

DISEÑO DE UNA RED INTERAMERICANA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Gabriel A. Cancellarich

Las reformas fiscales de Pitt mejoraron las finanzas del Estado y restauraron su crédito, aunque siempre se otorgaban grandes cantidades de dinero a la Marina, que era numéricamente fuerte y estaba bien administrada. Sobre estos firmes cimientos consideró el Gobierno británico que podía desempeñar un papel más activo en el extranjero, cuando lo exigiesen los intereses nacionales.

Paul Kennedy. "Auge y caída de las grandes Potencias"

La necesidad del diseño

Iniciada la posguerra fría, y dejada de lado la amenaza de una conflagración nuclear a nivel mundial, se reveló una serie creciente de hechos que evidencia la relevancia en los asuntos internacionales de seguridad denominados hoy como *amenazas emergentes*; resurgen con extrema violencia el terrorismo, el narcotráfico y el crimen internacional; conflictos culturales de naturaleza étnica y religiosa que provocan, entre otros, masivos desplazamientos de personas sobre las fronteras en busca de refugio; la atomización de la capacidad bélica nuclear y de otras armas de destrucción masiva; como también la pugna por los recursos naturales y energéticos estratégicos vitales ⁽¹⁾. La creciente innovación tecnológica y una creciente disponibilidad y variedad de vectores ofrecidos por un vasto mercado de armas "desregulado" contribuye a la expansión de dichas amenazas, que van asumiendo así nuevos aspectos y mayor poder de destrucción. En este contexto, las sociedades —en particular las más desarrolladas— comenzaron a percibir una creciente vulnerabilidad al haber descuidado en este período el aspecto de la **seguridad internacional**, por considerar como remota la probabilidad de una guerra generalizada entre Estados, habiendo priorizado únicamente el comercio internacional y el aumento de su desarrollo económico.

Esto además, y a nivel regional claramente, generó que las facilidades de investigación y desarrollo se volcaran prioritariamente sobre los factores productivos en desmedro de los

Gabriel A. Cancellarich es Capitán de Corbeta de IM, promoción 118.

Cursó el posgrado de Maestría en Políticas Públicas en la Universidad Torcuato Di Tella. Fue Jefe del Departamento Personal y Jefe de Seguridad de la Jefatura Militar de la DIED, Jefe Compañía Tiradores "ECHO" (Mecanizada) del BIM N° 2 y Jefe de Curso de Capacitación Comando Anfibio de la Escuela de IM. En la Agrupación de Comandos Anfibios fue Jefe de Operaciones y Capacitaciones, Jefe de Personal y Logística y Jefe de Sección de Comandos Anfibios. Realizó los cursos de Capacitación de Comando Anfibio, Buzo de Borda, Paracaidismo Militar e Instructor de Andinismo. Se desempeña actualmente como Jefe Cuerpo de Cadetes del Liceo Naval Militar Almirante Brown.

(1) Una hipótesis de conflicto de reciente aparición (aunque no es nueva) se refiere al futuro de las reservas de agua dulce presentes en el acuífero Guaraní y el empleo del Instrumento Militar para su potencial defensa de agresiones externas. (N. del A.). Ver diario La Nación. "Preparan al Ejército para defender recursos naturales". Buenos Aires. 25 de febrero de 2007, págs. 1 y 8.



(2)
A excepción clara de los Estados Unidos de Norteamérica. (N. del A.).

(3)
Este equipamiento data de adquisiciones realizadas en los años ochenta. Ver: Carlos Malamud; Carlota García Encina, "¿Rearme o renovación del equipamiento militar en América Latina?". Real Instituto Elcano, DT N° 31/2006. Madrid, diciembre de 2006.

(4)
Richard Kugler; Ellen Frost, (Ed). The Global Century, Globalization and National Security, Volumen II, 1ra. Edición, Washington D.C., National Defense University Press, 2001, págs. 898 - 900.

(5)
ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS. "Declaración sobre Seguridad en las Américas", 28 de octubre de 2003, Disponible en: http://www.oas.org/documents/spa/DeclaracionSecurity_102803.asp (acceso: 14 feb. 08).

(6)
Si consideramos lo remoto de un conflicto interestatal en la región, y el aporte que hace a la generación de confianza mutua entre naciones, los medios militares pueden salir de su aparente ociosidad y ser empleados activamente en la protección de los intereses individuales y colectivos regionales, aparte de los intereses foráneos mediante su participación en operaciones de paz. (N. del A.).

(7)
Catherine Zara Raymond, "Maritime Security in the Malacca Straits: An overview of the challenges". Disponible en: <http://www.wilsoncenter.org/events/docs/RaymondPowerpoint.ppt> (acceso: 15 feb. 08).

(8)
UNCTAD. "El Tráfico Marítimo Mundial aumentó en 2005 y seguirá creciendo en 2006". 10 de noviembre de 2006. Disponible en: <http://www.unctad.org/TEMPLATES/Webflyer.asp?docID=7687&ntItemID=3642&lang=3> (acceso: 15 feb. 08).
Ricardo Sánchez, (Ed.) "Protección Portuaria y Marítima en América del Sur", Santiago de Chile, 28 de julio de 2004. Disponible en: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mad_proteccion_maritima_y_portuaria_en_america_del_sur.pdf (acceso: 15 feb. 08).

(9)
Ver figuras 1 y 2.

sistemas militares⁽²⁾, lo que ha ido provocando en general que éstos fueran tornándose inadecuados para estas nuevas amenazas. Asimismo los presupuestos de defensa disminuyeron notablemente, aunque a nivel regional se notan disparidades notables; los casos de Brasil, Chile y Venezuela se destacan por una política de reequipamiento y modernización de medios a diferencia por caso de la Argentina, donde se destina la mayor parte al pago de sueldos del personal (80 %) y al mantenimiento mínimo del equipamiento existente.⁽³⁾

Actualmente se asiste a un período de relativo ocaso de ciertos tratados de seguridad colectiva, como el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) a partir de la Guerra de Malvinas; la Organización de Estados Americanos ha tenido la iniciativa, a través de un Comité de Seguridad Hemisférica, de formar una agenda regional de seguridad y de prevención de conflictos mediante acciones diplomáticas.⁽⁴⁾ Por otro lado se cuestiona la real capacidad y poder de la Organización de las Naciones Unidas por no haber podido evitar el unilateralismo de Washington en la invasión de Irak del 2003.

Los países de la región coinciden en reconocer la existencia de estas amenazas, y el modo negativo en que podrían incidir sobre ellos. En la "Declaración sobre Seguridad en las Américas"⁽⁵⁾ del 2003 surgió como idea fuerza *la cooperación como respuesta a los nuevos desafíos*. Esto impone la necesidad de diseñar alternativas en nuestra región que se adapten a las condiciones descritas y que permitan emplear eficientemente el poder militar⁽⁶⁾ —para nuestro tema particular sería el naval— a través de una acción hemisférica que contribuya a asegurar los intereses nacionales dentro de un marco de cooperación regional que asegurarían el desarrollo y la promoción de los valores y derechos fundamentales.

Las amenazas emergentes como el terrorismo, el narcotráfico, la migración ilegal, la piratería, además del daño potencial sobre el medio ambiente marítimo y fluvial, pueden ser proyectadas con facilidad y en grandes volúmenes, mediante vectores marítimos⁽⁷⁾. El transporte marítimo internacional privado transporta las dos terceras partes del comercio mundial⁽⁸⁾; al 2005 movilizó 7.110 millones de toneladas de carga —y con vistas de aumentar— lo que da una perspectiva, además de la posibilidad de ser usado como vector portador de amenazas, de la notable influencia sobre la economía y el desarrollo social de los Estados⁽⁹⁾.

Como ejemplo de lo expresado podemos ver que en la zona del Estrecho de Malacca y Singapur entre el 2005 y el 2006, los Estados Unidos han tomado distintas iniciativas para enfrentar amenazas como la de "Seguridad de Contenedores (CSI)", la de "Seguridad de la Proliferación (PSI)" y la de "Seguridad Regional Marítima (RMSI)"; Japón, por su parte,

ha adoptado políticas contra la piratería a través de la iniciativa "Ocean Peacekeeping (OPK)"⁽¹⁰⁾. Así se aprecia la necesidad de que los Estados impulsen políticas de esta índole en pos de brindar un marco de seguridad y legalidad adecuado para atraer y mantener inversiones, domésticas y foráneas; más aún si deben competir con terceros Estados donde este marco se encuentre ya asegurado. En la región se puede apreciar la relevancia del Canal de Panamá como paso crítico del comercio internacional

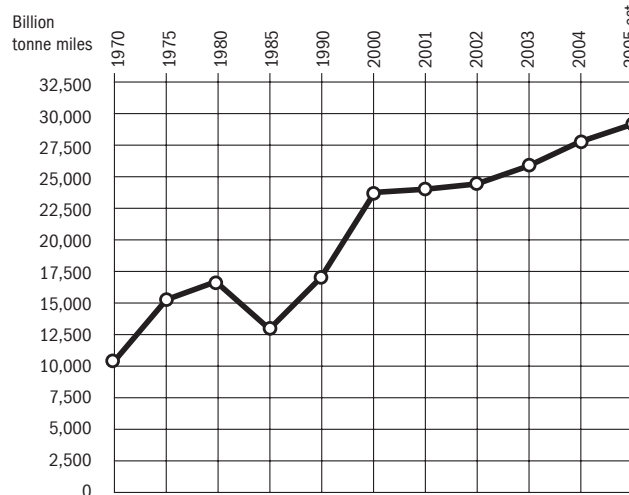


Fig. 1. Evolución del comercio marítimo; 1970 a 2004.

Fuente: International Chamber of Shipping (ICS);

<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>

entre ambos océanos; esta obra artificial, con su debilidad implícita ante la posibilidad de ocurrencia de algún tipo de atentado que paralizaría su normal funcionamiento, volvería a darle protagonismo –como hasta principios del siglo XX– a los pasos australes de Sudamérica, el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos.

Además de considerar a los actores apartados del Derecho Internacional (11), no debe dejar de considerarse como una posible y probable amenaza a Estados más poderosos que, ocupando los espacios marítimos (12) que no sean custodiados, podrían disponer así libremente de los recursos y espacios de naciones que no ejerzan una adecuada presencia marítima. Como ejemplo se debe tener en cuenta los recursos obtenidos de la pesca ilegal, que ya en 1999 significaban para la Argentina la pérdida de 400 millones de dólares al año en el Mar Argentino (13) —con el riesgo adicional de la depredación— y la existencia de recursos minerales y energéticos. Asimismo estos espacios podrían ser utilizados como lugares de desechos de sustancias nocivas y contaminantes con el consiguiente impacto ambiental.

Una región que se presente como insegura verá afectado su nivel potencial de desarrollo económico y, obviamente, el humano. Por lo tanto se aprecia como vital promover y preservar la seguridad de los espacios marítimos, ya que estos constituyen un factor clave para el crecimiento de los países.

Aquí se aprecia el concepto de Poder Naval como la combinación que hace una nación del empleo de su comercio marítimo internacional y de los recursos oceánicos, asociada a una capacidad de proyección de Poder Militar en el mar, logrando así el control de éste (asegurar el uso del mar para propio beneficio, y negarlo a posibles adversarios) y atender potenciales crisis o conflictos; y desde el mar para poder influir sobre hechos que pudieran desarrollarse en tierra firme a través de fuerzas navales (14). Este control marítimo permitirá proteger rutas y pasos obligados en el mar, y el acceso a fuentes de distintos recursos naturales; así también el principio de libertad de los mares permite a las Armadas posicionarse y transitar libremente sin infraccionar los derechos soberanos de ningún Estado (15). Asimismo esta capacidad brindaría una adecuada libertad de acción para negociar acuerdos de índole política, poder influir sobre terceros países y lograr una adecuada autonomía, todo esto guiado por la preservación de los intereses nacionales.

Situación en América Latina

La característica notable de la posición de la región es que presenta escasas situaciones de conflicto, prevaleciendo la actitud de cooperación en los diferendos que se pueden plantear. Esto se explica, en general, debido a su proximidad a los Estados Unidos (y ser considerada zona de influencia), la relativa ausencia de amenazas de gran envergadura, el fracaso de los distintos gobiernos militares y la relativa debilidad del componente militar en la región. Todo esto hace, como vimos, que aparezca como muy remota la probabilidad de amenaza de otros Estados de la región, aunque no así la incidencia de las “nuevas amenazas o emergentes” (16). Teniendo en cuenta lo antes expuesto acerca de la debilidad de

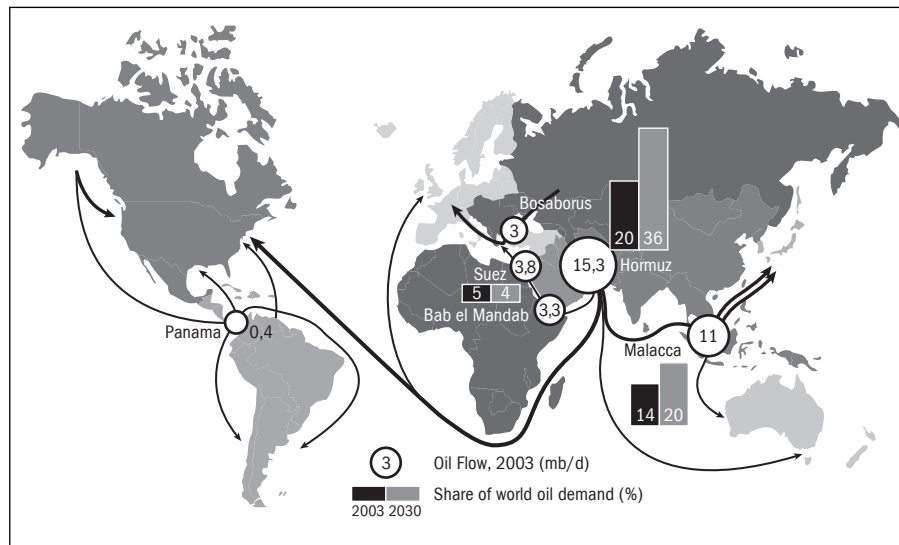


Fig. 2. Rutas marítimas principales de abastecimiento de petróleo

Fuente: HERBERG, Mikkal E. *The Geopolitics of Energy and the Malacca Straits*
<http://www.wilsoncenter.org/events/docs/HerbergPowerpoint.ppt#1>

(10)
 David Rosenberg, “Safety, Security and Environment in the Malacca Straits and Singapore”.
 Disponible en:
<http://www.wilsoncenter.org/event/s/docs/RosenbergPowerpoint.ppt#8> (acceso: 16 feb. 08).

(11)
 En el caso de la Argentina, debe tenerse en cuenta que con la reglamentación de la Ley de Defensa Nacional, Decreto 727/2006, se definió que las FF.AA. serán empleadas ante agresiones de origen externo perpetradas por Fuerzas Armadas pertenecientes a otro/s Estado/s. Esto haría que las amenazas de actores no estatales no podrían ser respondidas adecuadamente; las Fuerzas de Seguridad tendrían en el ambiente planteado serias limitaciones. (N. del A.).

(12)
 Se entienden los espacios marítimos como la alta mar, Zona Económica Exclusiva, Mar Territorial, aguas interiores y puertos como zonas vulnerables. (N. del A.).

(13)
 Ver Pedido de Informes de la Cámara de Diputados de la República Argentina, en sesiones ordinarias de 1999 “Orden del Día N° 2114, Comisiones de Industria y de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios”. Disponible en:
<http://www.diputados.gov.ar/dependencias/dcomisiones/periodo-116/116-2114.html> (acceso: 16 feb. 08).

(14)
Sam J. Tangredi, Ed. *Globalization and Maritime Power. 1ra. Edición. Washington, D.C. National Defense University Press 2002, págs. 3 y 4.*

(15)
Ver la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Disponible en: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (acceso: 16 feb. 08).

(16)
Casos como el de Colombia o Haití muestran que una situación de conflicto doméstica puede expandirse allende sus fronteras y alterar el equilibrio de la seguridad regional (N. del A.).

(17)
Cfr. Nota 4.

(18)
El referente como caso testigo es la operación MINUSTAH en la república de Haití (N. del A.).

(19)
Stephen Trimble, "Alerta y reconocimiento marítimo". Buenos Aires. Revista de Publicaciones Navales Número 696, tomo CXXXVI, año CVIII, 2do cuatrimestre 2007.

(20)
John P. Patch, "Intercepción marítima: vale la pena el esfuerzo". Buenos Aires. Revista de Publicaciones Navales Número 696, tomo CXXXVI, año CVIII, 2do. cuatrimestre 2007.

(21)
Un ejemplo parcial se puede ver en el Sistema de Control de Tráfico Marítimo que opera la Prefectura Naval Argentina (tarea afín que también realiza en paralelo la Armada). Ver: "Modernizan el sistema de control de tráfico marino", 22 de junio de 2007. Disponible en: <http://www.thefishmall.com/?p=557> (Acceso: 10 feb. 2008).

(22)
Gaceta Marítima, "Cooperación Naval Multilateral", Base Naval Puerto Belgrano, Número 731, marzo - mayo 2006.

los tratados de seguridad regionales⁽¹⁷⁾, sería prioritario trabajar sobre ellos para actualizarlos y otorgarles plena vigencia.

En países como la Argentina, Brasil y Chile se está privilegiando la participación del componente militar en operaciones de paz bajo mandato de las Naciones Unidas, comprometiéndolo en situaciones que afectan la seguridad regional⁽¹⁸⁾. Pero ninguna nación de la región cuenta con la capacidad en forma individual que le permita abarcar todo el abanico de opciones operacionales, ni con las atribuciones necesarias para llevarlas adelante contra posibles amenazas; además debe tener presente que condiciones estructurales, como la pobreza y el desarrollo limitado o estancado de algunas sociedades de la región, pueden generar situaciones de crisis más allá de las fronteras.

Es así que para fortalecer la estructura de seguridad en la región y generar mayor dinamismo político en el escenario internacional se propone el desarrollo e implementación de una iniciativa de cooperación a nivel regional.

Seguridad Marítima a nivel regional

Una alternativa para enfrentar esta situación es la de diseñar e implementar una Fuerza de Seguridad Marítima con elementos navales de países de la región, adecuando los acuerdos vigentes para lograr un enfoque basado en la buena fe y transparencia como ejes para una relación de confianza y respeto mutuo entre los Estados.

Para responder al porqué de la necesidad de la seguridad marítima en la región se puede apreciar en la figura 3 el flujo de comercio marítimo al año 2006. En ésta se denota el importante volumen de exportaciones en Sudamérica –superando en toneladas de carga a Norteamérica particularmente por la producción de productos primarios, como ser alimentos– representando el 11,3% de las exportaciones a nivel mundial. De asegurar para la región la fluidez de este comercio en forma continua, y así poder colocar en tiempo y forma sus productos en los distintos mercados, depende en gran parte mantener el nivel de desarrollo que posee al presente, y al que pueda aspirar a futuro. La relevancia de este aspecto también se aprecia en los Estados Unidos, en que a partir del año 2005 estableciera una "política de seguridad marítima que pretendía mejorar la seguridad y proteger los intereses norteamericanos en el control del mar" a través de la iniciativa *Maritime Domain Awareness* (MDA); esta tiene el propósito de controlar el espacio marítimo en forma tan precisa como se lo hace con el aéreo, a través de la operación coordinada de buques de guerra de distintas naciones dirigida en contra de las amenazas antes descriptas⁽¹⁹⁾. Asimismo en el Golfo de Arabia una coalición formada por los EE.UU., Australia, Canadá y países de la Unión Europea se encuentran llevando a cabo operaciones de interceptación marítima (MIO), con un concepto de empleo similar a efectos de disuadir las amenazas de piratería, de tráfico ilegal de armas y drogas, y de terroristas⁽²⁰⁾. Operaciones similares llevó a cabo con éxito la Armada Argentina formando parte de la Coalición durante la Guerra del Golfo en 1990, y en las operaciones navales en Haití en 1993 y 1994. El concepto parte de la premisa que, más que lograr el control de la alta mar (*blue waters*), se priorice el control del litoral marítimo para enfrentar estas amenazas⁽²¹⁾.

Este tipo de iniciativas deben reunir necesariamente las suficientes condiciones de legalidad y legitimidad en el empleo de las fuerzas militares, contestes con los requerimientos actuales de la comunidad de Estados bajo el Derecho Internacional.

Dentro de la región se planteó, en abril de 2006, en el ámbito de la XXII Conferencia Naval Interamericana⁽²²⁾ —cuyo eje giró en la cooperación naval multilateral para la seguridad hemisférica—, la implementación de una "Red Interamericana de Seguridad Marítima" como sistema de seguridad en la región, generando una capacidad naval combinada que permitiera la conformación de coaliciones flexibles de reacción rápida, contemplando las particu-

World seaborne trade ^a by country groups, 2006 (In millions of tons)								
Area ^a	Goods loaded			Total goods loaded	Goods unloaded			Total goods loaded
	Oil		Dry cargo		Oil		Dry cargo	
	Crude	Products ^b			Crude	Products ^b		
Developed countries								
North America	22.6	77.1	443.5	543.2	532.9	164.0	459.6	1 156.5
Europe	66.5	101.5	1 105.9	1 273.9	446.9	138.8	1 628.0	2 213.7
Japan and Israel	-	4.8	195.7	200.5	202.0	39.2	623.4	864.6
Australia and New Zealand	10.9	3.9	650.7	665.5	25.6	7.6	55.0	88.2
Subtotal:								
Developed countries	100.0	187.3	2 395.8	2 683.1	1 207.4	349.6	2 766.0	4 323.0
Economies in transition	108.4	43.3	50.9	202.6	4.3	2.8	43.1	50.2
Developing countries and territories								
North Africa	133.8	36.0	59.3	229.1	20.7	10.9	98.8	130.4
West Africa	221.0	8.8	38.2	268.0	5.8	12.2	54.1	72.1
East Africa	12.8	1.1	20.0	33.9	2.4	7.4	26.7	36.5
Central Africa	109.8	5.5	5.6	120.9	-	0.9	9.0	9.9
Southern Africa	-	1.7	138.1	139.8	25.6	2.1	29.3	57.0
Subtotal: Developing countries in Africa	477.4	53.1	261.2	791.7	54.5	33.5	217.9	305.9
Caribbean and Central America	120.9	24.1	71.7	216.7	28.2	35.9	82.0	146.1
South America: northern and eastern seaboard	133.9	68.3	471.3	673.5	32.3	9.4	65.3	107.0
South America: western seaboard	29.2	9.7	123.4	162.3	10.8	7.1	40.6	58.5
Subtotal: Developing countries in America	284.0	102.1	666.4	1 052.5	71.3	52.4	187.9	311.6
West Asia	897.2	112.8	162.6	1 172.6	37.7	30.5	343.5	411.7
South and East Asia (n.e.s.)	35.6	81.6	814.6	931.8	439.4	110.3	1 060.6	1 610.3
South-East Asia	83.9	102.7	387.8	574.4	126.3	97.9	211.2	435.4
Subtotal: Developing countries in Asia	1 016.7	297.1	1 365.0	2 678.8	603.4	238.7	1 615.3	2 457.4
Developing countries in Oceania (n.e.s.)	4.3	0.1	2.2	6.6	-	6.5	5.8	12.3
Subtotal:								
Developing countries	1 782.4	452.4	2 294.8	4 529.6	729.2	331.1	2 026.9	3 087.2
World total	1 990.8	683.0	4 741.7	7 415.5	1 940.9	683.5	4 836.0	7 460.4

Sources: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by reporting countries, specialized sources and ports' websites.

^a See annex I for the composition of groups.

^b Including LNG, LPG, naphtha, gasoline, jet fuel, kerosene, light oil, heavy fuel oil and others.

Fig. 3. Comercio marítimo a nivel mundial; 2006.

Fuente: UNCTAD. *Review of Maritime Transport, 2007*<http://www.marisec.org/shippingfacts/uploads/File/UNCTAD-Maritime-Transport-Review-07.pdf>

laridades de cada subregión y de cada Estado. Se identificó como ventaja la multiplicidad de variantes que permite configurar —desde el intercambio de información hasta la conformación y operación de una Fuerza Naval Multinacional— la capacidad que le brinda a cada Estado el empleo de su Poder Naval como instrumento relevante de la Política Exterior⁽²³⁾. Esta característica permitiría que las distintas Armadas emplearan sus medios en las tareas que más se adecuen a sus capacidades y probables escenarios de operaciones; para esto sería necesario optimizar la interoperabilidad en todos los niveles, sean éstos de decisión o de operación⁽²⁴⁾. Este tipo de diseño debería ser concebido en forma flexible, con sustento en principios de cooperación y con un serio compromiso en asumir responsabilidades compartidas, y en interactuar y coordinar en forma permanente entre todos los países, organismos, instituciones y sociedad civil de todas y cada una de las naciones. Para esto se aprecia como

(23)

Cfr. Nota 14.

(24)

Una iniciativa a considerar, comenzada en 2005, es la de la Argentina y Chile en el diseño y construcción combinado de un Patrullero Oceánico Multipropósito. Ver: "Argentina y Chile lanzarán patrullero de alta mar". 01 de junio de 2007. Disponible en: <http://www.thefishmall.com/?p=517> (Acceso: 10 feb. 2008).

(25)
 Como ejemplo reciente se puede apreciar que la estructura del Estado Mayor Conjunto de Argentina no ha alcanzado acabadamente los objetivos fijados desde el 2003. (N. del A.).

(26)
 Fabián Calle, "¿Ley de financiamiento especial para la Defensa?" Revista DEF. Buenos Aires, febrero 2008, Disponible en: http://www.defdigital.com.ar/nota_columnista.htm (acceso: 20 feb. 2008).

(27)
 El hecho de poder cumplir con distintos tratados internacionales con este tipo de Fuerza (Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento marítimo, Salvaguarda de la vida en el mar, Control de contaminación en el mar, Defensa contra la piratería) le otorgan un mayor apoyo político, interno y externo (N. del A.).

(28)
 La relación multilateral entre las distintas Armadas, en una iniciativa combinada, tiende a fortalecer la confianza mutua entre los países participantes, pudiéndose derramar en la región (N. del A.).

(29)
 Esto implica la capacidad de poder atender contingencias como las indicadas en la nota 27, operaciones de guerra y operaciones militares distintas de la guerra (MOOTW) (N. del A.).

(30)
 En este tipo de ejercicios, todos con distintos objetivos, se ejecutan operaciones de exploración y vigilancia, protección de buques mercantes en tránsito, interdicción marítima, búsqueda y rescate, acción contra hechos de contaminación ambiental, etc. (N. del A.).

(31)
 El ejercicio UNITAS, diseñado en el marco del TIAR en 1957, se lleva a cabo desde 1960 con distintas Armadas del continente (N. del A.).

necesario que los Estados optimicen los distintos organismos que conforman sus estructuras de seguridad para volverlos más eficientes, dinámicos y ágiles (25).

El modo de financiar este tipo de iniciativa —con las lógicas necesidades y requerimientos que surgirían para conformar una alternativa viable y creíble en su faz disuasoria y efectiva llegado el caso— no debería considerarse como irrealizable para la región, teniendo en cuenta las necesidades básicas y urgentes por las que atraviesa. Existen mecanismos ya en vigor en algunos países que permiten este tipo de financiamiento para sus FF.AA. como en el caso de Chile, y en estudio como en Bolivia, Perú y Brasil, a través de una adecuada legislación (26).

Un aspecto siempre tenido en cuenta relacionado con el empleo de medios militares es el costado político, en cuanto a la posibilidad de que afecte en forma negativa la imagen de un Estado o grupo de ellos. Lejos de esto, no se vislumbraría un costo político excesivo o negativo, ya que la implementación de este tipo de alternativa —regida por el Derecho Internacional— se implementaría dentro de un marco legal y, por lo tanto, su accionar sería del todo legítimo ante la opinión pública nacional e internacional (27). Incluso, además de cumplir su misión original, este tipo de organización flexible puede ser empleada en otras situaciones de oportunidad que hiciera conveniente el accionar combinado de fuerzas navales (operaciones bajo mandato de la ONU; operaciones de evacuación de no combatientes; operaciones de ayuda humanitaria; medio de acción ante desastres naturales).

Por otro lado debe ser siempre considerado el hecho de que para que una fuerza multinacional pueda ser plenamente integrada y operar en consecuencia, las naciones participantes deben compartir un mínimo de objetivos políticos comunes que así lo permitan.

Este tipo de conducta proactiva y legítima en búsqueda del logro de objetivos legítimos —factor vital para el desarrollo integral— de las naciones participantes a través de la disuasión, aporta un creciente prestigio en distintos foros internacionales (28), tanto de nivel político como económico, optimizando ampliamente el costo de oportunidad de este gasto.

Diseño de la Red Interamericana de Seguridad Marítima

Este tipo de iniciativa precisa para ser viable, en el aspecto operativo, un alto grado de interoperabilidad y de capacidad de Comando y Control de las distintas Armadas del continente. Esto será la base para que, en un ambiente actual cambiante y dinámico, las fuerzas estén diseñadas en función de *capacidades* para así poder enfrentar un amplio espectro de situaciones de crisis y conflicto (29). Estas capacidades se han ido logrando en las distintas Marinas de la región a través de la ejecución de operaciones combinadas, como los ejercicios UNITAS, FRATERNAL, GRINGO - GAUCHO, ARAEX, VENBRAS, ACRUX, PANAMAX, NINFA, PATRULLA ANTÁRTICA NAVAL COMBINADA, entre otros (30). Esta interacción se ha llevado a cabo desde hace varios años basada principalmente en un conocimiento profesional compartido, punto de partida para lograr operar eficientemente en operaciones multinacionales (31).

Para consolidar esto sería preciso consensuar y ratificar entre las distintas naciones integrantes de esta Red una doctrina militar común, entendida como una forma de política que pueda estandarizar un método de toma de decisiones para guiar el empleo de las fuerzas en forma coordinada, eficiente y segura. Este tipo de doctrina se vería influida por las políticas de gobierno o de Estado de cada nación; su doctrina ya existente y la cultura e historia profesional asociada; capacidades industriales y tecnológicas; recursos disponibles; y tipo de amenazas a que se enfrenta. Una vez ratificada esta doctrina, ésta va a influir sobre el modo de realizar el adiestramiento; la compra de material, equipo y armamento; la organización de las fuerzas; el planeamiento y ejecución de las distintas operaciones; entre otras

más. Esto sentará las bases de un comportamiento profesional común, aspecto fundamental para que una fuerza multinacional de este tipo pueda tener éxito a largo plazo ⁽³²⁾.

(32)
Cfr. Notas 24 y 25.

Una vez fijada la doctrina de empleo de las fuerzas de esta Red, el próximo paso corresponde a determinar los requerimientos necesarios para estructurarla. Un aspecto a considerar por el tipo de amenazas descriptas a enfrentar es que la estructura de la fuerza a considerar no tiene necesidad de ser extremadamente sofisticada o sobredimensionada, por lo que no sería exageradamente onerosa en términos financieros. Los medios actuales con que cuenta la mayoría de las Armadas pueden cumplir tales tareas, pero aun con medios más económicos puede lograrse el mismo propósito ⁽³³⁾.

(33)
Cfr. Nota 24.

Una manera de planificar el diseño puede ser a través de las amenazas a enfrentar; si tomamos por caso a la piratería veremos que para este caso se hace necesario disponer de múltiples plataformas y mayor cantidad de personal ya que se hace necesario controlar todo el litoral marítimo, desde donde estos actores se pueden desprender en forma múltiple y en embarcaciones menores. En el caso del narcotráfico, se agrega además el medio aéreo, pero el tránsito es selectivo por el volumen transportado ⁽³⁴⁾. Para enfrentar estas dos amenazas, el empleo coordinado de las fuerzas de seguridad se presenta como una opción viable.

(34)
En este tipo de actividad se llegan a emplear sumergibles para el transporte de droga. Ver diario El País. "Interceptado submarino en el Pacífico", Cali. 02 de marzo de 2008. Disponible en: <http://www.elpais.com.co/paisonline/notas/Enero032008/alimentos.html> (acceso: 02 mar. 2008).

(35)
Cfr. Nota 21.

Las capacidades primarias a desarrollar por este tipo de fuerzas navales serán las de detección temprana, interdicción, disuasión y, por sobre todo, un adecuado desarrollo de la coordinación a nivel interagencias gubernamentales de la adquisición de información necesaria para prevenir / neutralizar las distintas amenazas y optimizar el empleo de los recursos. ⁽³⁵⁾

(36)
Aún existen en la región diferendos no solucionados; Perú vs Chile; Perú vs Ecuador; Venezuela vs Colombia; Bolivia vs Brasil; Bolivia vs Chile (N. del A.).

Conclusiones

Se aprecia como factible la implementación de una iniciativa de este tipo por la capacidad actual de interoperabilidad entre las Armadas de la región, la cooperación en materia de seguridad y defensa y la relación de confianza y respeto mutuo forjados a lo largo del tiempo; por otro lado gozaría de un adecuado marco legal dado por el acuerdo entre Estados apoyado en tratados y organizaciones internacionales. Este marco de acuerdo, sostenido en una doctrina común, podría disuadir a distintos actores, estatales o no, de incidir negativamente sobre la región.

Es menester lograr esto para obtener la iniciativa, estando en capacidad de anticipar en vez de reaccionar ante una amenaza que se materialice; normalmente las decisiones tomadas en momentos de crisis pueden adolecer de falta de coordinación y ser ineficaces, dificultando además acuerdos entre naciones con distintos grados de afectación.

Este tipo de iniciativa, guiada por la política exterior de las naciones y sus respectivos objetivos nacionales, desarrollaría un mayor grado de confianza a través de la transparencia en las políticas de defensa y seguridad, permitiendo aumentar la estabilidad política de la región; esto podría asegurar, como hasta el presente, la democracia en la región, el ejercicio de las libertades fundamentales, un adecuado grado de desarrollo económico y social, y la paz del conjunto.

Es necesario definir políticas de acercamiento entre los Estados trabajando sobre objetivos políticos comunes; se deberían evitar los temas de controversia subyacentes entre las naciones, lo que no significa que fueran postergados y/o descartados ⁽³⁶⁾; y alentar la participación coordinada con otras agencias estatales que tuvieran responsabilidades e intereses comunes y/o recursos que pudieran ser aprovechados para este fin.

Si de la doctrina militar se desprendiera un adecuado planeamiento que permitiera el

(37)

Kenneth N. Waltz, "Globalization and American Power". *The National Interest*, Número 59, 2000, págs. 50 y 51. Cit en: Richard Kugler, Ellen Frost, (Ed). *Op. Cit.* pág. 909.

empleo óptimo de los medios actuales y determinara la necesidad de futuras incorporaciones de medios navales, como así también los requerimientos de interacción entre las distintas Armadas, resultaría seguramente en una optimización de la inversión en equipamiento militar coadyuvando así al desarrollo económico de los distintos estados de esta Red.

De esta doctrina se debería desprender la organización de una fuerza que permita:

- proyectar el poder militar y controlar el mar, como también proteger sus costas;
- emplearse como herramienta de la Política Exterior para su empleo en situaciones de crisis, y presencia en espacios marítimos con un claro mensaje de disuasión;
- contribuir al desarrollo socio-económico a través de la protección de los Intereses Marítimos, salvaguarda en el mar, apoyo a la población, control ambiental e investigación.

La región debería replantearse la sensación reinante de que no existen amenazas serias que puedan atentar contra su estabilidad; el hecho del empeñamiento de los Estados Unidos en la guerra global contra el terrorismo, que ha generado su ausencia en la política regional, puede presentarse como una oportunidad para retomar la iniciativa en este campo, pudiéndose llegar a contar con el apoyo del país del norte habida cuenta de los intereses comunes en juego.

Siguiendo el pensamiento de Kenneth Waltz⁽³⁷⁾, la capacidad de los Estados para adaptarse a las cambiantes situaciones del mundo actual, tanto en materia tecnológica, económica o de seguridad nacional, es la que le permitirá mantener un protagonismo relevante dentro del ámbito internacional. ■

BIBLIOGRAFÍA

- KUGLER, Richard; FROST, Ellen (Ed), *The Global Century, Globalization and National Security, Volumen II, 1ra. Edición, Washington D.C., National Defense University Press, 2001.*
- MALAMUD, Carlos; GARCÍA ENCINA, Carlota, "¿Rearme o renovación del equipamiento militar en América Latina?", *Real Instituto Elcano, DT N° 31/2006, Madrid, diciembre de 2006.*
- PATCH, John P. "Intercepción marítima: vale la pena el esfuerzo", Buenos Aires, *Revista de Publicaciones Navales, Número 696, Tomo CXXXVI, Año CVIII, 2do cuatrimestre 2007.*
- TANGREDI, Sam J. Ed. *Globalization and Maritime Power, 1ra. Edición, Washington, D.C., National Defense University Press, 2002.*
- TRIMBLE, Stephen. "Alerta y reconocimiento marítimo", *Revista de Publicaciones Navales, Buenos Aires, Número 696, Tomo CXXXVI, Año CVIII, 2do cuatrimestre 2007.*

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- AGENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (UNCTAD), "El Tráfico Marítimo Mundial aumentó en 2005 y seguirá creciendo en 2006". 10 de noviembre de 2006. Disponible en: <http://www.unctad.org/TEMPLATES/Webflyer.asp?docID=7687&intItemID=3642&lang=3>
- AGENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (UNCTAD) "Review of Maritime Transport, 2007". Disponible en: <http://www.maritime.org/shippingfacts/uploads/File/UNCTAD-Maritime-Transport-Review-07.pdf>
- CALLE, Fabián, "¿Ley de financiamiento especial para la Defensa?", *Revista DEF, Buenos Aires, febrero 2008, Disponible en: http://www.defdigital.com.ar/nota_columnista.htm*
- CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, "Sesiones ordinarias del año 1999 Orden del Día N° 2114, Comisiones de Industria y de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios". Disponible en: <http://www.diputados.gov.ar/dependencias/dcomisiones/periodo-116/116-2114.html>
- DIARIO EL PAÍS, "Interceptado submarino en el Pacífico", Cali, 02 de marzo de 2008, Disponible en: <http://www.elpais.com.co/paisonline/notas/Enero032008/alimentos.html>
- DIARIO LA NACIÓN, "Preparan al Ejército para defender recursos naturales", Buenos Aires, 25 de febrero de 2007.
- GACETA MARINERA, "Cooperación Naval Multilateral", Base Naval Puerto Belgrano, Número 731, marzo - mayo 2006.
- HERBERG, Mikal E., "The Geopolitics of Energy and the Malacca Straits", Disponible en: <http://www.wilsoncenter.org/events/docs/HerbergPowerpoint.ppt#1>
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (ICS). Disponible en: <http://www.maritime.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>
- ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS, "Declaración sobre Seguridad en las Américas", 28 de octubre de 2003. Disponible en: http://www.oas.org/documents/spa/DeclaracionSecurity_102803.asp
- NACIONES UNIDAS, "Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar". Disponible en: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
- RAYMOND, Catherine Zara, "Maritime Security in the Malacca Straits: An overview of the challenges". Disponible en: <http://www.wilsoncenter.org/events/docs/RaymondPowerpoint.ppt>
- ROSENBERG, David. Safety, "Security and Environment in the Malacca Straits and Singapore". Disponible en: <http://www.wilsoncenter.org/events/docs/RosenbergPowerpoint.ppt#8>
- SÁNCHEZ, Ricardo (Ed.), "Protección Portuaria y Marítima en América del Sur", Santiago de Chile, 28 de Julio de 2004. Disponible en: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mad_proteccion_maritima_y_portuaria_en_america_del_sur.pdf
- THE FISH MALL, "Modernizan el sistema de control de tráfico marino", 22 de junio de 2007. Disponible en: <http://www.thefishmall.com/?p=557>
- "Argentina y Chile lanzarán patrullero de alta mar". 01 de junio de 2007. Disponible en: <http://www.thefishmall.com/?p=517>