

M^a José Caro Bejarano

EL OCÉANO ÍNDICO COMO FACTOR
DE EQUILIBRIO DE LA ACTUAL
SEGURIDAD MARÍTIMA.

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

EL OCÉANO ÍNDICO COMO FACTOR DE EQUILIBRIO DE LA ACTUAL SEGURIDAD MARÍTIMA.

Resumen:

El actual enfoque estratégico mundial se ha desplazado hacia el océano Pacífico, sin embargo, no se debe obviar la zona del océano Índico. En esta zona se ha desplegado una campaña internacional de lucha contra la piratería. Además es una zona rica en recursos naturales y proporciona varias líneas de comunicación marítima vitales para la seguridad energética y comercial.

Abstract:

The current global strategic focus has shifted to the Pacific Ocean; however, the Indian Ocean region should not be overlooked. This area holds an international counter piracy campaign. It is also an rich area in natural resources and provides various vital sea lines of communication for energy and trade security

Palabras clave:

Océano Índico, seguridad marítima, operaciones antipiratería, equilibrio de seguridad.

Keywords:

Indian Ocean, maritime security, counter-piracy operations, security balance.

SEGURIDAD MARÍTIMA MUNDIAL

El enfoque estratégico mundial está cambiando hacia el Pacífico. La región del océano Índico está en los medios por la campaña internacional de lucha contra la piratería. Esta región proporciona acceso a los ricos recursos naturales del Golfo, con actores no estatales que utilizan sus espacios marítimos abiertos y con una permanente cuestión sobre su dinámica de seguridad. El océano Índico sigue siendo un foro primordial para los desafíos a la seguridad marítima mundial¹.

En la última década del siglo XX y en la primera década del siglo XXI, al tiempo que el mundo se aleja de un enfoque estratégico inspirado en la Guerra Fría en Europa, los analistas hablaban ya del siglo XX como el siglo del Atlántico y el siglo XXI como la era del Pacífico.

Además el esperado ascenso estratégico de China fue la principal razón para que los análisis sugirieran que sería esencial un enfoque creciente hacia el este del estrecho de Malaca.

Sin embargo, tras el 11S, conforme se desplegaron los conflictos en Afganistán e Irak y la inestabilidad continuó sin cesar en todo el Oriente Medio y otras zonas de Asia Central, en la última década el pensamiento estratégico global obvió la considerable y duradera importancia estratégica del océano Índico.

Los análisis se referían a las eras del Atlántico y el Pacífico, regiones que toman su nombre de los océanos que las dominan. Sin embargo, Afganistán e Irak provocaron una década con un enfoque político-militar con enfrentamientos terrestres duraderos, y por un tiempo, el mundo se centró casi exclusivamente en los sucesos en tierra. Sin embargo, estas dos campañas subrayaron la importancia del océano Índico, así como de la contribución del componente marítimo a ambas. El Golfo se encuentra en la esquina noroeste del océano Índico, y las naciones que deseaban enviar fuerzas navales y terrestres para apoyar la campaña de Irak estaban obligadas a hacerlo mediante el acceso desde el océano Índico. La campaña de casi quince años en Afganistán, un país sin litoral, ha permitido, en gran medida, un tráfico marítimo en este océano para prestar apoyo logístico a través de Pakistán en dirección norte.

La fatiga política y pública en el mundo occidental tras una década de guerra es clara, como se demostró recientemente en relación con la actual crisis de Siria, cuando el Parlamento del Reino Unido votó en contra de cualquier contribución a la acción militar y con informes que plantean que hasta un 75% de la población apoyaba el resultado de la votación parlamentaria². Incluso los Estados Unidos encontraron dificultades para argumentar de forma convincente una acción militar en el propio país y en la comunidad internacional³. Queda por ver si la solución política adoptada por el

¹ Según el Dr. Lee Willett en Strategic crossroads: the Indian Ocean in today's maritime security balance. Jane's Navy International. Sep. 2013.

² Reino Unido no participará en una acción militar contra Siria. BBC Mundo. 29 agosto 2013. Véase http://www.bbc.co.uk/mundo/ultimas_noticias/2013/08/130829_ulnnot_parlamento_britanico_rechaza_accion_siria.shtml

³ Obama logró el apoyo político de la mitad de los países del G20 para castigar a Assad. ABC. 7/9/2013. Véase

M^a José Caro Bejarano

Consejo de Seguridad de la ONU se materializa de forma positiva⁴.

Sin embargo, el reducido deseo de participar en tierra, por supuesto no ha disminuido el riesgo de conflicto en todo el mundo, como demuestran la crisis de Siria y en general, la Primavera Árabe. La crisis de Libia de 2011, una de las primeras conflagraciones de la Primavera Árabe, mostró no sólo que el riesgo de conflicto es real, sino también que las naciones occidentales y otros países poseían distintos modelos de participación terrestre de forma permanente.



Figura 1. Mapa físico de Asia. Fuente: CIA World FactBook.

<http://www.abc.es/internacional/20130907/abci-espana-participacion-siria-201309070114.html>

⁴ El Consejo de Seguridad aprueba una resolución sobre Siria. 27 de septiembre de 2013. Véase <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=27604>

IMPORTANCIA DE LA CONEXIÓN ESTRATÉGICA DEL OCÉANO ÍNDICO

Considerando las crisis duraderas en el Mediterráneo, la zona del Golfo y Asia Central y con una creciente atención a la región Indo-Pacífica en general, hoy en día está clara la importancia permanente del océano Índico como una encrucijada estratégica global crítica, aunque en un futuro cercano, puede que sea la zona del Ártico.

Sin embargo, el océano Índico alberga un gran número de riesgos de seguridad en sí mismo, muchos de ellos de carácter marítimo. En tierra el océano está rodeado de inestabilidad desde el este de África a la península Arábiga y en el centro del sub-continente, con desafíos como guerras civiles, hambrunas y escasez de agua, actividades terroristas, y la presencia de un gran número de Estados fallidos. En mar, con una serie de retos de seguridad marítima, como el contrabando de personas y el terrorismo, narcotráfico, y los envíos de armas que cruzan las aguas del norte. Por todo ello, el océano Índico, hoy, simplemente es un punto caliente de la seguridad marítima.

COMBATIR LA PIRATERÍA

Por supuesto, la importancia del océano Índico, en términos estratégicos, era conocido por las armadas nacionales desde hace tiempo. La piratería ha servido como estímulo para llamar la atención estratégica global sobre los problemas de seguridad de la región.

A finales de 2008, el riesgo de los piratas somalíes sobre las rutas de navegación en el Cuerno de África, que afectaba a los niveles globales de crecimiento del comercio marítimo, obligaron a las compañías navieras comerciales a elevar formalmente sus preocupaciones a los más altos niveles de la política internacional. Se incorporaron a esta zona tres grupos de fuerzas navales - primero, EU NAVFOR, la Fuerza Naval de la Unión Europea⁵; a continuación, la OTAN⁶ y EE.UU.⁷. Desde hace algún tiempo, los piratas demostraron un importante ingenio táctico y una decisión estratégica de mantener un control firme sobre las líneas de comunicación marítimas que transitan por el golfo de Adén y la cuenca de Somalia. No obstante, la confluencia de la presión política naval y general ha logrado, por el momento, al menos, poner un límite a las actividades de la piratería en el océano Índico.

Esta importante presencia naval ha ayudado a la reducción del riesgo de la piratería desde 2008. Sin embargo, también están los ataques piratas frente a la costa occidental de África, por lo que se plantea el dilema de desplegar, también o en su lugar, los recursos navales, cada vez más escasos, en el golfo de Guinea.

El actual mandato estratégico de la UE NAVFOR expira en diciembre de 2014, y con una presión permanente sobre el gasto público, quizá se cuestione si el gasto de millones de euros hasta esa

⁵ Véase <http://eunavfor.eu/>

⁶ Operation Ocean Shield. Véase http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52060.htm

⁷ Combined Joint Task Force - Horn of Africa. Véase <http://www.africom.mil/about-the-command/subordinate-commands/cjtf-hoa>

fecha será sostenible si el riesgo ha disminuido⁸.



Figura 2. Mapa físico del sudeste de Asia. Fuente: CIA World Fact Book.

Sin embargo, no hay que olvidar que no hay evidencia firme de que el modelo de piratería se haya roto. El comercio marítimo seguirá transitando las aguas del Cuerno de África, y de no haber obstáculos para la actividad de los piratas en mar o tierra, entonces está claro el riesgo de que se reanuden las operaciones de piratería.

⁸ EU Extends Counter-piracy Operations Off Somalia By Two More Years. El presupuesto acordado para la EU NAVFOR ascendió a 8.4 millones de euros en 2010, 8.05 millones en 2011 y 8.3 millones en 2012. 14.9 millones de euros es el presupuesto para los costes comunes del mandato hasta finales de diciembre de 2014. Véase <http://eunavfor.eu/mission/>

También habría que señalar que la campaña de lucha contra la piratería internacional, aun siendo políticamente importante, también creó una oportunidad estratégica para un gran número de países para utilizar sus fuerzas navales y expresar su interés y aumentar la influencia en la región, y quizá para una serie de razones diferentes.

La evidente incapacidad de los Estados regionales para asegurar sus aguas costeras y regionales generó un vacío de seguridad marítima que produjo el aumento de un gran número de navíos de diferente tamaño. También las principales organizaciones internacionales - como la UE y la OTAN - se apresuraron a mostrar interés y reclamar un papel en la región. Simplemente, la campaña contra la piratería proporcionó el necesario papel catalizador a los grandes poderes políticos estratégicos y globales, esta vez sobre el océano Índico.

Desde 2008, este vacío de gobernanza estratégica en el norte del océano Índico ha sido ocupado por una gama creciente de potencias navales, incluyendo entre otros, EE.UU., Reino Unido, Australia, China, Dinamarca, Francia, Irán, Italia, Japón, Rusia, Singapur, Corea del Sur y Turquía. Algunas de estas flotas encontraron oportunidades en la campaña de lucha contra la piratería para aumentar su influencia y presencia con otros fines. Así, la Armada iraní, tal vez tratando de encontrar oportunidades en otros lugares en el mar para aliviar parte de la presión ejercida por EE.UU. y las fuerzas de la coalición en el propio Golfo, contribuyó a la campaña de lucha contra la piratería y fletó buques por el Canal de Suez en el Mediterráneo.

Además del aumento de influencia y proyección de poder alrededor de la región del océano Índico y más allá, muchas de estas armadas también buscan firmemente alcanzar otros intereses esenciales para la seguridad nacional en la región, en particular, el acceso a los recursos energéticos.

LA SEGURIDAD ENERGÉTICA Y COMERCIAL

El Golfo sigue siendo una de las fuentes primarias de energía en el mundo. La gran mayoría de la energía que fluye desde el Golfo se mueve por vía marítima a través del golfo de Omán y por el océano Índico. A pesar de sus persistentes problemas económicos, Europa sigue siendo el principal mercado, tanto por los recursos energéticos del Golfo y otros lugares y por los bienes de consumo del sub-continente indio y del Lejano Oriente. Todo este tráfico debe transitar por el océano Índico.

El comercio marítimo desde el Lejano Oriente a EE.UU. viaja a través del Pacífico, y este país busca el abastecimiento energético seguro más cerca de sus fronteras, pero sigue siendo dependiente de los recursos energéticos del Golfo y su tránsito a través de la India y el océano Atlántico a través del canal de Suez. De hecho, durante una de las primeras fases del capítulo egipcio de la primavera árabe, la seguridad del canal de Suez fue una preocupación para este país.

En términos de asegurar el acceso a los recursos, la fuerza militar y, en el caso del océano Índico y la región en general, la capacidad naval juega no sólo un papel clave en el fin de cualquier situación de crisis, sino que también ayuda a mantener la estabilidad y la garantía económica en los primeros días de una crisis.

La ubicación física del Golfo - rodeado de tierra con un solo punto de acceso por mar en la esquina del océano Índico - significa que, siempre y cuando las reservas de recursos en el Golfo siguen siendo abundantes, ni siquiera la apertura de líneas de comunicación marítimas a través del Ártico afectarán en décadas a la importancia estratégica del océano Índico como una vía para el transporte vital de la energía.

OTROS DESAFÍOS MARÍTIMOS

El punto caliente del océano Índico mezcla una serie de retos de seguridad marítima más allá del comercio marítimo y el riesgo de la piratería, con estos otros retos que también subrayan la necesidad de una presencia naval permanente.

Los propios piratas somalíes siempre han argumentado que la pesca ilegal en sus aguas es una de las razones principales por las que los somalíes se levantaron en armas en el mar, en forma de piratería. La pesca ilegal es un problema importante en muchas partes del mundo. La escasez de alimentos y los patrones cambiantes de pesca causados por el cambio climático, así como la resistencia de ciertos mercados a determinados tipos de pescado, implica que las naciones traten de garantizar la soberanía de sus propias aguas.

El tráfico ilegal está presente, con mayor frecuencia, en las tareas de seguridad marítima en diversas regiones del mundo. En el océano Índico, sobre todo en el golfo de Adén, el tráfico de personas ha sido un problema importante. El narcotráfico es también un problema presente en muchas agendas políticas nacionales. Varias rutas de narcotráfico prominentes funcionan a través del océano Índico desde Asia Central, sobre todo de Pakistán, en tránsito, por ejemplo, a través del golfo de Omán hacia la península Arábiga y desde el propio océano Índico hacia el este de África.

Muchas de las armadas también tienen un interés en detener el flujo de personas, estupefacientes y armas, por su posible uso para apoyar las actividades insurgentes y terroristas. Tras el 11S aumentaron las restricciones de los viajes aéreos, los viajes terrestres pueden controlarse cuidadosamente en grandes partes del mundo, sin embargo, el tráfico marítimo, más abierto y por la libre circulación que permite, por definición, hace atractivo el movimiento de personas y bienes para los actores no estatales.

INDIA Y EL OCÉANO ÍNDICO

En el centro de gran parte del debate en torno a las cuestiones de seguridad marítima en el océano Índico se encuentra la India. Este país considera prioridad nacional el desarrollo de la capacidad de asegurar la región, desde una perspectiva marítima, sin depender de otras potencias, amistosas o de otro modo.

La capacidad naval y de guardacostas india está creciendo de manera significativa. En los últimos años la Armada india ha variado su capacidad, desde el lanzamiento de misiles balísticos submarinos y portaaviones a buques patrulleros, guardacostas y embarcaciones de interceptación.

La armada india se considera una potencia naval emergente, cuyo argumento es la prioridad de establecer una capacidad de vigilancia sobre el océano Índico en su totalidad –con el objetivo de reducir la necesidad de otras marinas de guerra, aliadas o no, en la asistencia en esta tarea.

Los ataques Mumbai de noviembre de 2008, que accedieron desde Pakistán por mar sirvieron para mentalizar a India sobre su vulnerabilidad desde el mar.

Otras dos preocupaciones estratégicas importantes para la India siguen siendo China y Pakistán. A pesar de la permanente inestabilidad política en Pakistán, su capacidad naval ha mejorado su perfil regional con una operación anti-piratería junto con EE.UU. Pakistán también tiene intereses estratégicos clave que desea proteger, como el acceso a los puertos de Karachi y Gwadar. Además, Pakistán mantiene estrechas relaciones con China, como refleja el hecho de que compañías chinas participaran en la construcción del puerto de Gwadar, y ahora estén involucradas en su gestión.

La capacidad de la India para vigilar sus aguas territoriales está ligada a la necesidad de contrarrestar cualquier amenaza de Pakistán, pero también, y cada vez más, contrarrestar la creciente presencia e influencia de China en el océano Índico. La relación China-Pakistán es de conveniencia para ambas partes.

El futuro programa naval de Pakistán recibe cada vez más apoyo a través de su estrecha relación con China, que le proporciona capacidades, desde naves a submarinos.

Bangladesh también se centra en su capacidad submarina. Aunque los primeros planes de 2004 progresaron lentamente, en 2013 el país anunció su intención de establecer una fuerza de submarinos para aumentar su presencia y proyección en la bahía de Bengala,

EL FACTOR CHINO

Junto con el crecimiento lento pero constante de la Armada india, el otro elemento importante en el equilibrio de la seguridad marítima del océano Índico es China⁹.

La presencia china al oeste del estrecho de Malaca se debe a su participación en una campaña de lucha contra la piratería internacional. Además de contribuir a esta campaña, China también tiene intereses importantes en recursos y comercio marítimo más amplio, que desea asegurar contra el riesgo de la piratería.

Inicialmente, la Armada china no estaba segura de responder a la llamada de su gobierno para desplegarse en la región. Sin embargo, advirtiendo quizás su capacidad de explotar nuevas oportunidades ya van por el decimoquinto grupo de trabajo de lucha contra la piratería, lo que indica que esta marina de guerra no planea dejar el océano Índico en el corto plazo.

⁹ El ejército chino se conoce como PLA: People's Liberation Army. La Armada china se conoce como PLAN: People's Liberation Army Navy o PLA Navy.

El propósito principal de esta presencia es asegurar los recursos energéticos, tanto los que están en riesgo a través de la piratería y los que se puede conseguir mediante el desarrollo de relaciones estratégicas con los Estados del océano Índico y el Golfo. En este contexto, China está desarrollando relaciones con varias naciones ubicadas estratégicamente alrededor del borde del océano Índico - sobre todo Myanmar, Sri Lanka, Pakistán y Yibuti. Sus crecientes relaciones con cada uno de estos Estados, junto con las noticias del creciente interés chino en el uso de algunos de sus puertos principales para apoyar su presencia naval, plantean una pregunta interesante sobre el futuro equilibrio estratégico en el océano Índico. En caso de que China continúe desarrollando estas relaciones, al mismo tiempo desarrollaría la capacidad de desplegar - aunque sólo sea por visitas a los puertos - activos navales en la boca de cada uno de los tres principales puntos de acceso marítimo en el océano Índico: el estrecho de Malaca, el Golfo, y el golfo de Adén / canal de Suez.

El objetivo estratégico en la región es claro: proteger los intereses y proyectar poder tanto en como desde el océano Índico.

EL INTERÉS DE LA MARINA DE LOS EE.UU.

El interés de la Marina de los EE.UU. en el océano Índico sigue siendo una de las cuestiones más enigmáticas al considerar el equilibrio de seguridad marítima de la región. Como se indica claramente en diciembre de 2011 la declaración de la administración Obama en el reequilibrio hacia el Pacífico, el Golfo sigue siendo un área primaria de interés nacional de EE.UU. Sigue habiendo debate, sin embargo, en cuanto a si los EE.UU. tienen intereses en todo el océano Índico tan permanentes como los del Golfo y como tienen actualmente en el Pacífico.

La USN¹⁰ ha empleado parte de su capacidad de gama alta en el océano Índico en los últimos años, por ejemplo en 2011, cuando con uno de sus portaaviones llevaron a cabo operaciones contra la piratería de camino a su despliegue en el Golfo.

Si bien Estados Unidos siempre ha sido una potencia naval en el Pacífico, en las últimas décadas su enfoque principal ha sido Europa, el Mediterráneo y el Golfo. Sin embargo, está cambiando el enfoque hacia el este, desde estas regiones hacia el Pacífico, justo cuando China está empezando a moverse hacia el oeste del Pacífico. Por lo tanto, el océano Índico puede ser donde los dos intereses se crucen e inesperadamente puedan entrar en conflicto.

EE.UU. también tiene un difícil equilibrio político que administrar en la región del océano Índico. A pesar de las aspiraciones de India de aumentar su perfil y capacidad militares en el océano Índico sin la dependencia estratégica de EE.UU., India es un socio obvio para EE.UU. en la búsqueda de contrapeso de la creciente influencia de China. Sin embargo, Pakistán sigue siendo un Estado con el que EE.UU. considera un crítico mantener estrechas relaciones por su importancia en relación con Afganistán e Irán, y por la existencia de armas nucleares en medio de toda su inestabilidad. Esta relación limita la cooperación de India con EE.UU.

¹⁰ US Navy, USN es la marina de los Estados Unidos.

EUROPA FRENTE AL CANAL DE SUEZ

El interés de las principales marinas de guerra europeas en el océano Índico es inequívoco. Además de EU NAVFOR contra la piratería internacional desde 2008, dos potencias navales europeas, Francia y Reino Unido han dejado claro su interés nacional primordial en el océano Índico.

Además de comprometerse con la UE NAVFOR, Francia estableció un grupo nacional de trabajo en el norte del océano Índico, con la conocida como operación Amethyste y desarrolla una presencia permanente en la región. En este caso, además de establecer lazos con Yibuti, Francia abrió una base naval en 2010 en los Emiratos Árabes Unidos.

El Reino Unido tiene intereses territoriales directos en la región del océano Índico con el archipiélago Chagos¹¹. Sin embargo, el Reino Unido el interés nacional en la región se extiende más allá de los compromisos territoriales. Tras el 11S Reino Unido desplegó activos navales al este de Suez de forma permanente.

En el comienzo del nuevo siglo, junto con el despliegue del Golfo, especialmente para trabajar conjuntamente con la marina estadounidense, el interés nacional de Reino Unido en la región se ha convertido en el principal motor de su presencia naval.

Con este nivel permanente de interés nacional y los crecientes niveles de presencia naval, el actual enfoque geoestratégico en el océano Índico podrían cambiar desde las tareas de seguridad marítima de la actualidad a problemas entre Estados a medio.

*M^a José Caro Bejarano
Analista Principal IEEE*

¹¹ El Territorio británico del océano Índico (British Indian Ocean Territory, BIOT) está formado por el archipiélago Chagos con unas sesenta islas tropicales, a mitad de camino entre África e Indonesia. Esta colonia tiene el estatus de territorio británico de ultramar, aunque este territorio está reclamado por los gobiernos de las islas Mauricio y Seychelles. En la isla mayor del archipiélago, Diego Garcia, Reino Unido mantiene una base naval, como se indica en el documento Strategic Defence and Security Review de octubre de 2010.