

DOCUMENTO DE TRABAJO Nº 35

CAPACIDADES MARÍTIMAS: UNA PROPUESTA PARA CHILE



Portada: LSG “Coquimbo”. Armada de Chile. Mayo 2023.

Los comentarios y opiniones expresadas en este documento representan el pensamiento de sus autores, no necesariamente de la institución.

CAPACIDADES MARÍTIMAS

UNA PROPUESTA PARA CHILE

Vicealmirante (r) Ignacio Mardones

Índice

Introducción	7
El diseño de la Armada de Chile	10
El problema de la Seguridad Marítima.....	12
¿Qué es una fuerza marítima y por qué existe? ¿Cuáles son sus desafíos?.....	14
El caso nacional: las funciones que cumple la DGTM, sus medios y desafíos futuros	17
El problema del financiamiento.....	21
Propuestas para financiar las capacidades marítimas que se requieren.....	25
Comentarios finales	27
Autor	28



0.1

Introducción

Cuánto invertir en defensa y seguridad es una pregunta que cada gobierno que aspire al bienestar de sus ciudadanos debiese realizarse al menos una vez durante su mandato. El problema de la defensa es tan antiguo como la existencia del Estado, reflejándose en la famosa disyuntiva retórica entre “mantequilla o cañones”, que se usa para ilustrar el dilema que enfrentan los gobiernos al asignar presupuesto a la defensa o a otras áreas prioritarias como salud, educación e infraestructura, entre otros. Uno de los primeros casos registrados y que se sigue estudiando hoy en las academias es el caso de Temístocles y su logro histórico de convencer al pueblo ateniense de invertir las riquezas de sus nuevos yacimientos de plata en Laurium, para construir una flota de 200 trirremes, en vez de distribuir sus utilidades entre los ciudadanos de Atenas¹. El caso es estudiado ya que su apuesta dio resultados; la flota naval ateniense, al mando del mismo Temístocles, derrotó a la fuerza persa, contribuyendo a la victoria del mundo heleno por sobre el persa y a su supervivencia como ciudad-estado, al menos por un tiempo.

Un ejemplo histórico nacional fue la decisión del presidente Federico Errázuriz, (que gobernó entre 1871 y 1876) tomada en 1872, de mandar a construir a Gran Bretaña los blindados “Cochrane” y “Blanco Encalada” y la cañonera “Magallanes”. Esta decisión se tomó después de que el puerto de Valparaíso fuera bombardeado impunemente



FIGURA 1: LAS GUERRAS MÉDICAS, CUYA VICTORIA ATENIENSE SE OBTUVO EN PARTE POR HABER TENIDO LA PREVISIÓN DE CONSTRUIR UNA FLOTA PREVIO AL INTENTO DE INVASIÓN DE LA PENÍNSULA HELÉNICA POR PARTE DE LOS PERSAS

Fuente: <https://historia-maritima.blogspot.com/2011/09/las-guerras-medicas.html>

por la escuadra española del Comandante Casto Méndez Núñez el 31 de marzo de 1866, ya que la adquisición de esas unidades marcó la diferencia en el control del mar y su influencia en la Guerra del Pacífico ocurrida entre 1879 y 1883.

La versión nacional de aquella visión ateniense fue la llamada Ley del Cobre; esta iniciativa nacional de principios del siglo XX buscaba entregar inicialmente a la Marina, y luego a la totalidad de las fuerzas armadas, una fuente de financiamiento

1 Robert Stresser ed., Thucydides, a Comprehensive Guide to the Peloponnesian War (New York: Free Press, 1996), 12.

continúa que le permitiese renovar su material en el tiempo, lo cual no era posible con el presupuesto anual. Y es que ante la disyuntiva de “mantequilla o cañones”, la visión cortoplacista y necesidad de votos, generalmente hace que los políticos se inclinen por la primera opción en desmedro de la segunda. Ese tipo de leyes busca justamente sacar de la discusión anual el financiamiento de las capacidades estratégicas que, por su naturaleza, requieren de años de inversión, minimizando el riesgo en que incurre el país al no asignar estos recursos y las consecuencias mucho más onerosas a las que nos llevaría si no se le entrega la importancia necesaria al bien público e interés nacional que representa la seguridad y defensa del país.

Sin lugar a dudas los buques son costosos, pero necesarios, y su compra normalmente va asociada a cuotas anuales, debiendo existir una certeza económica de la capacidad de pago de la deuda. Con todo, fue la Ley del Cobre la que permitió financiar la renovación de una serie de buques y submarinos, además de aviones y tanques, hasta que fue finalmente reemplazada en enero de 2020 por la “Ley de Financiamiento de Capacidades Estratégicas”². Esta última, cuyo presupuesto es plurianual, pasa por la aprobación del Congreso, al menos cada cuatro años, permitiendo, de cierta manera, tener un piso de inversión. Aunque es temprano para evaluar la eficacia de este nuevo mecanismo, pareciera ser que, a pesar de su buena intención inicial, la reposición de sus fondos ha sido objeto de interpretaciones y controversias, dejando finalmente a Defensa con una menor capacidad de endeudamiento y, por ende, con incertidumbre y riesgo en sus capacidades estratégicas.

2 “La Ley de Capacidades Estratégicas establece un Fondo Plurianual para las Capacidades Estratégicas de la Defensa y un Fondo de Contingencia Estratégico. Además, crea un Consejo compuesto por cinco miembros y requisitos para integrarlo, y determina la composición de los recursos de este Fondo. La Ley N° 21.174, que establece un nuevo Mecanismo de Financiamiento para las Capacidades Estratégicas de la Defensa Nacional, promulgada y publicada en septiembre de 2019 y vigente desde enero de 2020, introdujo sendas modificaciones a la Ley Orgánica Constitucional de las FF.AA., lo que ha implicado la transición desde un sistema de financiamiento reservado del cobre, la cual regía hace más de 60 años en el país.” Fuente: BCN.

Para el caso específico de la Marina, esta nueva Ley sirve para modernizar parcialmente sus fuerzas. Con estos fondos, se busca financiar los proyectos de renovación, aunque también últimamente ha sido utilizado para el mantenimiento mayor de sus buques, submarinos y aeronaves, además de equipamiento de guerra, considerando que el presupuesto anual ya no es suficiente para esto último. Hay que considerar que, por la naturaleza de la ley, esta solo permite la ejecución del mantenimiento o renovación de las fuerzas de combate, que es solo una de las funciones que cumple la Marina.

La Armada, desde sus inicios, concibió mantener el rol de la función policial y las tareas que cumple la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (en adelante DGTM o DIRECTEMAR), como parte de sus funciones, lo que ha sido ratificado en las diferentes versiones de los libros de la Defensa Nacional de la República de Chile³ y en que, a diferencia de otros países, donde la rama policial marítima nació como un servicio separado, o fue separado con posterioridad.

En efecto, hoy, por ejemplo, la institución cuenta con cerca de 120 unidades a flote que cumplen una serie de funciones. Una parte de ellas, como las fragatas, submarinos, y buques anfibios poseen como tarea principal la defensa de la soberanía; la otra parte, la gran mayoría (cerca de 100), son naves que van desde patrulleros oceánicos a lanchas costeras, y cuyas funciones están relacionadas con la fiscalización y respuesta frente a problemas de seguridad que ocurren el mar y en los espacios jurisdiccionales nacionales, y que son dependientes y financiadas por la DIRECTEMAR.

En la práctica, la Ley de Capacidades Estratégicas permite sostener a un poco más de 15 buques de combate y sus apoyos; el resto debe ser mantenido con los fondos institucionales. Las otras 98 unidades que dependen de DIRECTEMAR deben ser mantenidas con los fondos otorgados por la Ley de Presupuesto a esa organización, cuyos recursos para operar, mantener y renovar sus fuerzas es equivalente al 25 % del presupuesto de la Ar-

3 También ratificado en la Política de Defensa del año 2020.

mada⁴, lo cual es considerablemente limitado para todos los medios que posee.

Este documento de trabajo pretende demostrar que la función que cumple la DGTM y su estructura actual, al alero de la Armada, es un acierto, y que, dada la relevancia de las capacidades marítimas, al igual que las otras capacidades de la Marina, debiesen contar con un mecanismo de financiamiento que le permita mantener y actualizar sus capacidades en el tiempo.

4 Según la Biblioteca del Congreso Nacional, la Ley de Presupuestos para el año 2025 le entregó a la Armada \$491.988.523 (en miles de pesos), mientras que a la DGTM un presupuesto para operar de \$83.168.329 (en miles de pesos). Esta última cifra equivale aproximadamente al 0,12% del presupuesto total de la Nación.

El diseño de la Armada de Chile

FIGURA 2: ÁREAS DE MISIÓN DE LA DEFENSA NACIONAL

Fuente: Subsecretaría de Defensa



En un documento anterior⁵, discutíamos acerca de las funciones de una marina, que incluían además de defensa, que es la más conocida, su contribución a la política exterior del Estado, o su rol diplomático, y su función policial.

La opción de tener servicios fusionados o separados pasa por las características físicas de cada país, su cultura y su historia; como describimos, el Estado de Chile decidió que la autoridad marítima operara como un elemento de la Armada, utilizando su base logística y capacidades remanentes para apoyar a la autoridad marítima en el cumplimiento

de sus funciones. Este servicio, que en el tiempo se fue especializando dentro de la institución para llegar a ser un elemento con leyes particulares y reglamentos especiales propios de su función, desempeña un papel clave en la seguridad marítima mediante el uso de patrulleros oceánicos, costeros y de bahía, los cuales dependen de la autoridad marítima. Gracias a esto, se garantiza la presencia nacional en las áreas donde el Estado posee derechos soberanos y estas unidades, que en general cuentan con una limitada capacidad militar, tienen el respaldo de las fuerzas de combate cuando la situación así lo requiere.

5 Ignacio Mardones, Una Fuerza Naval para los Desafíos del País, documento de trabajo ATHENALAB, marzo 2024, disponible en: <https://www.athenalab.org/publicaciones/2024/03/18/documento-una-fuerza-naval-para-los-desafios-del-pais/>

Bajo esta estructura, la Armada logra integrar el rol de autoridad marítima dentro de sus capacidades, optimizando así el uso de sus recursos, característica relevante para países denominados potencias marítimas medianas. Esto representa una ventaja significativa para países con presupuestos limitados y, al mismo tiempo, equilibra mejor las funciones de la flota.

Por las características propias de sus funciones, el Servicio Marítimo se vincula directamente con la fuerza naval, permitiendo una gestión eficiente de los medios y evitando duplicidades o interferencias que suelen presentarse en naciones donde estos servicios están separados. De este modo, la Armada puede cumplir de manera más efectiva con la Trinidad de Booth⁶, y así, responder en mejor forma a los desafíos que le impone la seguridad marítima.

6 La trinidad de Booth, descrita inicialmente por el historiador británico Ken Booth y adaptada por Geoffrey Till, sigue siendo un referente para pensar y diseñar políticas navales contemporáneas. Permite entender por qué las marinas modernas ya no se enfocan solo en la guerra, sino también en la defensa del orden internacional, la cooperación y la protección de los bienes comunes marítimos, articulando todas sus capacidades en el mar de forma integrada y dinámica.

El problema de la Seguridad Marítima

Al discutir respecto del término “seguridad marítima”⁷, se enfatizó el problema de su ambigüedad y de cómo el concepto ha ido ampliándose en el tiempo, abordando cada vez más actividades y elementos, migrando también desde la perspectiva de seguridad estatal, a la seguridad del individuo, concepto adoptado por las Naciones Unidas⁸. En general, los Estados, organizaciones internacionales y actores privados que poseen intereses en el mar, tienen una visión diferente del término y de su importancia, porque sus valores, intereses y preocupaciones respecto a este dominio difieren.

En una reciente publicación respecto a la seguridad marítima, el experto Christian Brueger nos señala que, independiente de estas divergencias, el concepto de seguridad marítima posee tres dimensiones importantes: los conflictos interestatales; los conflictos por causa de extremismos y terrorismo; y los crímenes relacionados con la explotación de los recursos marinos, en particular la piratería, los crímenes medioambientales como la pesca no regulada y no reportada (IUU por sus siglas en inglés) y los crímenes por tráfico, ya sea de personas, sustancias ilícitas, etc⁹ (ver fig. 3).

Estas tres dimensiones de seguridad se distinguen entre sí por los diferentes marcos legales con los que deben operar, por ejemplo, leyes nacionales e internacionales, acuerdos, etc.; por los actores que las cometen, sean estos estatales o no estatales, y, finalmente, por la respuesta que estos ge-

neran por parte de las organizaciones del Estado ribereño. Todo lo anterior permite dimensionar la dificultad que enfrentan quienes deben resguardar esta seguridad, ya sea marinas de guerra, fuerzas marítimas, guardacostas, policías, agencias gubernamentales y todos aquellos que, de acuerdo con la legislación interna de cada país, tengan relación con las actividades que se realizan en el mar.

De manera similar, Geoffrey Till, en una publicación anterior a la de Brueger, reconoce también la ambigüedad del concepto de seguridad. Recordemos que incluso en Chile, cuando se buscaba escribir una política de seguridad y defensa en la década pasada, el término “seguridad ampliada” que el gobierno utilizó como uno de los elementos centrales de la propuesta para su estrategia de seguridad y defensa, generó una importante controversia en el mundo político por el uso de las fuerzas armadas en tareas de seguridad interior, provocando la caída del proyecto¹⁰.

Independientemente del resultado de la discusión, lo relevante respecto a la definición de seguridad marítima es determinar aquellas operaciones destinadas a mantener esa seguridad, denominadas “operaciones de seguridad marítima” (MSO en inglés) y de esa forma asignar los medios adecuados para el cumplimiento de dichas tareas.

Una de estas definiciones es la propuesta por la *Royal Navy*, que las define como “aquellas acciones realizadas por unidades militares en compañía de otros departamentos del Estado, agencias y socios internacionales en el ámbito marítimo para oponerse a las actividades ilegales y apoyar la libertad

7 Ignacio Mardones, *Una Estrategia de Seguridad Marítima para Chile*, documento de trabajo ATHENALAB, noviembre 2022, disponible en: <https://www.athenalab.org/publicaciones-externas/2022/11/02/comentario-una-estrategia-de-seguridad-maritima-para-chile/>

8 Alan Collins et al, *Contemporary Security Studies* (Oxford: Oxford University Press, 2022), 1-10.

9 Brueger, pag 2.

10 [tps://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3142120/gobierno-chile-presenta-primer-estrategia-nacional-seguridad-defensa](https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3142120/gobierno-chile-presenta-primer-estrategia-nacional-seguridad-defensa)

Tres dimensiones de la seguridad marítima



FIG. 3: MATRIZ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
Fuente: Christian Brueger.

de uso de los mares para proteger los intereses nacionales e internacionales”¹¹. Por supuesto, un desafío es definir quiénes son esos actores estatales que intervienen en la gobernanza marítima, y es que aquí tampoco hay consenso, ya que cada país tiene una aproximación diferente con base en sus experiencias históricas.

Lo importante entonces, para efecto de comprender el concepto de seguridad marítima, es tener en consideración que relaciona, por una parte, a todos aquellos actores que buscan obtener algún beneficio del mar (la gran mayoría en forma lícita, pero algunos en forma ilícita) y, por otra parte

a aquellas fuerzas gubernamentales que buscan mantener su buen uso en el más amplio espectro, desde su sostenibilidad hasta su limpieza; relación que se establece mediante una serie de leyes, reglamentos y acuerdos, que buscan regular y resguardar al mar como un todo. El foco de este estudio está en aquellas fuerzas estatales que buscan obtener el buen orden en el mar que, para el caso de Chile, descansa en su Armada a través de su Autoridad Marítima.

11 Geoffrey Till, *Seapower, A Guide to the Twenty-First Century* (Nueva York: Routledge, 2018), 307.

0.4

¿Qué es una fuerza marítima y por qué existe? ¿Cuáles son sus desafíos?

Como vimos en un principio, existen diferentes aproximaciones al tipo de fuerza para enfrentar los desafíos marítimos, y en general, para el lector no experto en el tema, existe la tendencia, probablemente justificada, a confundir las marinas de guerra con las guardias costeras. El cómo será usada esta fuerza dependerá exclusivamente de las experiencias de sus países. Es así, como en un extremo están aquellos Estados que poseen una marina de guerra y una guardia costera como entidades separadas y bajo distintos ministerios, como es el caso, por ejemplo, de EE.UU. y Argentina; mientras que otras tendrán una fuerza marítima que “servirá para todo” y entre estos dos extremos, se encuentran países como Chile, o Noruega, cuyos servicios marítimos se encuentran como una rama dentro de la estructura de la Armada.

En términos amplios, los servicios marítimos y guardias costeras tienden a enfocarse en temas de seguridad de la vida humana y aplicación de la ley, mientras que las marinas de guerra tienden a actuar en temas de defensa y, últimamente en temas de seguridad nacional; pero el tema no es tan simple, y se ha ido complejizando en la medida que las funciones de seguridad se han ido superponiendo.

Tomemos como ejemplo el caso de los piratas hutíes en el Mar Rojo. En principio, este es un caso de seguridad marítima pura y de aplicación de la ley internacional, debiendo entonces corresponder al trabajo de una guardia costera o servicio marítimo y, sin embargo, la respuesta de varios países ha sido a través del envío de fragatas y destructores, es decir, medios de combate por sobre los medios policiales. Lo mismo ocurre con las operaciones para controlar la migración a través del mar desde África a Italia. Si bien esta es una función de seguridad, en la práctica es cumplida por destructores

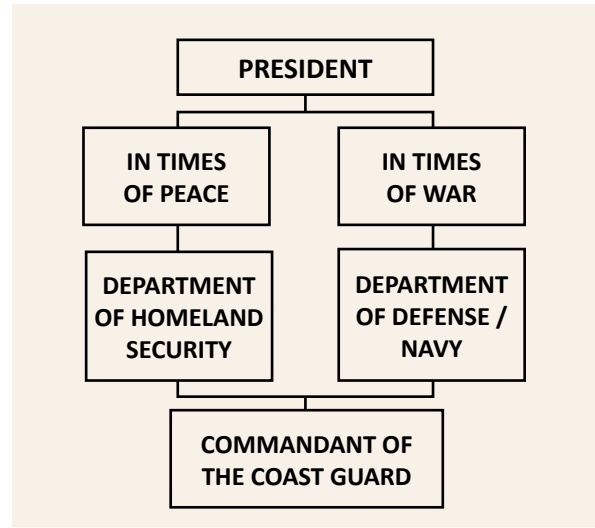


FIGURA 4: DEPENDENCIA DEL COAST GUARD DE ESTADOS UNIDOS.

Fuente: Elaboración Propia (manteniendo los términos en inglés para mejor entendimiento)

y fragatas de la marina italiana y no por su guardia costera.

Esta ambigüedad, para el caso de China, es aún más evidente; de ser a fines de la década del setenta una marina muy limitada, las fuerzas marítimas de ese país crecieron exponencialmente hasta convertirse hoy en la armada más grande del mundo por número de buques¹². Su apuesta fue tener dos servicios: una marina de combate y una guardia costera, a la cual se le suma una institución bastante particular, denominada milicia marítima, que, siendo civiles, operan coordinadamente con los dos servicios estatales, sobre todo en disputas respecto a las actividades dentro de las Zonas Eco-

12 <https://www.iiss.org/online-analysis/charting-china/2025/03/chinas-outsized-advantage-in-its-critical-maritime-infrastructure-protection/?s=08>

nómicas Exclusivas (ZEE) de los países cercanos. La guardia costera, en particular, opera en aguas disputadas con sus vecinos, en especial Filipinas, con cerca de 150 buques¹³ que, aunque poseen el clásico color blanco de sus cascos con la franja roja, en la realidad se comparan o sobrepasan en capacidades y tamaño a sus contrapartes navales. Por ejemplo, los patrulleros de la clase “Zhaotou” miden 165 metros y desplazan 11.859 toneladas, tamaño que se asemeja más a buques de combate que a guardacostas.

El caso australiano también es interesante. Ese país enfrenta una creciente complejidad en sus amenazas marítimas, con desafíos que difuminan la línea entre riesgos civiles y militares. Actualmente, el país carece de una guardia costera al estilo norteamericano o de un servicio del litoral al estilo de Chile. Su Comando de Frontera Marítima (MBC¹⁴), creado en 2005, coordina la seguridad marítima civil, pero no posee medios y depende de las Fuerzas de Defensa Australiana (ADF) y de la Fuerza Fronteriza Australiana (ABF¹⁵). La ABF, a su vez, no tiene la capacidad ni el financiamiento para enfrentar eficazmente problemas como la pesca ilegal, el tráfico marítimo ilícito o la protección de infraestructuras críticas como puertos y cables submarinos. Esta estructura ha sido desafiada con el aumento de las tensiones en el Indo-Pacífico, con buques pertenecientes a la Armada china, conocida como People’s Liberation Army Navy (PLAN), operando frente a sus costas. El aumento de la actividad de PLAN en el área, mediante el despliegue de una fuerza de tareas compuesta por dos destructores y un buque logístico, que realizaron ejercicios de artillería frente a las costas de Brisbane, provocando el desvío de más de 50 aviones que volaban entre Nueva Zelanda y Australia¹⁶, advierte que efectivamente, dado el actual entorno estratégico, las ADF deban enfocarse en

su rol principal, dejando tareas secundarias para su autoridad marítima.

La falta de una estructura adecuada es preocupante dado el vasto dominio marítimo australiano, que incluye la tercera ZEE más grande del mundo. Mientras otras naciones han fortalecido sus guardias costeras para abordar amenazas híbridas y de “zonas grises”¹⁷, como es el caso chino, Australia sigue operando con una estructura fragmentada y con medios limitados considerando la extensión de su dominio marítimo. Probablemente, esta es la razón principal por la que la académica de ese país, Jennifer Parker, propuso como solución establecer una guardia costera australiana independiente, con un enfoque paramilitar y capacidades propias en patrullaje, vigilancia y respuesta ante crisis. Su análisis sostiene que esta fuerza permitiría aliviar a la ADF de tareas policiales, mejorar la seguridad marítima con una respuesta más eficiente y garantizar una mejor administración de los recursos. La creación de una fuerza marítima tendría dos propósitos: el primero, tener una fuerza policial marítima que se haga cargo del creciente problema de seguridad en el área; y, en segundo lugar, permitir que las fuerzas navales militares se enfoquen en su tarea principal, que es ganar la guerra en el mar.

El modelo implementado para el caso australiano ha demostrado ser insuficiente, por tener pocos días de patrullaje y problemas de mantenimiento en la ABF. Una guardia costera no solo optimizaría la seguridad marítima, sino que también garantizaría la protección del comercio, la infraestructura y la soberanía australiana en un entorno marítimo cada vez más desafiante.

Actualmente, Australia vigila su extenso dominio marítimo con 11 patrulleros de la ABF, un buque con capacidades oceánicas, dos embarcaciones rápidas y 10 aviones de exploración; sin embargo,

13 <https://english.kyodonews.net/news/2023/02/801b961e7e16-china-puts-into-operation-expanded-coast-guard-fleet-of-150-vessels.html>

14 Maritime Border Command.

15 Australian Border Force.

16 <https://www.navalnews.com/naval-news/2025/03/chinese-task-force-circumnavigates-australia-causing-local-stir/>

17 Las amenazas híbridas son acciones combinadas (militares y no militares) que buscan alcanzar objetivos estratégicos sin recurrir a un conflicto armado formal y las “zonas grises” son espacios de ambigüedad estratégica entre la paz y la guerra. No hay conflicto declarado, pero sí una competencia agresiva, que incluye acciones legales, diplomáticas, cibernéticas, o incluso físicas, diseñadas para forzar ventajas sin violar abiertamente el derecho internacional.

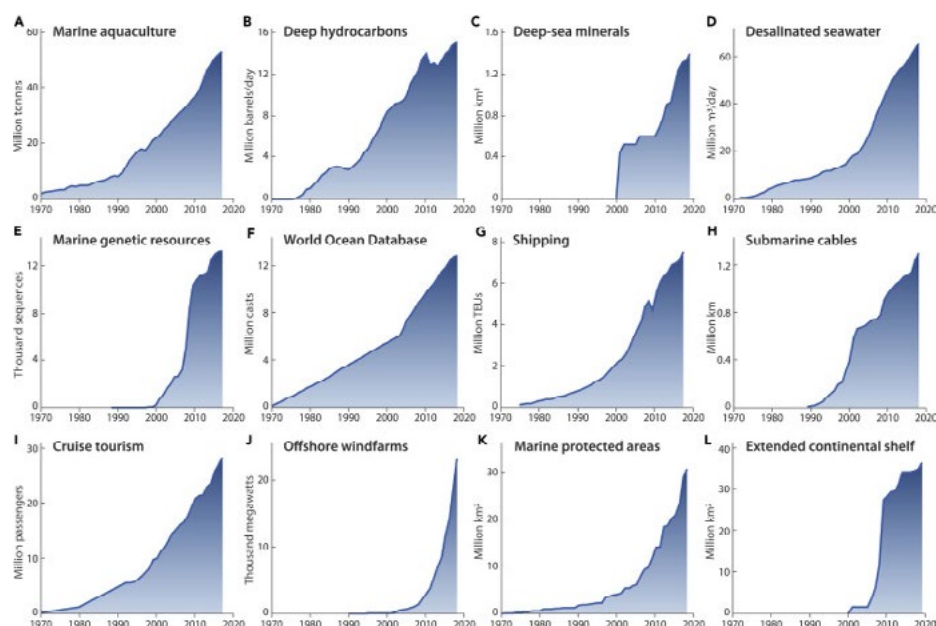


FIGURA 5: LA ACELERACIÓN AZUL
 Fuente: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590332219302751#undfig1>

estas capacidades son insuficientes, obligándolos a depender de la ADF, incluyendo los aviones P-8 de exploración aeromarítima (diseñados para atacar submarinos, y buques de guerra) para abarcar su extensa ZEE. Fueron justamente estos últimos los que monitorearon el paso de la flotilla china por el Mar de Tasmania¹⁸, dejando en evidencia la cooperación que debe existir entre la fuerza naval¹⁹ y la marítima²⁰.

En un caso similar, opiniones en el Reino Unido señalan que su actual sistema de guardia costera civil, basado en la cooperación multiagencial con una serie de actores, principalmente su Agencia Marítima y Guardia Costera (MCA²¹), la Fuerza Fronteriza y la *Royal Navy*, debiese ser reformado para constituirse en un sistema donde sea la Marina quien lidere formalmente la organización, y a través de ella se produzca la relación multiagencial, buscando centralizar la capacidad de

respuesta. En un primer paso, el año 2019, el gobierno británico creó el Centro Conjunto para la Seguridad Marítima (JMSC) para justamente tener una respuesta única frente al incremento en incidentes de seguridad marítima, reconociendo que más que la suma de los esfuerzos de cada una de las agencias involucradas, lo que realmente se requería era un mando unificado, estructurado y jerarquizado, para enfrentar las nuevas demandas de lo que pasa en el mar (Este mando unificado, estructurado y jerarquizado es justamente lo que posee el Estado de Chile a través de la DGTM y su organización).

Lo que está claro es que los países van a tener que seguir adaptando el mejor sistema para conjugar sus instituciones para enfrentar los temas navales y los marítimos, ya que a medida que la demanda de recursos continúa creciendo y las fuentes terrestres disminuyen, las expectativas sobre el océano como motor del desarrollo humano están aumentando. Reclamar recursos y espacio marinos no es nuevo para la humanidad, pero la magnitud, intensidad y diversidad de las aspiraciones actuales son sin precedentes²². La figura 5 muestra el impresionante aumento de la actividad marítima en los océanos.

18 Naval News. (27 febrero 2025). Chinese Navy penetrates deep into the Tasman Sea. Disponible en <https://www.navalnews.com/naval-news/2025/02/chinese-navy-penetrates-deep-into-the-tasman-sea/>

19 Aun cuando los P-8 “Persuader” son operados por la Real Fuerza Aérea Australiana, estos fueron concebidos para tareas de vigilancia marítima.

20 <https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2025/03/28/aussie-spy-planes-worked-overtime-during-nearby-chinese-naval-drills/>

21 UK Maritime and Coast Guard Agency.

22 The Blue Acceleration: The Trajectory of Human Expansion into the Ocean. Volume 2, Issue 1, 24 January 2020, Pages 43-54

0.5

El caso nacional: las funciones que cumple la DGTM, sus medios y desafíos futuros

Teniendo sus orígenes en tiempos de la colonia, la “Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”, adquiere su estructura actual en el año 1978 cuando se promulga el D.L. N.º 2.222 llamada “Ley de Navegación”²³. Esta ley introdujo concepciones jurídicas en la legislación marítima chilena y asignó nuevas funciones al Servicio del Litoral, definiendo, por ejemplo, a la Autoridad Marítima chilena, reconociendo como tal al Director General, a los Gobernadores Marítimos y a los Capitanes de Puerto; además de asignarle a ellos la representación oficial del Estado en asuntos marítimos²⁴.

La Armada de Chile describe que la Autoridad Marítima Nacional tiene como función principal fiscalizar, regular y garantizar la seguridad en el ámbito marítimo, asegurando el cumplimiento de la normativa nacional e internacional en aguas bajo jurisdicción chilena. Es decir, la autoridad marítima nacional es por definición, la encargada de otorgar seguridad en el mar, en el amplio espectro de la palabra. No solo incluye la seguridad física de los buques y embarcaciones que transitan por nuestras aguas, sino también la conservación del medio ambiente y la prevención de actos ilícitos (ver fig. 6).

La DGTM comienza a operar en 1953 con una normativa que describía con mayor exactitud las fun-

ciones legales y normativas que ejerce hasta hoy como organismo de la Armada encargado de los temas marítimos en general.

Su misión es asegurar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, protegiendo la vida humana, el medio ambiente y los recursos naturales, al mismo tiempo que regula las actividades en el ámbito acuático bajo la jurisdicción del Estado. Para cumplir con estos complejos objetivos, su estructura organizativa está compuesta por las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto a lo largo del litoral nacional, además de contar con el Centro de Telecomunicaciones Marítimas, el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima y, finalmente, el Centro de Control Naval de Tráfico Marítimo²⁵.

Dentro de sus principales tareas, que son ejercidas a través de las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto y otras unidades operativas a lo largo del país, se encuentran:

- Protección de la vida humana en el mar, mediante operaciones de búsqueda y rescate (SAR).
- Salvaguarda del medio ambiente marino, previniendo y controlando la contaminación.
- Supervisión del tráfico marítimo, asegurando la navegación segura.
- Regulación de actividades marítimas, como la pesca, el comercio y la recreación.

23 La Ley de Navegación establece en su Art. 169 que la DGTM podrá cobrar tarifas por los servicios que preste y derechos por las actuaciones que realice en el desempeño de sus funciones y en su Art. 170 que, para todos los efectos legales, estos recursos se considerarán ingresos propios de la DGTM y se destinarán preferentemente a la señalización y seguridad marítima.

24 https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20200609/20200609201115/ley_de_navegaci_n_dl_2222_31051978.pdf

25 Editorial, “La Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante”, en Revista de Marina, N°5 (1998). Disponible en: <https://revistamarina.cl/revistas/1998/5/editorial846.pdf>

FIGURA 6: ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA DE CHILE
Fuente: www.armada.cl

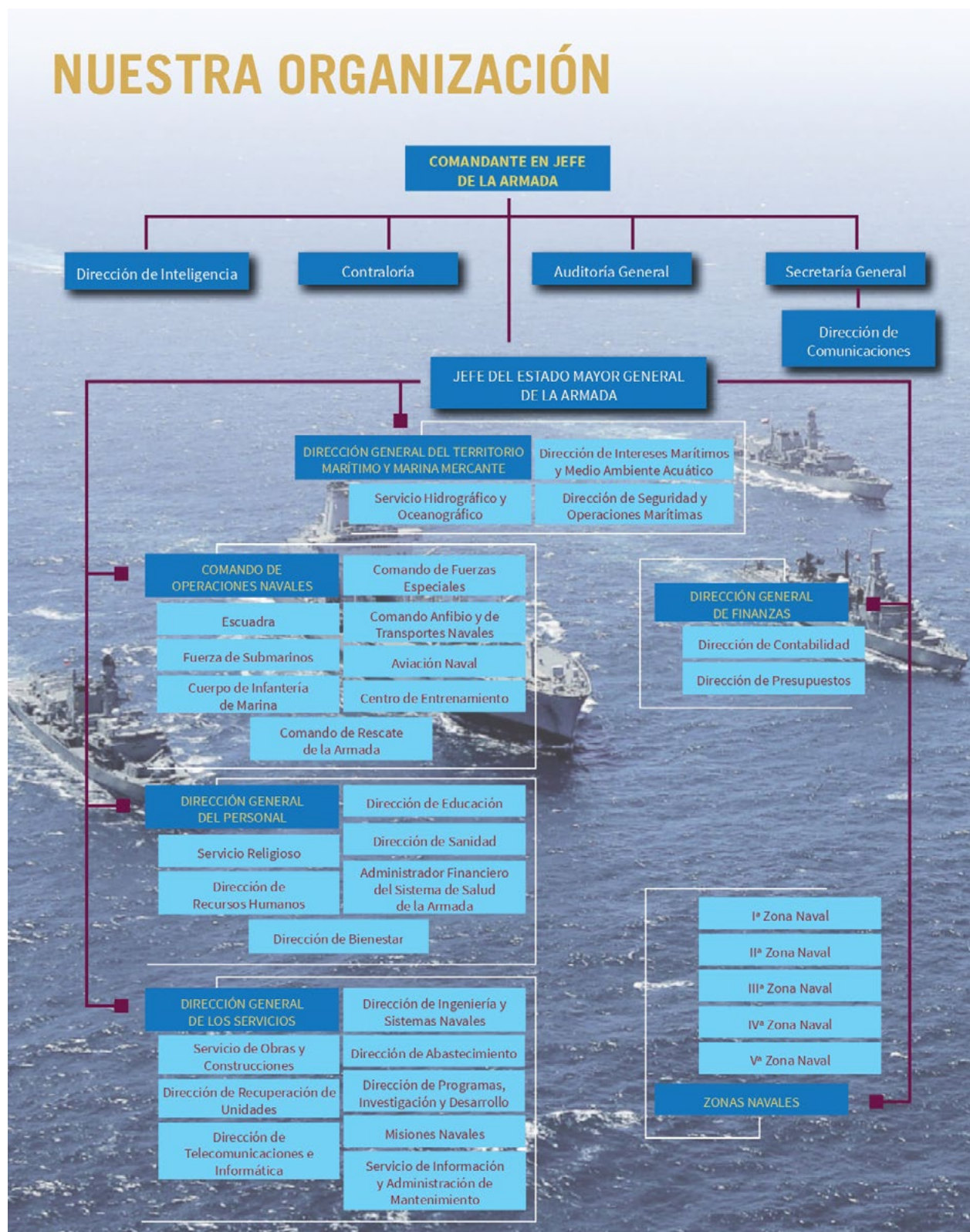
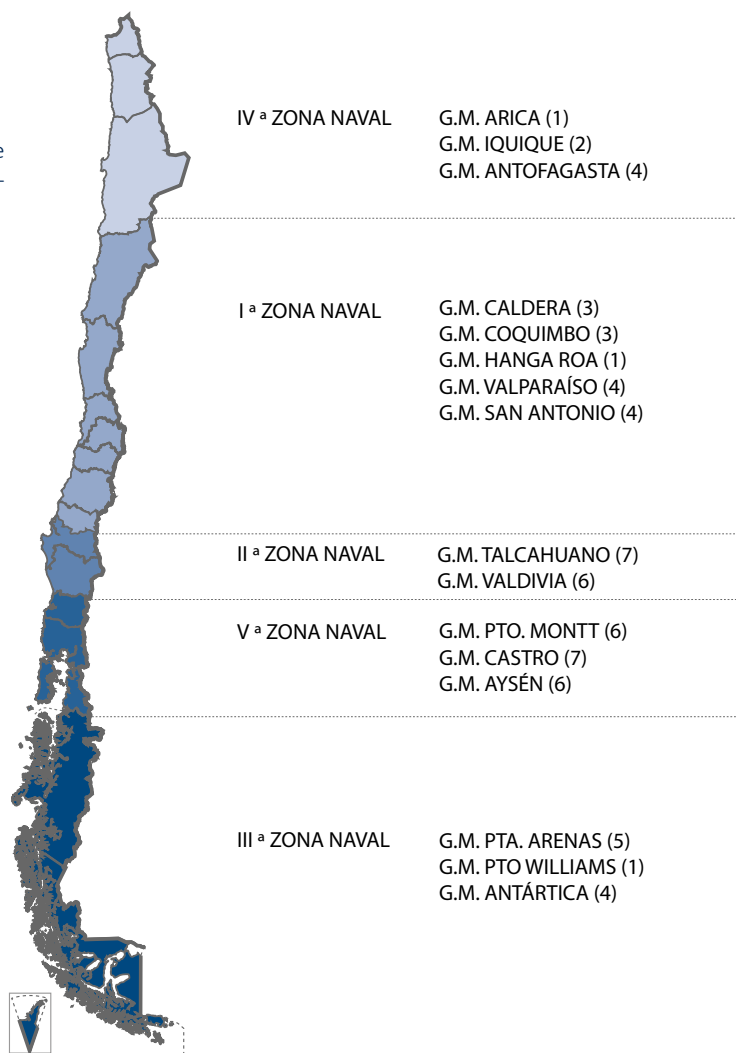


FIGURA 7: DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE GOBERNACIONES MARÍTIMAS Y CAPITANÍAS DE PUERTO

La cantidad de Capitanías de puerto dependientes de las gobernaciones marítimas se indica en los números entre paréntesis

Fuente: Elaboración propia



- Resguardo de la soberanía y jurisdicción marítima, contribuyendo a la defensa nacional.
- Fomento de los Intereses Marítimos.

Para cumplir con todas estas tareas, la DGTM cuenta con una fuerza cercana a los 4.500 hombres y mujeres, distribuidos a lo largo de todo Chile a través de 98 buques y embarcaciones que van desde 4 patrulleros oceánicos de 80 metros de eslora, patrulleros marítimos, remolcadores, lanchas de servicio general, embarcaciones de rescate de diferentes capacidades, 38 aeronaves, camionetas, entre otros; medios que se encuentran distribuidos en las cinco zonas navales en las que está dividido el país y que operan a través de las 16 gobernaciones marítimas, 64 capitanías de puerto y

181 alcaldías de mar, las que se encuentran desde Arica hasta la Antártica, y territorios insulares en Rapa Nui y Juan Fernández (ver figs. 7 y 8).

Con estos medios y personal, la autoridad marítima opera en forma unificada, apoyada por las unidades y aeronaves navales mayores, es decir, fragatas, submarinos y aviones de exploración, cuando es necesario. El sistema nacional tiene la gran ventaja de agrupar las fuerzas bajo un mando unificado y coordinado, que permite tener una respuesta rápida y efectiva frente a cualquier amenaza que provenga del mar o del litoral. Por decirlo de otra manera, nuestra autoridad marítima corresponde a la figura que actualmente se está proponiendo para la autoridad marítima británica.

FIGURA 8: MEDIOS NAVALES Y AÉREOS DE LA DGTM

Fuente: Elaboración propia

98 UNIDADES A FLOTE Y 24 AERONAVES



4 PATRULLEROS ALTA MAR (OPV)



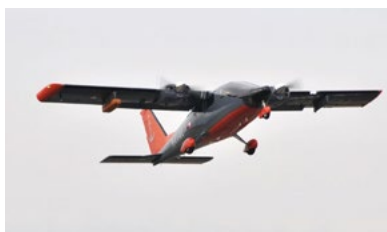
5 PATRULLEROS SERVICIO GENERAL (PSG-PSH)
1 BOYERO (BRS)
1 REMOLCADOR (ATF) LIENTUR



19 LANCHAS SERVICIO GENERAL (LSG)
4 LANCHAS PATRULLAJE COSTERO



64 LANCHAS RÁPIDAS (LSR LPM-PM)



7 P-68 PATRULLAJE



HELICÓPTEROS
8 DAUPHIN
4 BOLKOW
5 ECUREUIL B3

De particular interés es la función de Policía Marítima, sobre todo con la creación del nuevo Ministerio de Seguridad. En el actual sistema procesal penal, la Armada, a través de la Policía Marítima tiene en su jurisdicción las mismas facultades y obligaciones que Carabineros y la PDI, pero con particularidades propias de su ley orgánica. Esta labor es una obligación como parte de la Autoridad Marítima y órgano auxiliar del Ministerio Público. Esto implica que debe realizar investigaciones cuando lo ordene un fiscal, utilizando los medios legales disponibles. Para esto, debe seguir las normas e instrucciones generales del Fiscal Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 87 del Código Procesal Penal²⁶.

En la nueva estructura de seguridad, la Autoridad Marítima, a través de su Policía Marítima es un

órgano cooperador del Ministerio de Seguridad, mando directo de Carabineros y la Policía de Investigaciones (PDI). Si bien algunos pueden argumentar que lo lógico es que esta Policía quede bajo la jurisdicción del nuevo ministerio, la experiencia internacional indica que la complejidad del uso y coordinación de los medios navales para este tipo de operaciones hace aconsejable que las fuerzas de Policía Marítima actúen en forma autónoma o apoyando a las terrestres cuando sea necesario. El mismo caso nacional lo demuestra con su actual estructura, donde la Policía Marítima ha actuado en apoyo a la PDI y Carabineros, estas últimas dependientes del recientemente creado Ministerio de Seguridad Pública, sin mayores inconvenientes.

²⁶ Rodrigo Poblete, "La función policial y el carácter de fuerza pública de la DGTM, un análisis jurídico", en Revista de Marina, N°5 (2017). Disponible en: <https://revistamarina.cl/es/articulo/la-funcion-policial-y-el-caracter-de-fuerza-publica-de-la-dgtm-analisis-juridico>.

0.6

El problema del financiamiento

Aunque forma parte integral de la Armada, la DGTm posee un capítulo propio dentro del presupuesto de Defensa, que para el año 2025 ascendió a \$83.168.329 (más \$49.718.326 que se reintegran al Fisco); los que sumados ambos montos equivalen al 5,65% del presupuesto de la cartera y 0,141% del presupuesto de la nación.

Para cumplir con las tareas asignadas por el Estado, la DGTm genera ingresos anuales en promedio por USD \$ 200 millones aproximadamente en base a lo recaudado por lo establecido en la Ley de Navegación; sin embargo, la autorización de gasto por parte de la Dirección de Presupuestos (DIPRES), dependiente del Ministerio de Hacienda, es en promedio cercanos a los USD \$90 millones, generándose un excedente operacional anual de USD \$110 millones²⁷ que la DIPRES no permite gastar y se los rebaja de sus ingresos.

No obstante lo anterior, este excedente operacional, que según establece la ley debiese destinarse preferentemente a seguridad marítima, no permite la reposición de activos estratégicos como es el caso de buques, helicópteros, embarcaciones, instalaciones, equipamiento y tecnología, que permita darle a la organización la capacidad de prestación de servicios acorde a los estándares de calidad y seguridad en el largo plazo establecidos en la normativa de la DGTm y así poder cumplir con su misión.

Con estos ingresos, que como se indicó anteriormente, en su gran mayoría son provenientes de la Ley de Navegación, es decir, el pago que hacen las naves y embarcaciones por operar en el país, utilizando las ayudas a la navegación que el Esta-

do pone a su servicio, la Autoridad Marítima debe cumplir sus funciones, incluyendo el mantenimiento de sus medios.

La distribución de sus ingresos por esta ley se divide en cerca de tres áreas principales: la devolución al fisco, que es un reintegro al Estado equivalente a casi un 25 % del presupuesto real, casi un 37% en gastos de operación, que incluye el mantenimiento de buques y aeronaves, un 22% en personal, dejando casi un 3% del presupuesto para iniciativas de inversión, como la renovación de buques, aeronaves, infraestructura terrestre, faros y balizas, etc.

El problema es muy simple, ya que al haber una mayor actividad marítima, se tienen mayores ingresos para la DGTm y a la vez mayores necesidades de financiamiento para mantener y reponer el material que se requiere para la seguridad marítima; sin embargo, los excedentes operacionales que actualmente genera la ley de navegación quedan en sus propias cuentas, sin que éste pueda ser utilizado por la DGTm, ya que la Dirección de Presupuestos no autoriza su uso y dispone que esos recursos se ingresen a otras cuentas fiscales, lo cual impide utilizar dichos recursos para la renovación del material de la institución²⁸.

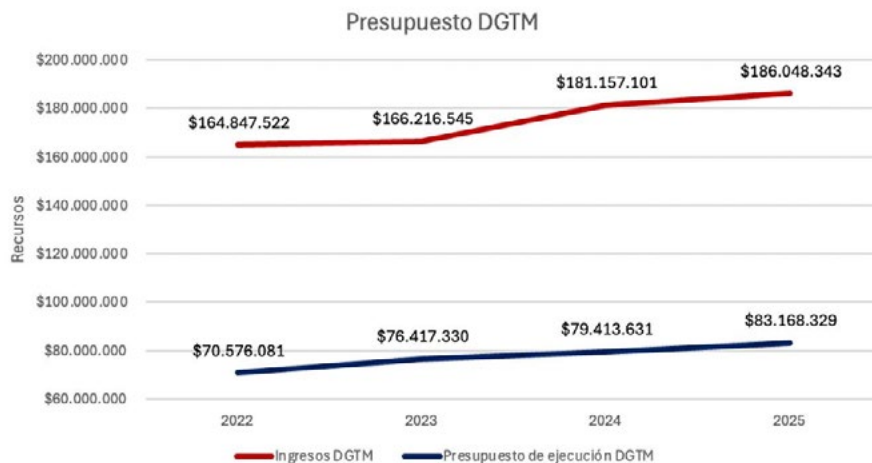
Una organización que posterga el mantenimiento o no renueva sus activos se expone a incumplir con los estándares de calidad de servicio y seguridad comprometidos en la normativa de la DGTm.

²⁷ <https://www.bcn.cl/presupuesto/periodo/2025/partida/11/capitulo/07/programa/01>

²⁸ El principal argumento de la DIPRES para no permitir el uso de los ingresos de la DGTm en su presupuesto es el de mantener el equilibrio fiscal, ya que el gobierno debe asegurar que el gasto público no exceda los ingresos proyectados y mantener el balance presupuestario, evitando déficit y promoviendo sostenibilidad a largo plazo.

FIG. 9: VARIACIÓN DEL PRESUPUESTO DE LA DGTM.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Biblioteca del Congreso Nacional.



Tampoco puede pretender un crecimiento orgánico sano, toda vez que ello implica ejecutar un plan de inversiones que permita aumentar la capacidad instalada para atender un mayor número de requerimientos.

Por otra parte, existen una serie de otras actividades o ámbitos de acción que la institución debería abordar, como por ejemplo reforzar el control de la frontera marítima, especialmente ante el ingreso de inmigrantes y el tráfico de drogas en las zonas fronterizas, que hoy no pueden llevarse a cabo en los estándares deseados como consecuencia de la inviabilidad del financiamiento del plan de inversiones que ello involucra. Como se indicó, la DGTM, al igual que otras organizaciones como la PDI y Carabineros de Chile, participan en el Ministerio de Seguridad Pública y en su sistema de seguridad nacional de prevención de delitos y contrabando; sin embargo, estas últimas instituciones disponen de recursos mayores para cumplir con labores similares, y se tiene la percepción que cuando lo requieren, sus demandas son satisfechas por parte de la autoridad política. Por ejemplo, este año de los fondos asignados en el Plan Nacional contra el Crimen Organizado, Carabineros recibió aproximadamente \$35.840 millones²⁹ para equipamiento, infraestructura, y fortalecer sus capacidades poli-

ciales en materia de crimen organizado y la DGTM tuvo una asignación de solo \$ 2.200 millones³⁰.

Si llevamos a un gráfico el presupuesto en los años, y lo contrastáramos con la actividad marítima, veremos dos curvas, la primera, casi plana, y la segunda en constante aumento, demostrando la brecha cada vez más grande que existe entre el presupuesto y la actividad marítima en general, que se refleja en los mayores ingresos que tiene la DGTM, pero no su presupuesto. En parte por este aumento de actividad, es que el Ministerio de Defensa autorizó el aumento de las plazas para la policía marítima³¹, de manera de tener mayor cantidad de personal para desarrollar la gran cantidad de tareas necesarias para mantener el buen orden en el mar y también en puertos, playas y lagos.

En un ejercicio matemático simplista, solo con fines de dimensionar el desafío que tiene la Armada y la Autoridad Marítima, si consideramos nuestra ZEE, excluyendo la que genera el Territorio Chileno Antártico, tenemos cerca de 3.681.989 km² donde el Estado de Chile posee algún grado de derecho

²⁹ <https://minsegpublica.cl/wp-content/uploads/2025/07/Cuenta-publica-Ministerio-de-Seguridad-Publica.pdf>

³⁰ <https://www.directemar.cl/noticias-y-comunicaciones/noticias/2025/mindef-y-subsecretaria-de-seguridad-publica>

³¹ <https://www.defensa.cl/indexcf66.html?p=4449>

FIG. 10: VARIACIÓN DEL PRESUPUESTO DE LA DGTM DESDE EL AÑO 2012, CONSIDERANDO QUE ESTOS PRESUPUESTOS SON LOS QUE SE CONSIDERAN CON LOS REINTEGROS AL FISCO Y NO SON LOS DE OPERACIÓN DE LA DGTM.
Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. <https://www.bcn.cl/presupuesto/periodo/2025/partida/11/capitulo/07/programa/01/montos-reales>



de acuerdo con la CONVEMAR³². Considerando que actualmente la DGTM posee 98 embarcaciones, que, como se indicó, van desde OPVs hasta lanchas de patrullaje costero, tenemos que la relación entre la superficie a custodiar por embarcación es cerca de 37.571 km², es decir, en términos sencillos, cada una de estas unidades debiese cubrir un área cercana a los 200 kilómetros cuadrados. Lo anterior constituye un desafío monumental si consideramos que tampoco hemos incluido las aguas interiores, como el sector de Chiloé, el Estrecho de Magallanes, el canal Beagle, ríos y lagos, entre otros.

Lo cierto es que ningún país en el mundo tiene esa capacidad. No se trata de tener cobertura y

presencia permanente, sino de saber qué está pasando en nuestros mares y tener una capacidad de reacción aceptable, al menos frente a la ciudadanía y el gobierno. Y por eso que los medios de la Autoridad Marítima, además de buques, incluyen aviones, sistemas de comunicaciones, sistemas cooperativos, como la posición que reportan los mismos buques para su control, apoyo de medios satelitales, radares costeros, etc.

Sin duda que la tecnología ha ido cooperando bastante; hoy existen sensores montados en vehículos no tripulados que permiten aumentar la cobertura de las capacidades marítimas de manera de tener un panorama más completo, y de esa forma ir acotando los espacios para aquellos actores que buscan obtener beneficios ilícitos, afectando de esa forma el buen orden del mar.

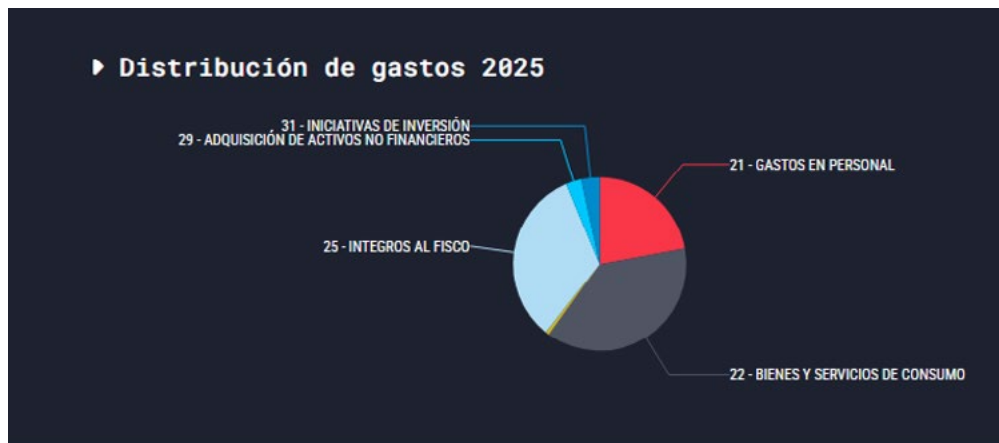
El desafío entonces que tiene la DGTM es lograr un balance entre la capacidad de sostener la actual fuerza, operarla, y renovarla, problema que, al analizar el presupuesto actual, no es factible,

32 CONVEMAR es la abreviatura para la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, también conocida como *Convención del Mar* o UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). Es uno de los tratados multilaterales más importantes sobre la regulación de los océanos y mares, considerado la "Constitución de los océanos".

considerando que de acuerdo con la Ley de Presupuesto 2025, se le otorgó cerca de 4 millones de dólares³³, para sostener todo el material de la DGTm que, como referencia, es el precio aproximado de solo una de las 16 LSR (lanchas medianas), con que cuenta la Institución.

FIG. 11: DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO DGTm 2025 POR PARTIDAS PRESUPUESTARIAS. (SE PUEDE APRECIAR QUE DEL PRESUPUESTO “TEÓRICO” QUE SE ASIGNA A LA DGTm, PRÁCTICAMENTE UN TERCIO SE DEVUELVE AL ESTADO Y NO ES DE OPERACIÓN DE LA INSTITUCIÓN).

Fuente: Biblioteca del Congreso Nacional. <https://www.bcn.cl/presupuesto/periodo/2025/partida/11/capitulo/07/programa/01/montos-reales>.



33 <https://www.bcn.cl/presupuesto/periodo/2025/partida/11/capitulo/07/programa/01/montos-reales>

Propuestas para financiar las capacidades marítimas que se requieren

Considerando que el presupuesto de la DGTM es anual, y con la forma en que se entregan estos recursos, es cada vez más complejo adquirir capacidades con el presupuesto ordinario, requiriendo entonces, al igual que para el resto de las fuerzas armadas, una ley especial que permita acceder a recursos para renovar el material, por lo que se presentan alternativas que se pueden analizar.

En el año 2019, la DGTM solicitó un estudio a SAPAG CONSULTORES para evaluar las necesidades de inversión de la Institución para el cumplimiento de la normativa nacional y de los convenios internacionales. Ese trabajo desarrolló un modelo financiero para determinar con precisión los requerimientos de inversión de la DGTM para la reposición de unidades aéreas, navales y terrestres; equipamiento tecnológico, señalización marítima e infraestructura existente.

Las conclusiones del modelamiento de esa consultora independiente, fue que *“el valor promedio anual de las necesidades de inversión para los próximos diez años, para mantener el desempeño técnico del equipamiento e infraestructura, es de USD \$22.676 millones, lo que equivale a un presupuesto anual de 3,2% del valor total de los activos de la DIRECTEMAR, los que en su conjunto se valorizaron en USD \$718 millones. De disponer de la autorización de gasto solicitada, la institución podría renovar la integridad de sus activos e instalaciones en 32 años”*.

Para lo anterior, una primera opción sería incluir la renovación de las unidades marítimas en la Ley N.º 21.174, la “Ley de Navegación”. Como se indicó, el Estado de Chile recauda recursos de los usuarios marítimos, a través de un concepto de pago por uso de “faros y balizas” y a su vez, se compromete a mantenerlos en buen estado para la seguri-

dad de la navegación; sin embargo, no todos esos ingresos se van a la DGTM, ya parte de ellos van al tesoro público del Estado. Si estos recursos se reinvirtieran en la DGTM para mejorar sus capacidades, entonces el servicio dispondría de recursos para solventar sus nuevos proyectos que, a su vez, irían directamente en beneficio de la seguridad marítima.

Esta es una medida que no requiere cambios legales; solo se necesita que la DIPRES no disponga el reintegro del 25% de los ingresos por la Ley de Navegación al Estado y de esta forma, se liberarían anualmente cerca de USD \$40 millones de dólares para llevar adelante sus proyectos de renovación y aun así siguen quedando excedentes en la caja de la DGTM para tener una reserva en caso de contingencias en el ámbito marítimo.

Una segunda opción, es incluir expresamente los medios de la DGTM en la “Ley de Capacidades Estratégicas”, para que sean tratados de la misma forma que el resto de las capacidades militares. Como explicamos, estos medios, principalmente patrulleros de alta mar, lanchas patrulleras costeras, aviones, helicópteros y una serie de embarcaciones menores, que suman más de un centenar, hoy quedan fuera del concepto de “capacidades estratégicas” y, por lo tanto, su mantenimiento y proyectos de reemplazo deben ser financiados con el presupuesto ordinario de la DGTM. Si bien esta parece ser una solución lógica, el problema son los fondos de dicha ley, que se encuentran comprometidos con muy poca capacidad de aumentar su espacio de gasto. Dichos fondos, que originalmente consideraban renovar equipos, hoy se usan para mantener lo que ya tenemos, principalmente por la disminución en la capacidad adquisitiva producto de las constantes rebajas presupuestarias en el sector defensa.

FIGURA 12: ÁREAS DE RESPONSABILIDAD DE LA DGTM.

Fuente: Elaboración propia.



Cualquiera sea el mecanismo de financiamiento, lo importante es contar con recursos para renovar las actuales capacidades marítimas, considerando que aún hay importantes brechas que se deben cubrir, como, por ejemplo, la implementación del concepto del *Maritime Domain Awareness* (MDA)³⁴, que se basa en el conocimiento y control del dominio marítimo, fundamental para la seguridad, la economía y la protección del medio ambiente en los océanos.

34 La Organización Marítima Internacional (OMI) define el MDA como la “comprensión efectiva de cualquier actividad en el ambiente marítimo que pueda impactar la seguridad, la economía o el ambiente”. Bajo este marco, los países han desarrollado metodologías de análisis, combinando tecnología avanzada con cooperación internacional. Chile ha avanzado en el MDA a través de la DGTM, que opera el sistema GRAFIMAR, (sistema basado en AIS y satélites comerciales); sin embargo, carece de un centro multiagencial de fusión de información, capacidad que será muy relevante en el futuro para poder saber qué está pasando en el mar, y de esa manera actuar sobre los ilícitos de manera más eficiente.

Comentarios finales

La Autoridad Marítima Nacional es representada en Chile por el director general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, con ciertas delegaciones en los gobernadores marítimos, los capitanes de puerto y los alcaldes de mar, quienes deben velar por la aplicación de las leyes y reglamentos vigentes ya sean nacionales o a través de convenios internacionales, a lo largo de todas las aguas jurisdiccionales nacionales y el borde costero. Para cumplir con esta función, el Estado de Chile decidió que la Autoridad Marítima fuese parte integral de la Armada, actuando de manera semi-autónoma dentro de esta, con medios y capacidades propias, pero compartiendo su base logística y operando en forma coordinada para lograr el mejor uso de los recursos que la nación les provee.

A la luz de los estudios internacionales, este sistema, aun cuando puede tener observaciones, es el que más les sirve a países marítimos como Chile, que dependen en forma vital de su actividad marítima, porque utiliza el máximo de capacidades de sus medios marítimos, y de sus medios navales, cuando estos últimos son requeridos. Modelo que está intentando ser replicado en otros países como el caso del Reino Unido y Australia.

La DGTM posee un presupuesto anual que se encuentra dentro del Capítulo de Defensa, pero independiente de la Marina. Con este presupuesto, que solo financia los gastos de personal, operación y mantenimiento básico, la Autoridad Marítima debe velar por el cumplimiento de su mandato principal, que es dar seguridad en el ámbito marítimo. Este presupuesto hoy se utiliza, en su gran mayoría, para el mantenimiento y operación de sus buques, lanchas, aeronaves y helicópteros, además de entregar el presupuesto para que las autoridades marítimas regionales y locales puedan operar en forma efectiva. La prevención, por

ejemplo, de los accidentes en las playas se hace en su gran mayoría por marinos que patrullan en las costas de Chile, a pie o en camionetas, y eso tiene un costo.

Ese presupuesto, hoy en día, posee un escaso margen para desarrollar nuevas inversiones. Como se indicó en el estudio, la forma más adecuada para financiar la DGTM pasa por el permitir que esa Institución se planifique presupuestariamente en base a lo recaudado en la Ley de Navegación, o bien, que se cree un mecanismo similar a la Ley de capacidades estratégicas que sea para el mantenimiento de las capacidades marítimas. En simple, la DGTM hoy posee recursos para sostener parcialmente sus medios y realizar algunas inversiones puntuales. De mantenerse así, en pocos años tendrá que comenzar a dar de baja sus unidades sin reemplazo, afectando tareas vitales como la salvaguarda de la vida humana en el mar, acción frente a derrames y daños medioambientales, rescates de bañistas, etc.

Es evidente que urge contar con un nuevo mecanismo de financiamiento que asegure la renovación de sus medios de la DGTM, sin necesidad de entrar en el debate circunstancial de las “cañones o mantequilla”. Estos elementos o políticas públicas con que el Estado, a través de los distintos gobiernos, debe perfeccionarse para así asegurar los recursos necesarios que garanticen el bien y el interés nacional que representa la seguridad marítima. De no ser así, la Autoridad Marítima corre el riesgo de volverse irrelevante, en un ambiente marítimo cada vez más permisible y complejo, afectando así la seguridad, y de paso, la capacidad de desarrollarse económicamente como nación.

Autor

VICEALMIRANTE (R) IGNACIO MARDONES

Jefe de Relaciones Institucionales en Athenalab

Fue oficial de marina durante 37 años, donde ocupó diversos puestos, en Chile y el extranjero, llegando a ser parte del Alto Mando de la Armada de Chile. Es graduado del curso Naval Command en Naval War College, Newport, Rhode Island. Su trabajo en la Armada se enfocó principalmente en actividades operativas y en el ámbito de educación, donde se desempeñó en diferentes cargos, como el de Director de la Escuela Naval “Arturo Prat” por tres años. Fue comandante de diferentes unidades como el patrullero “Castor”, la misilera “Uribe”, la fragata “Blanco Encalada” y el buque escuela “Esmeralda”. Asimismo, fue Director de Educación, Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Comandante en Jefe de la Escuadra y Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Av. El Bosque Norte 0177, oficina 1101, Las Condes, Santiago, Chile
www.athenalab.org | contacto@athenalab.org

