



DI 13/18
04/06/18

Licenciado
Christian J. Ehrlich¹

La Patrulla Oceánica de Largo Alcance mexicana (POLA) en su contexto estratégico

RESUMEN

El presente documento de opinión aborda el entorno estratégico marítimo en el que se desenvuelve el proyecto de Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), a la luz del salto en capacidades que este sistema representa para la Armada de México.

El lector podrá ver, de manera breve y sencilla, cómo el proyecto POLA surge a partir de un escenario marítimo complejo y evolutivo, mismo que obliga a la Armada a contar con sistemas avanzados para la disuasión y mitigación de amenazas a la seguridad nacional mexicana.

La POLA como una respuesta al entorno marítimo regional

El anuncio por parte de la Agencia de Cooperación en Defensa de EEUU,² sobre la autorización de venta a México de un paquete de ocho helicópteros navales MH60R de la serie Sea Hawk, con sensores y armamento para guerra de superficie y guerra anti-submarina, marca una buena oportunidad para extraer varias reflexiones.

Antes de ello, debe decirse a manera de contexto, que la eventual llegada de estos aparatos –de confirmarse la adquisición- está relacionada directamente con el proyecto de Patrulla Oceánica de Largo Alcance (POLA), una fragata ligera multimisión que se construye en su mayor parte en México, en astilleros de la propia Armada de México en el estado de Oaxaca.

Tanto la POLA como sus helicópteros embarcados MH60R son sistemas sumamente avanzados, destinados a llevar a la Marina a un nivel de sofisticación y estandarización OTAN.

¹ Christian J. Ehrlich es Licenciado en Ciencias Políticas por el ITESM-MTY y graduado del William J. Perry Center for Hemispheric Defense Studies en Política de Defensa y Amenazas Complejas 2016. Es fundador y Director de Inteligencia en Riskop e Investigador Externo del Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.

² Defense Security Cooperation Agency (DSCA). US Department of Defense. Nota de prensa del 19 de abril de 2018. Disponible en: <http://www.dsca.mil/major-arms-sales/mexico-mh-60r-multi-mission-helicopters>



Figura 1: Sikorsky MH60R Seahawk. Fuente: Fabricante. Disponible en: <https://www.lockheedmartin.com/en-us/products/sikorsky-mh-60-seahawk-helicopters.html#MULTIMEDIA>

México, un país con 3 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva y 11 mil kilómetros de costas,³ además de contar litorales con los dos océanos más importantes del mundo, requiere de una Marina con capacidades mínimas de disuasión y protección de sus inmensos recursos naturales.

La Armada no busca consolidarse como una marina de guerra en aguas azules, es decir, con medios y capacidades para operar en cualquier teatro marítimo mundial de manera sostenida e independiente. De hecho, tras la caída de la URSS en 1991, son pocas las naciones que pueden darse ese lujo, pues nada más EEUU y quizás China en los próximos 10 años (lo que es debatible) se encuentran en dicha posición.

Las marinas de guerra en Europa, incluyendo a la *Royal Navy*, distan mucho de esa capacidad: por un lado, enfrentan retos presupuestales enormes y, por el otro, sus hipótesis de conflicto dictan escenarios más enfocados en la protección del sistema internacional del comercio marítimo y amenazas asimétricas como la piratería o la sobreexplotación de recursos marinos.

En pocas palabras, como lo señalan especialistas de la talla de Geoffrey Till, Ian Speller o Milan Vego, la tendencia internacional lleva a las marinas de guerra del mundo a enfocarse más en misiones de seguridad marítima que aquellas únicamente relacionadas con la defensa exterior de una nación.

Las misiones de seguridad marítima, como son la protección de recursos naturales y minerales, la salvaguarda de la vida humana en el mar, el control del tráfico comercial, la lucha contra el tráfico ilegal de

³ Referencias geográficas y extensión territorial de México. INEGI. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/internet/1-GeografiaDeMexico/MAN_REFGEOG_EXTTERR_VS_ENERO_30_2088.pdf



estupefacientes o personas, el combate a la piratería, entre otras; son el centro de gravedad de las preocupaciones de los estamentos navales de principios de este siglo, y la tendencia no parece cambiar. Por ello, analizar el caso mexicano es relevante, a la luz de las adquisiciones recientes en materia naval. En este sentido, la llegada de medios navales modernos y eficientes, como son la Patrulla Oceánica de Largo Alcance (en realidad una FF ligera) y los MH60R, se inscriben en esta lógica internacional.

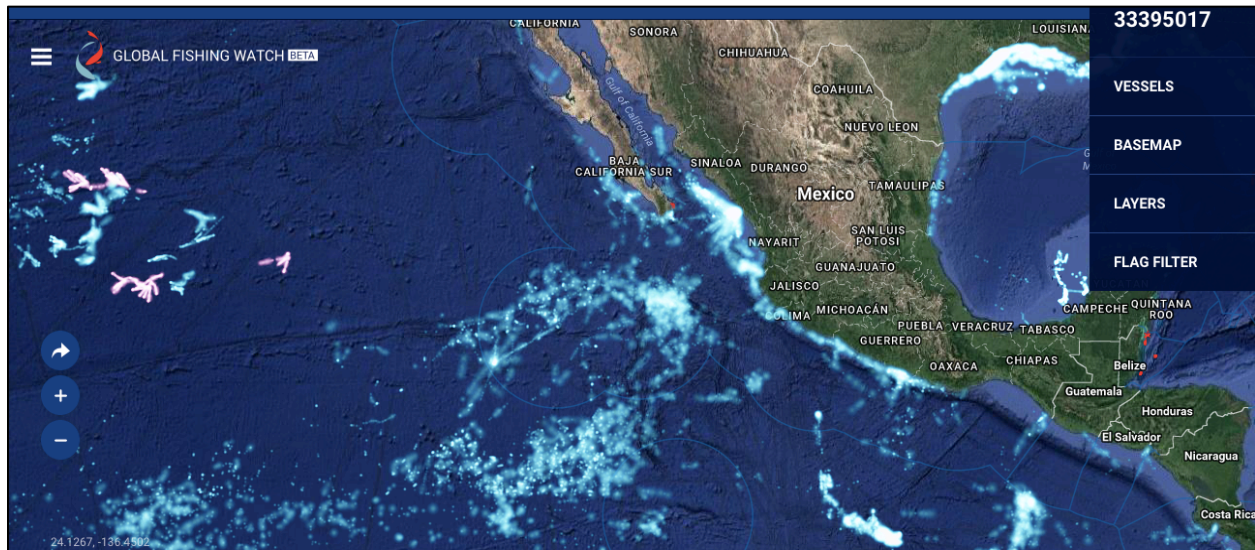


Figura 2: Actividad Pesquera en el litoral del Pacífico mexicano entre enero y junio de 2017. Extraído de: Global Fishing Watch, con información del *Automatic Identification System*, *World Maritime Organization*.

Contrario a lo que han señalado algunos medios mexicanos y supuestos especialistas en la materia, lo cierto es que la Armada no busca consolidar un poder naval ofensivo, sino estar a la altura de los riesgos y amenazas a nuestra seguridad marítima e incrementar la cooperación en la seguridad regional. Nada más y nada menos que su obligación constitucional citada en su Ley orgánica “cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país”.⁴

Si se observa el siguiente mapa, que muestra la actividad de pesca ilegal en nuestro litoral del Pacífico, puede dimensionarse el enorme reto que representa para la Armada de México enfrentar dicho desafío.

Como puede verse en esta imagen de mediados de 2017, proporcionada por la organización internacional *Global Fishing Watch*⁵, la presencia de flotas pesqueras con actividad ilegal en la Zona Económica Exclusiva

⁴ Ley Orgánica de la Armada de México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/200318/LEY_ORGANICA_DE_LA_ARMADA_DE_MEXICO.pdf

⁵ Global Fisheries Map, obtenido de la organización internacional Global Fishing Watch. Disponible en: <http://globalfishingwatch.org>



mexicana es enorme. La información más a detalle revela algo todavía más preocupante: buena parte de estos barcos tienen su origen en China.⁶

Son varios los estudios que apuntan a la cada vez mayor presencia de flotas pesqueras chinas en el Océano Pacífico Oriental, como parte de un esfuerzo estratégico de aquella nación por ampliar sus fuentes de abastecimiento de recursos naturales, al tiempo de consolidar una mayor presencia global.

Como señala Andrew S. Erickson⁷ del Colegio de Guerra Naval de EEUU, probablemente uno de los especialistas más reconocidos en el tema, la flota pesquera china es en realidad una milicia marítima de alcance global, cada vez más integrada al estamento naval de aquella nación.

Por si esto fuera poco, el Océano Pacífico Mexicano juega un papel relevante en la economía mundial, pues por sus aguas se transportan mercancías vitales para el funcionamiento de la cadena logística de proveeduría global.⁸



Figura 3: Imagen de tráfico marítimo durante 24 horas, tomada al 2 de mayo de 2018. Extraído de *Marine Traffic*, con información de la *World Maritime Organization*.

⁶ Ehrlich, Christian. La Armada de México hacia el futuro. Reflexiones sobre el poder naval nacional. ININVESTAM, 2017. Disponible en: http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/docs_informativos/di_09-17.pdf

⁷ Erickson, Andrew S y Kennedy, Conor M. China's Third Sea Force: The People's Armed Forces Maritime Militia. US Naval War College. China Maritime Report 1. Disponible en: http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2017/03/Naval-War-College_CMSI_China-Maritime-Report_No-1_People's-Armed-Forces-Maritime-Militia-Tethered-to-the-PLA_Kennedy-Erickson_201703.pdf

⁸ Stavridis, James. Sea Power: the history and geopolitics of the world oceans. Penguin Press. EEUU, 2017.



Si, como dice *Parag Kahnna* en su magistral libro *Connectography: mapping the future of global civilization*,⁹ las vías de comercio marítimo –que representa el 95% del total del comercio mundial- son las *venas* del sistema internacional en el siglo XXI, la protección de éstas es una obligación de todas las naciones ribereñas del mundo (incluyendo, por su puesto México).

El mapa anterior, proporcionado por la organización *Marine Traffic*¹⁰, da cuenta de la enorme actividad comercial marítima en nuestros litorales: el Océano Pacífico mexicano es ruta de transporte de buques asiáticos y estadounidenses hacia el Canal de Panamá; el Golfo de México es centro de gravedad de nuestra actividad petrolera (Así como de EEUU y Cuba también, lo que amplía su relevancia geoestratégica).

De tal suerte que, proteger nuestros mares es proteger los recursos naturales mexicanos, y también cumplir con nuestra obligación internacional de mantener libres y seguras las vías marítimas de comunicación por las que cruza el comercio mundial. No hacer lo primero es una afrenta a México. No hacer lo segundo es una irresponsabilidad con consecuencias globales.

Si la Armada de México incorpora medios y capacidades navales acordes con el escenario estratégico internacional y nuestra realidad regional, no debería ser visto como algo opcional: más bien como una obligación constitucional de seguridad nacional, acorde también con nuestro peso geopolítico.

El proyecto POLA, implica la construcción de buques en astilleros nacionales, generando empleo y transferencia de tecnología (principalmente de Holanda) a una región del país donde existe un desarrollo industrial ciertamente incipiente.

La construcción de la POLA en ASTIMAR 20 (Astillero de Marina) sólo es posible gracias a la capacidad de diseño y gerenciamiento de proyectos navales desarrollada por la Secretaría de Marina tras 25 años de trabajo continuo, que han visto nacer buques de Patrulla Oceánica (Offshore Patrol Vessels, por sus siglas en inglés) de las clases Holzinger, Sierra, Durango y Oaxaca (las últimas, con estándares de calidad que contienden con cualquier OPV de diseño internacional).

De tal suerte que, un estudio profundo sobre las adquisiciones aquí descritas debe tomar en cuenta al menos dos factores: por un lado, que un sistema de armas se adquiere o desarrolla en función de hipótesis de empleo tras un análisis del escenario marítimo actual y futuro; por el otro, que la POLA es un proyecto con efectos positivos directos en la matriz económica-productiva de Oaxaca y la industria naval nacional en general.

⁹ Kahnna, Parag. *Connectography: mapping the future of global civilization*. Random House. EEUU, 2016.

¹⁰ Información extraída de *Marine Traffic*, con datos de la World Maritime Organization: Disponible en: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-91.3/centery:19.6/zoom:4>



El proyecto POLA, con todos sus sensores, sistemas de armas y helicóptero embarcado, es en realidad un medio para un fin estratégico: enfrentar con mayor efectividad el escenario marítimo de la seguridad regional y mundial del siglo XXI.



BIBLIOGRAFÍA

- Erickson, Andrew S y Kennedy, Conor M. China's Third Sea Force: The People's Armed Forces Maritime Militia. US Naval War College. China Maritime Report 1. http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2017/03/Naval-War-College_CMSI_China-Maritime-Report_No-1_People's-Armed-Forces-Maritime-Militia-Tethered-to-the-PLA_Kennedy-Erickson_201703.pdf
- Kahna, Parag. Connectography: mapping the future of global civilization. Random House. EEUU, 2016.
- Ley Orgánica de la Armada de México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/200318/LEY_ORGANICA_DE_LA_ARMADA_DE_MEXICO.pdf
- Marine Traffic, con datos de la World Maritime Organization: Disponible en: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-91.3/centery:19.6/zoom:4>
- Speller, Ian. Understanding Naval Warfare. Routledge. EEUU-Inglaterra, 2014.
- Stavridis, James. Sea Power: the history and geopolitics of the world oceans. Penguin Press. EEUU, 2017.
- Till, Geoffrey. Sea Power: A Guide for the 21st Century. Routledge. EEUU, 2013.
- Vego, Milan. Maritime Strategy and Sea Control: Theory and Practice. Routledge. EEUU, 2016.