

LA APEC Y SUS EFECTOS PARA CHILE

Visión estratégica institucional de la Armada.

Rodolfo Codina Díaz *

Introducción.

Creo que la importancia de la APEC para nuestro país, como un elemento vital para apoyar nuestro desarrollo socio-económico a través del comercio exterior, ha quedado claramente establecida en las presentaciones de los distinguidos expositores que me han precedido. Por tanto, a modo de introducción del tema que me corresponde exponer -“Visión Estratégica Institucional de la Armada de Chile en relación con la APEC y sus efectos”-, sólo resaltaré dos aspectos:

El primero de ellos es que, pese a que la finalidad y propósitos de la organización están referidos directamente a la cooperación económica para el crecimiento y el desarrollo, en las relaciones entre sus miembros, no pueden estar ausentes las componentes política y estratégica, particularmente en el mundo fuertemente globalizado de nuestros tiempos, sujeto a un alto grado de incertidumbre en cuanto a los esquemas de equilibrios de poder pos Guerra Fría y a los efectos del surgimiento de nuevos tipos de amenazas o la revalorización de algunas antiguas, particularmente aquellas de carácter asimétrico, cuya expresión paradigmática la constituyen los atentados del 11 de septiembre del año 2001.

Al respecto, cabe recordar el impacto que dichos hechos tuvieron sobre el tráfico aéreo en los Estados Unidos y en el mundo en general y proyectarlos a una situación en que se afecte directamente, por ejemplo, el transporte de mercancías entre algunos de los países miembros de la organización.

El segundo aspecto a resaltar es el carácter eminentemente marítimo del escenario geográfico en el cual se desarrollan estas relaciones. Es conveniente recordar que la APEC concentra un 60% del PGB mundial y un 47% del comercio internacional.

Siguiendo esa idea, si a nivel global el 80% de la carga de comercio exterior se transporta por mar, la simple observación de la diapositiva, que muestra la ubicación geográfica de sus integrantes, permite visualizar con toda claridad la importancia del mar como vía de intercambio comercial para la APEC en su conjunto. Para corroborar lo anterior, basta señalar que, de los 30 megapuestos que transfieren más contenedores en el mundo, 21 se encuentran situados en la región.

En el caso particular de nuestro país, cabe mencionar algunas cifras relevantes, correspondientes a estadísticas del año 2002:

- Del total del comercio exterior, un 49.2% correspondió a comercio con países de la APEC.
- El 85% del total de la carga (en cuanto a valor) fue transportada por vía marítima, lo que significó que, durante el año 2002, se registraran 5.022 recaladas de naves de tráfico internacional a nuestros puertos, proyectándose para el presente año una cifra cercana a las 5.200.

Por otra parte, es necesario tener presente que los tratados de libre comercio vigentes con Canadá y México, los que se encuentran en trámite de ratificación legislativa o de promulgación con Estados Unidos y Corea del Sur y aquellos en proceso de negociación con Nueva Zelanda y Singapur, permiten prever incrementos sustantivos en dicho tráfico marítimo en el futuro próximo.

Como podemos observar, dependemos y seguiremos dependiendo cada vez más del tráfico marítimo para nuestro comercio, así como para muchas otras actividades relacionadas con nuestro bienestar y desarrollo, por lo que la seguridad naval y marítima constituye un interés fundamental para Chile.

Con este marco general, mi presentación se desarrollará de acuerdo al siguiente temario:

- En primer lugar, me referiré a las exigencias estratégicas que plantea la APEC, incluyendo un breve análisis del sistema internacional en la actualidad, y un análisis general de las amenazas y de la problemática de seguridad.
- A continuación, revisaremos el rol que le cabe a la Armada ante las exigencias estratégicas, tanto desde el punto de vista de la Teoría de Poder Marítimo como desde la perspectiva de los Objetivos de la Defensa Nacional.
- Posteriormente evaluaremos la situación actual y las actividades que desarrolla la Institución para enfrentar las exigencias estratégicas antes establecidas.
- Como último punto del análisis, examinaremos los desafíos del presente y del futuro, todo lo cual nos permitirá extraer algunas conclusiones, para finalizar planteando una última reflexión, que pretende condensar, desde la óptica de la visión Estratégica Institucional, la esencia de los desafíos y oportunidades que hoy nos ofrece el Foro de Cooperación Económica del Asia- Pacífico, APEC.

Las exigencias estratégicas de la APEC.

Previo a intentar un análisis de las exigencias estratégicas que impone la APEC, entendidas éstas como aquéllas relacionadas con la temática de Seguridad y que por tanto se relacionan en forma directa con las amenazas existentes, estimo conveniente revisar algunas características del sistema que gobierna las relaciones internacionales en la actualidad.

El Sistema Internacional.

En lo que se refiere a las estructuras, podemos observar que éste se encuentra en crisis, en términos de estar experimentando cambios importantes en las mismas, aún no consolidados. El *sistema anárquico de estados*, prevaleciente hasta el término de la Guerra Fría y caracterizado por la existencia de Estados como máxima expresión de la organización social y política; principales y en ocasiones único actor de la política internacional; soberanos y sin otra autoridad superior a quien responder de sus actuaciones, y en cuyas relaciones el elemento *fuerza* juega un rol de importancia capital, se estaría agotando. Aunque persisten con firmeza algunos de sus rasgos, rotos los equilibrios de poder al término de la Guerra Fría, podemos observar la intención de la potencia dominante por imponer términos propios del *sistema imperial*, ejerciendo su poder hegemónico sobre el resto del mundo. Como contrapartida y en alguna medida como reacción a ello, en el marco de la globalización y del incremento de la interdependencia económica, social y cultural, en el mundo presenciamos el surgimiento de bloques y una revitalización de los sueños de organismos supranacionales fuertes, como instrumentos para asegurar la paz, la libertad y la justicia en el mundo, cuya expresión más visible son los avances del federalismo europeo y el mayor peso que adquieren en las relaciones internacionales el derecho y la justicia internacional.

En este verdadero rompecabezas que representa la recomposición de los equilibrios de poder, pleno de incertidumbres respecto del futuro, nos parece importante el estar próximos a todas aquellas piezas o actores que pueden jugar un rol relevante en el resultado final, participando amplia e intensamente en las instancias que nos permitan generar confianzas e intereses comunes, sin que para ello sea necesario menoscabar nuestros propios intereses. En este sentido, no cabe duda que la APEC ofrece una gran oportunidad político-estratégica que debemos saber explotar, concepto que debe estar presente al dimensionar las exigencias estratégicas que esta asociación impone.

Por otra parte, es necesario tener en consideración que aunque la fuerza militar sigue teniendo gran importancia como instrumento de la política internacional, ya no basta por sí sola para resolver problemas de alta complejidad, que involucran tanto a actores estatales como no estatales, debiendo

entonces ceder paso a otros factores del poder, tales como la capacidad de gestión política, la capacidad económica, el conocimiento, el desarrollo científico y la tecnología.

Las amenazas y la problemática de Seguridad en el marco de la APEC.

La problemática de Seguridad podemos situarla en dos ámbitos. El primero corresponde a lo que se ha dado en denominar como “comercio seguro”, referido a las condiciones para prevenir y combatir amenazas directas al flujo de transporte, tales como la piratería y los actos de terrorismo, y el segundo se refiere a las condiciones de paz y estabilidad requeridas, tanto a nivel regional como mundial, para alcanzar las metas de fluido intercambio comercial y de cooperación económica y tecnológica, pretendidas por la organización.

El tema de la “piratería” nos resulta un tanto ajeno; sin embargo, es bueno señalar que durante el año recién pasado se registraron 370 ataques en el mundo, 164 de los cuales ocurrieron en el Sudeste Asiático y 103 de los mismos en aguas de Indonesia, país miembro de la Conferencia. En la diapositiva se muestran las áreas del mundo donde se concentran las actividades de piratería registradas por la Organización Marítima Internacional.

En cuanto al terrorismo, demás está señalar que sus posibilidades no se limitan a actuar contra el tráfico marítimo, pero sus repercusiones en este escenario se verían potenciadas por la ya señalada gravitación de éste sobre el comercio en la región. Si bien el problema no es nuevo -recordemos el atentado de extremistas palestinos al crucero *Achille Lauro*, realizado en aguas del Mediterráneo, en octubre de 1985-, la realidad actual lo convierten en la amenaza más inmediata y significativa al transporte marítimo, la que por sus características y forma de operar puede presentarse en cualquier momento y lugar, con enormes repercusiones en términos de costos, pérdidas de inversión, oportunidades de comercio, prestigio y confiabilidad, para quien no haya adoptado oportunas y eficaces medidas para prevenir y combatir tales actos.

Por tal razón, esta amenaza motivó la Declaración de los líderes de la APEC del año 2002, en Los Cabos, Méjico, en el sentido de que: “... la principal tarea de los miembros de la APEC estaría orientada a incrementar la seguridad y protección de los medios de transporte y de los terminales aéreos y marítimos...” ; lo que se ha visto materializado en las conferencias abocadas específicamente al tema de seguridad (STAR) realizada en Febrero del presente año en Bangkok traducido en iniciativas concretas: fomento de planes de seguridad a bordo y en los puertos (PBIP) y cooperación para combatir la piratería en la región. Los mencionados planes para protección de buques e instalaciones se encuentran debidamente asumidos y protocolizados por la Organización Marítima Internacional y su cumplimiento es obligatorio a nivel mundial, a contar del 1 de julio de 2004.

Si bien la amenaza al comercio seguro puede manifestarse en cualquier punto de las múltiples rutas de navegación mundial, es indudable que aquellos más sensibles, desde donde lanzar los ataques o infiltrar a los terroristas, estarán próximos a la costa, en las áreas conocidas como zonas focales y zonas de confluencia, que incluyen aquellas donde se sitúan los terminales marítimos. En la diapositiva se muestran las principales zonas de confluencia del tráfico marítimo mundial, donde se destaca la que comprende los pasos australes bajo jurisdicción nacional, que comunican los Océanos Pacífico y Atlántico.

En cuanto a las otras amenazas a la paz y estabilidad regional y mundial, éstas corresponden a conflictos entre o al interior de los Estados y a actividades de carácter delictual, muchas veces relacionadas con el terrorismo y la piratería, tales como el contrabando o tráfico ilícito -de drogas, armas, y otras mercancías prohibidas-; tráfico ilegal de personas -migraciones ilegales, esclavitud y trata de blancas-; no debiendo olvidarse tampoco aquellas que llevan al deterioro o destrucción del medio ambiente, por efectos de contaminación y de explotación ilegal o irresponsable de los recursos naturales.

Para finalizar este sucinto análisis de las exigencias estratégicas y de las amenazas a enfrentar, es pertinente resaltar que en muchas oportunidades la entidad de las mismas podrá exceder las capacidades de contención de los países considerados individualmente, lo que obliga a establecer una cooperación que vaya más allá de simples intercambios de información o apoyos logísticos y tecnológicos, materializándose en consecuencia la conformación de Fuerzas Multinacionales para garantizar la paz y la seguridad en las áreas de interés y el libre y seguro desarrollo del tráfico marítimo en la región.

Es indudable que todo lo descrito conlleva importantes exigencias para el Estado que pretende cumplir de manera responsable las obligaciones contraídas, y así beneficiarse de las oportunidades de intercambio y cooperación que ofrece la APEC, pero además ofrece el beneficio adicional de la oportunidad para proyectar al país, incrementando su estatura e imagen política y estratégica internacional.

El rol de la Armada.

El rol de la Armada en este tema puede ser abordado desde varias perspectivas. Una de ellas corresponde a la “Teoría del Poder Marítimo”.

De acuerdo con la misma, dicho Poder Marítimo se define como “la capacidad para crear, desarrollar y defender los Intereses Marítimos de una nación” y consta de dos elementos: los señalados Intereses Marítimos y el Poder Naval.

Los Intereses Marítimos se refieren a todas aquellas actividades desarrolladas por el Estado o por particulares para el aprovechamiento de los océanos, de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral, de los fondos marinos y de los recursos en ellos contenidos, con el fin de generar beneficios, económicos y sociales para la nación.

El Poder Naval corresponde al elemento fuerza, y es la Armada, la encargada de brindar protección al componente anterior, a la vez que servir de instrumento de proyección política del Estado hacia el exterior.

En síntesis, el Poder Marítimo es una capacidad político-estratégica de nivel nacional, y corresponde a la sumatoria balanceada de “Intereses Marítimos” y “Poder Naval”, que permite al Estado el más pleno uso del mar para coadyuvar a la consecución de los Objetivos Nacionales.

Otra forma de enfocar este tema es a partir de las funciones que son propias del campo de acción de la Defensa Nacional, las que se concretizan en los Objetivos de carácter permanente que el Estado de Chile ha definido para éste, de los cuales detallaré los que tienen relación directa con el problema en estudio:

- Concurrir a la creación de condiciones de seguridad externa fundamentales para lograr el bien común de la nación.
- Apoyar la proyección internacional de Chile.
- Contribuir a la mantención y promoción de la paz y la seguridad internacionales, de acuerdo con el interés nacional.
- Contribuir al desarrollo nacional y cooperar al logro equilibrado y armónico de las distintas capacidades del país.

Si recordamos las características geográficas de la región, no cabe ninguna duda de que a la Armada le cabe un rol preponderante en el logro y preservación de tales Objetivos en relación con la APEC.

A dicho rol, la Institución da plena, cabal y coherente respuesta a través de la denominada “Estrategia de los Tres Vectores”, en particular con lo referido al “vector marítimo” y al “vector internacional”:

El *Vector Defensa* corresponde a la protección directa del territorio nacional, de su soberanía, de sus ciudadanos y de sus bienes. Este vector es de carácter eminentemente conjunto y en él se actúa como parte de un sistema militar nacional, integrado por la totalidad de las Fuerzas Armadas del país, cuya finalidad es lograr la disuasión que inhiba a todo posible agresor o rechazar tales agresiones si la disuasión es sobrepasada.

El *Vector Marítimo* está constituido por la vigilancia y control de nuestro amplio territorio marítimo nacional, además de las áreas de responsabilidad asignadas por diversos convenios internacionales, para cumplir funciones específicas en relación con la actividad marítima, todo lo cual alcanza una extensión de 29 millones quinientos mil kilómetros cuadrados. En dichos espacios, la Armada debe estar presente en forma permanente e integral, para hacer cumplir las leyes de la República, velar por la protección de la vida humana en el mar, realizar tareas de búsqueda y rescate, ejercer el control naval del tráfico marítimo, proteger los recursos vivos renovables y salvaguardar el medio ambiente marino.

En condiciones normales y de paz, la naturaleza marítima de la Armada está reflejada en las funciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante y de las cuatro Zonas Navales que cubren toda la extensión del territorio nacional; en circunstancias especiales, los medios de estas organizaciones pueden complementarse con el apoyo de cualquier unidad de combate de la flota, en forma inmediata y sin aviso previo, actuando integradas y con total unidad de doctrina.

El *Vector Internacional*, en apoyo a la política exterior del estado, corresponde a la participación de la Institución en la promoción y protección de un interés nacional prioritario y fundamental, cual es el de la cooperación para la preservación de la paz, la seguridad y la estabilidad del orden mundial, particularmente en lo que se refiere al uso del mar; es decir, la defensa de las condiciones internacionales que permitan nuestro seguro comercio, desarrollo y progreso; campo en el que la Armada debe necesariamente actuar en coordinación con otras marinas.

Cabe destacar que en este ámbito, propio de la seguridad internacional, se plantea la promoción de intereses, además de su defensa. Esto permite abrirse a un concepto de seguridad no sólo focalizado en las amenazas, sino también en la identificación de oportunidades, lo que, a su vez, puede generar nuevos intereses e instancias de cooperación.

La Armada y su situación actual para enfrentar las exigencias estratégicas.

Siguiendo la línea del análisis realizado hasta el momento, revisaremos la situación actual de la Armada en lo que se refiere a las capacidades requeridas para actuar de manera individual, a nivel país pero en coordinación con las distintas organizaciones relacionadas con la seguridad marítima a nivel internacional, a fin de prevenir y combatir las amenazas directas al tráfico marítimo en nuestros espacios jurisdiccionales, en el marco de la iniciativa STAR para el comercio seguro. Posteriormente nos referiremos a aquellas que son producto de la necesidad de actuar integradamente con fuerzas y medios de otros países, para la preservación de la paz, estabilidad y orden mundial.

Comercio Seguro.

En cuanto a las medidas contempladas en la iniciativa STAR, cabe resaltar como fortaleza el hecho de que todos los aspectos de seguridad marítima y todas las operaciones marítimas relacionadas con ellos, estén concentrados bajo la responsabilidad de una misma organización del Estado: la Armada de Chile, siendo su principal órgano ejecutor la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Esta situación facilita considerablemente la planificación, coordinación, dirección y control de las diversas actividades involucradas. Asimismo, otra gran fortaleza es la ya señalada capacidad de apoyar las labores marítimas con medios navales de combate de la Flota, lo que proporciona gran flexibilidad para actuar ante la amenaza de delincuentes armados o terroristas, tanto por la rapidez de

respuesta como porque éstas están en condiciones de aplicar la fuerza en forma graduada y proporcionada, hasta lograr su sometimiento a la voluntad del Estado.

En lo central, las actividades que se derivan de la aplicación de la iniciativa STAR, asociadas directamente al Código de la Organización Marítima Internacional para la protección de naves y puertos (PBIP), contemplan la evaluación y certificación de 36 naves con bandera nacional que cubren servicio al exterior y de 63 instalaciones portuarias que prestan servicio a buques de tráfico internacional, considerando la implementación y mantención actualizada de planes de protección y la habilitación de oficiales y personal de protección debidamente calificados para desempeñar tales funciones.

Las acciones específicas desarrolladas a la fecha son las siguientes:

- Conformación de Comités de Protección Marítimo-Portuaria en 12 regiones que reciben tráfico internacional, constituidos por autoridades de servicios públicos y privados y coordinados por la Autoridad Marítima.
- Se ha constatado que los sistemas de seguridad de los principales puertos contemplan modernos dispositivos para vigilancia y control de acceso de personas y vehículos, lo que permite considerar que están en condiciones de cumplir el proceso de certificación.
- Se está elaborando un sistema informático coordinado (EDI) entre Policía Internacional, Aduanas y Autoridad Marítima, para mejorar y simplificar la recolección de información de naves, carga y personas. Se considera incorporar a otros servicios públicos relacionados, como SNS y SAG.
- Desde diciembre de 2002 el Centro de Instrucción Marítima (CIMAR) está capacitando a oficiales de protección de los buques de nuestra flota mercante. Esta capacitación se ha extendido a oficiales de protección de instalaciones portuarias desde julio de 2003 y desde noviembre del mismo año a oficiales de protección de las compañías navieras.

En este punto, y dadas la experiencia y fortaleza, de nuestro Centro de Instrucción, cabe resaltar la posibilidad de ofrecer cursos de capacitación para apoyar la labor de otras autoridades marítimas a nivel internacional.

- Se están implementando además estaciones receptoras y de control del sistema AIS (identificación automática de los buques mercantes), que contempla 13 estaciones costeras y 9 accesos oceánicos.
- Asimismo, se han conformado “Grupos de Acción Rápida Antiterrorista”, el primero de los cuales participó en el 2003 en ejercicios internacionales en el área del Pacífico Sur Oriental (Ecuador) y en el del Canal de Panamá.

Por otra parte, desde hace largo tiempo se cuenta con el sistema informático GRAFIMAR, de desarrollo propio y pionero en su tipo en el mundo, que se utiliza para apoyar las tareas de control de tráfico marítimo. Éste permite mantener actualizada la ubicación y movimiento de todo el tráfico que se desarrolla en las áreas de interés, proporcionando además el acceso a bases de datos que contienen todas las informaciones requeridas para fines de seguridad y de ejercer dicho control. El software se mantiene permanentemente actualizado y sus capacidades se han adaptado para servir de mejor forma a las nuevas exigencias.

Siempre en el ámbito del control del tráfico marítimo y en lo que expresamente se refiere a la capacidad para actuar coordinadamente con autoridades marítimas de otros países, cabe mencionar la participación regular, desde hace más de 15 años, en los ejercicios internacionales “Transoceanic”, “Bell Buoy” y “Transamérica”.

Por último, es necesario agregar que las capacidades con que se cuenta para los fines específicos de la iniciativa STAR, apoyan también la prevención y neutralización de otras amenazas delictuales, relacionadas con el tráfico ilegal de carga, mercancías y personas y la depredación de los recursos marinos.

Preservación de la paz, estabilidad y orden internacional.

En un sentido más amplio que el ámbito propio de la APEC y concordante con las políticas y disposiciones del supremo gobierno, la Armada mantiene las fuerzas “stand by” que se indican, para actuar a requerimiento de Naciones Unidas:

- Una fragata misilera.
- Tropas de Infantería de Marina consistentes en una Compañía IM, una Sección de Apoyo Logístico, una Sección de Policía Militar, una Partida de Ingenieros de Combate y un Elemento de Mando.
- Un grupo de oficiales para desempeñar labores de administración pública, observadores militares o integrantes de Estados Mayores.

Adicionalmente y con el mismo propósito, ha calificado a personal para su participación en Operaciones de Paz, en el Centro de Capacitación para Operaciones de Paz (CECOPAC) dependiente del Ministerio de Defensa. Asimismo, ha llevado a cabo dos programas de Diplomado en este tipo de Operaciones, orientado a capacitar a profesionales, tanto civiles como uniformados, en funciones directivas y administrativas relacionadas con el tema.

En lo que se refiere específicamente a la participación en la solución de crisis internacionales en los espacios marítimos correspondientes a la región Asia-Pacífico, para lo cual necesariamente se debe operar de manera combinada con otras Marinas, se debe mencionar que desde hace varios años nuestras unidades están participando activa y regularmente en diversos ejercicios de carácter multinacional, tales como RIMPAC, Team Work North y South, Marcott y UNITAS; en los que se opera integrando fuerzas navales con unidades de las armadas de Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda, Ecuador, Perú y Argentina.

Asimismo, todo tránsito de buques de nuestra flota por aguas jurisdiccionales de otros países o el de unidades de armadas extranjeras por nuestro mar, es aprovechado para realizar ejercicios de tipo bilateral.

Por último, también se concurre en forma regular a participar en simulaciones o Juegos de Crisis, de carácter bilateral o multilateral, con países como Estados Unidos, Canadá, Brasil, Argentina y Perú. Todo ello ha permitido ir perfeccionando la habilidad para interoperar y la capacidad para sostener logísticamente a nuestras fuerzas en operaciones prolongadas y a gran distancia del territorio nacional.

Los desafíos del presente y del futuro.

Aún cuando estimamos que el balance de la situación actual arroja un resultado positivo, es preciso mencionar que hoy tenemos debilidades que deben ser superadas, más aún si nos proyectamos hacia un futuro no muy lejano.

En tal sentido, debemos considerar los incrementos esperados en el volumen del tráfico marítimo en nuestros espacios jurisdiccionales, producto del crecimiento de nuestro propio comercio internacional, así como de las aspiraciones de convertirnos en país “puente” entre la APEC, el MERCOSUR y Sudamérica en general.

En la diapositiva se puede observar la evolución del movimiento naviero, en términos de recaladas de naves de tráfico internacional a puertos del país. Ésta muestra un crecimiento sostenido entre los años 92 y 98, cae a consecuencias de la “crisis asiática” y comienza a retomar su ritmo a contar del año pasado, esperándose que la pendiente vaya incrementando su inclinación positiva.

Ello hace imprescindible continuar potenciando coherentemente nuestras actuales capacidades de control marítimo, con especial énfasis en lo que se refiere a unidades especializadas en labores de

vigilancia y control y de búsqueda y rescate, aspecto en el cual, considerando la amplitud de los espacios de responsabilidad nacional, hoy en día somos deficitarios.

Importante es también seguir avanzando en lo que se refiere a “interoperabilidad”, tanto con marinas extranjeras, para lograr la capacidad de una fluida y plena integración a posibles Fuerzas Multinacionales que se conformen, como con otras agencias estatales nacionales que tienen participación o relación con la actividad marítima y con el combate a las analizadas amenazas contra el comercio seguro, a fin de lograr un efectivo y coordinado accionar en su neutralización.

Por último, es necesario renovar e incrementar los medios de combate de nuestra Flota, a fin de disponer de un Poder Naval con capacidad de actuar en cualquier lugar del mundo en que el interés nacional lo demande.

Conclusiones.

- Aún cuando la finalidad y propósitos de la APEC están referidos fundamentalmente a la cooperación económica para el crecimiento y el desarrollo, en las relaciones entre sus miembros no pueden estar ausentes los componentes política y estratégica.
- Dicha componente estratégica se relaciona con las condiciones de seguridad necesarias para lograr los fines primarios de la organización.
- Entre las variadas amenazas que es posible distinguir, destaca la del terrorismo, que ha motivado una decidida acción de los miembros del foro para permitir el desarrollo de un “comercio seguro”, a través de las medidas contempladas en la iniciativa STAR.
- Como uno de las Instituciones de la Defensa Nacional y en un escenario geográfico de características esencialmente marítimas, a la Armada le cabe un rol preponderante en cuanto a las responsabilidades y compromisos del Estado en torno a la temática de la seguridad.
- Ello demanda la capacidad de controlar los amplios espacios marítimos de jurisdicción nacional y de actuar en cualquier área en que el interés nacional lo requiera, para enfrentar las diversas amenazas existentes, tanto de manera individual como coordinada o integradamente con otras marinas de la región.
- La “Estrategia de los Tres Vectores”, que orienta el quehacer institucional, da plena y cabal satisfacción a las exigencias señaladas. A su vez, la organización, los medios existentes, su alistamiento y preparación, hacen factible su efectiva implementación.
- Sin perjuicio de ello, para enfrentar con éxito los desafíos del presente y del futuro, es necesario continuar potenciando algunas capacidades, tales como la vigilancia y control de las aguas jurisdiccionales, la interoperabilidad con agencias estatales internas y con marinas extranjeras y la de contar con unidades de combate suficientes y aptas para operar en mares alejados del territorio nacional.
- Desde la perspectiva de la Estrategia Marítima, tales desafíos representan a su vez valiosas oportunidades para contribuir a la proyección internacional de Chile.

Reflexión final.

Hace ya más de 100 años, el Almirante Alfred T. Mahan, teórico del Poder Marítimo que inspiró la visión geopolítica de la primera potencia mundial de nuestros días -los Estados Unidos de América- sentenció que “Ser Potencia Marítima es requisito para ser Potencia Mundial”.

Como corolario de ello, nosotros podemos afirmar que “Contar con estatura en lo marítimo es requisito para tener estatura política a nivel mundial”.

Y así concluir que nuestro éxito en enfrentar los desafíos y explotar los beneficios que nos ofrece la APEC pasan por contar con un adecuado Poder Marítimo Nacional, el que a su vez se verá

incrementado por los efectos de la misma, aumentando la estatura política de Chile en el concierto internacional.

* * *

* Vicealmirante. Oficial de Estado Mayor. Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Texto de su intervención en el Seminario “Aspectos Políticos, Económicos y Estratégicos de la APEC: sus efectos para Chile”, organizado por la Academia de Guerra Naval y la Universidad Diego Portales, realizado el 16 de diciembre de 2003 en el Salón Auditorio “Almirante Merino” de la Academia de Guerra Naval, Valparaíso.