

PERCEPCIONES DE AMENAZA Y  
POLITICAS DE DEFENSA  
EN AMERICA LATINA

AUGUSTO VARAS  
ANDRES FONTANA  
FERNANDO BUSTAMANTE  
THOMAZ GUEDES DA COSTA  
JUAN VELIT  
CARLOS MARIA LEZCANO  
ANDRES SERBIN  
ALBERTO MULLER ROJAS  
VA RIGOBERTO CRUZ-JOHNSON  
EMILIO MENESES  
MARIO BARROS VAN BUREN  
VA JORGE ARANCIBIA REYES

FLACSO/CEEA

La publicación de este libro y la elaboración de los artículos aquí publicados, ha sido realizada gracias a la colaboración del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada de Chile (CEEA) y al apoyo de The John D. and Catherine T. MacArthur Foundation para el proyecto "Transformaciones Globales y Paz" y de la Fundación Ford, ambas para las actividades de investigación del Area de Relaciones Internacionales y Militares de FLACSO-Chile.

Las opiniones que en los artículos se presentan, así como los análisis e interpretaciones que en ellos se contienen, son de responsabilidad exclusiva de sus autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de las Instituciones a las cuales se encuentran vinculados.

Primera edición: 1993

© FLACSO

© CEEA

Inscripción N° 85.935

ISBN 956-205-060-2

Producción Editorial y  
composición láser: Cristina de los Ríos

Diseño de Portada: Ximena Subercaseaux

Impreso por S.R.V. Impresos S.A.  
Tocornal 2052 - Fonofax: 551-9123  
Santiago - Chile

Impreso en Chile / Printed in Chile

# INDICE

<b>PRESENTACION</b>	<b>I</b>
<b>LA POST-GUERRA FRIA, LA SEGURIDAD HEMISFERICA Y LA DEFENSA NACIONAL</b> Augusto Varas	<b>1</b>
<b>PRIMERA PARTE</b>	<b>71</b>
<b>AMERICA DEL SUR</b>	
<b>PERCEPCIONES DE AMENAZA Y ADQUISICION DE ARMAMENTOS, ARGENTINA 1960-1989</b> Andrés Fontana	<b>73</b>
<b>LA PROYECCION ESTRATEGICA DE BRASIL: VISION DE SUS PROBLEMAS DE DEFENSA PRESENTE Y FUTURA</b> Fernando Bustamante	<b>117</b>
<b>LA PERCEPCION DE AMENAZA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS MILITARES BRASILEROS EN LAS DECADAS DE LOS SETENTA Y OCHENTA</b> Thomaz Guedes da Costa	<b>193</b>
<b>EL CONTEXTO POLITICO-ESTRATEGICO del PERU</b> Juan Velit Granda	<b>211</b>

<b>POLITICA EXTERIOR, PERCEPCIONES DE SEGURIDAD Y AMENAZA EN PARAGUAY</b> Carlos María Lezcano	249
<b>PERCEPCIONES DE AMENAZA Y EQUIPAMIENTO MILITAR EN VENEZUELA</b> Andrés Serbin	269
<b>EQUIPAMIENTO MILITAR, POLITICA DE DEFENSA Y POLITICA EXTERIOR: EL CASO VENEZOLANO</b> Alberto Müller Rojas	317
<b>SEGUNDA PARTE</b>	355
<b>CHILE</b>	
<b>DEFENSA NACIONAL Y POLITICA DE DEFENSA EN CHILE</b> VA Rigoberto Cruz-Johnson	357
<b>PERCEPCIONES DE AMENAZAS MILITARES Y AGENDA PARA LA POLITICA DE DEFENSA</b> Emilio Meneses	365
<b>CHILE Y EL OCEANO PACIFICO</b> Mario Barros van Buren	443
<b>LAS MISIONES DE LA ARMADA</b> VA Jorge Arancibia Reyes	467
<b>AUTORES</b>	493

# LAS MISIONES DE LA ARMADA

VA Jorge Arancibia Reyes

Como Presidente del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, me ha correspondido el privilegio de clausurar este segundo encuentro del Seminario, sobre "Percepciones de Amenaza y Política de Defensa en América del Sur".

En esta ocasión, en el análisis del caso nacional, hemos tenido la oportunidad de escuchar al Sr. Augusto VARAS Fernández, desarrollando el tema "La Post Guerra Fría, La Seguridad Hemisférica y la Defensa Nacional".

Al Sr. Emilio Meneses Ciuffardi y el tema "Percepción de Amenazas y Agenda para la Política de Defensa en Chile" y al Sr. Mario Barros Van Buren y su tema "Chile y el Pacífico".

A ellos nuestro reconocimiento por el esfuerzo desarrollado el que, a no dudarlo, constituirá un importante referente de la intensa actividad que ha desarrollado nuestra sociedad, en torno al tema de la defensa.

A ustedes distinguido auditorio, nuestro agradecimiento por vuestra compañía, que es el más fuerte estímulo para continuar en este empeño, que estimamos de extraordinaria importancia, como elemento orientador del quehacer nacional.

Ahora bien, aprovechando esta ocasión, quisiera pedir a ustedes un último esfuerzo, para permitirle a este Almirante, el expresar algunas ideas y convicciones que se han ido consolidando en su mente y su espíritu, como consecuencia de una vida dedicada al estudio y práctica de todo aquello relacionado con el ámbito de la Estrategia Naval y la Actividad Marítima.

Estudios y práctica que, junto con hacerle recorrer el largo proceso de formación Institucional, le permitieron completar estudios técnicos en Gran Bretaña y de Estado Mayor en España, aparte de la vivencia que se puede adquirir al navegar océanos y mares, con el consiguiente contacto de realidades sociales, políticas y culturales tan diferentes de las nuestras.

Con este antecedente es que quisiera expresar una visión de la situación nacional, desde el punto de vista Estratégico y con un enfoque, naturalmente naval.

Del Pacífico, el Embajador Barros nos ha ilustrado con gran profundidad en su reciente exposición. Esta sería una complementación de lo por él planteado y en este sentido, yo me permitiría exponer a Uds. la siguiente idea: En Chile durante largo tiempo se ha estado hablando de que es una tierra de océano y de ser un país marítimo, pero solamente en los últimos años, se ha tenido una proyección y una penetración hacia el mar, llegando en este momento a desarrollar una actividad de cierta importancia e interés, en el área de la Z.E.E. (Fig. 1)

Como continuación de este interés nacional de penetrar en la Z.E.E., es que la Armada, a través de su Comandante en Jefe, ha venido planteando que el próximo paso natural, es considerar una zona de expansión, en lo que se ha llamado el "Mar Presencial de Chile", que no es más que la concepción de relación que existe entre la Z.E.E. -de indiscutido patrimonio nacional- y aquella zona en la cual su explotación, o el efecto que sobre ella se haga, influye sobre esta Z.E.E. nacional, por lo tanto es una zona de interés nacional.

Continuando con la zona de Mar Presencial que se plantea acá, si logramos proyectar ésta, hasta un cierre en la Isla de Pascua, cierre de un triángulo que consolida a este Mar Presencial, este hecho permite encerrar una zona interior y al interior de ella desarrollar actividades de especial intensidad para el interés nacional. Esta sería una primera etapa de desarrollo a completar, estamos en proceso de ello. Consolidado esto y desarrollando Pascua convenientemente, de acuerdo a las consultas que se hacían recientemente aquí en la sala, en base al binomio "puerto-aeropuerto", es lo que ha demostrado ser un verdadero polo y efecto de desarrollo. Tahiti es un ejemplo. Muchos de los que estamos aquí en la sala, lo conocimos cuando era solamente puerto y Tahiti era una aldea. El binomio puerto-aeropuerto lo ha transformado en una realidad distinta. Consolidada entonces Isla de Pascua, en su versión puerto-aero-

puerto, nos va a permitir gravitar en esta otra zona que mencionaba también el Sr. Embajador Barros, el triángulo polinésico, en el cual tenemos 17 Estados-Islas y por lo tanto 17 votos en la N.U., es decir, tiene una cierta presencia política el área de la cual estamos hablando. Estados-Islas que por su grado de desarrollo -tan explícitamente indicado por el Embajador Sr. Barros- tendrían una fácil penetración o un fácil contacto con Estados de desarrollo como el nuestro. Lograda esa penetración o ese contacto con estas islas, podríamos seguir avanzando para llegar a lo que es nuestra concepción final, que es una marcada presencia de Chile o el haber llegado con Chile hasta este arco de expansión exterior de desarrollo. (Fig. 1)

Si se mira solamente desde el punto de vista económico, la acción o la participación chilena en este sector, indudablemente que podrían haber complicaciones en su justificación, porque económicamente no se ve como un aspecto rentable en sí. Si consideramos que en este momento entre Chile y el Pacífico, ya están fluyendo 3.680 millones de dólares de los 8.000 millones de nuestro intercambio internacional, podemos ver que perfectamente el tránsito a través de este sector, debería ser considerado, y a través de ese tránsito, el pensar en influir en esa área. Esto como política o como sector de especial interés. No quisiera profundizar mayormente la idea, porque ya hoy en la tarde tuvimos una docta exposición al respecto.

¿Qué rol podría jugar, o juega de hecho, la Armada Nacional en este desarrollo de políticas nacionales? Las actividades que la Armada Nacional desarrolla, las podemos dividir en general en forma esquemática, en tres vertientes principales (Fig. 2):

- Una vertiente diplomática
- Una vertiente militar
- Una vertiente de acción en el ámbito socio-económico.



En la vertiente diplomática, por las características propias de la Institución, se le facilitan tres actividades de especial gravitación: La actividad de "presencia naval", que es aquella que se mencionaba en forma romántica en la exposición anterior, con nuestro buque-escuela Esmeralda -entre otros- recorriendo distintas áreas del mundo, en que está indicando la bandera, la presencia y la existencia, por medio de la influencia que a través del contacto personal, se pueda desarrollar por esa vía. La gravitación o la actuación de la Armada en el "manejo de crisis", cuando el País se enfrenta a situaciones de compleja resolución, la graduabilidad y la forma en que se va desplazando hacia las áreas-objetivo, son especialmente apropiadas para que el escalón político y el escalón diplomático, puedan -asociados a este desplazamiento de fuerzas navales- desarrollar una compleja negociación. Y finalmente, otro factor asociado al ámbito diplomático, está en la "disuasión", materia que voy a tratar con mayor profundidad más adelante, así que por el momento la dejo solamente esbozada.

En la vertiente militar, la Armada gravita en tres áreas principales: En el aspecto defensivo, la protección a la costa. En el aspecto de Control del Mar, la vigilancia de un área marítima específica y el control y ejercicio de lo que allí se ejecute bajo su patrimonio. Y en cuanto a la proyección del poder de la nación, llevándolo a distancias importantes, lejos del país mismo, pudiendo proyectar el poder en forma militar, sobre la costa u objetivos que se determinen. Estas son características propias de una Fuerza Naval.

Finalmente, en el accionar socio-económico de la Institución, la Armada de Chile esta perfectamente implicada en el quehacer nacional en todo el ámbito marítimo y en este sentido nosotros tenemos una participación activa en lo que es desarrollo de la actividad marítima, en lo que es seguridad de la misma y finalmente en la vigilancia y control de las áreas marítimas y de las actividades que en ellas se desarrollan.

Este es el aporte específico que la Armada de Chile ejecuta hoy día y que contribuye a esta proyección o a este Objetivo Político mayor que planteé en el primer cuadro.

¿Sobre qué territorio actuamos con éstas, nuestras capacidades? El territorio oceánico de Chile (Fig. 3), graficado tal como Uds. lo ven y similar al que ya vimos anteriormente, considera aquí el Mar Patrimonial y lo hemos dividido entonces para su gráfica en el territorio continental, con 2 millones de Kms<sup>2</sup> considerando el territorio antártico -700 mil aproximadamente es el territorio continental americano-. El Mar Territorial de Chile que tiene 108 mil Kms<sup>2</sup>, la Z.E.E. con 3.490.000 Kms<sup>2</sup> y finalmente el Mar Presencial con 19.967.000.000 Kms<sup>2</sup>. -prácticamente 20 mil millones de Kms<sup>2</sup>- una zona enorme para actuar sobre ella.

Chile, consciente de este ámbito marítimo y de este "desierto oceánico" que se mencionaba recientemente, ha desarrollado una intensa actividad -al menos en el campo de la Institución Armada- en penetrar, en llegar y en asociarse a todo tipo de actividades que le permitan ejercer el control de esta extensa zona. Y es así como hoy día podemos mostrar los grados de compromiso internacional que representa nuestro país, por ejemplo en el ámbito de la cartografía internacional (Fig. 4). Chile es el país que controla, regula y coordina el esfuerzo cartográfico internacional que implica toda el área comprendida entre los paralelos 18°20' S y la Antártica y entre los meridianos 53° W y 126° W. El haber ocupado este espacio marítimo y el hecho de ser nuestro país el coordinador de esa cartografía, representa ciertas capacidades y cierto prestigio, que es digno de mencionar.

En otro ámbito de cosas, tenemos compromisos de "radio avisos náuticos", debiendo mantener informadas a las naves que navegan en el cuadrante de nuestra responsabilidad, sobre los avisos náuticos y novedades que existan al respecto. Tenemos responsabilidades en cuanto al servicio de "búsqueda y rescate marítimo". Uds. han visto ocasionalmente en los diarios cuando un yatista japonés se encuentra perdido en cualquier área del Pacífico, Sur Oriental -la Marina tiene que salir a buscarlo, encontrarlo, rescatarlo etc...- con un esfuerzo institucional importante. Tenemos también convenios internacio-

nales respecto a la "vida humana en el mar" asociados a los de búsqueda, rescate y salvataje. Asociados a los de cartografía internacional, tenemos convenios en cuanto a la Carta de batimetría de la región, que tiene que ver con los fondos marinos. Y finalmente tenemos el último convenio internacional con la Organización Americana de "Control del Tráfico Marítimo", que tiene que ver con la coordinación del área marítima del Pacífico Sur-Oriental, que nos asigna un sector también similar a los que ya hemos estado viendo, pero está dividido en dos áreas. Un área con centro de control en Pascua y la otra área marítima con centro de control en Valparaíso; en la cual se logra una coordinación efectiva y positiva de todo el tráfico marítimo que a esa área confluye. La razón de esto es formar parte de una Organización mayor que, en caso de un conflicto de proporciones, nos permita asegurar el tráfico marítimo del cual el país depende vitalmente.

Esa serían las áreas, la inmensidad y el grado de compromiso que la Armada enfrenta en este momento en cuanto a su escenario.

¿Sobre qué sujetos actúa la Armada en este escenario? Este sería el primero y el principal. "La Política de Desarrollo del País, esta basada en su comercio exterior" y este comercio exterior en este momento, se ejecuta en los siguientes términos (Fig. 5):

- En cuanto a recaladas de naves mercantes a puertos chilenos, tenemos 4.353 naves nacionales/año y 3.719 naves extranjeras, que recalán a los distintos puertos de nuestro litoral, para movilizar la carga de importaciones y exportaciones en los volúmenes que aquí se indican: Importaciones 97,7% en volumen, llegan por la vía marítima. Exportaciones 93,7% en volumen, se van por la vía marítima. En cuanto a valor, cambian las cifras: un 67,0% llega por la vía marítima y un 91,9% se va por la misma. Esta es la gravitación real de las "Comunicaciones Marítimas de Chile en la Economía Nacional". Depende fundamentalmente de la capacidad nuestra

de mantener esto funcionando y ese es uno de los objetivos que acabo de presentar en cuanto al grado de compromiso internacional, que nos permita cubrir por áreas las responsabilidades en cuanto al control y funcionamiento del tráfico. En cuanto al tonelaje transportado en cabotaje, que es otro factor que va en aumento, estamos llegando en este momento a 8.434.000 toneladas. Cabotaje es el transporte de carga a lo largo del territorio nacional por la vía marítima. El total de recaladas que produce este cabotaje es del orden de las 3.591 recaladas. Me van a disculpar que los canse con estas cifras, pero cuando les estoy mencionando números de recaladas y zarpes de unidades, estoy hablando de "actividad marítima", estoy hablando de recepción y/o despacho de naves, de control de naves desde el punto de vista sanitario, aduanero, etc...etc., por lo que Uds. podrán imaginar la tremenda actividad que alrededor de esta función se desarrolla.

Este es uno de los sujetos sobre los cuales actuamos. Otro que está también en la mente de todos nosotros, es la "actividad pesquera" (Fig. 6). En este sentido, es donde en Chile se ha desarrollado este último tiempo una mayor actividad, llegando en este momento a contar la actividad pesquera con aproximadamente 42.500 pescadores artesanales, con una flota pesquera de 31.681 naves y una industria pesquera, que se abastece de lo anterior, de 365 unidades. Según cifras estadísticas del año pasado, bordeaban las 5.360.000 toneladas. Informaciones recientes indican que este año estamos llegando a las 8.000.000 de toneladas y el Producto Nacional que se deriva de esta captura, alcanza los 1.500 millones de toneladas. Cifras importantes a considerar, en cuanto al efecto que esto tiene. Un ingreso aproximado de 800 millones de dólares relacionados con este rubro. El promedio anual de recaladas considerando factores similares a los anteriores, aun cuanto menores en su esfuerzo, es de 479.280 recaladas de estas

pequeñas o medianas embarcaciones a los distintos puertos del País.

La figura 7, pretende mostrar la evolución o la variación que ha tenido la actividad marítima en los últimos 10 años. Tenemos el año 80 como referencia, hasta llegar al año 90. El último dato de nuestras estadísticas es en base 100, es decir si analizáramos el desarrollo que han tenido nuestras flotas mayores de 50 toneladas y siguiendo la curva "a", vamos a llegar a un punto terminal en "a1". Pareciera poco espectacular en lo plano del gráfico, sin embargo, significa que ha crecido un 230% la cantidad de embarcaciones que están dentro de ese rango. Lo mismo puede hacerse analizando otros parámetros. El tonelaje de cabotaje, en los últimos años ha tenido una recuperación espectacular. Lo que es digno de destacar en forma especial, es la flota menor de 50 toneladas, vale decir, unidades menores de pesca y artesanales, que han tenido el desarrollo que se aprecia en la curva "b", llegando a completar un 530% de desarrollo en 10 años. Indico ésto, porque está directamente asociado al desarrollo, al crecimiento o al esfuerzo, que desarrolla la Institución, asociada al control y vigilancia de esa área, factor importante a considerar en cualquier plan de desarrollo.

Sobre estos sujetos y en ese escenario, ¿cuáles son algunas de las percepciones de amenaza, que nuestra Institución desea expresar ante este auditorio? (Fig. 8). Para partir, de Norte a Sur, en un orden lógico, me voy a referir inicialmente a la amenaza del terrorismo, cuyo punto de difusión ha estado tradicionalmente centrado en la Isla de Cuba, no variada hasta el momento y cuya influencia para nosotros se nos materializa a través del mar, en el ingreso de terroristas y armas, elemento perfectamente definido en nuestro pasado reciente. Esta es una amenaza que a nosotros nos inquieta y que nos obliga a efectuar una vigilancia especial de nuestro litoral. Otra amenaza u otro factor de tensión, para decirlo en forma más suave, es el efecto que sobre nuestra economía y sobre nuestro transporte marítimo, tiene el Canal de Panamá. Algún impedimento para que esta vía marítima funcione normalmente, va a encarecer en gran

medida los productos que nosotros estamos movilizandoo por esa vía, va a obligarnos a desviar el tráfico y junto con esto, vamos a tener que soportar el tráfico marítimo del resto de los países de la cuenca, que van a circular entonces por el Estrecho de Magallanes y/o el Mar de Drake, con una demanda de prácticos y de otros servicios de consideración, es decir alguna asociación de preocupación con el Canal de Panamá, por los efectos que tiene sobre nuestro sistema administrativo y sobre nuestra economía.

Siguiendo con los factores de tensión, pueden destacarse las presiones hegemónicas de las superpotencias. No creo necesario ante este docto auditorio, profundizar en estas materias, lo estamos sintiendo permanentemente.

Otro factor a considerar, serían las presiones demográficas que fueron recientemente mencionadas, especialmente por parte de países de la órbita asiática, que están tratando de alguna manera de buscar asentamiento en nuestra geografía, que tiene capacidad para absorber cantidades importantes de gente. Corea es un ejemplo que pareciera no merecer mayor análisis.

El Narcotráfico, de gran actualidad, es otro elemento que está tratando de llegar a nuestras costas. De hecho Chile, según análisis de expertos, es un punto de concentración. Lo que se produce en otras áreas, viene acá, lo concentran en puertos y desde estos puertos tendría un mejor destino hacia Europa, para después de Europa, ir a EE.UU. porque se ejerce un menor control en esa línea. En ese campo de acción, tenemos una actividad que cada día se esta haciendo más gravitante, más importante y en la cual la Institución a través de la D.G.T.M. y M.M.N., tiene una misión que le asigna la ley.

Potencias con intereses en la Polinesia. Hay de distintos tipos. Desde el Aeropuerto que fue ampliado con fundamentos de apoyo a la exploración espacial -léase transbordadores espaciales-, intereses de tipo "filatélico" que se han desarrollado este último tiempo por países europeos, hasta intereses de tipo arqueológico de países asiáticos que están tratando de levantar Moais y hacer otras cosas. Es decir, la Isla es un punto de

interés para una serie de países, más allá de lo que nosotros normalmente conocemos y es una consideración que debemos tener presente, dado además, ciertas actitudes independentistas de grupos minoritarios, pero que pueden llegar a transformarse en algo importante en ese sector, más normativas nacionales que pueden llegar a aportar nuevos antecedentes a esta situación un tanto compleja. Los desarrollos de ensayos nucleares, que aún cuando existe una clara exposición por parte del país que los practica, en el sentido de que no tienen ningún tipo de emisión ni efecto, la verdad es que se siguen haciendo aquí en el Pacífico y no en su territorio nacional; si el efecto fuera tan pequeño -como dicen- la lógica haría que económicamente lo hicieran en su propio territorio. Esta efectuándose en este sector e indudablemente que nos debe preocupar, por el efecto que pudiera llegar a tener, si no ahora, en un futuro inmediato.

Otro aspecto de gran importancia en este momento, es el relacionado con las grandes potencias pesqueras. El conflicto ecológico está planteado en esta área en dos vertientes importantes. Una, la de la explotación indiscriminada de los recursos vivos y no vivos del área, que indudablemente nos van a afectar -y ahí viene la postura institucional del Mar Presencial- y la contaminación de los desechos radioactivos tóxicos u otros, que se vengán a botar a este basurero del mundo por parte de países que los produzcan en otras latitudes. Cualquiera de estas actitudes que se adopten en nuestra área, nos parece que nos tendrían que forzar a adoptar alguna posición específica frente a estos hechos, por el efecto negativo que vamos a tener que pagar en el mediano plazo.

Finalmente quisiera referirme rápidamente a los intereses que puedan existir, de distintos países, en el área Antártica, que Chile reconoce como parte de su territorio nacional. Me he querido circunscribir a esta área, por lo marítima y por lo novedosa en cuanto al enfoque de lo que se está hablando, las tremendas posibilidades de tensión que se podrían producir en dicha área, tensiones que si son bien manejadas, tienen que llevarnos a ejercer algún tipo de presencia y actitud marítima, por las características propias del escenario. Actividad marítima

que Uds. podrán apreciar, por la inmensidad del mismo espacio que estamos hablando, no se pueden resolver con unidades baratas y/o de pequeño porte. Este país está llamado a mantener en forma consistente y persistente, si es consecuente con esta "política grande" que plantea al Embajador Barros o que yo traté de bosquejar en mi primer gráfico. Una flota acorde con eso, que sea capaz de defender los Intereses Nacionales en el área en cuestión.

Frente a esas amenazas, o a estos factores de tensión, el país Chile, se ha definido hasta este momento, por una estrategia de la disuasión. Lo ha expresado pública y oficialmente. Esta estrategia de la disuasión busca un resultado psicológico, mediante la amenaza de una respuesta enérgica, al intentar iniciar una agresión armada. Es decir, está en la mente y en el espíritu o en el alma, de aquel que siente o presiente, esta amenaza de reacción violenta por parte de este país nuestro, que lo desiste o lo disuade de lograr sus objetivos en desmedro nuestro. Este es el factor disuasión. Para que esta disuasión sea efectiva, es fundamental la "credibilidad" y esta credibilidad se basa lógicamente en dos factores que son indiscutibles: la capacidad y la voluntad de actuar. Respecto a la capacidad de actuar, complejo tema de analizar. Yo me he permitido traer hoy día en la tarde a esta sala un modelo de comparación de capacidades, modelo que en el ámbito de la disuasión, pretende graficar, nada en específico, pero sí la potencia destructiva que podrían tener tres países u organizaciones cualquiera ellas sean (Fig. 9). Menciono la potencia destructiva, porque dentro del concepto de disuasión, la destrucción o la capacidad de amenaza, es la que realmente disuade. La capacidad de defensa retarda o retrasa el logro de los objetivos de los adversarios. Es el peligro a la amenaza del contendiente, el que lo va a disuadir. En este sentido, este modelo podría ser de interés a considerar. Aquí basta solamente con poner en el eje vertical, el número de bocas de fuego, en general, que tenga una determinada marina -por ejemplo- considerando cañones, misiles etc... cualquier lanzador que tenga un efecto de amenaza



de agresión. Por otra parte, en el eje horizontal, el alcance de los mismos. El área, por lo tanto, que esta figura encierra, representaría la potencia destructiva del país que estamos analizando y eso permitiría en forma gráfica y muy clara y precisa, comparar tres realidades distintas como se muestra en la Figura 9.

Como se puede ver, la inmensidad del espacio a cubrir, la creciente actividad desarrollada en nuestro mar, la posibilidad real de enfrentar situaciones de conflicto por acciones que afecten el interés nacional y las capacidades actuales del instrumento militar son factores condicionantes de cualquier política de defensa que se desee implementar.

La caída del muro de Berlín, como efecto del surgimiento de un nuevo orden mundial, consecuencia a su vez, de la declinación de determinadas ideologías a consecuencia de su incapacidad para resolver con eficacia el problema de sus respectivas sociedades, si bien, en el gran marco de referencia tienen una influencia definitiva, no es menos cierto que el conflicto, como expresión de la naturaleza misma de la relación humana y muy particularmente como expresión de nacionalismo o diferencias religiosas, continúa como un fenómeno social indiscutido. Más aún, si este conflicto se desarrolla en áreas de interés marginal de las potencias rectoras, o sobre objetivos no vitales para las mismas.

Complementando lo anterior, la voluntad, elemento fundamental en el logro de cualquier objetivo en el ámbito de la disuasión militar, cobra particular importancia, dado que su expresión máxima consiste en ofrecer la propia vida como sacrificio por una profunda vocación de servicio a la patria.

¿Podrá analizarse su esencia bajo un concepto de ocupación o simple oficio?

¿Cuánto habría que pagar a un hombre de armas bajo ese concepto, por la prestación de tan señalado servicio?

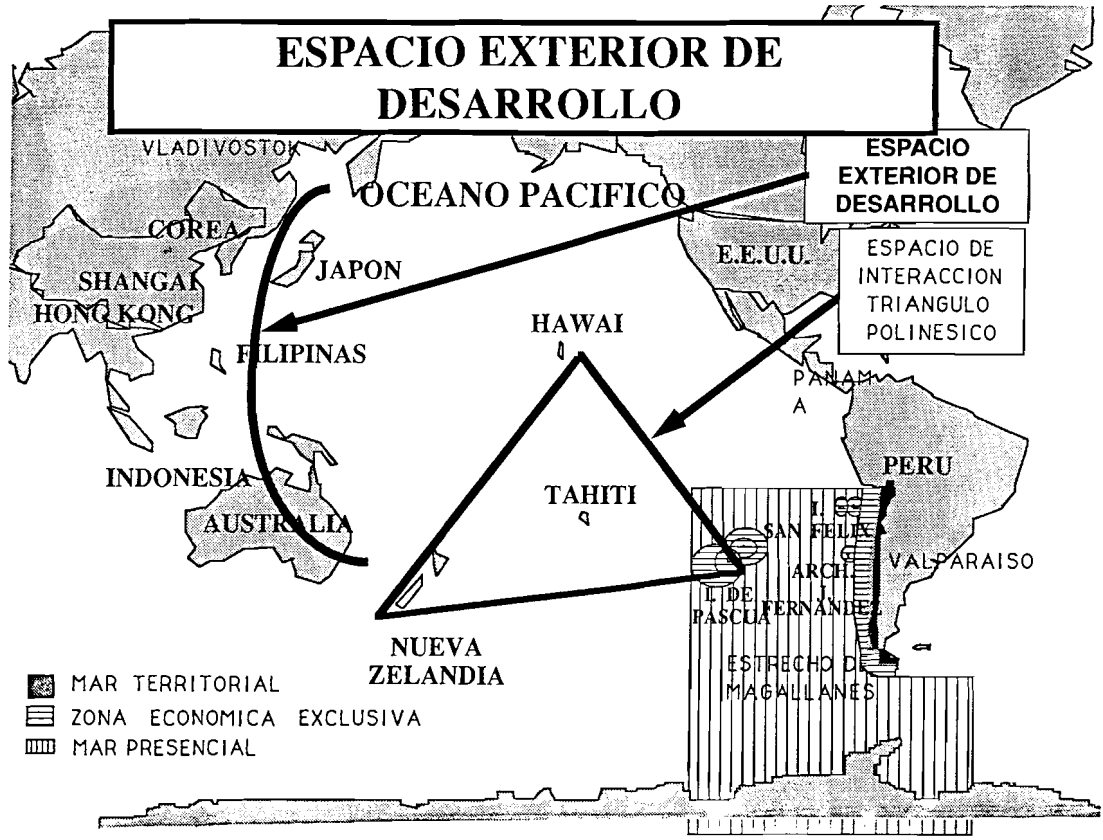
Diffíciles preguntas a no dudarlas, para aquellos que incentivados por modelos foráneos persisten en estos ejes de investigación y análisis.

Fácil respuesta, para los que continúan por la dura senda de la formación valórica, que con tanta profundidad y acierto han sabido imprimir nuestros institutos armados a la pléyade de jóvenes que año tras año engrosan las filas de nuestro Ejército - Armada - Fuerza Aérea y Carabineros de Chile.

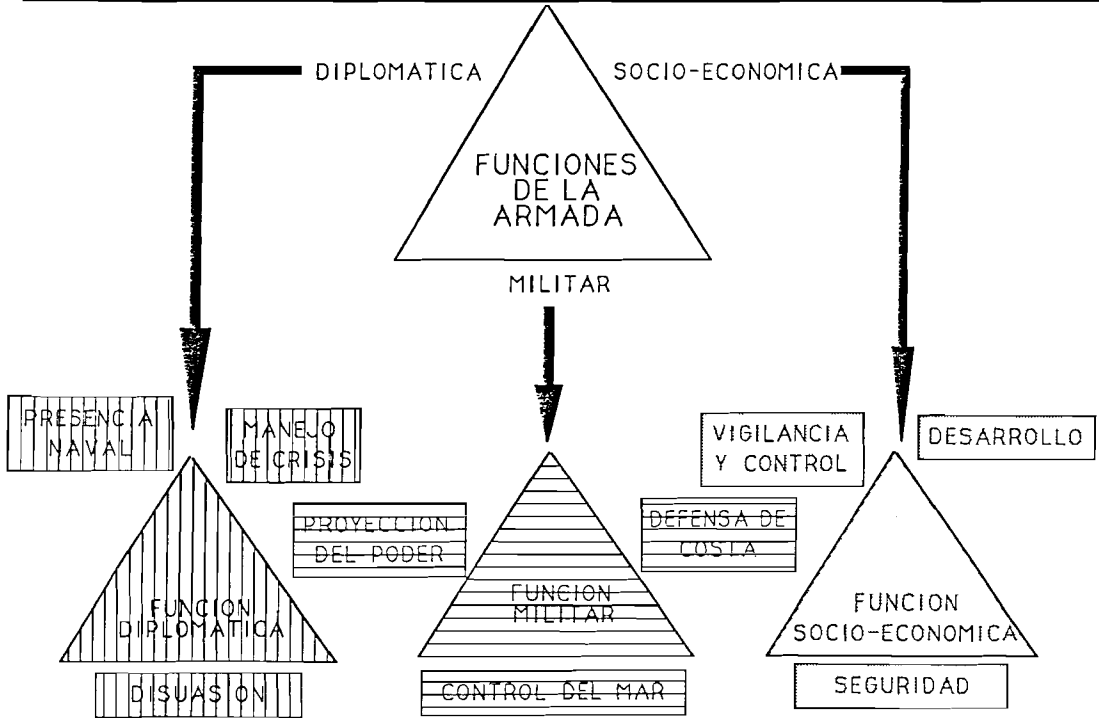
El análisis de materias tan complejas como las relacionadas con la seguridad ciudadana y la Defensa Nacional, representa un desafío de grandes proporciones para la dirigencia de cualquier país, pues un resultado adverso, producto de una percepción errónea, tendría un costo difícil de medir, para una nación con perspectivas de futuro, como la nuestra.

Enfrentemos el reto como lo estamos haciendo, integrando esfuerzos, con amplitud de criterio y riqueza de espíritu, pero recordando siempre que más de cuatrocientos años de historia nos contemplan, historia plagada de hechos en que lo "Militar" ha sido un factor determinante en la capacidad nacional de consolidarse y proyectarse, en y desde una tierra dura y distante, hasta ocupar la posición que en el concierto internacional ocupa hoy nuestra querida patria.

Así y sólo así, estaremos siendo fieles a nuestro pasado y respetuosos de nuestro futuro.







# VISION GLOBAL DEL ACCIONAR INSTITUCIONAL EN EL QUEHACER NACIONAL



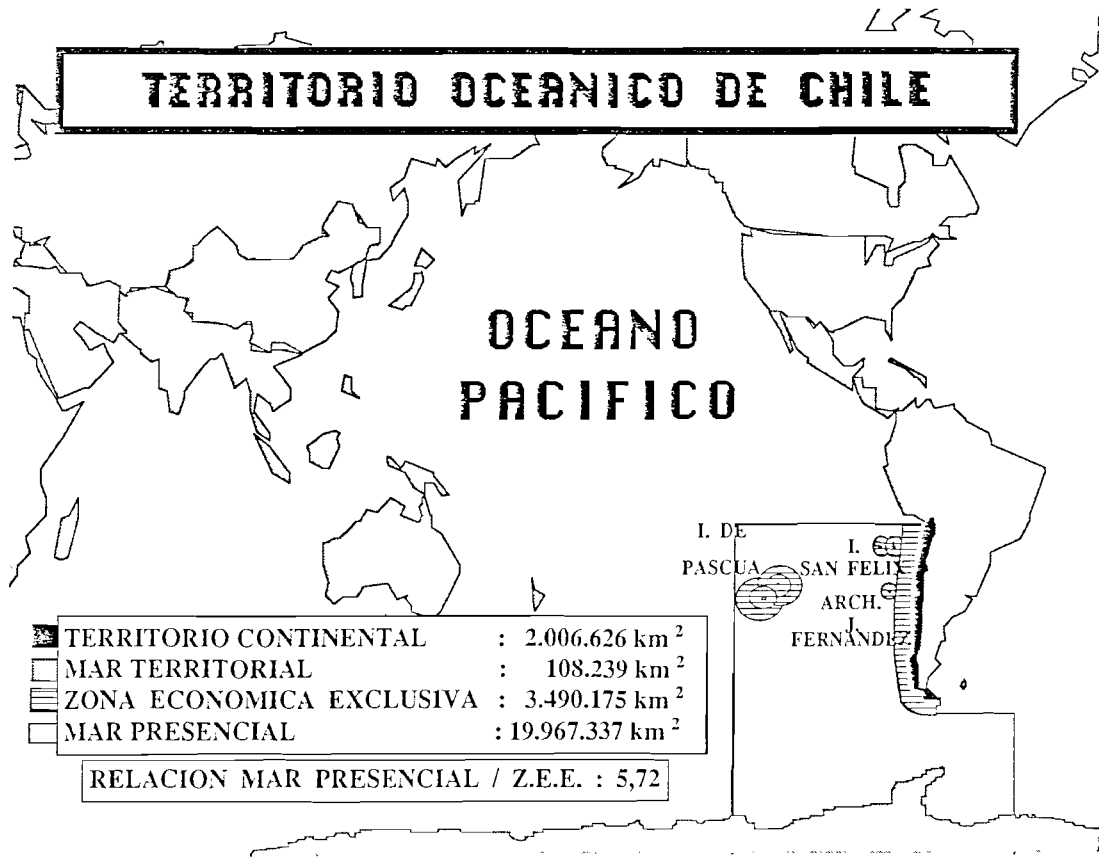
# TERRITORIO OCEANICO DE CHILE

## OCEANO PACIFICO

	TERRITORIO CONTINENTAL	: 2.006.626 km <sup>2</sup>
	MAR TERRITORIAL	: 108.239 km <sup>2</sup>
	ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA	: 3.490.175 km <sup>2</sup>
	MAR PRESENCIAL	: 19.967.337 km <sup>2</sup>

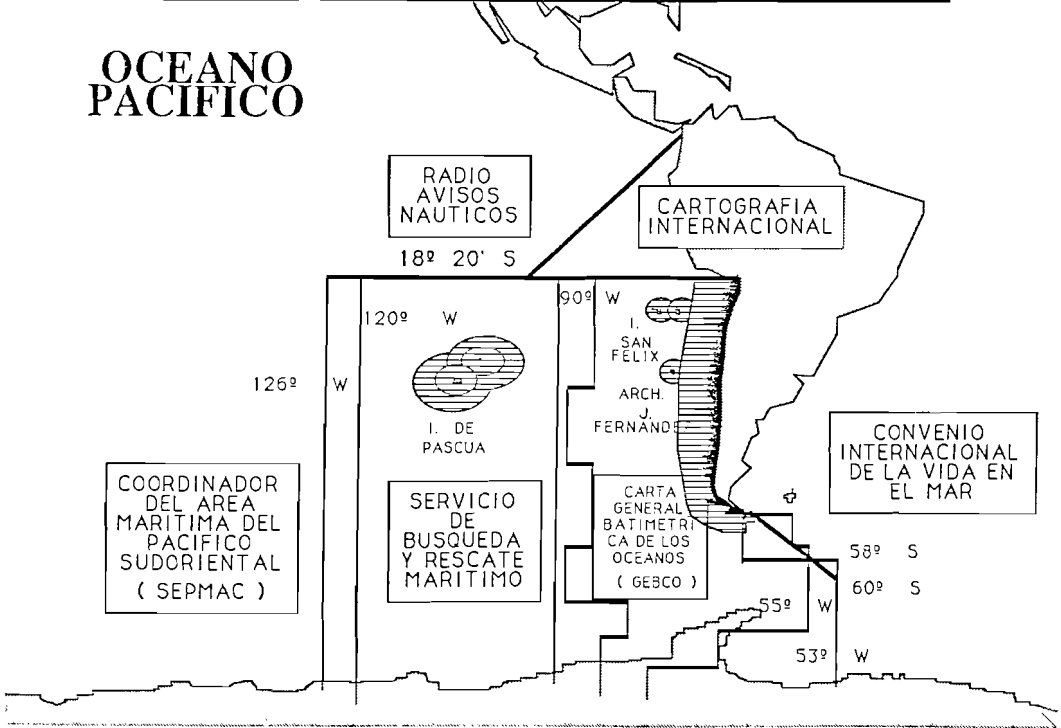
RELACION MAR PRESENCIAL / Z.E.E. : 5,72

I. DE  
PASCUA I. SAN FELIX  
ARCH.  
FERNANDEZ

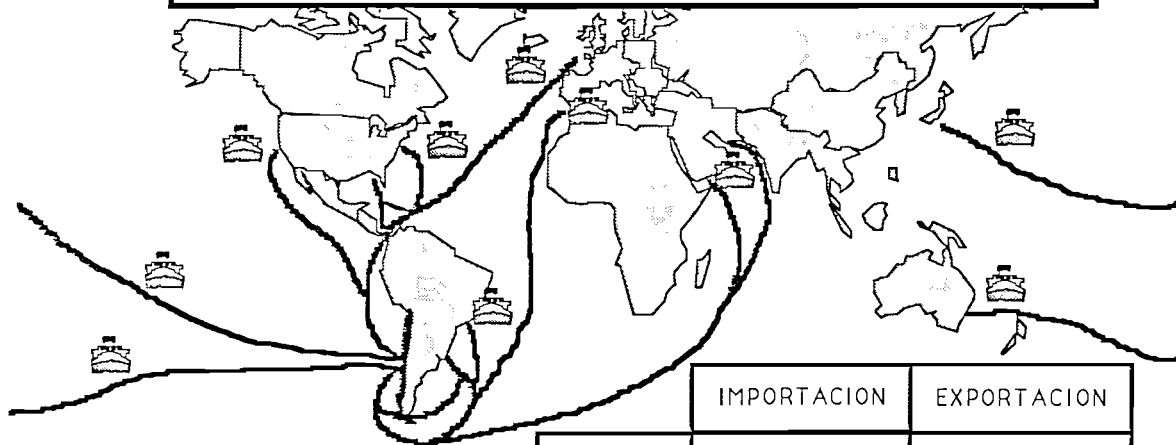


**TERRITORIOS OCEANICOS EN LOS QUE EL ESTADO DE CHILE TIENE COMPETENCIAS ASUMIDAS Y RECONOCIDAS INTERNACIONALMENTE**

**OCEANO PACIFICO**



**EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CHILE FLUYE,  
BASICAMENTE, POR VIA MARITIMA**



RECALADAS DE NAVES  
MERCANTES A PUERTOS  
CHILENOS:  
4.353 NAVES NACIONALES  
3.719 NAVES EXTRANJERAS

TRIPULANTES: 26.949

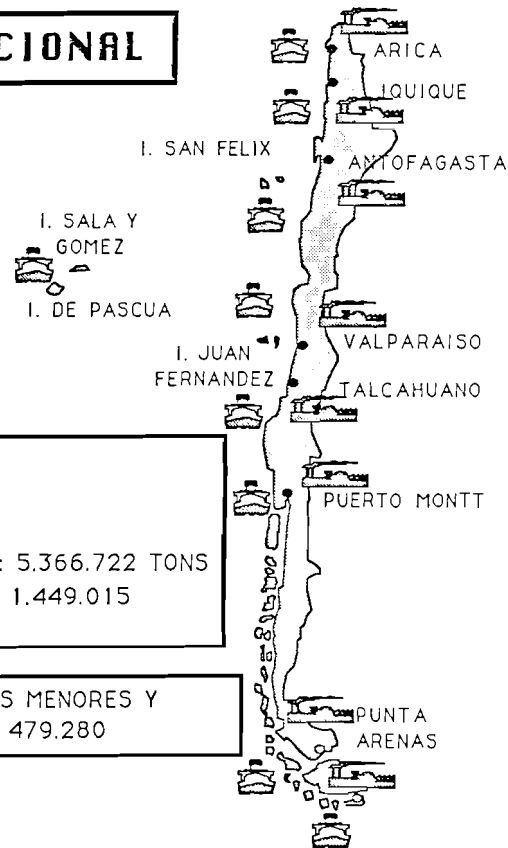
PERSONAL QUE LABORA  
EN PUERTOS : 38.415

	IMPORTACION	EXPORTACION
VOLUMEN	97,7 %	93,7 %
VALOR	67,0 %	91,9 %

TONELAJE TRANSPORTADO  
EN CABOTAJE: 8.434.400 TM.

TOTAL RECALADAS AÑO 1990  
EN CABOTAJE: 3.591

# ACTIVIDAD PESQUERA NACIONAL



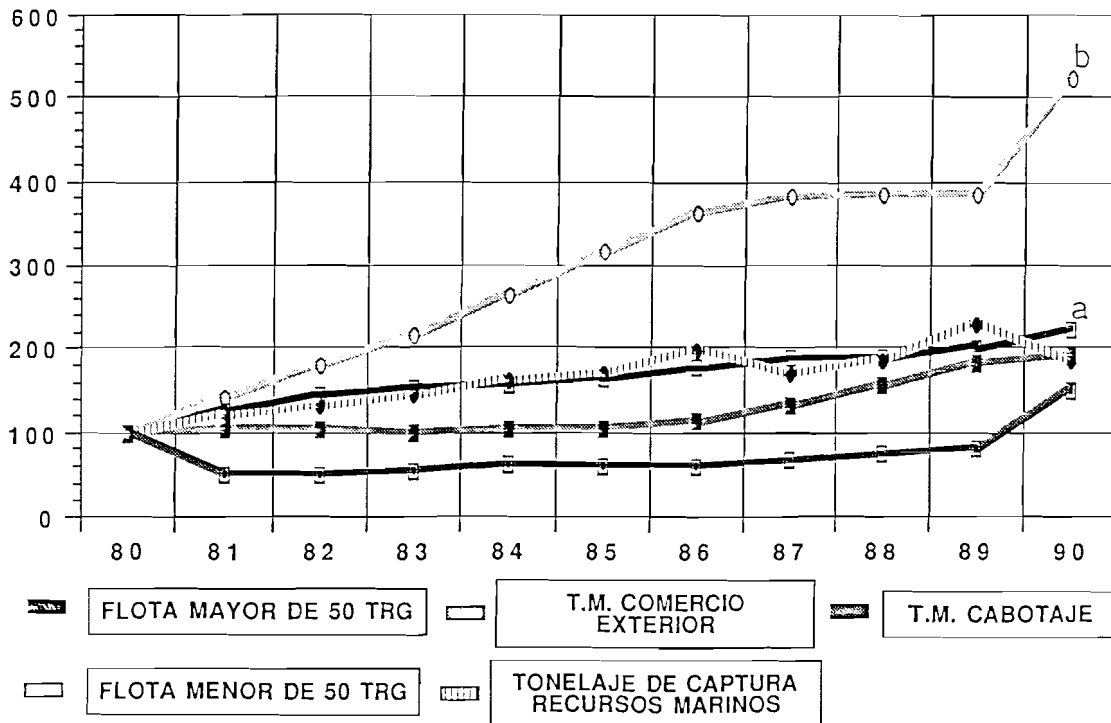
PESCADORES ARTESANALES : 42.420  
FLOTA PESQUERA : 31.681 NAVES  
INDUSTRIAS PESQUERAS EN OPERACION : 365  
TOTAL CAPTURA NACIONAL PESCADOS Y ALGAS : 5.366.722 TONS  
PRODUCCION NACIONAL PRODUCTO ELABORADO : 1.449.015

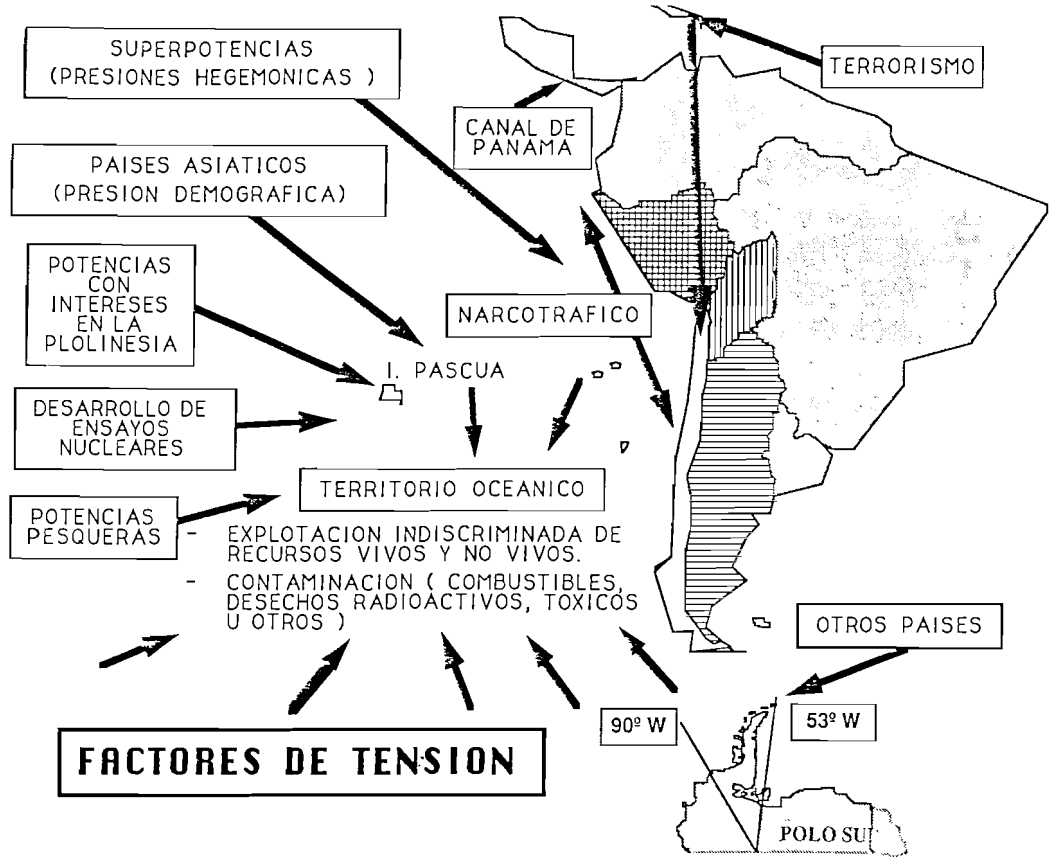
PROMEDIO ANUAL DE RECALADAS DE NAVES MENORES Y  
ESPECIALES A PUERTOS NACIONALES: 479.280



# EVOLUCION DE LOS INTERESES MARITIMOS DE LA NACION

PERIODO 1980 - 1990





# MODELO DE COMPARACION DE CAPACIDADES

