



LAS ARMADAS Y EL ROL DE PROTECCIÓN MARÍTIMA*

*Edmundo González Robles***

Permítanme iniciar mis palabras con expresiones de bienvenida a las 34 delegaciones de países amigos que han concurrido a ésta, la Séptima versión de la Exposición y Conferencia Marítima y Naval para Latinoamérica - EXPONAVAL 2010 - y, en especial, a aquellas que participen a bordo de las unidades navales de Estados Unidos, Gran Bretaña y México: nos sentimos gratamente honrados con su presencia y muy agradecidos por el esfuerzo que, sabemos, les demanda alcanzar estas latitudes.

También quiero expresar los sinceros agradecimientos de la Armada de Chile a las más de 130 empresas participantes que, junto a FISA, hacen posible con su presencia el materializar esta feria bienal; único evento especializado en temas de seguridad y defensa marítima que se desarrolla en la región, siendo reconocida a nivel mundial como una instancia fundamental para promover y proyectar los intereses regionales, tanto en lo naval como en lo marítimo.

Se une, además, a esta EXPONAVAL, la segunda versión de la Muestra Internacional de Proveedores de productos y servicios para los sectores marítimos, portuarios, navieros y logísticos - TRANSPORT 2010 -, convirtiéndose así esta instancia en un centro de negocios

para las empresas y profesionales del sector, tanto nacionales como internacionales, vinculados a estas actividades.

La planificación, desarrollo e implementación de una muestra como ésta, reviste gran importancia para la Armada de Chile: ya que nos permite acercarnos al conocimiento y "desarrollo tecnológico" generando un espacio propicio para la interacción de profesionales de todo el mundo, que se desempeñan en áreas vinculadas a la actividad marítima.

Ello nos ha comprometido desde la primera oportunidad en que se realizó esta muestra en 1998, viéndose reflejada esa importancia en la decisión de llevar adelante esta séptima versión, a pesar de los difíciles momentos que ha tenido que atravesar nuestro país, a propósito de los desastres naturales acaecidos a principios de año y los profundos efectos que éstos tuvieron sobre la Institución que tengo el honor de mandar.

En estos doce años de existencia de la exhibición que hoy inauguramos, hemos podido analizar diversos temas de interés, que se imponen como tales en un mundo cada vez más complejo, producto de un proceso globalizador caracterizado por el acelerado cambio tecnológico y la innovación constante en todo orden de actividades.

* Discurso efectuado el día 1 de diciembre de 2010, por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Edmundo González Robles, con motivo de la inauguración de la Séptima versión de la Exposición y Conferencia Marítima y Naval para Latinoamérica -EXPONAVAL 2010-, y la segunda versión de la Muestra Internacional de Proveedores de productos y servicios para los sectores marítimos, portuarios, navieros y logísticos -TRANSPORT-2010-.

** Comandante en Jefe de la Armada. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College (NCC-97). Magíster en Ciencias, mención Administración, de la Universidad Salve Regina, Newport, R.I., y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Geopolítica, de la Academia de Guerra Naval. Preclaro Colaborador de Revista de Marina, desde 2003.

“La modernización de las fuerzas navales”, actividad necesaria y permanente a la que se enfrentan todos los Estados que comprenden su destino oceánico, y las exigencias tecnológicas que presentaba el milenio que comenzaba, fueron los temas que ocuparon la agenda de las dos primeras exhibiciones, en los años 1998 y 2000, respectivamente. En ambas instancias, la discusión nos permitió reafirmar la necesidad ineludible de compatibilizar las siempre existentes limitaciones presupuestarias y las necesidades de desarrollo en todo orden de actividades de un país, con la necesaria inversión en defensa que la realidad internacional plantea a cada Estado en particular; enfatizando que lo que se denomina “gasto en defensa”, no es más ni representa otra cosa que una valiosa oportunidad de “inversión en desarrollo” para todo el país.

La seguridad global, como tema transversal de preocupación para los Estados; la necesidad de desarrollar capacidades que permitieran a las Armadas operar entre ellas de manera combinada, más conocidas como “interoperatividad”; y las “amenazas asimétricas” en el mar, fueron los temas de discusión de la tercera y cuarta EXPONAVAL, realizadas los años 2002 y 2004 respectivamente. Las conclusiones nos advertían, primero, sobre la necesidad de que esa capacidad de “interoperatividad” no sólo se desarrollara en el seno de las armadas, sino que también con el resto de las ramas de las Fuerzas Armadas y las agencias civiles relacionadas con seguridad, tanto en el plano internacional como al interior de cada uno de los países; y segundo, que resulta indispensable para el desarrollo de los países “la seguridad de los océanos”, entendiendo que el comercio internacional, cuyo grueso se materializa indiscutiblemente por vía marítima, es el verdadero motor que impulsa y mantiene dicho desarrollo.

En su quinta y sexta versión, realizada los años 2006 y 2008, respectivamente, y fuertemente ligado con las conclusiones anteriormente reseñadas, EXPONAVAL

nos propuso como tema de reflexión: “El comercio, los riesgos, el poderío marítimo y la protección marítima bajo una perspectiva global”. Allí se destacó la importancia que reviste el adoptar criterios comunes para definir y evaluar las amenazas que pueden afectar la actividad marítima y proponer las acciones comunes que pueden contribuir a su neutralización.

En la presente versión de esta exhibición internacional, el tema de discusión y análisis propuesto dice relación con el “rol de protección marítima que poseen específicamente las armadas”, y sobre ese tema y otros con directa relación, versarán las exposiciones de destacados panelistas que escucharemos esta mañana y en el desarrollo de las conferencias programadas los próximos días; a quienes, desde ya, hago llegar mis más sinceros agradecimientos por su participación.

Al respecto, y en particular sobre el alcance de esa “responsabilidad de protección”, permítanme precisar algunas ideas:

Como podemos desprender del sucinto resumen que me he permitido hacer de los temas tratados en reuniones anteriores, la globalización en la que estamos insertos, junto con proponernos múltiples oportunidades, nos enfrenta a nuevos desafíos y nuevas amenazas; y si tuviésemos que extraer un par de conclusiones de todas las discusiones que hemos sostenido para analizar cómo afecta este fenómeno a la actividad marítima global, deberíamos señalar que en este nuevo paradigma internacional, la ruta hacia el progreso que deben navegar los Estados tiene dos elementos ineludibles: la necesidad de pensar el futuro que deseamos para “adelantarnos a los posibles escenarios” que se nos puedan presentar; y la “cooperación”, como única herramienta efectiva para superar con éxito esa cada vez más evidente interdependencia de la que somos objeto.

Y es justamente en ese “plan prospectivo y de cooperación” en que navegan ya los países desarrollados: las operacio-

nes de protección del tráfico marítimo, que conducen en las costas del cuerno de África, la Unión Europea y la OTAN, Operación Atalanta y Operación Escudo del Océano, respectivamente; y las palabras del Secretario General de la OTAN, Anders Fogh Rasmussen, en septiembre de este año, refiriéndose a la evolución de dicha organización en la era de la globalización, así lo demuestran. Fogh señalaba que, amenazados por el terrorismo, la piratería, el problema energético e incluso por las implicancias que el cambio climático pueda tener, “la seguridad es un bien compartido a nivel mundial” y, por esta razón, la OTAN debería abrirse a nuevos socios y ser receptiva para con los países que quieren colaborar con la Alianza, para compartir opiniones sobre lo que está ocurriendo y determinar cuál es la mejor manera de reaccionar¹.

Pero, ¿cómo traducimos nosotros esta preocupación por la seguridad a actividades que deben desarrollar las armadas para otorgar protección en el ámbito marítimo?

“La influencia del mar en la vida de las naciones” es un hecho claramente reconocido en la historia del hombre y Chile no es una excepción, sino más bien uno de los destacados ejemplos en el Pacífico Sur. En nuestra historia, cuando hemos reconocido la importancia del mar como baluarte de nuestro desarrollo y obrado en consecuencia, se nos ha abierto una oportunidad real y el país entero se ha nutrido de sus beneficios; por el contrario, cuando las visiones de futuro que han sostenido nuestros proyectos de desarrollo lo han excluido, consciente o inconscientemente, hemos limitado nuestras posibilidades.

La primera Ley que nos dimos como República, abrió nuestros puertos al comercio internacional y las comunicaciones marítimas respaldaron el pujante desarrollo que experimentó nuestro país

en el siglo XIX. Este intercambio se redujo durante la primera mitad del siglo posterior, alejándonos de las rutas del mundo y relegándonos, conceptualmente, a un extremo del mundo occidental².

El motivo más aparente pareciera ser la apertura del Canal de Panamá, que relegó nuestros dos principales pasos interoceánicos a un segundo plano (me refiero al Estrecho de Magallanes y al Paso del Mar de Drake, vía Cabo de Hornos); pero, la verdad sea dicha, los que nos relegamos a un segundo plano fuimos los propios chilenos, al renunciar voluntariamente al mar como “fuente inagotable de progreso y comunicación”. Chile podrá estar aislado por desiertos, cordilleras y hielos eternos; pero está frente al más grande de los océanos del planeta y por él, comunicado al mundo entero.

En los últimos 30 años del siglo recién pasado, reimpulsamos con visión de futuro el desarrollo de nuestros intereses marítimos, el cual sustentado más adelante en políticas de apertura económica, ha permitido a nuestro país alcanzar registros de vanguardia y con ello los beneficios asociados para toda nuestra sociedad.

Basta para ello recordar que en los últimos 10 años el comercio marítimo exterior por mar aumentó en un 72,3%, representando el 51% de nuestro PGB; a su vez, las concesiones marítimas para acuicultura aumentaron en un 81% y la cosecha en centros de cultivo lo hizo en un 157%.

El futuro se muestra aún más promisorio, si aceptamos correctamente los desafíos que nos presenta la plena explotación del mar: el turismo, los recursos minerales y energéticos, la industria de ribera, el cabotaje, el desarrollo del borde costero y de nuestros terminales marítimos, son sólo algunos ejemplos de esos desafíos. Las proyecciones de crecimiento de nuestros intereses marítimos, de cara al 2020, señalan cifras que alcanzan al 351%³.

1.- Real Instituto Elcano. “El papel de la OTAN y su evolución en la era de la globalización”. 17 de septiembre de 2010.

2.- Doctrina Marítima. Pág. 32.

3.- Doctrina Marítima. Pág. 37.

Esta realidad, en la que se hace evidente que cada día son más los chilenos que participan directa o indirectamente de los intereses marítimos, realizando actividades en el mar o aguas jurisdiccionales, demanda la participación decidida de los medios de nuestra Institución, para fiscalizar el cumplimiento de las normas y leyes vigentes, controlar las naves y la gente que trabaja en ellas, prevenir accidentes y resguardar los recursos del medio ambiente acuático; además de capacitar a las personas que realizan actividades en el mar. "Todo ello no sería posible si no aseguramos la debida protección marítima"⁴.

Para dar cumplimiento a este importante objetivo de seguridad, la Armada de Chile cuenta con una condición única, que la diferencia de muchas armadas desarrolladas, cuál es el disponer en una estructura orgánica común del instrumento de protección y de una Autoridad Marítima que legitima su empleo. Ello nos ha permitido en el mar una acción rápida, coordinada, eficaz y ajustada a derecho, única forma de tener relativo éxito con amenazas cada vez más afezadas y peligrosas.

La Armada de Chile está convencida de que nuestro destino no es otro que mantener nuestra mirada de futuro y nuestras expectativas de desarrollo centradas en las potencialidades que nos ofrece el Océano Pacífico; por ello, nos atrevemos a insistir en la iniciativa de control, pero con una necesaria "política oceánica con carácter

de política de Estado"; formulada, coordinada y conducida por el más alto nivel y a la que deben concurrir todos aquellos que acepten el desafío de "centrar nuestro desarrollo de cara al mar". Para ello, debemos lograr un equilibrio entre las dimensiones económicas, sociales, de seguridad y defensa, y teniendo también en mente la protección y preservación del medio ambiente, si queremos que sus beneficios perduren para las generaciones futuras.

La tarea es ardua, ya que se debe ajustar al marco del Derecho del Mar y requiere del concurso, la discusión y el debate abierto y constructivo de amplios sectores, públicos y privados; y si como Estado aceptamos este desafío, reitero el compromiso de contribución de la Armada de Chile, con todo su potencial humano y material, en la formulación de esta necesaria "Política Oceánica", proposición que pronto haremos llegar al Ministro de Defensa Nacional.

Expresando nuestra satisfacción como Institución por la alta convocatoria que ha suscitado la realización de estas exhibiciones en el mundo empresarial, académico y laboral, tanto nacional como extranjero; doy por inaugurada la Séptima versión de la Exposición y Conferencia Marítima y Naval para Latinoamérica - EXPONAVAL 2010; y la segunda versión de la Muestra Internacional de Proveedores de productos y servicios para los sectores marítimos, portuarios, navieros y logísticos - TRANSPORT 2010.

Muchas Gracias.

* * *



4.- Doctrina Marítima. Pág. 37.