

Amenazas oceánicas

[Ana Mangas](#)

He aquí cinco desafíos que vienen de las profundas aguas.

Lucha de titanes: la rivalidad entre China e India

El ascenso de China e India no solo tiene una dimensión económica y política, también marítima. Los dos *gigantes asiáticos*, ya más seguros en sus fronteras terrestres, han decidido lanzarse a la conquista de los océanos, tomándose muy en serio la inversión y modernización de sus fuerzas navales. Por el momento, la hegemonía estadounidense en las aguas internacionales garantiza las



vías de transporte marítimas abiertas y estables, pero la superpotencia tendrá que amoldarse a la llegada de nuevos jugadores. El ascenso de Pekín y Nueva Delhi lleva implícito un aumento de su presencia en el Índico y el Pacífico, con el fin de garantizar sus rutas comerciales y el abastecimiento energético para sus voraces economías, pero también representa una manera de proyectar poder.

El siglo XXI ya es testigo de rivalidades, teorías llevadas hasta la paranoia y nuevas dinámicas estratégicas. Nueva Delhi observa con recelo la incursión china en el Índico, porque lo considera su periferia, su zona de influencia por derecho natural, y se obsesiona con la teoría del *collar de perlas*, estrategia según la cual Pekín querría cercar India a base de puertos y acuerdos con los Estados-islas y países ribereños. Por su parte, el Gobierno chino percibe con angustia la política india de *Mirar al Este*, por la que su vecino intenta ganar influencia en el Mar del sur de China y en el Pacífico, a la vez que le atormenta una futura alianza indo-estadounidense que tuviera como objeto limitar las ambiciones del Imperio del Centro.

¿Paranoia o estrategia? Está por ver. El ambiente que se respira es de competición. La mentalidad de *juego de suma cero* y la desconfianza histórica existentes podría llevar a una accidental escalada del conflicto. La mejor receta: un sistema marítimo regional que minimizara los riesgos de confrontación, una mayor cooperación frente a los desafíos comunes y que los dos países asuman que, probablemente, en el futuro ni el Océano Índico será solo de India ni el Mar del sur de China solo de China.

Piratería: a bordo de la cooperación



El problema está lejos de haberse solucionado, pero hay buenas noticias: “La piratería ha alcanzado el nivel más bajo en cinco años, con 297 barcos atacados en 2012 en comparación con los 439 en 2011”, según [informa](#) el Piracy Reporting Center. Especialmente, los piratas somalíes han sufrido un gran varapalo gracias a los esfuerzos conjuntos de varios países para erradicar esta amenaza. De hecho, China tiene posicionadas dos fragatas en el Golfo de Adén para combatirlos desde 2008, ya que sus barcos mercantes atraviesan diariamente esta zona. Por su parte, India también se ha comprometido con operaciones antipiratería en el Estrecho de Malaca y ha apoyado materialmente a Seychelles y Maldivas para que patrullen las aguas. Gobiernos como el de Estados Unidos y Alemania han redoblado esfuerzos y han llevado a algunos piratas ante los tribunales. Hace unos años saltaron las alarmas.

Los ataques y secuestros a manos de piratas habían aumentado de manera exponencial y suponía un gran riesgo para la economía global, ya que el 80% del volumen total de comercio mundial transita por mar. Desde el Golfo de Adén, infestado de piratas debido al caos somalí, hasta el Estrecho de Malaca, uno de los *cuernos de botella* por donde pasan alrededor del 50% del petróleo del mundo y que abastece casi por completo a economías como la surcoreana o japonesa, estos delincuentes ponían en jaque rutas de suministro energético y comercial a lo largo del Índico en su paso hacia el Pacífico. Visto desde el lado positivo, el problema de la

piratería se amolda a la expresión “no hay mal que por bien no venga”, ya que está convirtiéndose en un buen punto de partida para la colaboración en la región y puede ayudar a desarrollar un ambiente más libre de tensiones interestatales y basado en responsabilidades compartidas.

Cambio climático: problemas a la vista

El transporte marítimo [contribuye](#) un 3% a la emisión global de gases de *efecto invernadero*, con su correspondiente daño a la biodiversidad. Y es que mientras la temperatura de los océanos aumenta, éstos “absorben mayores niveles de dióxido de carbono, que vuelve más acidas las aguas y destruye humedales, manglares y arrecifes de corales”, según un [informe reciente](#) sobre la gobernanza de los océanos del Council on Foreign Relations. La pesca excesiva y descontrolada tampoco ayuda al equilibrio medioambiental, ya que contribuye a la destrucción de la biomasa de



los océanos. La huella humana se deja sentir también en los océanos. Desde la contaminación

que pone en peligro la supervivencia de determinados ecosistemas hasta el aumento de temperaturas, pasando por las prácticas de sobrepesca y las repercusiones, medioambientales y geopolíticas, de un Ártico que se derrite.

El deshielo del Ártico representa un arma de doble filo: por un lado, abre rutas comerciales y supondrá una nueva y succulenta fuente de recursos energéticos, por el otro, la reivindicación de las potencias árticas y los grupos indígenas de su parte del pastel pronostica un aumento de la conflictividad. Los efectos del deshielo en esta zona ya se dejan notar en lugares lejanos como el Índico: Bangladesh, Pakistán, India o Myanmar son asiduos en los *rankings* de países más vulnerables a los efectos del cambio climático. Y si no, que se lo digan al pequeño Estado-isla de Maldivas, cada día más cerca de que se lo traguen las aguas.

Islas: codiciados tesoros geoestratégicos



¿Son tan vitales todas las islas como para hacer la guerra? No todas, pero sí aquellas que puedan dar a los países ventajas estratégicas, posean reservas energéticas o enciendan profundos resentimientos históricos. Este es el caso del grupo de islas Gokdo/Takeshima,

reclamadas tanto por Japón y las dos Coreas, hasta el punto que son habituales las escaladas de tensión por estas rocas, que [podrían albergar](#) reservas de gas, pero además funcionan como canalizador de los agravios de la invasión japonesa de Corea. La cadena de islas Senkaku/Diaoyu, oficialmente bajo control nipón, también son objeto de controversia y *tiras y afloja* diplomáticos, ya que su soberanía es reivindicada por China. Al parecer son ricas en pesca y podrían poseer depósitos de crudo. Para enfado de Pekín, Japón y Taiwan –a la vez reivindicada por China– [han firmado](#), recientemente, un acuerdo que permite a los taiwaneses pescar cerca de las islas Senkaku/Diaoyu. Si un país tiene una isla, tiene un tesoro. Guam y Diego García son dos bastiones estratégicos de Estados Unidos en el Océano Pacífico y en el Índico, respectivamente, desde donde la superpotencia ejerce de *policía* de los mares. Así también, la presencia de India en la cadena de islas de Andaman y Nicobar, le ofrece una magnífica posición geográfica para vigilar el acceso occidental del Estrecho de Malaca.

El Pacífico está plagado de disputas a cuenta de estas codiciadas rocas. Además de las mencionadas, Japón y Rusia se pelean por las Kuriles, también con reservas de gas y petróleo, así como China y Vietnam por las Paracelso y varios países de la zona por las Spratly en el Mar del Sur de China. Si tenemos en cuenta las rencillas históricas, el clima de competición que se respira en Asia Pacífico y los nacionalismos exacerbados que albergan la mayoría de estos países, la posibilidad de una confrontación que vaya más allá de las palabras no debería ser subestimada.

Terrorismo marítimo: el extremismo toma las aguas

Los océanos, como cualquier otra vía de transporte, a menudo facilitan el tráfico de drogas, personas y mercancías ilícitas. Algunos expertos apuntan que grupos terroristas podrían estar vinculados con este tipo de actividades ilegales, de las que obtendrían fondos para la compra de armas. Aunque se ha hablado de las posibles conexiones entre piratas y terroristas, no se han hallado pruebas claras de los lazos entre ellos, probablemente, por las distintas motivaciones de sus acciones. Sin embargo, la piratería sí ha sacado a la luz vulnerabilidades en la seguridad marítima, que podrían ser utilizadas por igual por grupos terroristas para perpetrar ataques a barcos tanto de pasajeros como de mercancías.



Los ejemplos no faltan. La organización terrorista Abu Sayyaf mató alrededor de 100 personas en un [ataque a un ferry](#) en la bahía de Manila, Filipinas, en 2004; el portaaviones [USS Cole](#) fue víctima de un atentado suicida en el Golfo de Adén en 2000, que se saldó con la muerte de seis marineros estadounidenses y, más recientemente, los terroristas que perpetraron los ataques de Mumbai en 2008 lo hicieron vía marítima. Desde Karachi, en Pakistán, secuestraron un barco y alcanzaron el puerto de la capital financiera india, donde mataron a 146 personas e hiriendo a cientos. De hecho, la amenaza del terrorismo marítimo preocupa en especial en el Océano Índico donde, por un lado, países ribereños como Somalia, Pakistán o Bangladesh albergan grupos terroristas islamistas y, por otro, el tráfico de drogas campa a sus anchas en dos de los mayores puntos neurálgicos de producción de narcóticos del mundo, Afganistán y el famosos Triángulo de Oro, entre Myanmar, Laos y Tailandia. Un cóctel explosivo si es cierto que “los grupos terroristas operan con organizaciones criminales transnacionales, cárteles y señores de la guerra”, como señala la Doctrina Marítima India de 2009.

El terrorismo marítimo representa una amenaza tanto humana como económica, ya que la irrupción de suministro energético conllevaría graves repercusiones para la economía global.

Por ello, no hay más remedio que las compañías de comercio marítimo sean totalmente consientes de que operan en un terreno de riesgo, que les exigen de forma irremediable mayor seguridad y responsabilidad.

Fecha de creación

29 abril, 2013