles, minerales y granos a todos los puntos del planeta, a costos reducidos, en condición segura y mínima contaminación²².

- Avance y progreso de los sistemas propulsores a bordo. A mediados del siglo XIX, llegó el vapor a bordo, mejorando capacidad, confiabilidad y eficiencia de los sistemas propulsores, acortando los tiempos de desplazamiento, mejorando la seguridad en la navegación y disminuyendo los costos del transporte marítimo. En el siglo XX, la introducción del petróleo en las plantas propulsoras le dio un impulso adicional a los parámetros señalados.
- Modelo económico de intercambio de bienes. Este modelo incorpora más personas al intercambio de bienes, aumentando la demanda de transporte marítimo²³.

La importancia y vigencia de las LL.CC.MM. radica en la expansión del comercio internacional y del transporte marítimo junto al proceso de la globalización.

El costo del transporte marítimo involucrado en comercio mundial es de 380.000 millones de dólares, equivalente al 5% del total del comercio mundial²⁴.

La flota mercante mundial tiene 46.222 buques, con 18.150 buques de carga general, 11.356 buques tanque, 6.139 graneleros, 5.679 buques de pasajeros, 3.165 porta contenedores y 1.733 buques de otro tipo²⁵.

En total tienen una capacidad de transporte de 597.709.000 toneladas brutas.

20.- Una historia de las telecomunicaciones navales. Revista de Marina N° 04/2003. Página 347 y 348. Autor: C.N. Miguel Vásquez M.

21.- El desafío tecnológico del mundo globalizado. Página 63. Autor: Eitel H. Lamier.

22.- <http://www.imo.org>. "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".

23.- Teorías estratégicas. Parte II. Capítulo I. Páginas 84, 85 y 86. Autor: Almirante Castex.

24.- Antecedentes obtenidos desde la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

25.- <http://www.imo.org>. "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".

En comercio marítimo, la carga transportada se expresa en toneladas-millas, que equivale al tonelaje transportado multiplicado por la distancia recorrida. En el 2003, se transportó 6.100 millones de toneladas por una distancia de 4 millones de millas, generando 25 billones de toneladas - millas. Cuadruplicando la cifra de 1965²⁶.



Transporte marítimo.

El comercio mundial vía tráfico marítimo estableció contacto e interdependencia entre Estados que carecían de ésta y los beneficios obtenidos son:

- Prosperidad y crecimiento acelerado.
- Intercambio tecnológico y conocimientos especializados.
- Beneficios y oportunidades económicas no estimadas.

El tráfico marítimo cumple el axioma del comercio mundial, uniendo a los proveedores de recursos naturales, con los productores de bienes de intercambio y con los potenciales compradores, originando un triángulo virtuoso conformado por los actores señalados. Esto ha sido, es y seguirá siendo así²⁷.

En resumen, el comercio mundial y el transporte marítimo son las actividades económicas más globalizadas y han

evolucionado sobre la base del desarrollo tecnológico, buscando satisfacer las múltiples demandas y mantener importancia y vigencia de las LL.CC.MM.

- **Las principales LL.CC.MM. nacionales.**

El desarrollo y expansión de la globalización en el ámbito mundial ha involucrado a nuestro país en los ámbitos sociales, políticos, tecnológicos y económicos.

Chile, desde mediados de los 70, ha experimentado un cambio estructural en su vínculo con la comunidad internacional, al liderar un proceso de inserción económica y política por medio del desarrollo del libre comercio para lograr el desarrollo económico. Esto lo ha logrado disminuyendo los aranceles de importación y fomentando las exportaciones con ventajas competitivas. En 1971, las exportaciones eran el 16% PGB y actualmente son el 50% del PGB nacional²⁸.

Esta apertura transformó nuestra economía de subsistencia a una de riqueza.

Chile es el Estado latinoamericano más globalizado, demostrando un liderazgo a nivel mundial en la firma de Tratados de Libre Comercio con las principales economías del mundo y que representan el 86% del P.I.B. mundial²⁹.

En el ranking mundial de competitividad, Chile ocupa el primer lugar entre los países latinoamericanos³⁰.

El desarrollo mundial de la globalización ha trasladado el centro de gravedad del comercio y transporte marítimo desde el océano Atlántico al Pacífico. Este hecho sitúa a Chile en una posición privilegiada que fortalece sus LL.CC. MM. y mejora el intercambio comercial con los países ribereños.

El Mar Mediterráneo fue la cuna del comercio para la civilización occidental y las vías transatlánticas aseguraron el

26.- <http://www.imo.org>. "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".

27.- <http://www.imo.org>. "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".

28.- El transporte marítimo en el comercio exterior de Chile. Revista de Marina N° 05/2003. Página 442. Autor: Ricardo Claro V.

29.- El Mercurio de Santiago. Cuerpo A. Noticias Internacionales. 25 de septiembre de 2006.

30.- El Mercurio de Santiago. Cuerpo B. Economía y negocios. 28 de septiembre de 2006.

desarrollo de la revolución industrial. En el siglo XXI, el océano Pacífico es el Mare Nostrum donde la civilización desarrollará sus máximas energías, comercio y creatividad.

Un elemento importante de destacar en la conformación de las LL.CC.MM. es la Compañía Sud Americana de Vapores como la empresa nacional más globalizada. Las naves de la CSAV navegan por todos los mares, recalán a puertos de los 5 continentes, con oficinas regionales en New Jersey, Hamburgo, Sao Paulo y Hong Kong, incluyendo 9 agencias en China³¹.

- Amenazas, seguridad y defensa de las LL.CC.MM. en un mundo globalizado.

La globalización como un proceso de desarrollo social, político, tecnológico y económico presenta una serie de ventajas a los países que la han asimilado. La interacción con este proceso requiere que cada país desarrolle una serie de habilidades, asociadas a la población y al manejo económico de éste. Esto se percibe en el índice de competitividad económica y el grado de penetración tecnológica en cada país, lo cual está asociado al nivel cultural y capacidad de adaptación de su población.

En la práctica, los Estados no han asimilado en forma homogénea la globalización, aumentando la brecha económica entre países ricos y pobres, generando desconfianza en la validez del proceso.

El aumento de la diferencia del ingreso económico entre países ha originado nuevas amenazas a la población y economía mundial. El ataque terrorista a las Torres Gemelas del World Trade Center es el paradigma de las

nuevas amenazas del siglo XXI. Esta acción desató la guerra contra el terrorismo liderada por Estado Unidos.

Por lo tanto, estas nuevas amenazas plantean la necesidad de organizar un sistema de seguridad que tengan en cuenta este nuevo escenario.

La defensa y seguridad de las LL.CC.MM. plantean la necesidad de contar con un monitoreo continuo y cobertura de las naves y su carga, con el objeto mantener la operatividad y fluidez del transporte marítimo, evitando frenar el desarrollo del comercio mundial con mayores costos en seguro y flete marítimo.

• Amenazas y conflictos del siglo XXI.

La globalización ha modificado los actores internacionales limitados antiguamente sólo a los Estados. El desarrollo de la economía y del comercio internacional ha creado condiciones adecuadas para que empresas, organizaciones no gubernamentales, ONG, y las personas, tengan una creciente capacidad de acción en esferas internacionales, relacionándose con la seguridad y Defensa Nacional³². Las nuevas amenazas han sido catalogadas como emergentes, asimétricas o no convencionales,³³ ya que en su origen no tienen una vinculación directa con el Estado.

Las principales amenazas asimétricas y no convencionales son:

➤ **Terrorismo.** Después del ataque a las Torres Gemelas, el terrorismo internacional ha tomado más importancia en la seguridad nacional de cada Estado. La respuesta de cada Estado a esta amenaza ha sido diferente, dependiendo de su capacidad de reacción,

31.- La CSAV globalizada: "...opera a través de un charter o arrendamiento, un barco de propiedad alemana, construido en Polonia, con bandera de registro en Chipre, capitán indio, contratado a través de una sociedad en Hong Kong y tripulación chilena. El seguro de la nave es de una compañía francesa, contratado a agentes norteamericanos por medio de una mutual noruega. Transporta carga holandesa desde Róterdam a San Antonio cuyo terminal es administrado por Stevedoring Services of America, CSAV e International Finance Corporation". El transporte marítimo en el comercio exterior de Chile. Revista de Marina N° 05/2003. Página 442. Autor: Ricardo Claro V.

32.- Libro de la Defensa Nacional de Chile. 2002. Parte II: Escenarios de la Defensa. Tendencias de la seguridad internacional. Página 44.

33.- Libro de la Defensa Nacional de Chile. 2002. Parte II: Escenarios de la Defensa. El conflicto internacional. Página 63.

pero se ha conformado una coalición de Estados que no la acepta. La tendencia general es consolidar una cooperación internacional más dinámica en lo referente al intercambio de información de seguridad.



El terrorismo internacional ha tomado más importancia en la seguridad nacional de cada Estado.

- **Narcotráfico.** Hasta el 11 de septiembre del 2001, el narcotráfico era la amenaza más importante. No obstante, el tráfico ilegal de drogas sigue desarrollándose y su importancia en la seguridad de los Estados no ha desaparecido. Esto se ve en los países donde se concentra la producción de coca y amapola y sus derivados junto a las principales rutas de distribución, comercialización y consumo.
- **Piratería.** Es un acto ilegal de violencia, detención y depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o contra un buque, personas o bienes en alta mar o en un lugar sin la jurisdicción de ningún Estado. La piratería se extiende por los mares del orbe, principalmente en las concurridas LL.CC.MM. del Sudeste Asiático, costas de África, Mar Rojo y del Mar del Caribe. Durante el 2004, el Bureau Marítimo de la Cámara de Comercio Internacional, reportó 300 ataques con un total de 30 muertos.

- **Invasiones migratorias o migraciones masivas.** El fenómeno migratorio masivo adquirió relevancia en el ámbito mundial en la década de los 90, siendo un cambio importante asociado a la globalización. Este proceso tiene diversas expresiones debido a la migración resultante de conflictos, desplazados, o migración resultante de cambios sociales, desafiando las capacidades de los estados receptores para ejercer jurisdicción efectiva sobre su territorio y así poder ejecutar sus propias políticas internas y externas, generando un fuerte impacto político. Además de las amenazas señaladas, existen otras como la pobreza, la pesca indiscriminada y otras que pueden generar una crisis internacional ante lo cual los Estados han debido actuar en los cuatro campos de acción, utilizando a las FF.AA. y/o cuerpos policiales para controlar estas situaciones.
- **Origen y desarrollo de potenciales conflictos.** El conflicto ha vivido junto al hombre desde el inicio de la historia, es parte de las relaciones sociales y por ende de las naciones. No se conoce elemento que asegure su erradicación y sólo se ha avanzado en lograr un relativo control sobre su propagación y violencia, no asegurando su eliminación. El origen de los conflictos internacionales se encuentra en intereses contrapuestos entre estados, entre el Estado y los grupos sociales o políticos y entre grupos sociales o políticos. Los intereses contrapuestos pueden estar relacionados con factores históricos, étnicos, sociales, religiosos, económicos, ideológicos, geopolíticas y acciones políticas, los cuales pueden generar un conflicto, aun cuando la causa aparente o coyuntural sea otra³⁴.

34.- Sociología del Conflicto. Ministerio de Defensa Español. 1995. Autor: Julian Freund.

Actualmente, existen dos tipos de conflictos identificados como crisis o guerra. En el futuro, la comunidad internacional será testigo de conflictos inesperados, diversos, cambiantes, de alta y baja intensidad, simétricos y asimétricos, guerras civiles e internacionales y ataques terroristas con armas de destrucción masiva³⁵.

Las clases de conflicto de carácter regional, étnico, terrorista y religioso que han caracterizado los primeros años del siglo XXI, bien podrían ser la clase característica de conflicto durante los próximos 50 años³⁶.

Finalmente, en este mundo globalizado, los conflictos internacionales serán conducidos por medio de intereses económicos, los cuales serán precedidos por la pasión, la cual ignora y pospone el cálculo económico ante valores trascendentes e intransables.

➤ **Amenazas y su impacto político y económico.** Estas amenazas condicionan la seguridad de los Estados y de las personas, mezclando aspectos de seguridad interior y exterior, poniendo a los Gobiernos frente a situaciones de seguridad cuyas estructuras no pueden manejar con fluidez. Un ejemplo de esto son las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, FARC, que emplean la lucha militar regular, el terrorismo urbano y rural y la criminalidad común en secuestros y asesinatos propios del negocio de la droga. Esto requiere redefinir el rol de las Fuerzas Armadas frente a estas amenazas³⁷.

Estas amenazas frenan el intercambio comercial y el desarrollo económico, en países desarrollados y emergentes. Por lo tanto, la seguridad nacional

es un activo que debe ser incluido en la agenda política para el desarrollo económico de cada país.

El objetivo es combatir estas amenazas asimétricas, generando una percepción de seguridad que atraiga capitales y aumente la riqueza y bienestar de los Estados³⁸.

- **Necesidad de seguridad y defensa de las LL.CC.MM.**

Hasta hace unos años, la seguridad internacional, era construida sobre el Estado, como elemento político base del sistema internacional, pero la globalización y el surgimiento de nuevos actores internacionales han erosionado la importancia del Estado en el concierto internacional de naciones.

El origen de potenciales conflictos plantea la necesidad de proveer mayor seguridad al tráfico marítimo, naves mercantes, carga y puertos como elementos básicos de las LL.CC.MM. y esenciales del comercio mundial.

Durante los últimos años, numerosos actos de piratería han originado pérdidas superiores a los US\$ 16.000 millones, aumentando el riesgo y los costos del transporte marítimo³⁹.

Los ataques terroristas se pueden realizar atacando un buque directamente o secuestrando un buque de pasajeros u otro que transporte mercancías peligrosas, como desechos nucleares franceses. Por ejemplo, la explosión de un buque tanque de gas natural licuado, (GNL), en puerto, es equivalente a una bomba atómica, con un radio de destrucción de 25 km⁴⁰.

Estas acciones violentas afectan el transporte marítimo y requieren de una activa participación de fuerzas que nor-

35.- "Globalization and Maritime Power". Parte I. Capítulo II. Página 31. National Defense University. Autor: Frank G. Hoffman y Sam J. Tangredi.

36.- "Globalization and Maritime Power". Parte I. Capítulo II. Página 27. National Defense University. Autor: Frank G. Hoffman y Sam J. Tangredi.

37.- Los imperativos de seguridad y defensa: la perspectiva naval. Revista de Marina Nº 05/2004. Autor: V.A. Oscar Manzano S.

38.- Seguridad: un creciente activo económico. Revista de Marina Nº 06/2002. Autor: J. Claro G.

39.- "Globalization and Maritime Power". Parte II. Capítulo VIII. Página 159. National Defense University. Autor: Donna J. Nincic.

40.- "Globalization and Maritime Power". Parte II. Capítulo VIII. Página 162. National Defense University. Autor: Donna J. Nincic.

malicen y den seguridad a las LL.CC.MM.

Actualmente, las rutas marítimas son la red base del transporte marítimo y del intercambio comercial. En el caso de Chile, el intercambio de bienes es la principal actividad del desarrollo económico nacional.

El canal de Panamá es una vía marítima trascendente para nuestro comercio exterior, ya que Chile es el primer usuario latinoamericano y el 4º en el ámbito mundial después de Estados Unidos, China y Japón. Por el canal de Panamá transitan el 50% de las exportaciones e importaciones de nuestro país. Por lo tanto, el normal funcionamiento de las esclusas y la seguridad del canal son un elemento clave para nuestro comercio internacional. En una visión estratégica para la seguridad del canal, el 27 de junio del 2006, Chile y Panamá firmaron un Tratado de Libre Comercio y la Armada de Chile hace 6 años participa en el Ejercicio Panamax.

No contar con la disponibilidad del canal de Panamá afecta negativamente a nuestra economía, ya que eleva los costos y el tiempo de envío de nuestras exportaciones a la costa Atlántica de Estados Unidos, Europa y Medio Oriente⁴¹.

A su vez, la ampliación del canal de Panamá, aprobada por el pueblo pana-



Canal de Panamá.

meño afectará positivamente nuestra economía, ya que a futuro los mayores volúmenes de exportación tendrán una vía disponible para su envío⁴².

El atentado terrorista a las Torres Gemelas elevó los costos del transporte marítimo, debido a un mayor control y seguridad sobre la carga, naves y puertos. Esto le resta competitividad a la economía, ya que parte del recurso humano disponible para producción es orientado a funciones de seguridad. Productividad implica aumentar la producción, reduciendo los costos, pero la seguridad redundante en un aumento de los costos produciendo lo mismo. Esto fue el caso de la economía norteamericana⁴³.

Este ataque terrorista en una economía globalizada, afectó a todos los mercados, pero en distinta forma, ya que para algunos la necesidad de mayor seguridad ha sido un costo adicional y para otros un activo que ha permitido obtener recursos y potenciar el desarrollo económico.

Para Chile, el efecto fue negativo, ya que la demanda de las economías desarrolladas disminuyó, limitando el aumento de las exportaciones.

En un mundo globalizado, la seguridad de las LL.CC.MM. frente a las nuevas amenazas es necesaria, vital e inherente al sostenimiento del comercio internacional y por ende al desarrollo económico nacional, en lo referido a un "comercio seguro".

- **Características del poder naval y su estrategia de empleo en el siglo XXI.**

Chile, como nación marítima, ha utilizado el mar para proyectar su poder conforme a los intereses superiores de la nación.

El Poder Marítimo es un instrumento fundamental de apoyo a la política exterior del Estado y factor clave para su

41.- Artículo Internet del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. <http://www.minrel.gov.cl>

42.- El Mercurio de Santiago. Cuerpo A – Editorial. - Página 3. - 4 de noviembre de 2006.

43.- Seguridad: un creciente activo económico. Revista de Marina N° 06/2002. Autor: J. Claro G.

desarrollo económico, dándole protección al comercio exterior que transita por sus aguas. El Poder Marítimo contribuye a la seguridad, defensa y desarrollo de la nación.

El poder marítimo respalda los objetivos nacionales como:

- Apoyar la proyección internacional de Chile.
- Crear condiciones de seguridad externa vitales para lograr el bien común.
- Desarrollo nacional y logro equilibrado de distintas capacidades.
- Mantener y promover la paz internacional de acuerdo a intereses nacionales.

En el siglo XXI, los roles del poder naval están orientados en los ámbitos: diplomático, militar y marítimo.

En el ámbito marítimo, los roles del poder naval destacan en la defensa de los intereses marítimos, asociados al transporte e intercambio comercial de acuerdo a responsabilidades suscritas en acuerdos internacionales comerciales como:

- Vigilancia y control de la Zona Económica Exclusiva, ZEE, y mar territorial.
- Protección de la vida en el mar: búsqueda y rescate.
- Obtención de inteligencia para funciones de policía marítima.
- Control del tráfico marítimo y de los puertos.
- Neutralización del tráfico de droga y migraciones ilegales.

Los atributos clásicos del poder naval como versatilidad, graduabilidad, movilidad, autonomía logística, simbolismo y capacidad de mando y control le permiten constituirse en el elemento óptimo para el apoyo de los intereses marítimos del Estado⁴⁴.

Estos atributos están plenamente

vigentes y potencian el empleo del poder naval en la solución de conflictos en el siglo XXI, orientando su uso a:

- La acción conjunta y combinada.
- La movilidad y capacidad expedicionaria.
- El alistamiento logístico y operativo.
- La sorpresa y seguridad.
- La rapidez y superioridad en inteligencia.
- La acción ofensiva y superioridad de personal⁴⁵.

La acción conjunta y combinada de la fuerza se relaciona con la interoperatividad. En un mundo globalizado, la capacidad de interoperar debe darse entre las agencias estatales para enfrentar exitosamente las amenazas asimétricas.

En el ámbito de la protección y defensa de los intereses marítimos, Estados Unidos ha desarrollado la doctrina del Maritime Domain Awareness, MDA, la cual implica un conocimiento de todas las actividades asociadas al comercio y ambiente marítimo, como las amenazas que puedan afectar la seguridad, la economía y el medio ambiente de los Estados Unidos⁴⁶.

El MDA es una importante herramienta empleada para proteger el litoral, la zona económica exclusiva, (ZEE), y la operación continua del transporte marítimo.

En el ámbito marítimo, el combate a las nuevas amenazas se hace por medio de la coordinación e interacción entre la policía marítima y las fuerzas navales. La interoperatividad debe redundar en rapidez y eficiencia, ya que los potenciales enemigos sólo se conocerán en el momento de la acción.

Los nuevos escenarios generan cambios en el desarrollo de las Armadas, donde la relación costo/efectividad

44.- "Las Armadas y la política exterior". Autor: Ken Booth. 1980.

45.- Globalización y los nuevos roles del poder naval en el siglo XXI. Revista de Marina N° 05/2005. Autor: CA. G. Jordán A.

46.- www.house.gov/transportation.html

cobra interés, concibiéndose unidades capaces de cumplir variados roles, con especificaciones industriales para la estanqueidad y la propulsión, equipadas con tecnología de punta en sistemas de vigilancia e intercambio de información, con capacidad de empleo de helicópteros y con armamento menor para la fiscalización.

A futuro, la interoperatividad será con fuerzas navales capaces de dar proyección estratégica y operar en áreas del litoral, apoyadas por agencias intra e inter estatales, orientadas a la fiscalización y protección de los recursos marinos y dar seguridad al transporte marítimo frente a las amenazas asimétricas⁴⁷.

• **Fuerzas interoperables y control del espacio marítimo en la defensa y protección de las LL.CC.MM.**

Interoperación es la capacidad y habilidad para intercambiar apoyos o servicios de forma eficiente para lograr un objetivo común.

Cada fuerza opera en un ambiente específico, con métodos, procedimientos y tácticas de combate diseñados y optimizados para un tipo de guerra, con lo cual cada institución tiene su propia doctrina. No contar con una doctrina común y conjunta crea diferentes estándares y roles en las fuerzas.

La interoperación va más allá de lo netamente militar y considera la capacidad de operar entre las distintas organizaciones del Estado.



Gráfico sin valor, sólo de apoyo.

Al tener una mayor interoperación de las fuerzas, los Estados logran implicancias políticas, al participar en actividades de cooperación internacional o regional, de carácter estratégico, proveeyendo flexibilidad y potencia en las áreas de operación.

La doctrina del Maritime Domain Awareness, MDA, gira en torno a la obtención, dominio

y uso de la información, interactuando con otras agencias estatales que lleva el accionar más allá de los límites marítimos tradicionales. Este esfuerzo de cooperación interagencial se da en el ámbito nacional y entre socios internacionales que identifican riesgos comunes y contrarios al desarrollo del comercio internacional⁴⁸.

La interoperación de fuerzas está condicionada por componentes humano, funcional, técnico y físico, los cuales integran factores como: tradición, cultura, experiencia previa, confianza, idiomas, leyes, intereses nacionales, capacidad de análisis, recursos económicos y competitividad.

La interoperatividad tiene niveles de clasificación de acuerdo al nivel logrado:

- Interdependiente:** Sólo enlace radiofónico.
- Cooperativo** : Intercambio de información electrónica.
- Colaborativo** : Uso de una doctrina general.
- Combinado** : Doctrina detallada, experiencia y entendimiento común.

47.- Los imperativos de seguridad y defensa: la perspectiva naval. Revista de Marina Nº 05/2004. Autor: VA O. Manzano S.
48.- www.house.gov/transportation.html

Unificado : Alistamiento completo, iguales objetivos y propósitos.

En este ordenamiento, el factor humano es lo más importante para lograr altos niveles de interoperatividad, el cual debe estar acompañado por la confianza y voluntad de las partes.

Es interoperable sólo quien lo desea y siempre que ambas partes lo quieran.

Las armadas operan en el ámbito marítimo y como tal las acciones de vigilancia y control de sus espacios y las LL.CC.MM. cada día toma más relevancia, debido a las implicancias económicas asociadas al tráfico marítimo y al comercio internacional. De acuerdo con esto, las fuerzas navales y de seguridad marítima deben operar en conjunto con otras agencias del Estado como aduana, policía de investigaciones y organizaciones antidroga y sanitarias, objeto dar la seguridad y protección que se requiere.

En el ámbito nacional, cada día las nuevas amenazas y la importancia de la seguridad en el tráfico marítimo requieren de una mayor coordinación de las organizaciones del estado objeto lograr un comercio seguro como elemento base y pilar fundamental para el desarrollo económico nacional.

Finalmente, como ejemplo de interoperatividad de fuerzas en el ámbito marítimo, deseo destacar la propuesta marítima norteamericana, que plantea la necesidad de contar con una fuerza naval de 1.000 buques de diferentes nacionalidades, capaces de interoperar en todos los mares del mundo y en busca de un objetivo común que es el desarrollo del libre comercio, la seguridad del transporte marítimo y la defensa de las LL.CC.MM.

- Conclusiones.

La globalización es un fenómeno mundial multifacético, el cual se encuen-

tra en pleno desarrollo y que mantiene su avance sobre la base de los adelantos tecnológicos y a la existencia de un sistema de libre comercio como objetivo común entre los Estados.

La globalización ha originado profundos cambios sociales, políticos y económicos, en los cuales el Estado queda expuesto a presiones y tensiones que limitan su soberanía, como son la firma de tratados de libre comercio, que lo obligan a evolucionar rápidamente para enfrentar con éxito este fenómeno.

La globalización tiende a homogeneizar el pensamiento humano, pero también cuenta con una tendencia social polarizadora, que genera nuevas fuentes de conflictos entre los Estados. La globalización ha modificado el tipo de conflictos, facilitando la aparición de nuevas amenazas de tipo asimétricas, pese a que la naturaleza humana y las ambiciones de los Estados no han cambiado con la globalización, con lo cual las fuentes de conflicto mantienen su energía potencial.

A medida que la globalización tenga un mayor avance, mayor será la importancia de las LL.CC.MM. y del transporte masivo de carga a bajo costo por medio marítimo, lo cual permite mantener la fluidez del intercambio de bienes como elemento básico del crecimiento y desarrollo de la globalización.

El aumento del comercio internacional entre los Estados ha sido el principal motor del desarrollo de la globalización y Chile adoptó este camino de desarrollo e inserción en un mundo de intercambio comercial globalizado hace más de dos décadas, con un modelo económico de libre comercio y abierto hacia el mundo.

Actualmente, la economía chilena es globalizada, ya que nuestro país ha firmado tratados de libre comercio con el 86% del P.I.B. mundial, y tiene una dependencia marítima, ya que el 60% del P.G.B. nacional es transportado por vía marítima.

A medida que nuestro desarrollo económico y comercio exterior sea mayor, el rol de la Armada de Chile como representante del poder marítimo de la nación será más activo e importante en las relaciones exteriores del país, realizando nuevas tareas de seguridad de los espacios marítimos, gracias a sus atributos esenciales de flexibilidad, versatilidad y graduabilidad.

La realidad de un mundo globalizado le ha dado nuevos roles a las Armadas respecto de la defensa de las LL.CC.MM., las cuales han debido modificar su organización y su accionar para enfrentar las nuevas amenazas. Estas modificaciones están relacionadas con el traspaso de información y la interacción coordinada con otras agencias del Estado, siendo identificado este proceso como interoperación.

La doctrina impulsada por Estados Unidos respecto del Maritime Domain

Awareness impulsa y potencia el desarrollo de la interoperación, ya que parte importante de ésta se basa en el manejo y traspaso de información de inteligencia relacionada con la seguridad nacional y de las LL.CC.MM.

La interoperatividad es una necesidad vital para el éxito de las operaciones contra las nuevas amenazas, la cual requiere desarrollar políticas y procedimientos comunes, conocerse y adquirir la capacidad de intercambiar información, planificar en búsqueda de un objetivo común y entrenarse bajo las mismas amenazas en un escenario común.

Finalmente, "la importancia del Poder Naval debe corresponder al género de vida de los que componen el Estado. Si un Estado es emprendedor, si es ambicioso en los negocios y los lleva al exterior, sus fuerzas navales deberán estar en proporción con la importancia de sus empresas".

* * *

BIBLIOGRAFÍA

- Libros.

1. "El desafío tecnológico del mundo globalizado". Página 40. Autor: Tulio Del Bono. Argentina 2004.
2. "Teorías estratégicas". Tomo I. Segunda Parte. Capítulo I. páginas 80, 82, 84, 85, 86, 89 y 94. Autor: Almirante Castex. Edición 1937.
3. "Globalization and Maritime Power". Parte I. Introducción. Página xxvi. National Defense University. Autor: Sam J. Tangredi.
4. "Globalization and Maritime Power". Parte I. Capítulo II. Characteristics and requirements of the evolving security environment. Páginas 27 y 31. National Defense University. Autor: Frank G. Hoffman y Sam J. Tangredi.
5. "Globalization and Maritime Power". Parte II. Capítulo VIII. Sea lane security and U.S. maritime trade: chokepoints as scarce resources. Páginas 145, 146, 159 y 162. National Defense University. Autora: Donna J. Nincic.
6. "El desafío tecnológico del mundo globalizado". Página 63. Autor: Eitel H. Lamier.
7. Libro de la Defensa Nacional de Chile. 2002. Parte II: Escenarios de la Defensa. Tendencias de la seguridad internacional. Página 44 y El conflicto internacional. Página 63.
8. "Sociología del Conflicto". Ministerio de Defensa Español. 1995. Autor: J. Freund.
9. "Las Armadas y la política exterior". 1980. Autor: Ken Booth.

- **Artículos de Internet.**

1. <http://es.wikipedia.org/>
2. <http://www.imf.org> – Fondo Monetario Internacional – FMI. *Perspectivas de la economía mundial.* – Septiembre 2006.
3. <http://www.eumed.net/libros/2006a/mdll/2.htm>
4. <http://www.imo.org>. "El transporte marítimo internacional: Vehículo del comercio mundial".
5. <http://www.minrel.gov.cl> Artículo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.
6. www.house.gov/transportation.html. Artículo del Servicio de Guardacosta de la Armada de Estados Unidos.

- **Artículos Revista de Marina.**

1. *Revista de Marina* N° 06 – 2000. *Globalización: una visión desde la Armada de Chile.* CA Gustavo Jordán A.
2. *Revista de Marina* N° 05 – 2005. *Globalización y los nuevos roles del poder naval en el siglo XXI.* Páginas: 415, 416, 417, 418, 419, 423, 424, 425, 426 y 427. CA Gustavo Jordán A.
3. *Revista de Marina* N° 05 - 2004. *Los imperativos de seguridad y defensa: la perspectiva naval.* Páginas 422, 424 y 425. Autor: VA Óscar Manzano S.
4. *Revista de Marina* N° 01/2004. *Reflexiones acerca de la interoperación.* Páginas 18, 19 y 20. Autores: CF (R.) Hugo Fontena F. y CN Francisco Muñoz P.
5. *Revista de Marina* N° 05 - 2003. *El transporte marítimo en el comercio exterior de Chile.* Páginas 441 y 442. Autor: Ricardo Claro V.
6. *Revista de Marina* N° 06 - 2002. *Seguridad: un creciente activo económico.* Páginas 546 y 547. Autor: Juan Claro G.
7. *Revista de Marina* N° 04 - 2003. *Una historia de las telecomunicaciones navales.* Página 347 y 348. Autor: CN Miguel Vásquez M.

- **Otras fuentes de información.**

1. *Diccionario Encarta 2006.* Real Academia de la Lengua Española.
2. *Enciclopedia Encarta 2006.* Las Guerras Púnicas.
3. *Academia de Guerra del Ejército – Análisis y Conclusiones del Conflicto en el Golfo Pérsico.* Ejército de Chile N° 437 de 1991.
4. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo - UNCTAD.*
5. *El Mercurio de Santiago.* Cuerpo A - *Noticias Internacionales.* 25 – sept. - 2006.
6. *El Mercurio de Santiago.* Cuerpo B - *Economía y negocios.* 28 – sept. - 2006.
7. *Boletín Estadístico Marítimo, B.E.M., 2006.*

