

# APORTE INSTITUCIONAL AL DESARROLLO NACIONAL

Edward Gibbons Hodgson\*

## **Introducción.**

Sean mis primeras palabras para expresar el alto honor que significa el compartir esta tribuna con tan distinguidas autoridades y expertos en el tema que nos convoca.

Quisiera centrar mi presentación en el poderío marítimo, de cómo éste se conforma y por qué constituye un valioso motor y sustento del desarrollo nacional, señalando que la valoración económica de la componente medible de los intereses marítimos a los que el poder naval debe otorgar protección representa un 63,48% de nuestro PIB con un valor de 36.500 millones de dólares; luego informarles respecto a la cuantía y formas de control de los recursos financieros de que dispone la Armada, para los fines de cumplir con su misión y el financiamiento del reemplazo del poder naval.

## **Proyecto nacional y el nuevo orden mundial.**

El gran proyecto nacional de Chile consiste en insertarse como una nación desarrollada en el mundo globalizado que nos rige, requiriéndose para ello la existencia de ciertas condicionantes internacionales imprescindibles como lo son: la paz y estabilidad con nuestros vecinos y en la región; y, si no en todo el mundo, por lo menos en las áreas críticas en las que se desarrolla nuestro comercio: Asia, Norteamérica y Europa.

Las particulares características geográficas de nuestro país, junto a las singulares condiciones del escenario internacional globalizado, parecen otorgarnos una oportunidad relevante en el sentido de desarrollar una política interna que canalice nuestro destino natural como país marítimo, permitiendo la búsqueda concreta de mayores niveles de desarrollo y grandeza a través de un quehacer nacional estrechamente ligado al mar.

Al respecto quisiera recordar lo que S.E. el Presidente de la República, Don Ricardo Lagos Escobar, señalara el 21 de mayo del año 2000, en su cuenta anual ante el Congreso, cito: *“Si el canal de Panamá por algún conflicto bélico se cerrara, el 40% de las exportaciones de Chile no tendrían como llegar a destino. ¿Cómo actuamos en ese nivel? Allí hay un desafío muy grande que debemos abordar desde el punto de vista de nuestra política exterior y de nuestra política de defensa en función del interés superior de un país que se ha atrevido, a través de sus empresarios, de sus trabajadores, a adentrarse a competir en este mundo global. Ese creo que es el elemento central que nos obliga a plantear una política de defensa y de relaciones exteriores diversa de la que tuvimos en el siglo XX. Cuando digo una política de defensa y de relaciones exteriores para el siglo XXI, me refiero a una que tenga que ver con el cambio fundamental que ha tenido la economía y la inserción de Chile en el mundo. ¡Ese es el desafío! ¡Y a eso los quiero invitar!”*. Término de cita.

Esta realidad nos pone ante una situación de riesgos y amenazas cambiantes, fluidas, difíciles de acotar. El mundo casi estático o de muy lenta evolución que caracterizó nuestra vida internacional global y vecinal hasta hace unos pocos lustros, ya no existe más. La incertidumbre y el cambio son la norma y no la excepción.

Desde este punto de vista, la mantención de las condiciones de paz y estabilidad internacionales descritas, pasan a ser una necesidad vital para nuestra seguridad y nuestro progreso económico y social, y el aislamiento deja de ser una política viable para Chile.

En este esfuerzo participan los miembros de la comunidad internacional que aspiran a influir y ser respetados, asumiendo las tareas que proporcionalmente les corresponde: pretender ser beneficiario de estas condiciones, o participar de alguno de sus beneficios, sin aportar a ellas con su esfuerzo y participación, no es políticamente sostenible en el tiempo ni es moralmente aceptable. Para ser un actor creíble en el mundo actual, un Estado debe contribuir y participar de todas las obligaciones que se requieran, tanto económicas, diplomáticas o militares, lo que le asegurará la correspondiente participación en sus beneficios.

### ***Poderío Marítimo.***

El poderío marítimo, concepto que envuelve la esencia de la condición marítima de un país, es aquella parte del poder nacional que se define como “la capacidad de un Estado para crear, mantener y proteger los intereses marítimos”. Desde un punto de vista funcional, el poderío marítimo está conformado por dos elementos cuyo equilibrio resulta imprescindible: los intereses marítimos y el poder naval.

El primero lo constituyen los aspectos geoeconómicos que otorgan significación al quehacer marítimo en el contexto de las actividades nacionales globales. Son estos intereses marítimos los que le permiten a un país insertarse en variado grado, según sea su real estatura marítima, en el proceso de utilización nacional e internacional de los espacios marítimos y sus consecuentes beneficios.

El poder naval, es decir, la componente armada del poderío marítimo, tiene dos facetas: el de base de fuerza, que tiene como misión primordial la defensa del Estado, y el de base económica, que por su parte es la capacidad, en términos de disuasión y coacción, necesaria para respaldar y proteger los intereses marítimos nacionales y el poder actuar como instrumento de la política exterior del Estado en resguardo y apoyo de los intereses del país. Ambas concepciones son complementarias, teniendo el poder naval la capacidad y flexibilidad de realizar ambos roles, variando sólo la connotación especial que en algún momento histórico se le otorgue a uno u otro.

La Marina de Chile tiene una misión que no se restringe sólo a la defensa del territorio nacional. Por el contrario, viviendo en un mundo globalizado y con una economía abierta como la nuestra, en que el 73,9% del comercio exterior se efectúa por mar, y casi el 45% de nuestro PIB está relacionado con tal comercio, la Armada pasa a ser un elemento importante en la presencia y acción internacional de Chile.

Es la estrategia nacional la que da sentido a las formas en que acciona la Armada y es lo que se denomina La Estrategia Naval de los Tres Vectores:

Para la defensa del territorio nacional, elemento sustancial al Estado Nación, la Armada opera en conjunto con las otras instituciones de la Defensa.

En resguardo de los 5,4 millones de kilómetros cuadrados de territorio marítimo, sobre los cuales el Estado tiene derechos y de los 30 millones de kilómetros cuadrados de mar presencial sobre los cuales la Nación tiene deberes, la Armada opera en forma exclusivamente marítima, y en defensa de los intereses nacionales de ultramar, la Armada

opera con fuerzas de otros Estados como parte de fuerzas multinacionales en forma combinada para preservar la paz, la estabilidad y el orden mundial.

A este respecto, quisiera citar las palabras de la Sra. Ministra de Defensa Nacional, Doctora Michelle Bachelet Jeria, en su intervención en el seminario titulado: "La Armada en la presencia internacional de Chile: un aporte real", desarrollado en Iquique en mayo recién pasado, cito: *"lo que finalmente ha ocurrido es un proceso en el cual nuestros conceptos y políticas de Defensa se encuentran transitando desde una aproximación histórica esencialmente territorial, hacia otra que expresa una ampliación de nuestro interés nacional hacia dimensiones regionales y globales"*. Término de cita.

Para el desarrollo integral de un Estado, la inversión en defensa debe tener la misma importancia que la inversión en salud, educación, trabajo y otras. Un país crece cuando todas las inversiones que se hacen en él se complementan, coadyuvan y se fortalecen; no se puede beneficiar ni desatender a una ni a otra en particular, sin que se genere el correspondiente detrimento al desarrollo. Al respecto, el Libro de la Defensa Nacional establece que dentro de las prioridades del Estado, la Defensa ocupa un lugar relevante pero equilibrado en función del conjunto de las metas a alcanzar.

#### *a) Intereses Marítimos.*

Chile es el país con más alta razón de litoral por área de superficie y al ostentar una situación geográfica privilegiada en el Pacífico austral, sus intereses marítimos adquieren la mayor relevancia.

En el ámbito del transporte marítimo, las actividades empresariales y laborales tendientes a materializar el comercio exterior han evidenciado un sostenido incremento, el que en la última década se refleja en un 62% de aumento en el tonelaje medio del flujo de importaciones y exportaciones del país, alcanzando en el año recién pasado cifras que ascienden a 23.162 millones de dólares para el comercio exterior marítimo. En este sentido, cabe destacar que un 56,7% del tonelaje y un 57,4% del valor del total de las importaciones se materializa por vía marítima, en tanto que las cifras para las exportaciones alcanzan a un 96,1% en tonelaje y un 86,9% en cuanto al total de los ingresos nacionales percibidos por ese efecto.

Las 314 obras portuarias y terminales marítimos públicos y privados representan una inversión del orden de los 4.330 millones de dólares y su permanente renovación y modernización permiten un adecuado manejo de la carga y la utilización de modernos métodos de transporte vinculados no solamente a los centros nacionales de producción y consumo, sino también de aquellos países vecinos para los cuales nuestros terminales marítimos ofrecen una situación geográfica ventajosa.

La relevancia para el desarrollo nacional que presenta la explotación de los recursos marítimos renovables y no renovables, queda reflejado en el aumento exponencial, que en los últimos 10 años alcanzan a un 30% en el caso del tonelaje de pesca, a un 70% en la recalada de naves pesqueras y artesanales y a un 78% en cuanto a la solicitud y asignación de concesiones marítimas. Lo anterior, en cifras del año pasado, generó ingresos por 1.090 millones de dólares por captura de peces, algas y mariscos; y por 1.020 millones de dólares por cosechas en centros de cultivo, controlándose a 92.570 personas en actividades directamente relacionadas con la pesca, y la recalada de 12.573 pesqueros, a lo que se agregan 38.001 lanchas artesanales.

Los intereses marítimos también se manifiestan a través de importantes actividades productivas en torno a la industria naval y al desarrollo científico y tecnológico. El país cuenta con 14 astilleros mayores y 40 menores, con una inversión valorizada en torno a los 1.500 millones de dólares, que contribuyen directamente en el uso y desarrollo de las capacidades industriales y científicas nacionales.

Mención especial merece el caso de los Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR, en lo que se refiere a su aporte al desarrollo nacional, ya que según datos del Banco Central en los últimos cinco años sus servicios de exportación representan, en promedio, el 13,59% de la exportación de servicios del país.

A lo anterior debemos agregar la existencia y valorización de 170 naves mercantes que operan en el país en el comercio marítimo exterior y de cabotaje; 3.940 concesiones marítimas; 9.966 embarcaciones deportivas de diverso tamaño. En suma, estamos hablando de intereses marítimos que representan una inversión medible en términos monetarios, como ya expresara, valorizado en 36.500 millones de dólares.

Sin embargo, existe también toda una gestión no valorizable en dinero, en cuanto a los beneficios que se generan por actividades en el ámbito marítimo y que están estrechamente relacionadas con el desarrollo, es así, como la estadística marítima correspondiente al año 2001 registra: el salvamento de 1.795 vidas; la recuperación de 472 metros cúbicos de hidrocarburos, la fiscalización de 408 fuentes de emisión de 181 empresas; 117 naves salvadas; 7.451 naves mayores y 21.053 naves menores inspeccionadas; 345.418 millas náuticas navegadas en 4.962 patrullajes marítimos; 23.431 patrullajes terrestres costeros; 8.345 faenas de mercaderías peligrosas; 9.577 naves promedio controladas diariamente. Asimismo, las actividades recreativas en lagos, ríos y en el mar tendientes a alcanzar una mejor calidad de vida a nivel nacional, lo que está representado durante la estación estival con la concurrencia promedio de 350.000 personas diarias a dichos lugares.

También es preciso destacar que los trabajadores directamente relacionados con la actividad de intereses marítimos, controlados por la autoridad marítima, totaliza al 31 de diciembre de 2001, 358.981 connacionales.

#### *b) Poder Naval*

El elemento fundamental del poder naval está constituido por la fuerza naval, es decir, los buques y unidades navales operativas capaces de defender a la Patria y ejercer un control del mar necesario para una adecuada capitalización de los intereses marítimos.

Nuestra creciente inserción internacional demanda el cumplimiento de los compromisos que pueda adquirir la política exterior chilena, los que generalmente se orientarán a mantener, actuando combinadamente, las condiciones de paz, estabilidad y seguridad, no sólo en las rutas marítimas de nuestras exportaciones e importaciones, sino también, en las regiones geográficas de origen y destino de ellas y en cualquier área en que se vean afectados los intereses nacionales. La adquisición de las capacidades vinculadas a esos efectos se alcanza mediante la presencia naval en el extranjero, la que junto con aumentar durante la paz el conocimiento y el prestigio del país, contribuye a ejercer un efecto disuasivo frente a eventuales adversarios y amenazas, a través de ejercicios con las Armadas amigas, para lo que se requiere tener la capacidad de interoperar con ellas, para el mejor cumplimiento de los propósitos señalados.

Como señalara la Sra. Ministra de Defensa en una reciente exposición ante miembros de la Cámara Chileno-Norteamericana de Comercio, respecto a la política de defensa

nacional, cito: *“Chile es hoy un país abierto al mundo y, consecuentemente, ello nos ha llevado a diversificar nuestros intereses de seguridad y a intensificar nuestra voluntad de cooperación.*

*Todo lo anterior bajo el entendimiento de que no existe contradicción entre defensa y desarrollo, sino que la defensa es parte de las condiciones que permiten el desarrollo y reconociéndola como función primaria del Estado”.* Término de cita.

Las funciones mencionadas nos permiten deducir que los aportes concretos, irremplazables y exclusivos del poder naval en beneficio de la seguridad y del desarrollo de Chile, sólo pueden materializarse si se cuenta con los recursos que permitan financiar la estructuración, mantenimiento y operación de una fuerza naval con una suficiente cantidad y calidad de buques capaces de cumplir las tareas enunciadas.

### ***Financiamiento y Gestión Institucional.***

La Ley Orgánica Constitucional de las FF.AA. establece que la asignación en moneda nacional a la institución incluida en el presupuesto nacional debe ser, como mínimo, la recibida el año 1989, corregido por el factor que resulte de dividir el valor del IPC del año que rija la Ley de Presupuesto y el promedio del año 1989, exceptuando de esta regla la asignación para gastos en personal, que sigue los procesos de reajuste del resto del sector público o los que la autoridad puede otorgar a las FF.AA., y los aportes fiscales en dólares considerados en el presupuesto, para los que no existe ningún mecanismo de reajustabilidad automática, pero cuyo monto nominal mínimo también debe ser aquel del año 1989.

Históricamente, la renovación del poder naval ha sido financiada presupuestariamente en forma separada a lo que corresponde a la mantención y operación del mismo.

La asignación presupuestaria a la Armada representa el 2,15% de la estimación de los gastos del presupuesto del sector público para el año 2002, es decir, lo que la Ley de Presupuesto autoriza como gasto a la institución, para el presente año asciende a la suma de 402 millones 824 mil dólares.

La estructuración del presupuesto institucional está dada de la siguiente forma:

Programa 01 Armada de Chile; constituido por el Aporte Fiscal Libre ascendente a 298 millones de dólares. Programa 02 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, cuyos ingresos de operación están normados por el Decreto Ley N° 2.222, Ley de Navegación, de 43 millones de dólares.

Programa 03 de la Dirección de Bienestar Social de la Armada, normado por la Ley N° 19.596, cuyos ingresos de operación corresponden a 10,9 millones de dólares.

Programa 04 de la Dirección de Sanidad de la Armada, normado por la Ley N° 19.465 de Salud de las FF.AA., con ingresos de operación correspondientes a 46,8 millones de dólares, y aquel correspondiente al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, normado por la Ley N° 19.002, con 3,7 millones de dólares.

Gran parte de los recursos provenientes para los programas recién enumerados, con excepción del 01 Armada de Chile, provienen por gestión de operación propia, lo que obviamente redundará en la localidad donde esté asentado ese grupo humano y las instalaciones y unidades navales. Los servidores institucionales y sus grupos familiares participan activamente en las áreas geográficas donde se encuentran destinados, influyendo tanto en el desarrollo económico del sector, como participando en los aspectos sociales y

culturales que se desarrollan, hecho que es principalmente destacable en las zonas extremas y aisladas del país.

En el caso de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Nacional, ésta sólo recibe los recursos que le autoriza la Ley de Navegación, los cuales no resultan ser suficientes para atender el explosivo aumento de la actividad marítima nacional. Las actividades de mayor crecimiento como la pesca y la acuicultura, no consideran a través de las leyes que las rigen financiamiento alguno para su protección y necesario control.

El aporte de la Ley del Cobre, que está destinado para la adquisición y renovación del poder naval, en ningún caso alcanza a cubrir en un mediano plazo, debido a los montos involucrados, la construcción de unidades navales de reemplazo para la Escuadra.

El Aporte Fiscal Libre se conforma con 2/3 del gasto destinado al financiamiento de remuneraciones, mientras que el 1/3 restante se destina a gastos relacionados con la operación, mantención y sostenimiento institucional. Asimismo, este tercio restante aporta recursos para la formación institucional, la que no sólo se orienta a aquella que nutre al país de profesionales del mar, sino que corresponde también a una formación integral, la que es convalidada con títulos técnicos y profesionales de nivel universitario, lo que obviamente también contribuye al nivel educacional de la población y con ello al desarrollo del Estado.

La Ley de Presupuesto autoriza transferencias entre los programas institucionales. Es así, como en el caso de la Dirección de Bienestar su presupuesto de operación de 10,9 millones de dólares, se conforma por 9,9 millones de dólares de autogeneración que corresponde al 90,6% y el 9,4% restante proviene del Aporte Fiscal Libre con un monto cercano al millón de dólares. Asimismo, en el caso de la Dirección de Sanidad de la Armada, su presupuesto de operación de 46,8 millones de dólares, se conforma por 45,8 millones de dólares de autogeneración que corresponde al 98% y el 2% restante proviene del Aporte Fiscal Libre, equivalentes a 959.000 dólares destinados a cubrir la medicina preventiva y el servicio de salud a los integrantes del Servicio Militar Obligatorio.

Con respecto a los Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR, valga señalar que se trata de una empresa autónoma del Estado, regulada por la Ley N° 18.296, entidad que es auditada externamente y que se relaciona con la Armada basándose en un convenio denominado Acuerdo Armada-ASMAR, el que establece y norma la relación comercial, relativa a los servicios de reparación y carenas que le son requeridos para atender las necesidades de la flota. En ningún caso y bajo ninguna circunstancia, ASMAR es subsidiado por la institución y en lo que respecta a la construcción naval u otros servicios, este astillero se relaciona con la Armada, como lo hace con cualquier otro cliente externo.

La Armada siempre ha sentido un deber de transparencia en su inversión, es decir, se encuentra siempre "*accountable for*" y por ello ha sido y es muy celosa respecto a la correcta utilización de los recursos fiscales asignados.

Para efectos de controlar internamente la gestión institucional se dispone de varios sistemas, los que en forma sucinta buscan asegurar la más eficiente utilización de los recursos disponibles, sobre la base de identificar a las unidades responsables de los gastos y asociando también la citada utilización de recursos a las correspondientes tareas y actividades que se desarrollan.

El Plan Anual de Actividades de la Armada (PACA) dispone las tareas y actividades que deberán desarrollarse, debidamente asociadas con los recursos que demandará su

ejecución, con responsabilidad a mandos administradores y definidas por el más alto nivel de decisión institucional.

El sistema de contabilidad gubernamental institucional, que ajustado a las disposiciones del Ministerio de Hacienda y de la Contraloría General de la República, opera con una gestión descentralizada a través de los centros financieros institucionales, que junto con cumplir las labores de tesorería materializan la contabilidad de los hechos económicos acaecidos a lo largo del país, imputándolos a los diferentes mandos de la estructura institucional, con el propósito de satisfacer las necesidades de información presupuestaria para fines internos y externos.

El sistema de contabilidad de costos institucional permite identificar y valorizar los recursos utilizados por las unidades ejecutoras, que para estos efectos se identifican como centros de costos, para cumplir sus funciones y proporciona información de carácter interno para la toma de decisiones.

El sistema de administración logístico integrado naval, denominado SALINO, aun cuando no registra la utilización de recursos monetarios, permite controlar y optimizar procesos logísticos propios de la administración del material, facilitando la comunicación en línea y siendo una de las redes computacionales más grandes de Chile.

El organismo de control interno, a nivel institucional, es la Contraloría de la Armada, cuya misión es la de fiscalizar el ingreso e inversión de todos los fondos, bienes y especies de que dispone la institución, labor que realiza bajo la tuición técnica de la Contraloría General de la República.

### ***Necesidad de Renovación del Poder Naval.***

El desarrollo nacional está directamente relacionado con la actividad marítima y la Marina de Chile, que es la expresión del Estado en el mar, contribuye directamente a dicho desarrollo, pues es custodio de su seguridad y protección y otorga la necesaria disuasión ante actos que pudiesen interrumpir su normal desenvolvimiento. Luego, toda inversión que se haga en el mantenimiento y renovación de las capacidades del poder naval, contribuye a fortalecer y asegurar el desarrollo nacional. En este contexto, son el Consejo Superior de Seguridad Nacional, CONSUSENA, y el Consejo Superior de la Defensa Nacional, CONSUDENA, los organismos encargados de asesorar a S.E. el Presidente de la República en cuanto al financiamiento y la satisfacción de necesidades de la Defensa.

La existencia de un poder naval efectivo y eficiente, que sea capaz de cumplir las funciones anteriormente señaladas, demanda contar con buques de superficie con capacidad de operación oceánica, los que al ser construidos en Chile, otorgarán una mayor estatura estratégica al país y representará un gran polo de desarrollo nacional.

Debe considerarse que el alto grado de tecnificación y la rápida evolución de los sistemas de armas modernos exigen una rigurosa planificación en cuanto a los reemplazos al término del ciclo de vida útil de las unidades navales, ya que no es posible improvisar soluciones sin arriesgar peligrosamente la seguridad nacional y también las posibilidades de desarrollo del país. Estas unidades han sido históricamente proporcionadas por el Estado de Chile, en forma de suplementos presupuestarios.

La proximidad del término de la ya prolongada vida útil de las unidades que conforman la base del poder naval de Chile, representado por la Escuadra Nacional, hace imprescindible abordar su reemplazo, por cuanto en la presente década alcanzarán una situación de

obsolescencia táctica, logística y económica. Lo anterior se traduce en que, en un plazo relativamente corto, no serán capaces de hacer frente a las probables amenazas ni mucho menos de interoperar con unidades aliadas, por incapacidad de sus sistemas de armas, sensores y propulsión; tampoco existirán en el mercado los repuestos necesarios para materializar la mantención planificada o correctiva que ellas demanden; y, finalmente, sus eventuales y poco confiables servicios presentarán un costo de operación tal, que resultará absolutamente incompatible con las asignaciones presupuestarias que el país puede financiar.

Ningún país que sea o haya sido alguna vez potencia internacional lo ha logrado sin mantener y hacer exigible el respeto a los contratos explícitos o implícitos que la interacción entre los diferentes países origina. Una parte central de esa capacidad se obtiene vía la mantención de Fuerzas Armadas que estén acordes con la estatura estratégica actual y deseada. La cooperación entre jugadores estratégicos está en directa relación con la duración del juego y la capacidad de los otros jugadores de imponer sanciones a aquellos que se niegan a cooperar o que habiéndose comprometido a ello rompen luego sus acuerdos. Es evidente que la amenaza creíble de una sanción ayuda a disciplinar a los otros jugadores; en última instancia, y como la historia lo ha demostrado reiteradamente, esa credibilidad proviene del poder militar.

Quisiera compartir con ustedes parte de las palabras pronunciadas en 1887 por el entonces Presidente Don José Manuel Balmaceda, al despedir al Almirante Don Juan José Latorre, quien emprendía la tarea de renovar en Europa la casi totalidad de la flota, cito: *“Necesitamos en Chile una Escuadra digna de este nombre, que nos mantenga en este puesto de honor y de confianza que hemos conquistado en el Pacífico. Ningún gobierno medianamente previsora podría olvidarse que nuestro destino está en el mar”*. Término de cita. Asimismo, mencionar lo expresado por el Almirante Latorre al dar cuenta de su misión en el mes de mayo de 1889 en carta al Presidente Balmaceda, cito: *“Llego a imaginarme, todavía, que el decidirse a emprender el gasto enorme que impondrá al presupuesto de la República la renovación casi completa del material marítimo no habrá sido resolución fácil de tomar. Conociendo un poco la manera como aprecian la generalidad de mis compatriotas -no por falta de patriotismo, indudablemente- toda clase de desembolsos que se inviertan para el fomento de la Marina, que siempre denominan innecesarios, caigo en cuenta que su excelencia habrá tenido que luchar aun hasta con algunos de sus propios consejeros tratando de sacar a flote su valiente resolución”*. Término de cita.

Al igual que antaño, en la estructuración de nuestra Marina para el Siglo XXI, la renovación de la flota oceánica constituye el elemento central que permitirá asegurar la integridad y existencia del Estado, así como la protección de nuestros intereses marítimos, como factor decisivo en la obtención de un mayor grado de desarrollo y bienestar nacional, frente a las exigencias y oportunidades del escenario internacional del presente y del futuro.

A los tradicionales desafíos que se le plantean a la Armada en un campo de acción globalizado y altamente cambiante, la institución se ha visto en la necesidad de tener que afrontar el financiamiento, con su propio presupuesto, de la renovación del poder naval de Chile, con la consiguiente contracción presupuestaria en el mantenimiento, operación y sostenimiento institucional, por tanto es necesario conciliar de la forma más eficiente posible las mayores necesidades con los recursos disponibles, en el entendido de que somos partícipes y contribuyentes directos del desarrollo nacional.

Entendiendo la Defensa como la acción y el efecto de conservar y mantener la posesión de un bien; como asimismo, el término “hacer el gasto”, como el de contribuir uno principalmente a mantener una “conservación general” o ser una cosa determinada de la materia de ella, podríamos concordar con que el gasto en Defensa simplemente hay que



hacerlo, ya que de no incurrir en él, no podríamos mantener y conservar lo que tenemos y por ese hecho perderíamos estatura estratégica en este mundo globalizado actual. Sin embargo, para poder insertarnos como país desarrollado en el mismo mundo global y mantenernos sin ver afectados nuestros intereses como nación, no nos queda otra alternativa que resolver favorablemente la inversión en Defensa que sea necesaria, sin olvidar que para crecer y desarrollarnos resulta imprescindible la inversión, base de la seguridad y del desarrollo.