

# LA IMPORTANCIA DEL ESTRECHO DE MALACA A NIVEL GLOBAL

Araceli Trejo Núñez

## Introducción

La región del Sudeste Asiático reúne influencias de los actores de Asia Meridional y Oriental, por lo tanto, es un punto de encuentro en donde lo mejor de ambas se mezcla y resulta en una interesante diversidad étnica, lingüística y religiosa. Los actores pertenecientes a la misma comparten un pasado de dominación colonial<sup>1</sup> y en décadas recientes han experimentado un vertiginoso crecimiento económico, el cual por momentos se ha visto oscurecido por severas crisis.

Asimismo, varios de ellos tienen que enfrentar grandes problemáticas, entre las cuales se pueden mencionar: pobreza, desigualdad, movimientos separatistas, inestabilidad política, migraciones, contrabando de armas y mercancías, tráfico de personas, piratería, terrorismo marítimo, pesca ilegal, además el agotamiento de ciertos recursos naturales, la explotación forestal y la contaminación del aire y el agua, o bien la escasez de la misma.

Sin embargo, esta región ostenta una gran preponderancia a nivel global, esto se debe a que en ella se concentran líneas de comunicación marítima vitales, tal es el caso del Estrecho de Malaca, el segundo paso más importante para el comercio mundial y para el transporte de energéticos.<sup>2</sup>

Diariamente transitan por sus aguas grandes volúmenes de carga provenientes de Europa, África, Medio Oriente y Asia Meridional, las mismas tienen como destino las naciones de Asia Oriental; a la par estas últimas corresponden al intercambio enviando manufacturas u otros productos. No obstante, en sus aguas prolifera un fenómeno que no es de reciente aparición y que se conoce como piratería. Ahora bien, ésta ha sido asociada con el terrorismo marítimo, debido a que los “piratas” están mejor armados que ciertas autoridades locales y pueden desaparecer los buques o las cargas con una gran facilidad, además su modo de operación en ciertas ocasiones se confunde, pero ambos fenómenos tienen sus propios medios y objetivos.

---

<sup>1</sup> Gran Bretaña dominó Malasia y Singapur, mientras que Francia lo hizo con Laos, Vietnam y Camboya. Asimismo, Holanda controló Indonesia y a la par EE.UU. y España lo hicieron con el archipiélago filipino.

<sup>2</sup> El primero es el Estrecho de Ormuz, localizado en Oriente Medio.

Consecuentemente, la comunidad internacional ha expresado su preocupación, si las amenazas anteriormente señaladas se salen de control pueden causar grandes afectaciones a diversos actores regionales y extra-regionales. Por lo tanto, hoy en día el Estrecho de Malaca se posiciona como uno de los puntos más sensibles debido a su importancia económica y estratégica.

El objetivo del presente ensayo tiene como finalidad dar a conocer: ¿Por qué es importante el Estrecho de Malaca?, de igual manera, presentar ¿Cuáles son las problemáticas que comprende el mismo? Posteriormente, ¿Cuáles han sido las soluciones? y para finalizar ¿Por qué sería relevante para México prestar atención a las dinámicas presentes en este paso localizado en la región del Sudeste Asiático?

### **Breves antecedentes**

El Estrecho de Malaca, durante siglos, ha sido una vía sumamente relevante tanto para los habitantes autóctonos como para los extranjeros. Así lo evidencia el control que ejercieron primeramente los imperios de Srivijaya y Mahajapahit, a la par los romanos, griegos, chinos, árabes e indios lo utilizaron para establecer las primeras líneas de comunicación que unirían el Océano Pacífico con el Índico. Consecutivamente, a partir del siglo XVI las potencias europeas incursionaron en las aguas del mismo, tanto para los portugueses como para los holandeses y británicos, el dominio de las aguas del estrecho fue de vital importancia, pues encontraron en ellas una puerta para entrar a las islas de las especias y a la par tuvieron acceso a China, Japón y Corea, así como a otras naciones asiáticas; lo cual les permitió comerciar e imponer su autoridad en ciertos territorios. Cabe destacar que en esta zona existieron poderosos Sultanatos como el de Malaca, Aceh, Johor, además de otros puntos preponderantes como: Jambi, Batam, Makassar, Ambon, Brunei, Semarang y Palembang, considerados importantes centros regionales e interregionales para el comercio.

Ahora bien, en 1869 se dio la apertura del Canal de Suez, además que se experimentaron grandes avances tecnológicos en el sector naviero, por ende, Europa, África y Asia se enlazaron. Posteriormente, desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX las actividades en el estrecho continuaron con normalidad. No obstante, de 1942 a 1945, los japoneses ocuparon brevemente la península. Después de la segunda guerra mundial, Indonesia (1945), Malasia (1957) y Singapur (1965) obtuvieron su independencia y se constituyeron como Estados soberanos quedando como guardianes de las aguas de tan importante paso. En resumen, a lo largo de los siglos, el estrecho ha jugado un papel preponderante tanto en la emergencia como en el declive de los reinos que se ubicaron a su alrededor, asimismo estimuló la codicia de actores extranjeros. No obstante, con la

aparición de la globalización en la actualidad ha adquirido una mayor preponderancia. Asimismo, cabe señalar que su importancia estratégica aviva la competencia por el control de sus aguas, por lo tanto es un asunto que preocupa a varios actores que dependen de él.

## Ubicación y características geográficas de la zona

El Estrecho de Malaca, se localiza entre la península Malaya y la isla de Sumatra, el mismo une el Mar de Andamán con el Mar Meridional de China. Dicho canal posee una longitud de 600 a 550 millas náuticas (mn), su entrada norte se ubica entre Ujung Baka (Sumatra) y Lem Volam (Phuket, Tailandia),<sup>3</sup> la misma tiene una anchura aproximada de 200 mn. El estrecho de Malaca termina en el sur entre las áreas de Tanjung Piai (Malasia) y Palau Katimun (Indonesia), para unirse al estrecho de Singapur, el cual tiene 60 mn de largo<sup>4</sup> y en donde se encuentra el Canal de Philips, el punto más estrecho con 1.7 mn.<sup>5</sup> Asimismo, cabe señalar que la profundidad del paso es irregular, de manera que la ruta establecida para la navegación es 30 m aproximadamente, por ende de acuerdo con la Organización Marítima Internacional, el calado máximo de las embarcaciones puede llegar a los 19.8 m.<sup>6</sup> El clima prevaleciente en la zona es de tipo tropical, se presentan lluvias monzónicas durante todo el año. A veces las borrascas complican la navegación debido a la escasa visibilidad que se tiene, ese factor más los incendios de palma que se presentan en sus cercanías crean neblina. Igualmente, existen numerosos islotes que forman archipiélagos, de la misma forma se pueden encontrar bancos de arena, los cuales indudablemente dificultan la navegación. Además, hoy en día debido a su importancia, los manglares y los recursos pesqueros están siendo devastados por la contaminación de las embarcaciones.

---

3 Tradicionalmente ha sido considerado como una sola vía, pero se compone de dos estrechos, el de Malaca y Singapur. Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, "Navigational hazards in the international maritime chokepoints: A study of the straits of Malacca and Singapore", Australian National Centre for Ocean Resources and Security, University of Wollong, Australia, p. 47.

4 Ibid, p. 48.

5 Singh, I. (2012), "Safeguarding the Straits of Malacca against maritime crime. Issues amongst states on security responsibility", *International Journal of Humanities and Social Science*, Vol.2, No.2, Malaysia, p. 111.

6 Kaul, S. "Andaman and Nicobar islands. India's untapped strategic assets", *Institute for Defense Studies & Analyses*, New Delhi, p. 55.



Figura 1. Mapa de localización del Estrecho de Malaca, [www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)

## Jurisdicción

Ahora bien, los actores que ejercen su jurisdicción sobre las aguas de tan importante paso son: Indonesia, Malasia y Singapur, conocidos como Estados Ribereños. Los mismos se encuentran amparados por leyes internacionales, en este caso por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) de 1982. En la misma se puntualiza que los Estados tienen derechos en su Mar Territorial (12mn), Zona Contigua (24 mn) y Zona Económica Exclusiva (200 mn). Sin embargo, esto representa un grave problema porque el Estrecho de Malaca forma parte de esas aguas. Consecuentemente, Indonesia, Malasia y Singapur son los actores primarios en las decisiones que involucren la protección de la navegación además la preservación y conservación del ambiente marítimo y la explotación de sus recursos.

No obstante, el estrecho se considera como una vía internacional, por tal motivo debe de permanecer abierto a la navegación. Esto implica que los usuarios hagan uso de su derecho al paso inocente<sup>7</sup> o, en otras palabras, el derecho que tienen de navegar por las aguas del mar territorial de un Estado de manera ininterrumpida, o bien el derecho de paso en tránsito.<sup>8</sup> Éste se aplica a aquellos estrechos que conecten la altamar o ZEE con otra parte de altamar o ZEE, mediante el presente los buques o aeronaves e incluso los submarinos en inmersión pueden usarlo sin que los Estados ribereños lo puedan suspender. En consecuencia, al verse de algún modo afectados y por su pasado colonial, los Estados anteriormente mencionados no aceptan que actores extranjeros proyecten su poder en las zonas que se encuentran bajo su soberanía.

### **Importancia del Estrecho a nivel global**

La importancia del Estrecho de Malaca estriba en su ubicación estratégica,<sup>9</sup> pues enlaza a Europa, África y Medio Oriente con Asia Oriental; mediante la ruta más corta y barata. En la actualidad, es el segundo paso más preponderante para el tránsito de energéticos (petróleo y gas) a nivel global además concentra un tercio del comercio mundial. Entre las principales embarcaciones que lo utilizan se pueden mencionar las siguientes: petroleros, buques de carga general, buques portacontenedores, graneleros, buques Roll On Roll Off, buques especializados para transportar ganado, pesqueros, de pasajeros y remolcadores. Se estima que anualmente transitan por sus aguas de 60,000 a 122,000 buques, dependiendo de la fuente consultada, y se prevé que estas cifras lleguen hasta las 140,000 embarcaciones para el año 2020.<sup>10</sup>

Por lo tanto, se puede decir que el Estrecho es una línea vital que trae consigo progreso y desarrollo para todos aquellos que lo utilizan, especialmente para Indonesia, Malasia y Singapur, quienes dependen de los recursos pesqueros localizados en sus aguas y además poseen puertos sumamente importantes para el comercio. En tal sentido se pueden mencionar los siguientes: Singapur, Port Klang, Johore, Penang y Belawan. En otro orden de ideas, las aguas de Malaca son vitales para las economías de China, Japón, Corea del Sur e India, las tres primeras presentan dilemas energéticos principalmente por que importan grandes volúmenes de petróleo provenientes de Medio Oriente y África. Además, cabe resaltar que el Viejo Continente y las economías africanas importan productos de la región asiática, por tal motivo es de vital importancia que el tránsito por el mismo sea ininterrumpido y seguro. Sin embargo, este punto es geoestratégico para

<sup>7</sup> Artículos 17-26 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [en línea].

<sup>8</sup> Artículos 37-44 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [en línea].

<sup>9</sup> Forma parte de los Chokepoints o puntos geográficos de vital importancia cuyo valor es proporcional a su uso o a la disponibilidad de alternativas.

<sup>10</sup> Mohd Hazmi Mohd Rusli, Op. Cit., p. 49.

algunos actores, como es el caso de EE.UU., el cual mantiene rivalidades geopolíticas con China y tiene como prioridad principal contenerla en su zona de influencia. En resumen, el Estrecho de Malaca concentra importancia económica, política, estratégica y medio ambiental.

## Principales amenazas al paso

Al concentrar grandes volúmenes de mercancías que se envían de manera bidireccional, el paso ha atraído la atención de grupos que se dedican a las actividades ilegales, pues las aguas del mismo se constituyen como una fuente ilimitada de ingresos o bien como un blanco perfecto para aquellas células que defienden alguna ideología. En resumen, el tránsito por el Estrecho de Malaca se ve amenazado por la piratería, misma que ha sido vinculada al terrorismo marítimo.

Primeramente, la piratería<sup>11</sup> es un fenómeno que ha estado presente en la región durante siglos. No obstante, a partir de la crisis financiera asiática de 1997, originada en Tailandia, los desastres naturales de 2004, la inestabilidad política y el desempleo, impactaron de manera negativa a los pobladores; especialmente a aquellos que habitaban el archipiélago indonesio. Evidentemente, la pobreza motivó a las comunidades costeras a lanzarse a las actividades de piratería con el fin de satisfacer sus necesidades. Dicha problemática es una fuente de gran preocupación, no obstante, las características físicas del paso juegan un rol preponderante. Primeramente, se puede decir que la existencia de numerosos islotes en las inmediaciones del mismo y su cobertura arbórea, les permiten a los bandoleros tener múltiples escondites. Asimismo, la estrechez y la poca profundidad del canal ligadas al clima prevaleciente obligan a los buques a que reduzcan su velocidad a fin de evitar colisiones, estos factores son capitalizados por los piratas de manera magistral.

Los ataques que realizan los mismos son muy variados, pero principalmente se pueden distinguir los siguientes:

- **Robo:** Se lleva a cabo en los muelles o cuando las embarcaciones transitan por las aguas del paso. En este tipo de ataque los bandoleros toman objetos de valor como dinero y equipos de alta tecnología y proceden a abandonar el navío.

---

<sup>11</sup> Con base en el artículo 101 de la CONVEMAR se entiende por Piratería a: “Todo acto ilegal de violencia o detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque dirigidos a un buque en altamar o a personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado”. Sin embargo, la presente definición no es aplicable a las aguas del estrecho debido a la presencia de los derechos marítimos anteriormente mencionados, por tal motivo, los actos que se comenten en las aguas del paso pueden ser entendidos como Robos a Mano Armada. Por esta razón, para fines del presente trabajo se tomara la definición de piratería propuesta por el International Maritime Bureau, la cual dice lo siguiente: “El acto de abordar o intentar abordar cualquier barco con aparente intención de cometer robo u otro delito y con la capacidad de usar la fuerza para llevarlo a cabo”.

- Secuestro: Tiene como fin el rapto de la tripulación y de las embarcaciones, además el robo de las mercancías, mismas que se descargan en un puerto de su elección o bien se transfieren a otro navío y estos las venden en los mercados negros. Además, el buque secuestrado puede convertirse en “fantasma”, pues es repintado y se registra con documentos falsos.
- Ataques de secuestro y rescate: Los mismos comprenden el secuestro de los miembros de la tripulación, en algunos casos corren con suerte y son dejados a la deriva, mientras que en otras situaciones los mismos son asesinados. Aquí las negociaciones entre los actores implicados son largas y tediosas además de costosas.

Por lo tanto, se puede aseverar que tomando en cuenta el número de las embarcaciones que transitan diariamente por estas aguas más los tipos de cargas y los volúmenes de las mismas, la piratería es un problema que debe de ser tratado desde diferentes aristas. Primeramente, erradicar la pobreza, ofrecer empleos, enfrentar la corrupción de las autoridades entre otras acciones, pues el impacto de la misma se puede medir en la cantidad de asesinatos, fraudes y robos; teniendo como resultado el incremento de los seguros para las cargas.

Ahora bien, otro gran inconveniente que debe de ser enfrentado es el llamado terrorismo marítimo, el cual se encuentra motivado por objetivos políticos, como una ideología o un deseo de vengar injusticias sufridas contra la cultura de las organizaciones. Las acciones de los terroristas se guían por el impacto que tendrán sobre el público.<sup>12</sup> En tal sentido, en la primera década del siglo XXI en otras regiones, se han podido observar ataques de gran calado perpetrados por células terroristas. De acuerdo con ciertos analistas y autoridades locales se contempla que el paso sea considerado como un objetivo ideal, pues un ataque con las características terroristas impactaría gravemente en diversos ámbitos. Cabe señalar que en el área circundante al estrecho se pueden encontrar movimientos separatistas y células terroristas, mismas que se abordaran en lo subsecuente:

### *Gerkan Aceh Merdeka (GAM)*

Conocido como el Movimiento de Liberación de Aceh, nació el 4 de diciembre de 1976, cuando el entonces príncipe Tengku Hasan M. di Tiro declaró la independencia de dicha provincia del gobierno central de Yakarta, para instalar una República Islámica. El conflicto experimentado en la zona se debe fundamentalmente a que la misma es rica

<sup>12</sup>

Feal-Vázquez, J. (2006), “La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo”, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, p. 10.

en recursos energéticos (petróleo y gas) y minerales (cobre, oro, hierro), los cuales se utilizaban para beneficiar a la administración central y no a los residentes de Aceh. Los años transcurrieron y a fin de mitigar las revueltas, el ejército indonesio tuvo carta abierta para asesinar desde mujeres y niños hasta ancianos, situación que complicó bastante la situación. A manera de rebelión, el grupo perpetró ataques contra los buques que transitaban por el Estrecho de Malaca, para ilustrar se tiene el del 10 de agosto de 2003 hacia el petrolero Penrider. Además, se considera que esta provincia sirve de base para los sindicatos de criminales y militares islámicos.<sup>13</sup> Finalmente, los desastres provocados por el tsunami de 2004 permitieron al movimiento separatista y al gobierno indonesio firmar el 15 de agosto de 2005 en Helsinki, un acuerdo de paz mediante el cual los acineses obtenían el control del 70% de los recursos naturales.

### *Frente Moro de Liberación Islámica (FMLI)*

Este movimiento se derivó del Frente Moro de Liberación Nacional por considerar que éste se estaba alejando de la ortodoxa interpretación del islam, el mismo fue creado en 1978 y tiene como objetivo lograr un Estado moro independiente, al sur de Filipinas. Se debe recordar que en dicho territorio se encuentra una mayoría musulmana, mientras que en la parte norte la mayoría es fundamentalmente cristiana; entre ambos no existe la integración, ni la asimilación. El movimiento ha conseguido reunir fondos de organizaciones islámicas, ha entrenado a miembros de JI.<sup>14</sup>

### *Abu Sayyaf (ASG)*

Grupo fundado en 1990 conformado por miembros inconformes del FMLI. Tiene su base de operaciones en Filipinas, especialmente en el archipiélago de Sulu, Tawi-Tawi, Basilan y Mindanao. El mismo con frecuencia recurre a los asesinatos, ataques con bombas, extorsiones y secuestros. Mantiene sólidos vínculos con Al Qaeda y con Jema'ah Islamiyah, ambas organizaciones han entrenado a miembros de ASG en la guerra de guerrillas, operaciones militares y fabricación de armas. Entre los ataques perpetrados por esta organización se encuentran: el secuestro de 21 personas en el centro vacacional de Malasia en el 2000; asimismo, los ataques simultáneos con bombas en las ciudades de Manila, General Santos y Davao en los cuales resultaron muertas 8 personas y alrededor de 150 lesionados.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Phaovisaid, D. (2005), "Where there's sugar, the ants come: Piracy in the Strait of Malacca", *International Affairs Review*, Volume 14. No. 2, p. 88.

<sup>14</sup> Kern, S. "Terrorismo en el Sudeste Asiático", *Anuario de Asia Pacífico*, p. 220.

<sup>15</sup> Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, "Abu Sayyaf Group". Recuperado de: [https://www.un.org/sc/suborg/es/sanctions/1267/aq\\_sanctions\\_list/summaries/entity/abu-sayyaf-group](https://www.un.org/sc/suborg/es/sanctions/1267/aq_sanctions_list/summaries/entity/abu-sayyaf-group).

Se fundó en Malasia el 1 de enero de 1993 y persigue como objetivo el establecimiento de un califato islámico en el Sudeste Asiático (Indonesia, Malasia, Singapur, Brunei y en el sur de Filipinas). Sus miembros comparten convergencias con Al Qaeda pues sus miembros, compartieron experiencias en Pakistán y Afganistán en las décadas de los ochentas y noventas. Sus actividades de entrenamiento se localizan en Indonesia (Java) y al sur de Filipinas. JI ha llevado a cabo atentados terroristas de gran renombre como: ataques contra la residencia del embajador de Filipinas en Indonesia en el año 2000, los atentados con bombas en Bali el 12 de octubre de 2002 en los que murieron 202 personas.<sup>16</sup>

Ante tales amenazas, el 20 de junio de 2005, el Joint War Committee de Lloyd's Market Association<sup>17</sup> en una lista que incluía 21 áreas en peligro de guerra y peligros relacionados, adjuntó al Estrecho de Malaca y a los puertos adyacentes de Indonesia. Este hecho impactó significativamente, principalmente porque las aseguradoras comenzaron a cobrar primas adicionales<sup>18</sup> por los riesgos a los que estaban expuestos los buques que transitaban por las aguas del Sudeste Asiático.<sup>19</sup>

## **Medidas implementadas por los Estados ribereños**

La situación anterior en la comunidad internacional provocó una gran inconformidad, primeramente, por los costos adicionales, además con el fin de proteger el paso existía la posibilidad de que las fuerzas extranjeras pudieran intervenir. Ante tal escenario, los Estados ribereños tuvieron que unirse para implementar medidas de seguridad que permitieran aminorar los riesgos existentes.

En el marco de la Iniciativa de Seguridad del Estrecho de Malaca se encuentran las siguientes:

- **MALSINDO:** Lanzada el 20 de julio de 2004, la cual comprende de patrullas coordinadas las 24 horas los 365 días del año. Para ello Malasia, Indonesia y

<sup>16</sup> Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, "Jemaah Islamiyah". Recuperado de: [https://www.un.org/sc/suborg/es/sanctions/1267/aq\\_sanctions\\_list/summaries/entity/jemaah-islamiyah](https://www.un.org/sc/suborg/es/sanctions/1267/aq_sanctions_list/summaries/entity/jemaah-islamiyah).

<sup>17</sup> Asociación comercial de seguros con sede en Londres.

<sup>18</sup> Las primas que se cobraban oscilaban entre los 12,500 dólares para la prima básica de riesgo de guerra para un pequeño buque de contenedores de 1,100 TEUS cada vez que transitara por el estrecho. En el caso de los superpetroleros (VLCC), la prima base ascendería a los 63,000 y por cada tránsito a los 12,600 dólares. Khalid, N. (2006), "Security in the Straits of Malaca", the Asia-Pacific Journal, , Recuperado de: <http://apjjf.org/-Nazery-Khalid/2042/article.html>.

<sup>19</sup> Ibid.

Singapur, aportaron 17 embarcaciones para realizar patrullajes de manera coordinada, más no conjunta, siendo cada uno responsable de su propio territorio.

- **Eyes in the Sky:** Implementada el 13 de septiembre de 2005, la misma comprende patrullajes aéreos conjuntos. Los aviones solo pueden volar 3 mn desde la costa sobre las aguas de los Estados participantes.
- **Malacca Strait Sea Patrols:** En abril de 2006 las iniciativas anteriores se fusionaron e invitaron a Tailandia a formar parte de las mismas. Así esta última comenzó sus patrullajes en 2008. Se debe resaltar que los puntos de control de las patrullas coordinadas son: 1) Phuket, 2) Belawan, 3) Batam, 4) Lumut, 5) Changi.<sup>20</sup>

Por otro lado, Malasia, Indonesia y Singapur, crearon en 1977 el Tripartite Technical Experts Group (TTEG) para garantizar la seguridad de la navegación, proteger el ambiente marítimo y facilitar el movimiento de las embarcaciones por el estrecho. El mismo se compone del Cooperation Forum, que es una vía para la discusión y el intercambio de puntos de vista sobre los proyectos a realizar, mientras que el Aids to Navigation Found, recibe las contribuciones de los usuarios u otras partes para la provisión y el mantenimiento de las ayudas a la navegación. En la actualidad, el mismo es de gran importancia porque por medio de él se canaliza la asistencia extranjera.

## Cooperación a nivel multilateral

Debido a la gran cantidad de intereses que convergen en este paso, principalmente de los Estados ribereños, los usuarios y los propietarios de los buques, han intentado colaborar a fin de reducir las amenazas anteriormente mencionadas. Para ilustrar, se tiene que en 1999 Japón propuso la creación de una guardia costera, misma que tenía como fin la protección de las aguas del estrecho. No obstante, el gobierno de Beijing percibió que dicha acción planeaba instrumentar ciertas acciones en su contra, por tal motivo se opuso a su creación.<sup>21</sup> Por otro lado, en el año 2000, el International Maritime Bureau introdujo un sistema de monitoreo llamado ShipLoc, el cual reportaba la posición del buque vía satélite lo cual permitía localizarlo en cualquier parte del mundo. Mientras que, en 2004, la International Maritime Organization, a las embarcaciones de más de 500 toneladas les pidió instalar el Ship Security Alert System, un sistema que avisa en caso de ataque al

<sup>20</sup> S/A (2009), “Malacca Strait security meeting in Phuket”, Phuket Gazette, 2009. Recuperado de: <http://www.phuketgazette.net/phuket-news/Malacca-Strait-security-meeting-Phuket/8172>.

<sup>21</sup> De la pena Joyce p. 6.

propietario del buque y a las autoridades competentes.<sup>22</sup> Asimismo, los propietarios han instalado mangueras, cámaras de vigilancia y sistemas de seguridad.

Por otra parte, a raíz de los atentados terroristas perpetrados en 2001 en territorio estadounidense, el gobierno del mismo en 2002 concibió al Sudeste Asiático como el segundo frente en la guerra contra el terrorismo. Por tal motivo en 2004, el almirante Thomas B. Fargo propuso la Regional Maritime Security Initiative, mediante la cual el gobierno de EE.UU. planeaba identificar, monitorear e interceptar actos de piratería y terrorismo en el Estrecho de Malaca mediante la implementación de marines en buques de alta velocidad, para así llevar una interdicción efectiva. Sin embargo, la misma se topó con el rechazo de los gobiernos de Malasia e Indonesia. Por otro lado, la parte estadounidense ha implementado la Container Security Initiative, misma que identifica los contenedores utilizados como medio de ataque por parte de los grupos terroristas, específicamente busca armas de destrucción masiva.

De igual forma, el 4 de septiembre de 2006 entró en vigor la iniciativa japonesa llamada Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), la cual comprende a los miembros de la ASEAN (Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Myanmar, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam), más Japón, Corea, China, India, Bangladesh y Sri Lanka y tiene por objetivo fomentar la cooperación a nivel gobierno. Para dicho fin se estableció en Singapur un centro de intercambio de información. Finalmente, la participación de EE.UU., Australia, Alemania, China, India, Japón, Corea del Sur, la Comisión Europea, y la Organización Marítima Internacional, en los proyectos coordinados por el Project Coordination Committee del Tripartite Technical Group han sido contribuciones muy importantes.

## Importancia para México

Ahora bien, la principal interrogante sería: ¿La problemática anteriormente abordada como se relaciona con México? A simple vista tal vez parezca que no es algo que afecte a nuestro país, principalmente por la distancia que nos separa, no obstante, se debe recordar que la globalización nos incluye en las dinámicas de la interdependencia; por tal motivo las sociedades, los mercados y las culturas se encuentran unidas inexorablemente. Ante tal escenario, se debe recordar que nuestro país mantiene relaciones con importantes actores que se ven afectados por las dinámicas presentes en el Estrecho de Malaca.

México, concentra grandes socios comerciales en Asia-Pacífico como: China,<sup>23</sup> Japón<sup>24</sup> y Corea del Sur,<sup>25</sup> los cuales presentan una gran dependencia hacia el mismo. Para ilustrar se puede mencionar que los tres anteriores comparten dilemas energéticos, pues sus suministros de petróleo y gas proceden principalmente del continente africano y de la región de Medio Oriente. Además, si se considera que por vía marítima se puede transportar un mayor volumen de los mismos, gracias a las innovaciones tecnológicas que han permeado el ámbito naval, esto implica un menor costo y pese a las vicisitudes que se presentan en el estrecho, la vía es prácticamente insustituible. Por otra parte, cabe señalar que China ostenta una población de 1,300 millones de habitantes a los cuales día a día se les tiene que alimentar y si se considera que ostenta un porcentaje sumamente reducido de tierras cultivables, además las problemáticas de contaminación del agua, el gobierno tiene que resolver el problema, por ende, adquiere los granos necesarios en otras regiones. Asimismo, Japón y Corea del Sur dependen de los cereales y algunos minerales esenciales para mantener activas sus industrias. Por tal motivo, el conocer las dinámicas aquí expuestas le permitirá al gobierno de México considerar los factores que permean la región y de esta forma capacitar a profesionales que le permitan conocer las enormes oportunidades que ofrece la misma, con el fin de que las aproveche y se refuerce la presencia mexicana en tierras tan lejanas.

## Conclusiones

En resumen, se puede argumentar que el Estrecho de Malaca durante siglos ha ostentado una gran importancia en lo económico, estratégico y cultural, y se prevé que en los años que están por venir, la misma aumente. Los Estados ribereños se han esforzado por mantener hasta cierto punto la vía libre de amenazas, no obstante, los bandoleros marítimos siguen haciendo de las suyas y al parecer el problema puede adquirir otras dimensiones que implicarían mayores costos. También de un gran impacto que paralizaría las industrias pesqueras, logísticas, químicas de Indonesia, Malasia y Singapur, además se afectaría en general a la comunidad internacional porque los insumos y las mercancías tendrían que navegar más millas para llegar a su destino y con esto se incrementarían los costos.

---

<sup>23</sup> China es el segundo socio comercial de México a nivel mundial y el tercer mercado para las exportaciones mexicanas. Además, nuestro país es el primer socio comercial de China en América Latina. Presidencia de la República, “México y China acuerdan dar prioridad a la agenda bilateral en materia de inversiones”, gob.mx, 2016. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/mexico-y-china-acuerdan-dar-prioridad-a-la-agenda-bilateral-en-materia-de-inversiones>.

<sup>24</sup> Japón es el tercer socio comercial de México y el noveno destino para las exportaciones mexicanas; a la par, éste se posicionó en el tercer lugar como abastecedor de nuestro país. Embajada de México en Japón, “Comercio”, Secretaría de Relaciones Exteriores, 2016. Disponible en: <https://embamex2.sre.gob.mx/japon/index.php/es/embajada/economica-esp/comercio>.

<sup>25</sup> Es el sexto socio comercial a escala mundial y el tercero en la región de Asia Pacífico. Senado de la República, “La relación comercial entre México y Corea del Sur debe acrecentarse, señala senador Teófilo Torres”, 2016. Disponible en: <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/informacion/boletines/32540-la-relacion-comercial-entre-mexico-y-corea-del-sur-debe-acrecentarse-se-nala-senador-teofilo-torres.html>.

En otro orden de ideas, pese al interés que los mexicanos, en los últimos años, han mostrado por Asia-Pacífico, se le debe de dar una mayor difusión a la región del Sudeste Asiático a fin de que el gobierno de México aproveche las enormes oportunidades que este ofrece. Para ello es fundamental la formación de especialistas, mismos que en la actualidad son escasos. Evidentemente, en este campo aún existe un enorme rezago, además el conocimiento de una zona tan importante y emblemática sobre todo para las líneas de comunicación marítimas es de gran prioridad en la dinámica actual. Especialmente para México, si bien es cierto que una gran cantidad de millas nos separan, la afectación a importantes socios comerciales como es China y Japón también genera un gran impacto en nuestra economía.

## Referencias

- Bateman, S., Raymond, Zara y Ho J., (2006), “Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits. An Agenda for Action”, *Institute of Defense and Strategic Studies*, Singapore, pp. 1-36.
- Dela-Pena, J. (2009), “Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra- Regional Concerns”, *Stanford Journal of International Relations*, Vol. X, No. 2, pp. 1-8.
- Dieter-Hans, E. and Solvay, G. “The strategic importance of the Straits of Malacca for world trade and regional development”, *Center for Development Research, Department of Political and Cultural Change*, Germany: University of Bonn, pp. 1-17.
- Energy Information Administration, (2014), “World oil transit chokepoints”. Recuperado de: [https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints](https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints)
- Freeman, D. (2003), “The straits of Malacca. Gateway or Gauntlet?” Canada: McGill-Queen’s University Press, p. 288.
- Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, (2012), “Straits of Malacca and Singapore: Pride of the Malay Archipelago, priceless maritime heritage of the world”, *Australian National Centre for Ocean Resources and Security*, Australia: University of Wollong, pp. 109-127.
- Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli, “Navigational hazards in the international maritime chokepoints: A study of the straits of Malacca and Singapore”, *Australian National Centre for Ocean Resources and Security*, Australia: University of Wollong, pp. 1-35.
- Nazery, K. (2007), “Maintaining Security in the Strait of Malacca: A new Dawn”, *Maritime Institute of Malaysia*, Council for Security Cooperation in the Asia Pacific 6th General Conference, Jakarta, pp. 1-10.

- Phaovisaid, D. (2005), "Where there's sugar, the ants come: Piracy in the Strait of Malacca", *International Affairs Review*, Volume 14, No. 2, pp. 81-109.
- Raymond, Z. (2009), "Piracy and armed Robbery in the Malacca Strait. A problem solved?" *Naval War College Press*, Vol.62, No 3, Newport, pp. 31-42.
- S/A, (2011), "The Strait of Malacca: Managing Strategic Waters in South-East Asia", *European Institute for Asian Studies*, Brussels, pp. 1-7.
- Singh, I. (2012), "Safeguarding the Straits of Malacca against maritime crime. Issues amongst states on security responsibility", *International Journal of Humanities and Social Science*, Vol.2, No.2, Malaysia, pp. 111-119.
- Siti Zubaidah Ismail & Mohd Azizuddin Mohd Sani, "The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-à-vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interest", *Political Managements and Policies to Malaysia*, pp. 83-105.
- Siti, I. "Major Powers and Littoral States strategic interests in the Straits of Malacca", *College of Law, Governments and International Studies*, University Utara Malaysia, pp. 1-23.
- Sittick, T. (2005), "State responsibility and maritime terrorism in the Strait of Malacca: persuading Indonesia and Malaysia to take additional steps to secure the strait", *Pacific Rim Law & Policy Journal Association*, Vol. 14, No. 3, pp. 743-769.
- Umaña, F. (2012), "Transnational Security Threats in the Straits of Malacca", *The Found for Peace*, Washington D.C., pp. 1-29.
- United Nations Institute for Training and Research (2014), "UNOSAT Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013", *Palais des Nations*, Geneva Switzerland, pp. 1-40.
- Vavro, C. (2008), "Piracy, Terrorism and the balance of power in the Malacca Strait", *Canadian Naval Review*, Volume 4, Number 1, , pp. 13-17.
- Xiaobo, Q. y Qiang, M. "The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis", *Department of Civil and Environmental Engineering*, National University of Singapore, pp. 1-15.