



TRES ESPADAS

REVISTA DIGITAL DE COSUR CHILE

Año 6 N° 43 MAYO de 2024

Edición
Mensual





TRES ESPADAS

Revista Digital de Cosur Chile
ISSN 2452- 6177

Oficiales Superiores en Retiro FFAA Chile

EDITOR RESPONSABLE

Brigadier de Ejército
Sr. Ricardo Valenzuela Benavente

COMITÉ EDITORIAL

Coronel de Ejército Sr. Nelson Cabezas Flores
Capitán de Navío Sr. Enrique Cordovez Pérez
Coronel de Aviación Sr. Luis Filippi de Solminihac

COLECCIONES TEMÁTICAS DE LAS EDICIONES DIGITALES DE COSUR:

- CIENCIA POLÍTICA
- FUERZAS ARMADAS
- GUERRA ACTUAL
- HISTORIA BÉLICA
- PROFESIÓN MILITAR
- SEGURIDAD NACIONAL
- TECNOLOGÍA Y DEFENSA
- VALORES NACIONALES

ASESOR LEGAL

Abogado Sr. Raúl ROMERO Goenaga
Domicilio Av. Libertador Bernardo O'Higgins 1452, piso
3 del Palacio Ríos, Santiago de Chile

www.cosur.cl contacto@cosur.cl

TRES ESPADAS es una publicación mensual del Cuerpo de Oficiales Superiores en Retiro de las FFAA - Cosur Chile, la cual tiene por finalidad divulgar el pensamiento reflexivo de nuestros redactores y colaborar con las FFAA, tanto en la preservación de los valores nacionales como en la promoción de la profesión militar.

Sus contenidos reproducen las publicaciones que la Corporación ha venido haciendo en Internet desde el año 2017. Estas se refieren a las actividades corporativas durante el período de la publicación; editoriales y colaboraciones de socios y amigos de Cosur; y testimonios afines a nuestros objetivos en medios de comunicación.

Las ediciones digitales antes mencionadas recopilan las publicaciones semanales en portada del sitio Web cosur.cl, las cuales se agrupan en 8 colecciones temáticas. Las opiniones expresadas en dichas ediciones son de exclusiva responsabilidad de sus respectivos autores.

Nuestra revista pretende ser un vehículo que transmita, especialmente a las nuevas generaciones, las virtudes que, durante más de doscientos años, han motivado en nuestra Nación el comportamiento heroico en situaciones de conflicto bélico y en las múltiples formas de desastres naturales, las que han ido forjando el temple de los chilenos frente a la adversidad.

Más allá del heroísmo que se da en especiales circunstancias, invitamos al lector a cultivar el sentido de altruismo que impulsa a las organizaciones sin fines de lucro y al común de las personas en su natural buena voluntad.



“...esa espada, que habéis recibido para la común defensa, sólo debe desnudarse bajo el estandarte sagrado de la Patria, que es nuestra única y querida enseña” (Manuel Bulnes Prieto)

| Colección | Título | Página |
|---------------------------|--|---------------|
| Fuerzas Armadas | Atribuciones y respaldo político | 4 |
| Seguridad Nacional | Un nuevo Ministerio para la seguridad | 6 |
| Ciencia Política | Toque de queda autoimpuesto | 8 |
| Ciencia Política | Si hubiera mejores jueces | 10 |
| Valores Nacionales | Chile, la Patria amenazada | 12 |
| Seguridad Nacional | ¿Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto en el sur de Chile? () | 14 |
| Valores Nacionales | Arturo Prat Chacón ... un ejemplo a seguir | 25 |
| Ciencia Política | Mitos y realidades de la justicia chilena | 27 |
| Fuerzas Armadas | Cuidemos a nuestras Fuerzas Armadas | 29 |

Atribuciones y respaldo político

Enrique Cordovez Pérez
Capitán de Navío

Violencia terrorista

El brutal y planificado asesinato de 3 Carabineros en la comuna de Cañete, el pasado 2 de abril, remeció con fuerza la conciencia colectiva del país. Este nuevo ensañamiento revivió la congoja e indignación, provocadas por el despiadado crimen del matrimonio de agricultores Werner Luchsinger y Vivianne Mackay. Compatriotas cuyas vidas y las de sus familias fueron truncadas por el fuego, una característica de múltiples acciones terroristas en la Araucanía.

Han tenido que transcurrir 11 años de creciente violencia en la Macrozona Sur para que se reactivara con urgencia la tramitación de las Reglas del Uso de la Fuerza (RUF) en el Congreso Nacional. Una necesidad evidente para los representantes de la ley y el orden, desatendida por la clase política.

A la fecha las acciones violentas del crimen organizado y de grupos terroristas pueden ser repelidas por policías o militares, mediante el uso de armas letales, pero no cuentan con claras

atribuciones legales para ello, ni el posterior respaldo de las autoridades políticas responsables de encargar su actuación.

Criterios generales (¹)

A nivel mundial las reglas para el uso de la fuerza o Rules For Engagement (ROE) son un conjunto de directrices que establecen cuándo y cómo las fuerzas militares pueden usar la fuerza letal o no letal. Estas reglas son importantes para prevenir el uso innecesario de la fuerza y para garantizar que los representantes de la ley y el orden actúen de manera legal y ética.

Las ROE varían de un país a otro, pero en general, se basan en los siguientes principios:

- **Uso de la fuerza como último recurso:** La fuerza solo debe usarse cuando sea absolutamente necesario y cuando no haya otras opciones disponibles.
- **Proporcionalidad:** La fuerza utilizada debe ser proporcional a la amenaza que se enfrenta.
- **Distinción:** Las fuerzas militares deben distinguir entre combatientes y no combatientes, y solo deben atacar a los combatientes.

¹ Obtenido de Gemini, el modelo de inteligencia artificial más avanzado creado

por Google hasta la fecha para la búsqueda de información en Internet.

- **Precauciones para minimizar las bajas civiles:** Las fuerzas militares deben tomar todas las precauciones razonables para minimizar las bajas civiles.

Habidas estas consideraciones, es necesario destacar el principio básico de la legítima defensa para quienes portan las armas y deben repeler el delito. Los anteriores principios están redactados desde el punto de vista de quienes pueden ser objeto de la represión policial o militar, pero no en consideración a quienes se encuentran cumpliendo su deber en situaciones normales o de excepción.

La prioridad inmediata para el personal encargado de hacer cumplir la ley o de las fuerzas armadas es protegerse a sí mismos y a sus compañeros, jefes o subordinados. La balanza no puede inclinarse a favor de quienes portan armas en forma ilegal y las ostentan, hacen amago o las usan en contra de la autoridad.

El adecuado tiempo de reacción frente a un ataque, el alcance y la cadencia de fuego del armamento, la peligrosidad y radio de acción de los explosivos, entre otros, son temas técnicos que deben ser juzgados por tribunales militares. Sin embargo, el oficialismo rechazó esta moción en la Cámara de Diputados.

- ¿Será tal vez por un ideológico y sesgado rechazo a todo lo que tenga que ver con el mundo militar?
- ¿Será quizás porque en la justicia ordinaria los fiscales acusan y los jueces condenan a los militares?

No se preocupe por escoger cual pregunta es correcta, ambas lo son.

❖ **Ingeniero en Armas APN y Magister en Sociología por la PUC**



Un nuevo ministerio para la seguridad

Luis Filippi de Solminihac
Coronel de Aviación

Entre las medidas que los parlamentarios y el gobierno están proponiendo para disminuir la violencia, terrorismo, asesinatos, crimen organizado, secuestros y asaltos a la población, se plantea la creación del Ministerio de Seguridad, idea surgida desde el Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

El argumento de independizar la función control y gestión de esa obligación constitucional del Estado, según la referencia (2), en una nueva cartera, con un elemental sentido común, de intuye que esa iniciativa, lejos de apuntar a la solución del problema de seguridad, provocará una mayor burocracia estatal, según las siguientes interrogantes.

¿De quién dependerá ese ministerio?

En la actualidad la función de seguridad pública está asignada al Ministerio del Interior, quien la centraliza y coordina con

² 1 Capítulo I, Artículo 1º: El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece. Es deber del Estado resguardar la seguridad nacional, dar protección a la población y a la familia, propender al fortalecimiento de ésta, promover la integración armónica de todos los sectores de la Nación y

otros ministerios, siendo éste quien aplica las normas que para este efecto se dicten (3). En consecuencia, sí el nuevo ministerio pasa a depender en forma directa del Presidente de la República, para así tener una mayor celeridad en las funciones de seguridad y orden, la coordinación con otros ministerios ya no será a través del Interior.

¿Cuánto tiempo tardará esa nueva cartera en asumir en plenitud sus funciones, tanto de régimen interno, como de enlace con las organizaciones involucradas, incluidas las policías?

Desde la experiencia burocrática, primero, la creación de todo ministerio debe regirse por una Ley Orgánica específica, que no existe para ese nuevo ministerio.

Para lo anterior, los partidos de la coalición de gobierno y de oposición, deberán analizar las atribuciones del nuevo ministro, que como ya se mencionó, podría para su mayor funcionalidad, ser independiente del Ministerio del Interior, sin duda un espacio de poder de gran connotación pública y por ende, apetecido por los partidos del Frente Amplio.

asegurar el derecho de las personas a participar con igualdad de oportunidades en la vida nacional.

³ Proponer al Presidente de la República las normas y acciones sobre políticas internas orientadas a mantener el orden público, la seguridad y la paz social. Aplicar, por medio de las autoridades de Gobierno Interior, las normas que para este efecto se dicten. Coordinar los Ministerios encargados, en sus respectivas esferas de competencia, de la seguridad pública y ciudadana. <https://www.interior.gob.cl/funciones-ministeriales/>

¿La dependencia de las policías a nivel institucional será de ese nuevo ministerio y en regiones del Seremi respectivo o del Delegado Presidencial?

Lo anterior es de gran relevancia para agilizar la Inter operatividad entre ellas y con las autoridades regionales.

Podría continuar con más interrogantes, pero el sentido común y la agobiante situación de inseguridad, que está poniendo en riesgo el Estado de Derecho, evidencian la necesidad urgente de aplicar, con voluntad política la legislación vigente.

En una analogía deportiva, se podría decir que las autoridades, apremiadas por la creciente demanda ciudadana de mayor seguridad, con esa nueva cartera están sacando la pelota al córner, sabiendo que, de aprobarse tan burocrática iniciativa, se perderá un valioso tiempo que el enemigo aprovecha para mantener la iniciativa y el gobierno reaccionar a sus ataques cada vez más violentos.

❖ **Oficial de Estado Mayor y Magister en Ciencias de la Comunicación.**



Toque de queda autoimpuesto

Humberto Julio Reyes
General de Brigada

Una reciente encuesta nos informa de algo que no sorprende: tres cuartas partes de las personas encuestadas han optado por evitar salir de noche por temor a ser víctimas de la delincuencia.

Asumo, a priori, que el cuarto restante corresponde a ese porcentaje de personas que, en toda encuesta, se muestran conformes o apoyan al gobierno.

Yo, naturalmente me incluyo junto a la mayoría, aunque tomé hace tiempo y por inclinación natural, la decisión de pasar las horas de oscuridad en la tranquilidad de mi hogar.

En la actualidad y sin conceder a esa buscada tranquilidad una garantía adicional de seguridad, he terminado por concederle, al menos, una menor probabilidad de incorporarme a la estadística de víctimas de la delincuencia.

Si debo, por algún compromiso ineludible, salir de noche, me resigno a reconocer que lo hago a expensas de mi seguridad y que sólo me cabe encomendarme a Dios para regresar sano y salvo y, además, no encontrar mi vivienda violentada por los amigos de lo ajeno.

¿Es ello aceptable?

Pareciera que no, pero, como dice Murphy, siempre puede ser peor.

Aún no se han generalizado en nuestras ciudades los asaltos armados a los domicilios de los pacíficos ciudadanos ni es frecuente que un grupo de delincuentes intente incendiar una propiedad con sus habitantes adentro, si no han tenido la deferencia de expulsarlos previamente.

Aunque de día también se producen delitos contra las personas, ello no es lo habitual, quizás basta con andar alerta. Mas, ¿qué les sucede a nuestros sufridos compatriotas de la Macrozona Sur, donde ni las policías están a salvo?

A diferencia de nosotros que encontramos cierta seguridad al imponernos un toque de queda, para ellos eso es absolutamente insuficiente para poder seguir sobreviviendo en un ambiente donde la violencia delincriminal es, en la práctica, la dueña del territorio.

Nuestros compatriotas están en medio de una guerra insurreccional declarada por organizaciones que no pretenden otra cosa que expulsarlos de lo que es su Patria, por una pretendida "causa mapuche", situación que es aprovechada por otras organizaciones delictuales para, a su vez, atentar contra sus bienes, partiendo por sus vidas.

Como pareciera que las autoridades responsables no reconocen la gravedad del reto, las medidas que se adoptan terminan siendo insuficientes y tardías ya que, a estas alturas, tal como lo han planteado públicamente los ex comandantes en jefe, ni el Estado de Sitio

ni las RUF serían suficientes, de no ir acompañadas por otras medidas que permitan que las fuerzas armadas y de orden combatan eficazmente a quienes han declarado esta guerra irregular y restablezcan el Estado de Derecho.

Sin embargo y saliendo de la sufrida macrozona Sur, la difusión en la televisión del asalto y asesinato a sangre fría de un joven, que no intentó resistirse y a plena luz de día, en el centro de la capital, lleva a concluir que el autoimpuesto toque de queda debiera extenderse a las horas diurnas, cosa que, naturalmente paralizaría casi toda actividad.

¿Es ello aceptable?

- ❖ **Oficial Magíster en Ciencias Militares y Sociología Militar por la Academia de Guerra del Ejército. Ex Subsecretario de Relaciones Exteriores.**



Si hubiera mejores jueces

Humberto Julio Reyes
General de Brigada

Años atrás participaba en el enésimo esfuerzo por intentar la aplicación de una "justicia justa" en los llamados comúnmente procesos por violaciones a los derechos humanos.

Con ese propósito se habían elaborado diversos cortos audiovisuales donde un moderador planteaba un tema a diversas personalidades a fin de que expresaran su opinión al respecto.

Uno de aquellos temas era si acaso no debían esas causas ser llevadas adelante aplicando la reforma procesal penal ya vigente, en lugar de seguir aplicando el antiguo sistema inquisitorio que, en opinión de un flamante presidente de la Corte Suprema no ofrecía garantía alguna al inculpado.

Me refiero a los dichos de don Milton Juica en el N° 589 de la revista "Sábado" de El Mercurio de 2 de enero de 2010. A pesar de reconocer dicha realidad, se manifestaba contrario a conceder los beneficios intra penitenciarios previstos en la ley a quienes cumplieran penas de prisión como consecuencia de dichos procesos.

¡Vaya imparcialidad!

Dicha pregunta ya la habíamos planteado a un grupo de abogados que incluía a muchos de los defensores en estas causas y, aunque no había unanimidad, la

mayoría se inclinaba por promover el término de la aplicación del antiguo sistema.

Siendo así, no dejó de sorprenderme que uno de los participantes, abogado que era un reputado columnista de vasta experiencia, expresara que ello no era necesario y que bastaría que hubiera buenos jueces, es decir que aplicaran las leyes vigentes en su recto sentido.

No me convencieron entonces sus argumentos pero, hoy en día, visto todo lo que ha ocurrido en el ámbito judicial, no sólo con aquellos interminables procesos sino también en los referidos al "estallido social" y aquellas iniciativas "entrampadas" por no garantizar un debido proceso a los uniformados que tuvieren que actuar y se vean involucrados en lo que pudiere constituir delito, he llegado a pensar que dicha persona no estaba errada en su juicio, aunque pareciera que planteaba algo más bien alejado de la realidad.

¿Y usted, amable lector?

¿No cree que si hubiera buenos jueces sería innecesaria la indicación para que los uniformados sean sometidos a la justicia militar en busca de un trato imparcial y justo, bastando la aplicación de los preceptos vigentes?

¿No tranquilizaría ello a quienes se oponen pensando en que se busca una impunidad ante eventuales abusos o excesos que podrían cometerse?

El problema es que los buenos jueces, que seguramente deben existir, se ven sobrepasados por una política judicial que, en los hechos, busca que se olviden

pasadas omisiones sólo explicables en un período de anormalidad pero cuya expiación no puede seguir ad aeternum y transformarse en lo que es hoy una guerra judicial o Lawfare, la cual se ha ensañado con los subalternos de hace 50 años y que, hoy en día, es evidente que inhibe la actuación de los llamados a imponer el orden y restablecer el derecho.

Creo que ese gran columnista tenía razón, no necesitamos ni nuevas leyes ni excepciones, sólo buenos jueces, aunque sea mucho pedir.

Como ellos tienen la última palabra, en la voz de la Segunda Sala (Penal) de la Corte Suprema, ni el proyectado Ministerio de Seguridad, ni un eventual Estado de Sitio, ni reglas de uso de la fuerza, ni la Justicia Militar, podrán garantizar que los miembros de las fuerzas armadas y de orden cuenten con el respaldo para actuar con eficacia y lograr que volvamos a vivir en paz.

❖ **Oficial Magíster en Ciencias Militares y Sociología Militar por la Academia de Guerra del Ejército. Ex Subsecretario de Relaciones Exteriores**



Chile, la Patria amenazada (4)

Karin Ebensperger Ahrens
Periodista

Si a usted el concepto Chile no le dice nada, no lea esta columna. O si es de esas personas que se sienten tan sofisticadas que la idea de Patria les resulta algo pueblerino o montañés, tampoco siga estas líneas.

Aunque tengo un nombre que suena tan poco chileno, fui educada con tal cariño por mi país que literalmente me duele y me angustia ver cómo lo estamos maltratando.

Mi abuelo Hermann Ahrens, nacido en Hamburgo, llegó a Valparaíso en 1920 a abrir una filial del Deutsche Bank, y se enamoró de mi abuela y de Chile. Pudo haber vuelto a un interesante cargo en Alemania, pero decidió fundar su familia en esta lejana tierra tras dar largas explicaciones a su preocupada familia.

Hasta su muerte se sintió un chileno hasta la médula. Años después, su hija Marlene, mi madre, cuando subió al podio en la Olimpiada de Melbourne, en 1956, tras obtener la —hasta hoy— única medalla olímpica femenina que tiene Chile, escribió: "me corrían las lágrimas viendo mi bandera chilena entre las dos soviéticas... sentía que mi Patria, mi familia y todos los chilenos estaban ahí, flameando juntos". Y mi padre, hasta el final de sus días, les hablaba a mis 5 hijos de Chile, sus instituciones y su futuro.

Este preámbulo es para decir que Chile como Patria es algo que se siente en el alma, no es simplemente un territorio con ciertas fronteras y geografía. Si no percibimos que por nuestra Patria vale la pena hacer esfuerzos y compromisos de vida, nuestro vulnerable y frágil país se va a desestabilizar, como tantos Estados fallidos donde, cual tierra de nadie, campean las guerrillas, los narcos y la falta de Estado y de orden público.

Agobia ver que las viviendas se están transformando en fortalezas, mientras por las fronteras entran fácilmente las mafias que les están cambiando el rostro a nuestras ciudades y zonas rurales.

Me pregunto si quienes están en La Moneda, en el Congreso y en el Poder Judicial han revisado lo que significa la palabra patria, que implica sentir vínculos afectivos e históricos con la Nación. No se nota esa responsabilidad en muchos de ellos, o si llegarían a los grandes acuerdos que urgen, por respeto a sus compatriotas (del latín: que tienen la misma patria). No en vano Patria viene de "pater", en inglés es "homeland", en alemán "Vaterland", etc., conceptos que recuerdan que no se trata de una relación de conveniencia, sino de pertenencia y de afecto: Patria es hogar, y es todo lo contrario de agresividad.

Mencionar todo esto en un mundo globalizado parece anacrónico. Pero es al revés: cuando el grado de violencia y terrorismo aumentan, se necesita apelar a la esencia de la Nación. Cada chileno, en el lugar que le corresponda, en su familia,

⁴ Columna de opinión publicada en El Mercurio de Santiago el 10 de mayo de 2024

en su lugar de estudio o de trabajo, debe demandar al Gobierno seguridad, y la defensa del hogar común que es Chile.

Hemos sabido levantarnos de muchos terremotos devastadores, pero estamos quedando inermes frente a atroces mafias por la ineficacia del Gobierno y del Estado, y por el verdadero pandemónium en que se ha convertido el Congreso.



¿Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto en el sur de Chile? ⁽⁵⁾

Patricia Garip Elmudesi

Fotos de José Miguel Cárdenas

Punta Arenas, Chile

Sobre los pivotes de un centenario muelle para cargas de carbón, elegantes cormoranes negros atisban cruceros, buques transportando propano y embarcaciones de investigación como si fueran puntos en el nevado Estrecho de Magallanes. Más allá en el horizonte, una ballena jorobada esparce desde sus entrañas un rocío de niebla hacia el cielo.

Es una postal del fin del mundo, con estampilla de Punta Arenas.

Pero no es tan remota como podría pensarse.

Punta Arenas se ha convertido en un improbable centro neurálgico del transporte marítimo mundial, uno de los múltiples puertos que están cobrando importancia hoy en día en toda América Latina y el Caribe. Mientras las guerras asfixian rutas marítimas vitales en el Medio Oriente y Europa, el cambio climático obstruye el Canal de Panamá y los avances tecnológicos, como el hidrógeno verde, pasan a primer plano,

incluso los puertos en la periferia de la región están recibiendo una nueva atención por parte de gobiernos y empresas multinacionales, entre otros.

El cambio de marea se refleja en el creciente volumen de buques mercantes que cruzan el Estrecho de Magallanes. En enero y febrero, el tráfico se disparó 25% respecto al mismo periodo de 2023, y 83% en comparación con 2021, cuando las cadenas de suministro aún estaban interrumpidas debido a la pandemia COVID-19. La Armada chilena se prepara para que el tráfico de este año aumente hasta un 70% adicional.

“Estamos en una parte del mundo que es cada vez más estratégica, y eso trasciende al país,” Claudio Radonich, el alcalde de Punta Arenas, comentó a AQ. Las potencias mundiales se apresuran a ampliar su presencia. China ha manifestado su interés en construir un complejo portuario en Argentina, cerca de



⁵ Publicado en el sitio Web [AMERICAS QUATERLY](#) el 23 de abril de 2024

la desembocadura atlántica del Estrecho, justo al otro lado de la frontera con Chile. Desde allí, Beijing podría aumentar su presencia en la región y también proyectar su influencia en la Antártida, donde la rivalidad geopolítica se está acentuando a medida que se derriten sus icebergs. En abril de 2023, la jefa del Comando Sur del ejército estadounidense, la general Laura Richardson, visitó Argentina y Chile, deteniéndose en Punta Arenas para una sesión informativa sobre seguridad y recorrer el Estrecho.

“Para Magallanes, esto será como retroceder en el tiempo, cuando éramos un puerto libre y el tráfico de barcos era enorme.”

—María José Navajas, directora regional de Corfo

Para aprovechar adecuadamente el momento, Punta Arenas y la región de Magallanes en general necesitan desesperadamente una mejora en sus infraestructuras. En la actualidad, la región sólo cuenta con algunos embarcaderos y rampas, capaces de recibir embarcaciones de tamaño medio, algunos cruceros y barcasas, pero no grandes petroleros y portacontenedores del tipo que navegan cada vez más a través del Estrecho. No hay grúas de carga ni cuencas protegidas. Ni siquiera la Armada dispone de un puerto propio.

“Si queremos avanzar hacia un desarrollo más justo e inclusivo necesitamos más y mejores puertos,” declaró el pasado octubre el Presidente de Chile, Gabriel Boric, al firmar un plan de ampliación

portuaria en Valparaíso. Alabó la “extraordinaria modernización” de los puertos que había visitado en China la semana anterior. Boric, quien creció en Punta Arenas, firmó en noviembre un programa de inversión de \$400 millones a cinco años para modernizar los puertos y otras infraestructuras de Magallanes. Pero algunos se preguntan si será suficiente.

De hecho, la inversión en puertos está rezagada en gran parte de América Latina y el Caribe. Las alarmas sonaron ya en 2018, cuando el banco de desarrollo regional CAF determinó que la región necesitaba \$55.000 millones en inversión marítima y portuaria para 2040. Desde entonces, los avances han sido limitados. Montevideo experimenta una expansión de \$500 millones que duplicará con creces el volumen de carga internacional. Guyana, rica en petróleo, está ampliando Georgetown. El mayor proyecto está en Perú, donde la empresa estatal china Cosco Shipping inaugurará pronto la primera fase de su puerto de Chancay, cerca de Lima, por un valor de \$3.500 millones. Muchos otros puertos, como el ecuatoriano de Guayaquil, el brasileño de Santos y el chileno de San Antonio, siguen lastrados por ineficacia y limitaciones de capacidad, así como por el aumento de la delincuencia organizada a medida que los carteles se disputan las lucrativas rutas de contrabando.

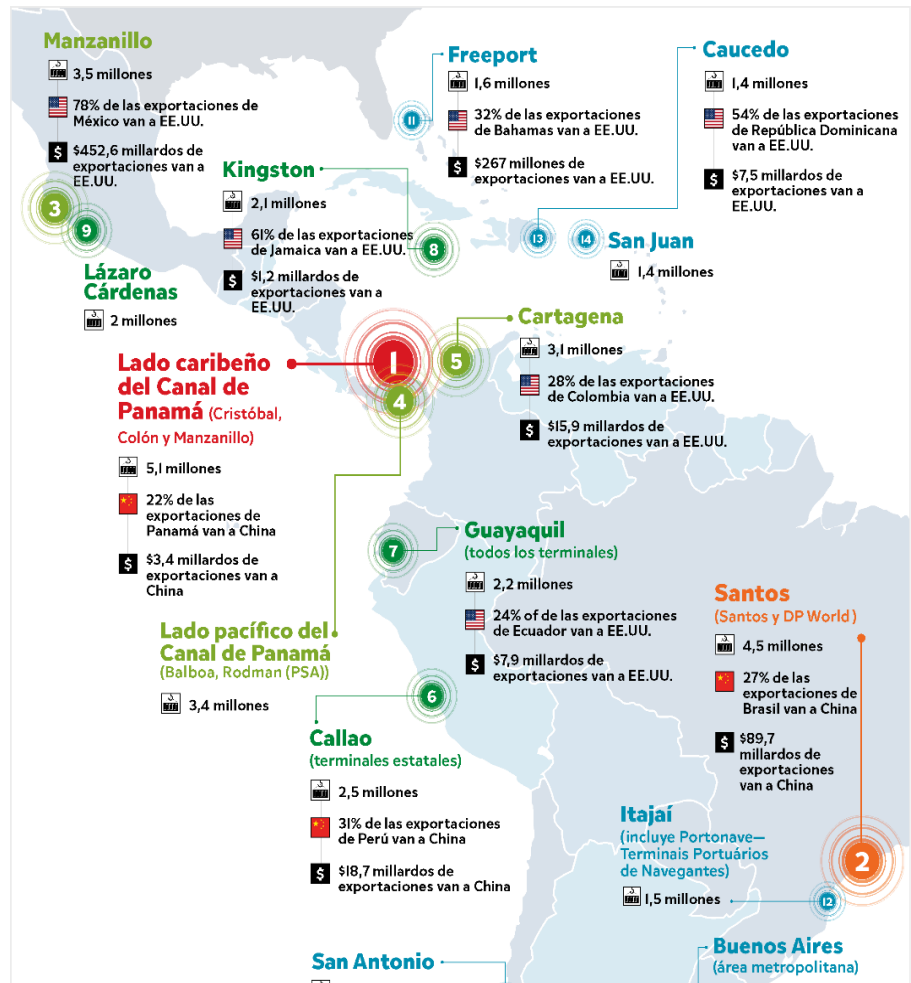
El reto no es tanto de ladrillos como de innovación. La mayoría de los puertos de la región están atrapados en estructuras cerradas y obsoletas, según señaló el año pasado el Banco Interamericano de Desarrollo, BID. Entre las prioridades están mejoras en gobernanza, digitalización e inteligencia artificial para predecir y gestionar mejor el flujo de mercancías.

El aumento de tráfico que atraviesa el Estrecho, una vía navegable interoceánica de 608 kilómetros que se parece al símbolo matemático de la raíz cuadrada, refleja en gran medida las interrupciones en otros lugares.

La sequía ha bajado los niveles de agua del Canal de Panamá, donde los tránsitos mensuales se han reducido a la mitad desde el máximo alcanzado en diciembre de 2021, según informó la UNCTAD en febrero. En el Mar Rojo, los rebeldes Houthi respaldados por Irán disparan desde el año pasado misiles contra barcos, lo que ha reducido los cruces a través del Canal de Suez en 42% durante los dos últimos meses. Y en el Mar Negro, el transporte marítimo es precario debido a la guerra de

Rusia en Ucrania. La agitación ha obligado a los transportistas a utilizar rutas alternativas más largas.

Puertos de contenedores más activos de América Latina y el Caribe:



CLAVES

La escala y el color de cada punto representan el volumen de los puertos de contenedores en millones.



FUENTES: CEPAL Y UNCTAD



Volumen de contenedores (2022)

EL VOLUMEN DE CONTENEDORES SE MIDE EN TWENTY-FOOT EQUIVALENT UNITS (TEUS), EL ESTÁNDAR DEL TAMAÑO DE UN CONTENEDOR.



% de exportaciones que van al destino principal (2022)

PORCENTAJE DE EXPORTACIONES CALCULADO EN BASE A DATA DE UNCTAD



Valor de las exportaciones al destino principal (2022)

Entre los buques que transitan el Estrecho hay graneleros, gaseros y portacontenedores. En los últimos años, el tráfico ha aumentado a causa de las gigantescas flotas pesqueras chinas.

Dicho aumento supone una prueba para la Armada, una de cuyas funciones es velar por la seguridad marítima. Como en otras vías navegables, pilotos de navegación, en el caso de Chile exoficiales de la Armada, suben a bordo de todos los buques que atraviesan el Estrecho, mientras que los convoyes acompañan a las flotas pesqueras asiáticas.

Los accidentes son inusuales, y la Armada está decidida a que siga siendo así.



Un rompehielos estadounidense (derecha) junto a un buque ucraniano en el muelle Arturo Prat de Punta Arenas, sede de una creciente base logística para la investigación antártica.

Ahora podemos hacer frente al aumento del tráfico, pero si continúa, necesitaremos crecer, tanto en infraestructuras como en personal,” el comandante de la Armada Felipe González Iturriaga, recientemente nombrado gobernador marítimo de Punta

Arenas, comentó a *AQ* “Necesitaremos más pilotos, más gente y más recursos para controlar mejor el tráfico con barcos de patrulla”.

El creciente tráfico recuerda una época dorada grabada en la arquitectura neoclásica que rodea la frondosa plaza central de Punta Arenas, la capital regional de Magallanes. A finales del siglo XIX y principios del XX, la joven República de Chile se esforzó por reforzar su soberanía en Magallanes, atendiendo a una súplica del padre fundador Bernardo O’Higgins en su lecho de muerte. Inmigrantes croatas, españoles y chilenos procedentes de la isla de Chiloé se instalaron aquí atraídos por la minería del carbón y del oro, un puerto libre de aduanas y una lucrativa ganadería ovina y bovina.

Cuando se abrió el Canal de Panamá en 1914, la economía local se debilitó. Pero Magallanes se aferró a su relativa prosperidad, especialmente tras el descubrimiento de petróleo en la década de 1940. La petrolera nacional Enap sentó las bases de la cultura local durante generaciones. Pero la mayor parte de los hidrocarburos acabaron en Argentina, país con el que Chile estuvo a punto de entrar en guerra en 1978 por la disputa de unas islas en el Cabo de Hornos. A lo largo de la Ruta 255, que bordea el Estrecho, aún pueden verse búnkeres militares y advertencias sobre minas terrestres que se remontan a esa tensa época.

En las décadas transcurridas desde entonces, Magallanes ha descuidado el mar, el eminente historiador Mateo

Martinic se lamentó en su casa en Punta Arenas repleta de libros. Chile tiene ahora el deber de "atribuir al Estrecho de Magallanes el significado y la atención que necesita" mediante nuevas infraestructuras portuarias que reflejen su "extraordinario valor geopolítico".

La fiebre del oro verde

El ancla económica de Magallanes en la modernidad podría ser el hidrógeno verde. Este versátil recurso libre de carbono, derivado del agua mediante energía renovable, podría llegar a sustituir los combustibles fósiles que calientan el planeta. Según el ambicioso escenario de cero emisiones netas de carbono de la Agencia Internacional de la Energía, publicado el año pasado, el mercado mundial de hidrógeno de bajas emisiones podría pasar de los actuales \$1.400 millones a \$112.000 millones en 2030. Es una hipótesis osada para un recurso que aún no ha demostrado su viabilidad comercial.

Los productores no se dejan intimidar. Con fuertes vientos y escasa población, Magallanes es un lugar ideal para producir hidrógeno ecológico. La región ha atraído al menos 16 propuestas de proyectos en escala de gigavatios, la mayoría para la exportación de amoníaco y combustibles sintéticos, o electrocombustibles, que reciclan el dióxido de carbono.

Casi todos los aspirantes son empresas europeas que se apresuran a cumplir los mandatos de la UE destinados a reducir drásticamente las emisiones y a diversificarse para alejarse del gas ruso. La lista de proyectos asciende a más de 3.600 turbinas eólicas, que representan

unos 25 GW de capacidad instalada. Siendo realistas, podrían surgir cuatro o cinco proyectos de aquí al final de la década, suficientes para transformar el paisaje.

"Para Magallanes, esto será como retroceder en el tiempo, cuando éramos un puerto libre y el tráfico de barcos era enorme," dijo María José Navajas, directora regional de la agencia estatal de desarrollo Corfo. Desde infraestructuras compartidas hasta un centro tecnológico de \$6 millones previsto en Punta Arenas, la llegada del hidrógeno verde "estará centrada en el bienestar de toda la región."

Algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

Algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

Esa esperanzadora visión sólo se materializará con puertos, primero para permitir la importación de equipos para turbinas, electrolizadores, plantas desalinizadoras y otras instalaciones, y después para facilitar las exportaciones a mercados como Alemania y Japón.

Es alentador que Chile haya firmado acuerdos de cooperación con puertos de categoría mundial en Rotterdam, Amberes-Brujas y Singapur. Y la

financiación multilateral de infraestructuras está al alcance de la mano. “Las guerras se ganan con logística, no con armas,” bromea el ingeniero químico Erwin Plett, uno de los abanderados chilenos del hidrógeno verde.

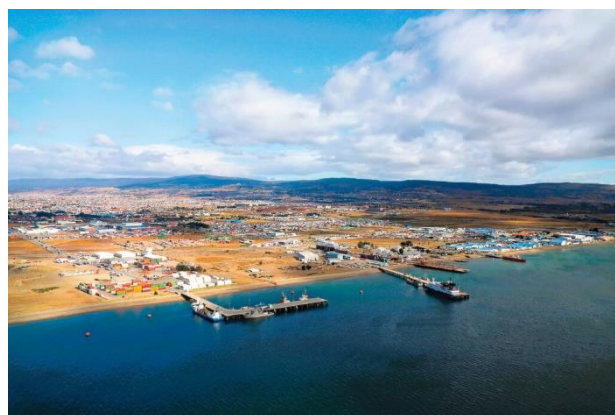
Coordenadas Estatales

En un borrascoso día de verano de febrero, el Laurence M. Gould, uno de los dos rompehielos estadounidenses basados permanente en Magallanes, estaba anclado frente al buque de investigación ucraniano Noosfera, en el muelle Arturo Prat de Punta Arenas. Un crucero demasiado grande para atracar allí estaba anclado más lejos, con sus pasajeros teniendo que ser transportados a tierra en botes auxiliares.

La estatal Empresa Portuaria Austral (EPA) está alargando gradualmente el muelle de 373 metros para dar cabida a barcos de investigación y cruceros más grandes. A pocas millas al norte, en la terminal de carga y cruceros José de los Santos Mardones, cerca de un astillero de la Armada, la EPA planea refuerzos, dos grúas móviles y una dársena para un desembarque más seguro. Todos los cruceros se trasladarán a Prat para liberar espacio a Mardones en cuanto a importaciones relacionadas con el hidrógeno.

Hace tres años, Mardones gestionó la importación de una planta de demostración de electrocombustibles impulsada por Highly Innovative Fuels (HIF), un consorcio liderado por la empresa chilena AME junto con Porsche,

el fondo estadounidense EIG, Baker Hughes y Gemstone Investments. Situada a unos 40 kilómetros al norte de Punta Arenas, la impecable planta de Haru Oni despachó sus primeros envíos nominales de **electrogasolina** a Europa también a través de Mardones. “Desde el punto de vista del sector público, queremos asegurarnos de que proyectos como HIF no se vean obstaculizados por la falta de infraestructuras adecuadas,” declaró a AQ, Gabriel Aldoney, el presidente de la EPA.



Terminal marítimo de Mardones (izquierda) y un astillero de la marina son parte de la modesta infraestructura de Punta Arenas. Trabajos de ampliaciones están avanzando.

Pero Mardones es sólo una solución provisional. El embarcadero está al menos a una hora en automóvil por una estrecha carretera de donde se ubican las granjas eólicas, un viaje precario para equipos delicados de gran tamaño como las aspas gigantes de las turbinas.

Una opción más cercana y a corto plazo es la terminal de Enap en Laredo, cerca

de Haru Oni. En abril de 2023, Enap firmó un acuerdo de \$50 millones con los productores de hidrógeno HIF, HNH Energy de AustriaEnergy y la francesa Total Eren para reconfigurar la rampa y la explanada de Laredo para importación y almacenamiento de equipos. Una de las limitaciones es la poca profundidad de acceso, la cual requeriría embarcaciones poco eficientes.

El agua es más profunda en la terminal adyacente de Cabo Negro, donde Enap tiene dos embarcaderos activos. Utiliza uno para los envíos de combustible de navegación y arrienda el otro a Methanex, un productor canadiense de metanol. HIF tiene previsto instalar en Cabo Negro su primera planta de electrocombustibles a escala comercial en Chile, valorada en \$830 millones, que se alimentará del parque eólico Faro del Sur, de 384 MW, un proyecto de \$500 millones con la empresa italiana Enel Green Power. Entre Laredo y Cabo Negro, existe la posibilidad de construir otro embarcadero en Punta Porpesse.

Enap tiene planes más audaces para su terminal de Gregorio, a una hora al norte de Cabo Negro, en Puerto Sara. La empresa y seis productores—Total Eren, HIF, FreePower, EdF, RWE y HNH Energy—están estudiando esta alternativa y considerando la posibilidad de formar un consorcio.

Para los socios potenciales, Enap ofrece ventajas evidentes. Sus concesiones marítimas y permisos de derecho de paso agilizarían la construcción. Y cuando se trata de trámites burocráticos, contar con un socio estatal suele ser una ventaja.

Pero algunos ejecutivos desconfían de las posibles responsabilidades derivadas de instalaciones heredadas que se construyeron décadas antes de las rigurosas evaluaciones medioambientales actuales.

ENAP también es prudente. “Queremos aprovechar esta oportunidad y ser lo más respetuosos posible con las empresas, pero se trata de un sector que todavía no ha despegado en todo el mundo,” afirmó Julio Friedmann, su Consejero Delegado, que promete evitar “decisiones empresariales irresponsables o falsas ilusiones.” A metros de Haru Oni, la empresa está perforando un nuevo pozo de gas no convencional, lo cual subraya su negocio principal.



Estratégicamente, parte del rol de la Armada es contribuir al desarrollo del país.— almirante Chileno Jorge Castillo

Difícil de compartir

Los planes logísticos integrales avanzan, sostiene Alex Santander, quien es el responsable de planificación estratégica y desarrollo sostenible del Ministerio de Energía de Chile. “No verán fuegos artificiales, pero estamos haciendo lo necesario, de manera lenta pero segura.”

La administración Boric quiere que los puertos sean de libre acceso y compartidos entre los productores para minimizar el impacto en una región rica en fauna, con guanacos y cóndores por ejemplo. Pero también quiere fomentar el desarrollo industrial generador de empleo.

Por si ese equilibrio no fuera suficientemente difícil, no se sabe si los productores lograrán alcanzar un consenso para compartir las infraestructuras. Los grandes se disputan la ventaja de ser los primeros, y con ello los subsidios y los acuerdos iniciales, son el Santo Grial. A los ejecutivos también les preocupa que la cooperación pueda crear falsas percepciones de colusión.

En Chile, el modelo de inversión compartida es inusual. En su industria minera, por ejemplo, los puertos suelen ser construidos por una sola empresa para su uso exclusivo. Y las preguntas sobre quién operaría una instalación compartida –Enap o un tercero especializado, por ejemplo– siguen sin respuesta. “El principal reto de las infraestructuras compartidas será el modelo de negocio,” afirma Aldoney.

De momento, los productores van por separado. HNH Energy quiere construir

una terminal en San Gregorio. Total Eren tiene como objetivo Posesión, cerca de la desembocadura atlántica del Estrecho, donde Enap tiene instalaciones de procesamiento de gas. En la isla de Tierra del Fuego, el fondo danés CIP, el fondo saudí Alfanar y la empresa británica TEG podrían utilizar las antiguas terminales Clarenia y Percy de Enap en la bahía Gente Grande.

En la cercana Bahía Inútil, la empresa alemana GST F quiere instalar un parque eólico marino para producir combustible de aviación sostenible. Aunque este proyecto pionero requeriría menos infraestructura portuaria, una colonia de pingüinos cercana dificultará la obtención de permisos medioambientales, a pesar de que se sabe que los cimientos submarinos atraen fauna marina.

La forma en que Chile resuelva estos problemas medioambientales determinará en gran medida el ritmo y la amplitud de las inversiones. Las empresas afirman que sus proyectos son compatibles con la naturaleza y contribuirán a descarbonizar el planeta. Pero la obtención de innumerables permisos, además de concesiones marítimas, es un asunto complejo que dura años. Cualquier dragado propuesto resultaría especialmente espinoso.

El gobierno afirma que está trabajando para agilizar los permisos sin comprometer el medio ambiente. Eso no convence a gente como Ricardo Matus, quien dirige un centro de rehabilitación de aves en Punta Arenas. “Es como si todos quisieran hacer una fiesta y Chile pusiera la casa,” dijo a AQ. Le preocupa que el

desarrollo desenfrenado acabe con especies frágiles como el chorlo de Magallanes y el canquén colorado.

Hasta ahora, sólo HIF ha presentado una solicitud de permiso para su proyecto de Cabo Negro, tras retirar una anterior debido a las protestas por el posible impacto de las turbinas para las aves migratorias. (En octubre de 2022, HIF y su socio Enel Green Power dijeron que las agencias públicas “superaron el estándar habitual” al evaluar su proyecto eólico asociado al hidrógeno verde. Citaron “requisitos excepcionales” para retirar la solicitud, en lugar de hacer referencia específica a las aves). Otros productores tienen previsto presentar solicitudes antes de fin de año.

Mares Picados

Dejando a un lado la permisiología, las duras condiciones del Estrecho van a dificultar y encarecer la construcción y explotación de muelles mayores de 2.4 kilómetros. Aunque la vía navegable no experimenta las imponentes marejadas que periódicamente interrumpen los puertos chilenos del Pacífico, la amplitud de las mareas es una de las mayores del mundo, con hasta 12 metros (39 pies) en la desembocadura atlántica, frente a un promedio internacional en alta mar de unos dos metros (6.5 pies), según la consultora de puertos marítimos PRDW. Las corrientes asociadas al Estrecho pueden alcanzar unos vertiginosos ocho nudos.

En la bahía Otway, que se extiende hacia el norte desde la entrada del Estrecho por el Pacífico, el mar es más tranquilo. Aquí

es donde la naviera chilena UltranaV planea reconvertir el muelle de una antigua mina de carbón ubicado en la Isla Riesgo. Otway Green Energy, de UltranaV, aprovecharía una concesión marítima existente para importar equipos de hidrógeno, exportar amoníaco y fomentar un corredor marítimo ecológico. El proyecto reutilizaría el lugar de la mina Invierno, la cual la oposición ecologista obligó a cerrar en 2020. Al otro lado de la bahía, la antigua mina de carbón de

Clasificación de los puertos de contenedores más activos de la región 2022

SEGÚN EL ÍNDICE MUNDIAL DE RENDIMIENTO DE PUERTOS DE CONTENEDORES QUE EVALÚA 348 INSTALACIONES



NOTA: LA EDICIÓN 2022 DEL ÍNDICE EVALÚA EL NIVEL DE EFICIENCIA DE PUERTOS Y CUBRE 348 INSTALACIONES.

FUENTE: WORLD BANK GROUP Y S&P MARKET INTELLIGENCE



Peckett ofrece una opción portuaria similar.

Estos sitios llevan a recordar los ciclos de auge y caída que Magallanes ha visto por generaciones. Por eso, los lugareños están expectantes pero cautelosos cuando los ejecutivos extranjeros exploran la estepa. En el desvío de grava que lleva al pueblo de Punta Delgada, en el municipio de San Gregorio, en la Ruta 255, justo después de los bloques de producción de gas en declive y el pueblo fantasma de un antiguo rancho de ovejas, una manga de viento ondea sobre un nuevo helipuerto. Las calles que rodean la

plaza del pueblo están recién pavimentadas y se construye un nuevo centro comunitario.

“Ya hemos pasado por esto antes. Mira lo que pasó con el gas,” reflexiona Fredy Barria, otrora esquilador de ovejas. “Tenemos que ser realistas, no optimistas.”

El momento de Magallanes

En el lado argentino del Estrecho, los inversores también están sopesando las oportunidades en materia de hidrógeno y puertos, mientras el Presidente libertario

Javier Milei dirige un gobierno más alineado con el Occidente.

La propuesta de la empresa china Shaanxi de construir un puerto de \$1.250 millones en Río Grande ha sido anulada por las autoridades federales, según el experto en seguridad internacional Juan Belikow. Por el momento, un contratista argentino está diseñando un puerto para el lugar. Más al sur, en Ushuaia, la Armada argentina está ampliando una base para la logística antártica y la vigilancia de la pesca china.

De vuelta en Punta Arenas, el gobernador de Magallanes, Jorge Flies, pasa la mano por un mapa mural de esta orgullosa región del tamaño de Nueva Zelanda, pero con apenas el 1% de los 19 millones de habitantes de Chile. En los rincones más allá del Estrecho, Flies señala la bahía de Última Esperanza para las exportaciones orientadas al Pacífico. En Puerto Natales y Puerto Williams, la ciudad más austral del hemisferio, las obras portuarias fomentarán el turismo.

El mandato trasciende la lógica comercial que impulsa los puertos marítimos en otros lugares de América Latina. En la porción chilena de la Antártida se está construyendo un sólido muelle, y se está diseñando un puerto naval de \$200 millones cerca de Mardones, comentó Flies a AQ. "Para tener un tránsito seguro, y todo lo necesario para la logística y la supervisión, necesitamos tener unas Fuerzas Armadas muy fuertes." Una nueva autoridad que incorpore a la Armada y a la EPA supervisará el futuro sistema portuario.

Una presencia militar reforzada ayudaría a salvaguardar la libertad de navegación y el acceso occidental a la Antártida, un escenario emergente de competencia internacional por la potencial exploración de minerales, las reservas de agua dulce y la dinámica de la defensa. También está en juego la seguridad alimentaria mundial, encarnada por los fertilizantes verdes a base de hidrógeno y una terminal para el transporte de granos propuesta en Tierra del Fuego.

La cúpula naval chilena inspira compromiso. "Estratégicamente, parte del rol de la Armada es contribuir al desarrollo del país," dijo el Almirante Jorge Castillo a AQ en la sede de la Tercera Zona Naval en Punta Arenas. "Debemos contribuir asegurando que esto avance, y no ser un obstáculo, permitiendo que la industria marítima escale de acuerdo a las necesidades de estas nuevas situaciones estratégicas."

Flies, el gobernador de Magallanes, resume las implicaciones de este momento transformador para la región. "Nuestro papel, nuestro peso relativo dentro de nuestro país y nuestra importancia geoestratégica global cambiarán significativamente".



Arturo Prat Chacón ... un ejemplo a seguir

Luis Filippi de Solminihac Coronel de Aviación

El conmemorarse un nuevo episodio épico del 21 de mayo de 1879, tanto la figura de Carlos Condell como la de Arturo Prat, se destacan por sus aportes a la victoria de la Guerra del Pacífico.

Ahora bien, la figura de Arturo Prat Chacón, sin dudas su máximo acto heroico fue inmolarsse en defensa del honor de su Patria, cumpliendo así con el sagrado compromiso y cumplimiento del deber, que siempre fueron parte de la grandeza que lo elevó a los estrados de los grandes hombres de la historia mundial.

Dicha afirmación, lejos de ser un chovinismo emocional, se evidencia en el reconocimiento que la Academia Naval del Japón hace, al rendir homenaje a quienes considera los tres héroes máximos en la historia naval de todo el mundo:

- El almirante de la Marina Real Británica, Horacio Nelson, héroe de la Batalla de Trafalgar.
- El almirante japonés Togo Tōgō Heihachirō, prócer patrio de la Batalla Tsushima.
- El capitán de fragata chileno Arturo Prat Chacón, héroe nacional del Combate Naval de Iquique.
-

De ese homérico combate de Iquique, que llevó a Prat al panteón de los héroes nacionales, conocemos sus pormenores a través de las clases de historia de la enseñanza básica, cuyas páginas se desvanecen tras las nuevas formas de enseñar, carentes de educación cívica y de valores patrios, necesarios para formar a un ciudadano.

Lo anterior queda de manifiesto al revisar los funestos momentos vividos a partir de octubre de 2019, cuando se pretendió derribar el monumento del General Manuel Baquedano, después de noventa y tres años de ser elevado en reconocimiento a su liderazgo en el triunfo de la Guerra del Pacífico.

Aquellos descastados al no poder lograr su objetivo destruyeron la lápida que cubría la Tumba del Soldado Desconocido, a los pies del monumento del General Baquedano.

En tanto en la Plaza Sotomayor de Valparaíso, la Armada de Chile debió desplegar una férrea protección en la base del Monumento a los Héroes de Iquique, donde descansan los restos del Capitán Arturo Prat, evitando así otra afrenta contra los valores patrios.

Es entonces el momento de enfatizar la figura de Prat, como modelo del ciudadano que se superó a si mismo, siendo el primer profesional en Ciencias Jurídicas de la Armada de Chile.

Fue docente en la Escuela de Artesanos Benjamín Franklin, que impartía enseñanza nocturna a adultos, evidenciando su espíritu filantrópico a través de la educación, convencido que

con ello les permitiría mejorar su futuro personal.

Como padre de familia, mantuvo siempre contacto con su esposa, a pesar de las grandes distancias que lo separaban de ella, ya fuese en el norte o en Montevideo, ciudad donde cumplió una destacada función diplomática confidencial, que los historiadores la califican como de un diplomático sagaz, observador, inteligente y de gran visión estratégica, algo muy singular en un joven marino.

Fue un hombre de fe, católico practicante, devoto de la Virgen del Carmen, cuyo escapulario llevaba puesto al momento de su muerte junto a una imagen del Sagrado Corazón de Jesús.

Después de esta ceñida síntesis, ciertamente el heroísmo de Prat en Iquique, un veintiuno de mayo de 1879 es imposible de replicar, cuando el compromiso ciudadano con la patria es muy efímero, por lo expuesto líneas arriba. No obstante, no debemos claudicar en el intento por motivar a los jóvenes en replicar los ejemplos de vida que el héroe nos dejó durante su corta existencia, deseando por sobre todo el progreso y engrandecimiento del país, desde una perspectiva humana, inteligente y de sólidos valores tanto éticos, como de amor a la Patria.

El héroe que hoy recordamos se forjó con un esfuerzo perseverante durante toda su vida, sin grandilocuencia, en forma inteligente y apegado siempre a la disciplina naval, en la práctica de los valores que motivaron su postrera inmolación en la rada de Iquique.

No cabe duda entonces de que el héroe patrio, Arturo Prat Chacón... es un ejemplo a seguir.

❖ **Oficial de Estado Mayor y Magister en Ciencias de la Comunicación.**



Mitos y realidades de la justicia chilena

Humberto Julio Reyes
General de Brigada

La actual discusión parlamentaria para aprobar la esperada ley sobre reglas de uso de la fuerza (RUF) ha provocado una interesante controversia que va más allá de que el texto permita que las fuerzas armadas y de orden tengan claridad respecto al respaldo legal de sus integrantes, cuando deban hacer uso de sus armas.

Como pareciera haber quedado en evidencia, el quid del asunto reside en el juzgamiento de los eventuales delitos que dichos servidores del Estado pudieren cometer, actualmente entregado a los tribunales ordinarios.

Habiéndose pronunciado al respecto un conjunto de excomandantes en jefe y otros especialistas en temas de Defensa, los parlamentarios de oposición intentaron que se aprobara en la Cámara una indicación para que conociera de dichos delitos la justicia militar, toda vez que pareciera que la justicia ordinaria trata al uniformado como si este fuera un simple particular quien, al hacer uso de un arma, ha cometido un delito, situación que a priori inhibe el uso legítimo de la fuerza y, en definitiva, resta toda efectividad a la tarea de imponer o restablecer el derecho.

En resumen: la justicia ordinaria no garantizaría un debido proceso para los uniformados.

Entre otras opiniones leídas o escuchadas quisiera destacar la de un abogado, habitual panelista en televisión, quien en carta pública asegura que "los tribunales ordinarios fallan a favor de los uniformados".

Como me extrañara esta afirmación, revisé los fundamentos en que el autor se apoya para realizarla y concluí que sólo se basa en las estadísticas de denuncias versus condenas de uniformados, a partir del llamado estallido o 18-O.

Nos dicen sus cifras que se han presentado más de 10.000 denuncias (i) y "sólo" se habría condenado a 40 servidores del Estado, esto es un 0.4% de condenas y, en consecuencia, este abogado deduce que los tribunales ordinarios fallan a favor de los uniformados.

Pero yo podría retrucar que sólo en 40 casos se presentaron antecedentes que ameritaran una investigación y que, en el 100 % de esos casos el uniformado fue condenado, llegando, en consecuencia, a concluir todo lo contrario y es que los tribunales ordinarios fallan a favor de la supuesta víctima, habitualmente un pacífico manifestante o, incluso, alguien que pasaba por ahí y no se explica por qué fue reprimido.

Lo anterior lleva a concluir que la contienda de competencia trabada a raíz del lamentable accidente acaecido durante una actividad que sólo involucró a uniformados, obedece al mito de la independencia de la justicia militar, "una justicia entre pares" como se la descalifica, a pesar que la investigación la lleva adelante una integrante de la Corte Marcial nombrada por la Corte Suprema como Ministro en visita, pero que es civil.

¡Que mayor garantía de imparcialidad!

Pero, a veces, personas bien intencionadas recurren a argumentos discutibles para apaciguar a quienes quisieran que todo lo investigaran los tribunales ordinarios. Menciono dos:

“Esta no es la justicia militar de los tiempos de la dictadura que no cumplía las leyes”. La realidad es que sí las cumplía, en particular la Ley de Amnistía, hace mucho “olvidada” por los tribunales ordinarios, a pesar de lo que ofició don Patricio Aylwin: primero se investiga y después se amnistía. Por lo demás, también tenía como instancia final a la Corte Suprema.

“Estas fuerzas armadas no tienen nada que ver con las de hace 40 años, así que no hay que temer que ocurran similares abusos”. Pero, los fundamentos de la disciplina son los mismos, las órdenes se cumplen y quien responde es quien las imparte, otra cosa es que ello siga siendo ignorado, justamente, por jueces civiles.

Finalizo con una reciente condena dictada por el ministro de fuero Vicente Hormazábal Abarzúa, por hechos acaecidos hace 40 años, cuando Carabineros de Atacama. sobrepasado por “manifestantes”, solicitó apoyo del Ejército y este envió una sección de emergencia en su auxilio.

Resultado: dos subalternos de esos años condenados a 15 años de prisión por un homicidio consumado y tres frustrados y a concurrir al pago de una subida reparación a familiares y víctimas. También en esa misma oportunidad falleció un oficial de Ejército, pero nadie recibiría reparación por su muerte.

Juzgue usted amable lector:

- ¿Los tribunales ordinarios fallan a favor de los uniformados?

❖ **Oficial Magíster en Ciencias Militares y Sociología Militar por la Academia de Guerra del Ejército. Ex Subsecretario de Relaciones Exteriores**



Cuidemos a nuestras Fuerzas Armadas (6)

Álvaro Pezoa Gutiérrez
Ingeniero Comercial
Doctor en Filosofía

Cuidemos a nuestras FF.AA. Son un baluarte de la institucionalidad del país, imprescindibles para el resguardo de la integridad territorial del Estado y, siempre, último bastión para conservar la seguridad interna de la nación, constituyendo un apoyo insustituible para la prevalencia del Estado de Derecho.

Cuando, como ocurre en la actualidad, se piensa que sería pertinente su salida a las calles para proteger a la población y hacer valer el orden político frente al terrorismo y la criminalidad, es porque el citado Estado de Derecho se ha debilitado excesivamente y las fuerzas policiales no resultan aptas por sí solas para combatir los flagelos mencionados.

Nadie estaría solicitando, ni menos evaluando, recurrir a ellas para hacer primar la vida común civilizada sobre el caos asociado a la violencia desatada por grupos fuera de la ley, si no fuera porque, por las razones que sean, es un hecho que los tres poderes del Estado y las policías han sido desbordados. Ha llegado la hora, algo tarde para darse cuenta, de aplicar la fuerza legítima que proveen las FF.AA. para reducir la brutalidad delictiva que

campea cada vez más impunemente por el territorio patrio.

Para que las FF.AA. salgan a jugarse la vida para defender el orden social y a la ciudadanía se requiere, como base, que cuenten con el irrestricto apoyo de la autoridad política y con un marco normativo suficiente que les permitan actuar sabiendo que no tendrán que pagar posteriormente con la pérdida de sus carreras y hasta con su libertad por haber cumplido con el deber que la realidad les impuso. Es sensato y de mínima justicia que así sea.

No obstante, lo evidente que es el cuadro, hay quienes parecen esperar que se libere una guerra contra la criminalidad desalmada donde no haya heridos ni muertos; es decir, un imposible.

Existen también grupos en la sociedad que derechamente no quieren que las FF.AA. lleguen a intervenir y, para ello, se escudan en todo tipo de argumentaciones para impedirlo o ponerlas en una situación insostenible, la de arriesgarlo todo a sabiendas de que terminarán indefectiblemente condenados, por angas o por mangas: el famoso "pago de Chile".

Lo peor del caso es que a esta situación extrema se ha llegado, como otras veces en la historia de Chile, porque los civiles, especialmente quienes están llamados a ejercer autoridad en los tres poderes del Estado, no han sido capaces de detener a tiempo la escalada delictivo-terrorista que ha conducido a tener que hacer estas consideraciones.

⁶ Publicada en el sitio Web [Nuevo Poder](#) el 7 de mayo de 2024

Algunos por impotencia, otros por incompetencia y, desafortunadamente, no pocos por complicidad, más o menos manifiesta. Entre estos últimos hay quienes hoy aparentan cambiar y otros que ni siquiera eso. ¿Los identifica usted?

Es de esperar, por Chile, que haya un momento de lucidez, al tiempo que de voluntad, entre quienes han de decidir qué hacer. Pero, ique no sea a costa de sacrificar irresponsablemente a las FF.AA.





REDACTORES

El Comité Editorial reconoce la autoría y agradece la colaboración de quienes redactaron los siguientes temas, publicados en la portada de cosur.cl durante el mes de marzo de 2024 y posteriormente compilados en esta edición de la revista digital “Tres Espadas”, señores: Enrique Cordovez Pérez, Karin Ebensperger Ahrens, Luis Filippi de Solminihac, Patricia Garip Elmudesi, Humberto Julio Reyes y Álvaro Pezoa Gutiérrez.



