





# REVISTA NAVAL

AGOSTO



2015

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay



**REVISTA NAVAL**  
**PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL**

**AÑO XXVI N° 78**

**ISSN 0797 - 1222**

**AGOSTO 2015**

**DIRECTOR**  
CN (CG) Gustavo VANZINI

**COMISIÓN EDITORIAL**

CN (CG) Aldo FRANCESCOLO      CN (CG) Italo M. SORRENTI  
CN (CG) Jorge SARAVIA      CN (CAA) Javier BESIO  
CN (CG) Enrique ALBORNOZ      CN (CAA) Gustavo ALEIZÓN  
CN (CG) Diego GROLERO

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN  
Prof. Yuri GRAMAJO

**SECRETARIO DE REDACCIÓN**  
SOP (ADM) Jorge REY

**www.revistanaval.com.uy**  
**E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy**

Se autoriza la reproducción de los artículos de la Revista mencionando su fuente de origen.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay  
Tels.: (598) 2908 71 29 - 2908 66 85 - Fax: (598) 2922 08 56

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval. Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

Nuestra portada: ROU Capitán Miranda de hidrográfico a velero escuela.

# ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i> .....	7
<i>El Océano Ártico. Nuevo pivote geopolítico</i>	
Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS .....	9
<i>Defensa Nacional: entre el path dependence y una visión a futuro.</i>	
<i>Los principales partidos uruguayos y sus propuestas en una arena opaca</i>	
Mauro A. PÉREZ .....	27
<i>Participación de las FFAA en la protección del medio ambiente</i>	
Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY .....	39
<i>El Tratado del Valle de Las Leñas y su violación por Argentina</i>	
Edison GONZÁLEZ LAPEYRE .....	47
<i>El islam radical en Latinoamérica y el Caribe</i>	
Dr. Robert EVAN ELLIS, PhD .....	51
<i>La navegación a vela en nuestra Armada</i>	
Capitán de Navío Ángel Humberto ANTONIELLO .....	69
<i>La Primera Guerra Mundial en la óptica de Juan Zorrilla de San Martín.</i>	
<i>Segunda parte</i>	
Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN .....	73
<i>Bombardeo aéreo de Japón al territorio continental de EEUU en 1942</i>	
Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS .....	79
<i>De hidrográfico a Velero escuela</i>	
Capitán de Navío Ángel Humberto ANTONIELLO .....	85
<i>La antártida suramericana</i>	
Alberto BUELA .....	91
<i>Empleo de vehículos no tripulados en la investigación científica antártica</i>	
Capitán de Navío Leonardo QUIJARRO SANTIBÁÑEZ .....	97

## A NUESTROS LECTORES

Nos hemos acostumbrado a despertar enterándonos de horripilantes noticias sobre actos terroristas perpetrados contra civiles de toda edad y condición por grupos islámicos radicales. Nacidos en el Medio Oriente se han ido expandiendo habiendo alcanzado los países de la vieja Europa. En el número anterior iniciamos el análisis de este fenómeno político lo cual continuamos hoy con este profundo artículo escrito por un Profesor del Instituto de Estudios Estratégicos del Colegio de Guerra del Ejército de los Estados Unidos de América. Constituye una visión básicamente norteamericana que pone en el eje a la República Islámica de Irán y que esperamos ayude a formar opinión en nuestros lectores.

El cambio climático y la geopolítica, parecerían estar relacionados por un puente muy lejano. Sin embargo, el deshielo del Mar Ártico y las nuevas capacidades que este fenómeno les genera a los países circundantes, en cierta forma le quita fuerza a esta aseveración. El tema constituye la base de este muy buen artículo de uno de nuestros habituales colaboradores.

Las relaciones con nuestra hermana República Argentina no están pasando por buenos momentos aunque, como lo marca la historia, estas situaciones son eventuales y en breve plazo se solucionarían. Uno de los diplomáticos nacionales que mejor domina estos asuntos, nos presenta algunas divergencias que han generado la situación actual de irritabilidad entre ambos países.

La protección del Medio Ambiente constituye hoy para todos los países, una causa nacional, en que se juega gran parte del futuro de sus pueblos. Lo que en un inicio fue un tema confinado a los ambientes aca-

démicos y científicos, hoy nos abarca a todos y por ende a las Fuerzas Armadas. Son estos los conceptos que se desarrollan en el artículo que les ofrecemos.

La enseñanza práctica de la navegación a vela en la Escuela Naval es una materia de no mucha antigüedad, habiendo tomado verdadero impulso con la velarización del ROU Capitán Miranda. Todo este proceso fue obra de unos pocos pioneros que conocían y pusieron sus conocimientos al servicio de la Armada. Uno de ellos nos cuenta cual fue el proceso académico y de transformación del Miranda lo cual hoy a todos nos llena de orgullo.

El continente antártico, según los científicos, posee recursos casi ilimitados para el futuro de la humanidad que requieren ser investigados. Estos necesarios estudios deben ser llevados a cabo sin afectar el delicado equilibrio del ambiente helado. Las aeronaves no tripuladas, conocidas como DRONE, constituyen un auxiliar muy valioso para efectuar dicha exploración sin provocar daños en el hábitat.

La historia es rica en conocimientos y experiencias que resultan provechosos abordar. También en ocasiones nos muestra hechos que son desconocidos para la mayoría, no por ello carentes de interés y enseñanzas. Tal es el caso de los ataques al territorio norteamericano por parte de las fuerzas del Japón durante la Segunda Guerra Mundial.

Hemos conocido interpretaciones sobre el fenómeno de la guerra a través de políticos, militares e historiadores, lo cual nos resulta natural. No es tan así cuando las opiniones son generadas por un poeta. En el número anterior ofrecimos la primera parte de la sólida visión de uno de los más

importantes bardos uruguayos lo cual completamos en esta entrega.

La defensa nacional ha sido y es una temática solamente conocida en nuestro país por unos pocos, normalmente profesionales. La Ley de Defensa ha intentado cambiar este panorama y han aparecido analistas de fuera del ámbito militar. Un estudiante de la Licenciatura de Ciencias Políticas de la Universidad de la República nos muestra sus puntos de vista sobre las políticas de defensa de los diferentes partidos políticos nacionales lo cual resulta novedoso y refrescante.

La situación jurídica del continente antártico se ha mantenido en un estado de indefinición. Lo anterior es un tema que nos

compete de manera importante a los países de América del Sur. Aquí presentamos una propuesta de alianza que constituye un aporte a la opinión sobre el tema.

La Armada Nacional se verá en un corto plazo ante la necesidad de enfrentar importantes transformaciones y modificaciones derivadas del incremento de los intereses marítimos nacionales y la aparición de nuevos, tales como a prospección off shore, Lo anterior debería ser fermental para que la Oficialidad manifieste sus puntos de vista tanto técnicos como conceptuales acerca de la era que se avecina. La Revista Naval continuara recibiendo y siendo portavoz de sus lectores a los cuales impulsamos a hacerlo.

*La Redacción*



# EL OCÉANO ÁRTICO NUEVO PIVOTE GEOPOLÍTICO

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS  
komitre@gmail.com



*Es Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, y diplomado de Estado Mayor y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores de Uruguay, en la Georgetown University de EEUU y en la Universidad Nacional de la República Popular China. Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Miembro Colaborador del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales, Miembro del Instituto de Historia Militar del Uruguay “Cnel. Rolando Laguarda Trías”, de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile y del Instituto de Historia Militar Argentina.*

## INTRODUCCIÓN

El cambio climático no solo está aportando variaciones al comportamiento de la naturaleza, sino que ahora también lo está haciendo sobre el tablero de ajedrez geopolítico mundial. El derretimiento temprano de los mares del Océano Ártico está aumentando el tráfico de la navegación comercial por la zona, y muchas ecuaciones políticas, económicas, sociales y militares se están viendo afectadas por esa variable.

Cuando a mediados de 2007 Rusia plantó su bandera en el lecho del océano del Polo Norte, mientras el pack de hielo del Ártico retrocedía a su más baja extensión, la prensa occidental llamó la atención del público con titulares como “La nueva Guerra Fría” y “Apropiación territorial del Ártico”, enfocando las actividades árticas rusas con un sentido de competencia, conflicto y crisis.

Esos artículos de prensa despertaron ideas geopolíticas dormidas que habían vivido en Occidente desde finales de la Rusia Imperial Zarista, a través de la Unión Soviética y en los primeros años de la Federación Rusa. Durante ese tiempo, el núcleo del pensamiento político occidental sostuvo que existía un conflicto natural entre el heartland continental europeo y las naciones marítimas de Occidente. En ese análisis estratégico, el Ártico jugaba el rol preponderante de ser la pared norte de contención del potencial de la gran potencia terrestre, también conocida como “la cuarta pared”.

La geopolítica del Siglo XXI será sin dudas diferente a la de los dos siglos anteriores. La progresiva accesibilidad al Ártico, con sus recursos minerales y energéticos, los nuevos caladeros, el acortamiento de las rutas marítimas y el acceso fluvial por los ríos siberianos que descargan en ese océano, están llevando a Rusia a con-



vertirse en un Estado marítimo, conservando las fortalezas del Estado continental, y así ya no será susceptible al encierro geográfico. Pero al mismo tiempo, estos cambios obligarán a Rusia a integrarse más al comercio internacional, a las organizaciones que lo regulan y armonizan, y a admitir las normativas comunes de tráfico marítimo, seguridad y medio ambiente.

Estos cambios ya se están vertebrando en una estrategia nueva, que tiene sus raíces en el pensamiento geopolítico del Siglo XX, pero enfocando al Ártico ya no como una pared trasera sino como un frente central. En esta nueva situación, Rusia asume el rol de una de las potencias marítimas del rimland, y así el Océano Ártico se convierte en el nuevo pivote geográfico entre las superpotencias.

Trascurrirán décadas antes que Rusia pueda completar el cambio de Estado Continental a Estado Marítimo Ártico, pero en el Consejo de Seguridad Nacional y en el Consejo de Ministros están generando medidas políticas para lograrlo, y ya se perciben indicios de que aspira a ocupar un lugar entre las naciones marítimas mayores del planeta.

## UN CAMBIO DE PARADIGMA

La geopolítica del Siglo XX empezó con el estudio de Alfred Thayer Mahan sobre el problema de Asia, donde se enfocó a la competencia entre el poder terrestre del Imperio ruso y las naciones cuyos intereses yacían a lo largo de la periferia del continente asiático, de Cercano Oriente a China.<sup>1</sup>

Mahan vio a Rusia como una potencia continental cuya capacidad de ejercer poder estaba limitada por las “tierras discutibles” que la separaban de las potencias occidentales en el sur de Asia, particularmente el Imperio Británico y EEUU, quienes podían mantener sus dominios sobre las costas asiáticas mediante el comercio marítimo y el poder naval. El mantenimiento de ese dominio occidental dependía de la incapacidad rusa de montar un frente naval en el sur que complementara su enorme potencial terrestre del norte. Para desafiar el dominio de Occidente, Rusia necesitaría acceder a los mares desde sus puertos propios o poseer una ruta terrestre a puertos de otros, una posibilidad que en el Siglo XIX se visualizó como la posibili-

dad de un conflicto armado por Afganistán e Irán en el Siglo XX.

Al analizar el acceso de Rusia a los mares, Mahan enfatizó las limitaciones geográficas del poder naval ruso. Desde San Petersburgo, Rusia tenía que pasar a través del Mar Báltico, enfrentando el poder naval de los Estados Nórdicos en el Golfo de Finlandia y los Estrechos Daneses. Desde Crimea, en el Mar Negro, los buques rusos tenían que atravesar los Estrechos de Dardanelos y Bósforo para llegar al Mar Mediterráneo, y para salir de él cruzar el Canal de Suez o el Estrecho de Gibraltar. El acceso al océano desde el lejano puerto oriental de Vladivostok era posible, pero su distancia del centro político, económico y militar de Rusia, más el desafío del creciente poder naval de Japón, hizo que esa base fuera solo una amenaza limitada a los intereses occidentales en Asia.

Cuatro años después de la publicación de las obras de Mahan, Halford Mackinder explicó los fundamentos de la geopolítica del Siglo XX con “El pivote

geográfico de la historia”,<sup>2</sup> presentado en la Royal Geographical Society de Londres. Mackinder identificó la región suroeste de Rusia como la encrucijada de poder entre Asia Oriental y Europa Occidental. Vio las estepas y planicies de esa región como las avenidas por las cuales un poder central, con líneas internas de comunicaciones, podría llegar a dominar los movimientos entre China y el sur de Asia con los Balcanes y el Canal de la Mancha.

Mackinder percibió los cambios tecnológicos (el ferrocarril) como un incremento en el poder del heartland, amplificando el rol histórico de las estepas de Asia Central como la ruta de las milenarias invasiones arribadas a Europa desde Asia. Presentó el control de esta región, con su riqueza en producción agropecuaria y materias primas industriales incrementadas por la movilidad del ferrocarril, como el pivote alrededor del cual se resolvería en conflicto entre el heartland y los Estados marítimos circundantes.



La isla mundial de Halford Mackinder

Así, en los años iniciales del Siglo XX Mahan y Mackinder sentarían los cimientos de la perspectiva de conflicto por venir: poder continental versus poder marítimo, el enfrentamiento entre el heartland de Eurasia con Gran Bretaña y Estados Unidos por el acceso al arco marginal que une China con Europa. Contener a Rusia en su heartland eurasiático pasó a ser el tema estratégico del siglo.

La visión de Mackinder fue refinada en los años 40 por Nicholas Spykman, profesor de la universidad de Yale, cuyas ideas de encierro y contención fueron puestas en práctica en la postguerra en respuesta a la expansión soviética y firme control sobre Europa Oriental y la corta alianza con la China comunista.<sup>3</sup>

Spykman, como Mahan y Mackinder antes, no consideró el acceso de Rusia al Ártico. Esta omisión no tuvo en cuenta el rol crucial que jugó el puerto de Murmansk durante la Segunda Guerra Mundial, la creación de la Flota soviética del Norte en 1933 y la importancia de las rutas marítimas que unían los puertos árticos de la URSS.

En 1997, Zbigniew Brzezinski, ex Asesor de Seguridad Nacional del presidente Jimmy Carter, presentó la visión de una Rusia rodeada por Europa en el Oeste, por las ex Repúblicas Soviéticas en el Suroeste, por India y China en el Sur y por Japón en el Este, y cerrada por el hielo en el Norte (la cuarta pared).<sup>4</sup> Aunque actualizó la situación geopolítica para reflejar la ruptura de la URSS, su aproximación geoestratégica se mantuvo en el encierro y la contención, mientras se establecía un relacionamiento nuevo entre las ex repúblicas soviéticas y los estados del ex Pacto de Varsovia con Estados Unidos y la OTAN.

Sobre el final del Siglo XX el encierro y la contención de Rusia parecían completos, con la Unión Europea y OTAN por el

Oeste, la intervención militar occidental en Irán y Afganistán y el surgimiento de India y China como potencias terrestres y marítimas. La estrategia de la contención, que descansaba en la creencia de que la geografía y el poder político mantendrían a Rusia permanentemente encerrada, parecía consolidada. Pero el cambio climático llegó al Ártico, y la pared geopolítica del norte comenzó a desmoronarse.

## **RUSIA Y EL ÁRTICO**

La mayor parte de la atención prestada a los beneficios del calentamiento del Ártico y el retroceso del pack de hielo ha sido puesta en el potencial económico de los depósitos off-shore de petróleo y gas, y en los ahorros de tiempo y combustible de la nueva ruta marítima transpolar.

Estos beneficios son significativos, pero para Rusia hay otros intereses relacionados al aumento de la accesibilidad en el Ártico, incluyendo la apertura de una nueva frontera y el creciente acceso a ríos que penetran al interior del país. Así, la percepción rusa de sus intereses árticos puede desagregarse en cuatro categorías: económica, de seguridad, de transporte y de desarrollo.

### **La Importancia Económica**

El Ártico ruso comprende los mares del norte, islas, la plataforma continental y las costas del continente eurasiático, y además está vinculado a una importante red fluvial que desemboca en los mares. La costa ártica de Rusia va desde su frontera con Noruega, en la Península de Kola, hasta el Mar de Bering. A lo largo de esa costa yace una plataforma continental amplia que corre desde el Mar de Barents en el Oeste al Mar de Pechora, el Mar de Kara, el Mar de



Laptev, el Mar de Siberia Oriental y el Mar de Chukchi. De todos ellos, solo el Mar de Barents está libre de hielos todo el año, por influencia remanente de la Corriente del Golfo

La plataforma continental se extiende al norte más allá de las doscientas millas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Cuando está libre de hielos, la línea costera a lo largo del Ártico se extiende casi cuarenta mil kilómetros, que deben ser patrullados y protegidos. La costa ártica rusa recibe el drenaje de una red fluvial de trece millones de kilómetros cuadrados, equivalente a dos tercios de la masa terrestre total de Rusia, un área mayor que cualquier otro país del mundo excepto la propia Rusia.

Rusia ha sido un productor mayor de petróleo y gas provenientes de yacimientos terrestres, pero los recursos potenciales del Ártico están convocando la atención. Algunos depósitos del Mar de Barents ya están siendo explotados, mientras que otros en el mismo espejo de aguas y los del Mar de Kara están siendo reservados para explotaciones futuras. Y hay más recursos

energéticos en la zona esperando por prospección y cuantificación.

En 2008 el US Geological Survey estimó que de los recursos energéticos aún por explorar en el Ártico, el 60% está en el territorio marítimo de Rusia. El área de mayor potencial está en la cuenca geológica del Mar de Kara, aunque hay yacimientos menores pero respetables en los Mares de Laptev y Siberia Oriental.

## La Seguridad Naval

Desde 1933 la Flota del Norte tiene su base en la Península de Kola, ribera suroeste del Mar de Barents. Esta flota es hoy la mayor y el componente más poderoso de la Marina de Rusia. Desde allí se despliega por debajo de los hielos árticos la flota de submarinos balísticos nucleares. También desde allí la flota de superficie se despliega todo el año hacia el Atlántico para proteger al tráfico marítimo comercial para y desde puertos del noroeste de Rusia. Mientras la movilidad de la Flota del Norte puede ser restringida al Ártico en caso de una guerra

naval irrestricta, en otros momentos tiene el libre acceso al océano.

Si los estrategias occidentales mantuvieron un punto ciego con respecto al encierro de Rusia por la cuarta pared, el potencial del cambio fue percibido por otros observadores antes de la Segunda Guerra Mundial. En un artículo de la revista *Foreign Affairs* de 1938, el profesor ruso naturalizado británico H. P. Smolka expuso una visión diferente bajo el título “Estrategia Soviética en el Ártico”.<sup>5</sup> Refirió el establecimiento de la Flota del Norte en la Península de Kola y examinó el rol de la recién fundada Administración Central de la Ruta Marítima del Norte como la agencia encargada del desarrollo de la costa ártica rusa, comparándola con la Compañía de las Indias Orientales británica.

A pesar de este importante estudio, no existió una sola reconsideración de la estrategia del encierro en los trabajos de los estrategas herederos de Mahan y Mackinder. Smolka identificó los beneficios del desarrollo de actividades en la costa norte resaltando los puntos de Mahan referidos a la falta de acceso a alta mar de Rusia. Argumentó que “... **Rusia puede ser encerrada desde tres lados: Oeste, Sur y Este. Pero en el Norte –y solamente allí existe una línea costera continua, independiente y enteramente de Rusia, inaccesible para los demás ...**”.

Hoy, la Guardia Costera de Fronteras de Rusia, que evolucionó desde la División Marítima de KGB de la URSS a un servicio de guardacostas moderno, es la responsable de monitorear las actividades marítimas a lo largo de las aguas costeras y la ZEE, imponiendo el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones nacionales. Es un servicio pequeño que incluye fragatas y corbetas convencionales de la Marina asignadas a las Flotas del Norte, del Pacífico y del

Mar Negro, patrulleros, pesqueros y embarcaciones menores para operaciones cercanas a la costa, aunque solo un pequeño número de esos bajeles están preparados para operaciones en mares con hielo. La capacidad de Rusia de patrullar y monitorear su cada vez más accesible ZEE ártica no ha acompañado el paso más veloz del cambio climático.

## **El Tránsito por la Ruta del Norte**

El primer tránsito completo de la Ruta del Norte (el largo total de la costa ártica de Rusia) se realizó en 1932, coincidiendo con el reconocimiento por la URSS de la frontera norte como una dimensión nueva de su seguridad nacional. La Administración Central de la Ruta Marítima del Norte fue creada ese mismo año, se cartografiaron las rutas y se construyeron rompehielos para hacer posible la unión de los puertos a ambos lados del Estrecho de Kara (el pasaje entre la isla Novaya Zemlya y el continente, separando las aguas de Europa de las de Asia) y hacia el Estrecho de Bering.

Esta vía fue llamada “Ruta Marítima del Norte” (RMN). A lo largo de esta frontera, durante las décadas del 30 y el 40, se establecieron bases militares, ciudades industriales y algunos “gulags”, y en los años de la Guerra Fría bases aéreas y estaciones de monitoreo. Las instalaciones portuarias se levantaron en las bocas de los ríos mayores para apoyar la penetración al interior del continente.

El tráfico por la RMN creció durante toda la era soviética. Los desórdenes económicos que acompañaron la transición de la Unión Soviética a la Federación Rusa condujeron a una década de descuido de la RMN y los puertos de la cuenca. La carga transportada declinó precipitadamente hasta que en 2000 el entonces presidente Vladimir



Cuenca fluvial de Siberia

Putin le volvió a prestar atención a la ruta como parte de una estrategia económica nacional que la revalorizó como un componente fundamental de la estrategia económica de Rusia.

La RMN sirve tanto como un conjunto de rutas marítimas regionales como de pasaje transártico, con un punto de división sobre la Península Taymyr, que separa los Mares de Kara en el Oeste con el Laptev en el Este. Es también el punto más septentrional de Asia y el último sector en derretir el hielo al llegar el verano. El pasaje está comprimido por el Estrecho de Vilkitski, que separa el Cabo Chelyushkin de la isla Severnaya Zemlya, donde la baja profundidad y la retención de hielo durante el verano limitan el tránsito de los buques.

Las rutas marítimas locales se mantienen operativas aun cuando el tránsito del pasaje entero esté interrumpido por el congelamiento de los estrechos. La RMN provee acceso a puertos regionales como Novy (río Ob), Dikson, Dudinka y Ingarka (pueblos de Yenisei acopiadores de recur-

sos minerales y madereros), y Tiksi (río Lena). Estos puertos sostienen el tráfico marítimo durante la estación de verano, o cuando el pack de hielo está en un espesor mínimo.

Además de proveer rutas marítimas nacionales para conectar puertos y dar acceso al interior, la RMN es de interés para las grandes navieras como una ruta alternativa entre Europa y Lejano Oriente. Por RMN la ruta entre Rotterdam y Yokohama puede reducirse en cuatro mil millas. Aún con las bajas velocidades de tránsito del pasaje del norte, el acortamiento de la distancia disminuye el tiempo de la travesía y el consumo de combustible, con importantes ahorros para el armador.

Al día de hoy, el tráfico por la ruta del Ártico es de duración no previsible, dependiendo de los cambios en el clima y el comportamiento de los hielos, que imponen la necesidad de buques diseñados para navegar en aguas congelables. La RMN no será ofrecida como ruta regular a las navieras hasta que se obtengan mayor experiencia,

ayudas a la navegación modernas, facilidades portuarias y capacidades de búsqueda y rescate. Con el tiempo, el pasaje del norte será más atractivo, particularmente cuando se incremente el número de rompehielos.

La RMN depende de rompehielos para mantener las rutas abiertas y escoltar los buques aún en verano. Seis rompehielos nucleares (cuatro grandes de la clase Arktika y dos para aguas someras de la clase Taymyr) mantienen abierta la ruta, mientras las empresas rusas mayores han comenzado a adquirir rompehielos de carga propios. En 2009 la flota operada por Norilsk Nickel MMC, en Siberia, transportó cerca de un millón de toneladas por los mares de Kara, Pechora y Barents, entre Dudinka y Murmansk. El éxito de Norilsk está llevando al diseño de buques similares para el transporte de petróleo y gas natural en el Ártico sin escolta.

En teoría, la RMN puede también servir de corredor para que la Flota del Norte alcance el Océano Pacífico, aunque ese tránsito es peligroso, porque los buques de guerra no han sido diseñados con estándares polares. El pasaje por aguas infestadas de hielos flotantes, aún con la escolta de un rompehielos, es potencialmente riesgosa para el casco y los sistemas de propulsión de un buque de guerra, cuyas complejas superestructuras son susceptibles de acumulación de hielo, en detrimento de la estabilidad.

### **El Desarrollo de la Cuenca Fluvial del Ártico**

La cuenca fluvial ártica rusa comprende el heartland de Eurasia y las regiones costeras del norte que hasta hace poco tiempo sirvieron de cuarta pared encerrando a Rusia. La cuenca asiática por sí sola constituye lo que Mackinder definió como

“área pivote” y Spykman como “heartland”, y abarca casi dos tercios del área terrestre del país.

La cuenca fluvial ártica rusa está dotada con abundancia. La parte sur de Siberia Occidental es un espacio agrícola altamente productivo. La región es rica en petróleo, gas y carbón, y los ríos Ob y Yenisei generan enormes cantidades de energía hidroeléctrica. Yacimientos de hierro y bauxita proveen la materia prima para la producción de acero y aluminio. Al norte de la meseta central siberiana se estableció Norilsk Nickel, el mayor productor mundial de níquel y paladio. El río Lena provee el acceso a las minas de oro y diamantes. Y además la cuenca aloja el bosque más grande del mundo, que cruza Siberia de noroeste a sudeste.

Las grandes distancias, el terreno accidentado y el clima severo han impedido la construcción de grandes carreteras y líneas férreas en el norte, pero los sistemas fluviales de tres ríos mayores (Ob, Yenisei y Lena) atraviesan la cuenca, desde los Montes Urales al Oeste, Mongolia y Kazakhstan en el Sur, y las montañas que bordean el Pacífico por el Este. El potencial de esos ríos en apoyo al desarrollo de la cuenca puede ser comparado con la importancia del Río Mississippi para EEUU. Pero este potencial ha sido mayormente bloqueado por el clima del Ártico, que permite abrir la boca de los ríos en el norte por sólo un par de meses al año.

Como resultado, muchas viejas instalaciones se han deteriorado o se han visto abandonadas en las dos décadas pasadas y hoy deben ser reconstruidas. El mantenimiento de las instalaciones se complica por las variaciones extremas de las temperaturas estacionales que causan el derretimiento y congelado alternativo del permafrost, afectando la estabilidad estructural de las

CUENCA FLUVIAL DE LOS PRINCIPALES RÍOS ÁRTICOS DE RUSIA<sup>6</sup>

Sistema	Extensión	Superficie de su cuenca (km <sup>2</sup> )	Descarga promedio (m <sup>3</sup> /s)
Ob	5.410	2:972.947	12.500
Yenisei	5.539	2:580.000	19.600
Lena	4.472	2: 490.000	17.000
<b>COMPARACIÓN</b>	<b>CUENCA DEL</b>	<b>MISSISSIPPI</b>	<b>EEUU</b>
Mississippi	6.300	3.225.000	16.200

construcciones estables. Sólo cuando el tráfico comercial provea incentivos económicos para mantener instalaciones sobre las costas del Ártico (como el caso de Dudinka, al servicio de Norilsk Nickel) se volverá a operar las facilidades portuarias como antes lo fuera.

#### EL DERRUMBE DE LA CUARTA PARED DE LA CONTENCIÓN

Como ya se ha dicho, en todos los análisis geopolíticos de los estrategas occidentales del Siglo XX el Ártico siempre fue visto como la cuarta pared del encierro de Rusia. De Mahan a Mackinder a Spykman y Brzezinski todos vieron los mares helados del norte como una barrera impermeable, en particular Spykman que afirmaba *“... la geografía es el factor más importante de la política exterior, porque es el único permanente ...”*.<sup>7</sup> Este concepto, que en su momento parecía correcto, resultó incorrecto en la primera década del Siglo XXI, en la medida en que el cambio climático crea las condiciones para la prolongación de los veranos, perdiéndose el 30% de la cobertura de hielo del verano y un 10% de la invernal.

Si en la segunda mitad del Siglo XX los estrategas occidentales hubieran examinado con más atención la evolución del espacio polar ruso habrían reconocido que el rol del Ártico como pared de contención se apoyaba en cuatro factores: tec-

nología, economía, clima y legislación. Pero los cambios en estos factores pasaron desapercibidos en Occidente, aún cuando se vislumbraron evidencias ya en la década del 30.

#### Tecnología de transporte del Ártico

Rusia ha enfrentado la barrera del hielo polar con una impresionante flota de rompehielos y buques reforzados para aguas polares. En los cuarenta y cinco años transcurridos entre el fin de la Segunda Guerra Mundial y el colapso de la URSS, el tráfico de mercaderías a lo largo de la RMN subió de 500.000 toneladas en 1945 a 6,6 millones de toneladas en 1989. Durante ese tiempo la tecnología del transporte ártico evolucionó de simples proas reforzadas a cascos especialmente diseñados para la función, sistemas de movimiento de lastres, propulsión nuclear, hélices direccionales montadas en pods y otras tecnologías.

El compromiso ruso por el desarrollo de las regiones polares se ve reflejado en la inversión en rompehielos. La flota actual incluye seis unidades de segunda generación de propulsión nuclear, cuatro buques grandes de dos reactores para el trabajo pesado a lo largo de toda la RMN, y dos medianos de un reactor solo para abrir las entradas a puertos y ríos. También hay un número importante de rompehielos menores de propulsión diesel eléctrica, para apo-

yar las operaciones dentro de los ríos y en rutas regionales de aguas someras, mientras se sigue adelante un programa continuo de construcción de nuevos buques para reemplazar las unidades que envejecen naturalmente.

La reciente introducción de buques tanque y de carga del tipo “doble acción” (propulsión por pod azimutal, proa crucero, casco rompehielos a popa) está ayudando en la privatización de las rutas árticas. Los cinco cargueros rompehielos de Norilsk Nickel navegan durante el año entero, y en 2010 transportaron más de un millón de toneladas de carga de Dudinka a Murmansk. La petrolera para estatal SovcomFlot acaba de comisionar su quinto tanquero “doble acción” de 70.000 DWT para navegar la RMN.

Entretanto, las tecnologías de prospección off-shore desarrolladas para el Golfo de México y el Mar del Norte, como la exploración remota, la perforación direccional que permite alcanzar depósitos ubicados varios kilómetros bajo el lecho marino, y la extracción desde el mar, ya han llegado al Ártico.

Pero los nuevos buques y las explotaciones de hidrocarburos son solo una porción reducida del desarrollo de la cuenca ártica rusa. Los puertos y los sistemas de transporte fluvial son necesarios e imprescindibles para conectar las regiones aisladas del heartland eurasiático. El congelamiento de los ríos interiores requiere de nuevas capacidades para lidiar con el hielo y mejoras en infraestructura que permitan extender el lapso de utilización de las vías fluviales.

### **La economía derivada de la energía**

La contención económica de la URSS comenzó a derrumbarse a principios de los 80, cuando las naciones europeas occidentales decidieron colaborar en la construc-

ción de un gasoducto mayor para traer el hidrocarburo de Siberia a Europa. Estados Unidos se opuso a esta obra porque ponía en manos soviéticas el control del recurso energético para sus Aliados, porque le facilitaba a Moscú una tecnología avanzada que no tenía y porque volcaría a las arcas del Kremlin importantes fondos para su sistema financiero. Pero la posición estadounidense perdió ante las políticas europeas que favorecían el intercambio comercial Este-Oeste para el beneficio mutuo.

Una década después, con la ruptura de la Unión Soviética y la rápida privatización de sus empresas estatales, el miedo a la dependencia energética de Rusia se desvaneció. El aumento de los precios del petróleo y el gas, el descubrimiento de depósitos de hidrocarburos en el Mar de Barents, y el acceso a la tecnología de prospección y explotación de yacimientos en aguas profundas y zonas frías, hicieron que los hallazgos se convirtieran en atractivos para el desarrollo. Al inicio del Siglo XXI, con la energía fluyendo regularmente de Siberia a Europa, hay poca preocupación por el giro de Rusia hacia sus recursos árticos.

Por último, aunque la Federación Rusa aún envía mensajes contradictorios acerca de la inversión extranjera, particularmente en los sectores estratégicos de la economía, las oportunidades de participación exterior en hidrocarburos y transporte marítimo convocan la atención occidental, dándose inversiones de niveles insospechados tan sólo dos décadas atrás.

### **El cambio climático**

En las últimas dos décadas del Siglo XX los científicos constataron una lenta pero progresiva disminución en la extensión y espesor del hielo del Ártico, pero finalizando la primera del XXI la tendencia se había

acelerado. Hoy los científicos aprecian la continuación del declive que podría llevar a una pérdida estacional total para la segunda mitad del siglo. Los inviernos árticos continuarán siendo largos y muy fríos, y no se prevé una pérdida total de hielo en esa estación, pero sí será más fino y de extensión menor.

La agencia hidrográfica y meteorológica de Rusia (RosHydroMet) ha proyectado un incremento de cuatro grados centígrados en la temperatura de la región ártica para 2040. Sin embargo, el hielo invernal seguirá siendo un problema a enfrentar. Pero ese cambio en la temperatura puede llegar a ser significativo, porque conduciría a un invierno más corto, con menos tiempo para consolidar la extensión y el espesor del hielo. El calentamiento de la cuenca fluvial del Ártico, estimado en dos grados centígrados, gradualmente aumentará el tiempo de descongelamiento del permafrost, moviendo lentamente hacia el norte las tierras adecuadas para el desarrollo humano.

### **Los cambios en el derecho internacional**

Así como se han producido cambios en la tecnología, la economía y el clima, también hubo cambios en el derecho internacional aplicable al Ártico.

Al inicio del Siglo XX el Ártico era un espacio encerrado por el hielo e inexplorado, y por tanto no existía una real necesidad de un régimen legal internacional. En los años 20 la URSS propuso que los estados costeros simplemente dividieran el área a partir de líneas radiales dibujadas desde el Polo Norte hacia las fronteras de las costas de los Estados, pero esta propuesta no fue aceptada por los otros Estados vecinos, y finalmente fue retirada por los pro-

prios soviéticos. No fue hasta que en 1982 se implementó la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar (UNCLOS) que se arribó a un marco de normas para el Ártico.

Otras leyes y acuerdos posteriores, como el Acuerdo de Fronteras Marítimas EEUU-URSS de 1990, el Acuerdo de Recursos Pesqueros de 1995, y las normas y convenciones de IMO, ampliaron el régimen legal aplicable. El Consejo del Ártico, acordado en 1996, proveyó el foro para los estudios colaborativos de temas de desarrollo sustentable de la región, mientras que la Declaración de Ilulissat de 2008 comprometió a los cinco Estados árticos (Rusia, EEUU, Canadá, Noruega y Dinamarca) a resolver sus diferencias a través de canales diplomáticos.

Están por resolverse algunas disputas entre Rusia y Noruega, que actualmente están negociando una solución a un conflicto fronterizo relativo a soberanía sobre islas del archipiélago Savalbard (Mar de Barents).

Desde la perspectiva de los intereses rusos en el Ártico, el aspecto más importante de UNCLOS fue la creación de la ZEE, reconociendo la jurisdicción nacional sobre los recursos del subsuelo de la plataforma continental, y el derecho de los Estados costeros para establecer e imponer reglas de protección del medio ambiente marino en las aguas congeladas de esa ZEE. Estas normas la dan a Rusia jurisdicción sobre el tráfico marítimo en la RMN, los caladeros de la ZEE, y los recursos minerales del lecho hasta el límite exterior de la plataforma continental, sujeto a la responsabilidad de observar los derechos de otros Estados.

Bajo los términos de la convención, Rusia propuso líneas fronterizas para la plataforma basadas en datos científicos y una

fórmula compleja que tomaba en cuenta la distancia desde la orilla, la profundidad del lecho, el espesor de los sedimentos, la pendiente y la naturaleza de las rocas que yacen al pie del talud. Esta propuesta fue presentada en 2001 ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, establecida por UNCLOS para el estudio de los reclamos nacionales,<sup>8</sup> cuya definición está pendiente del aporte de evidencia científica adicional.

Por las previsiones de la convención que regulan la navegación en mares congelados, Rusia puede establecer e imponer normas aplicables a la protección de la RMN (ya que la ruta pasa cubierta de hielo la mayor parte del año) y del medio ambiente marino, que sean basadas en evidencia científica, pero no discriminar por origen nacional.

## **LA VISIÓN ÁRTICA DE RUSIA**

El liderazgo político ruso ha estado involucrado en el desarrollo de la región ártica desde el establecimiento de la Administración de la Ruta del Norte en 1932 hasta la reciente divulgación de la Estrategia Nacional de Rusia para el Ártico, promulgada por el Consejo de Seguridad de la Federación Rusa en setiembre de 2008. Según sus términos, los intereses rusos en el Ártico son:<sup>9</sup>

- Uso de la zona ártica de Rusia como base de recursos estratégicos para el desarrollo socioeconómico de la nación.
- Preservación del Ártico como una zona de paz y cooperación.
- Conservación del ecosistema único del Ártico.
- Uso de la Ruta Marítima del Norte como una línea de comunicación nacional integrada al Ártico de Rusia.

Desde esa perspectiva, los puntos clave pueden ser agrupados en política exterior, seguridad militar, desarrollo económico, y transporte y política marítima.

## **Política Exterior**

Buscando establecer el Ártico como una “zona de paz y cooperación”, la política ártica rusa enfatiza el beneficio mutuo bilateral y multilateral de la cooperación entre los Estados del Ártico sobre las bases de los tratados y acuerdos internacionales de los que Rusia es parte.

Subordinar la política exterior de Rusia al Ártico es apoyar la colaboración y el compromiso con UNCLOS y sus organizaciones multilaterales, incluyendo OMI, el Consejo del Ártico y los términos de la declaración conjunta de los cinco Estados árticos que se reunieron en Ilulissat (Groenlandia) en 2008. El punto clave de la Declaración de Ilulissat (que los Estados árticos resolverán las disputas pacíficamente en línea con la ley del mar<sup>10</sup>), es coherente con la Política ártica de Rusia.

El Consejo del Ártico se integra con los cinco Estados costeros (Rusia, EEUU, Canadá, Noruega y Dinamarca) más Suecia, Finlandia e Islandia y también las organizaciones que representan a los pueblos indígenas de la región. No es un cuerpo ejecutivo, no toma decisiones, no tiene infraestructura ni secretariado. Sin embargo, es el principal foro donde se discute la agenda regional de los temas de desarrollo y medio ambiente.

## **Seguridad Militar**

En términos militares, la política ártica de Rusia se enfoca en la protección de la nación y frontera norte contra el Océano Ártico, y en obtener un régimen operativo

favorable para las Fuerzas Armadas rusas y otras formaciones militares necesarias en la región, particularmente el Servicio de Seguridad Federal de la Guardia Costera de Fronteras.

La apertura del Ártico plantea cuatro temas a la seguridad militar:

- 1) La protección de la flota de submarinos de misiles balísticos nucleares;
- 2) La protección de las rutas marítimas a lo largo del Ártico;
- 3) La defensa de costas, puertos y tráfico marítimo;
- 4) El movimiento de los buques de guerra entre el Atlántico y el Pacífico.

La protección de la flota de submarinos de misiles balísticos nucleares, que es parte de la estrategia de seguridad tradicional, no está específicamente explicitada en la política rusa para el Ártico. La mayoría de los submarinos estratégicos están basados en la Península de Kola, desde donde pueden estacionarse rápidamente bajo el pack polar en casos de crisis. La gruesa capa de hielo provee seguridad y elimina la necesidad de cruzar por el largamente vigilado GIUK Gap (triángulo Groenlandia, Islandia, Reino Unido). Los buques de superficie y los submarinos de ataque de la Flota del Norte proveerán la seguridad adicional a los submarinos estratégicos en sus tránsitos por las aguas someras de la plataforma continental en rumbo a las aguas profundas cubiertas de hielo. Además, la Flota del Norte tiene los roles tradicionales de asegurar la libertad de navegación y mostrar la bandera.

Por otra parte, la posición pública de Rusia sobre su política ártica se enfoca a la defensa y protección de fronteras y el área circundante. Las principales actividades fronterizas son:<sup>11</sup>

- A partir del Servicio de Seguridad Federal, crear una guardia costera fun-

cional y de interacción efectiva con las guardias costeras de los demás Estados árticos, para combatir el terrorismo en el mar, el contrabando y la migración ilegal, y la protección de los recursos biológicos.

- Desarrollar infraestructura en las zonas limítrofes del país y re-equipar la guardia de fronteras.
- Desarrollar un sistema integrado para el monitoreo de las actividades pesqueras y en la superficie del mar Ártico.

Es en estos puntos que la Guardia Costera de Fronteras demandará de mayores cambios. Cuenta con una dotación de 9.000 hombres y solo seis patrulleros rompehielos de 3.710 toneladas, construidos hace más de treinta años, y de los cuales solo dos están en servicio en el Ártico. Si bien la Armada rusa puede asignar algunos buques para hacerse cargo de las tareas de una guardia costera, solo se dispone de un reducido número de remolcadores aptos para operar en mares helados para atender las necesidades. Pero estos buques están dispersos. Además del Ártico, la Guardia Costera de Fronteras patrulla en los mares Báltico, Caspio y Negro, en los ríos Amur y Ussuri, y en las costas del Pacífico; y no hay otros buques capaces de navegar en aguas heladas para proporcionar rápida respuesta de búsqueda y rescate a lo largo de la ruta del norte, fuera de los grandes rompehielos nucleares.

La nueva ruta polar y el vasto espacio de la plataforma continental y la ZEE están agregando una carga pesada adicional al manejo del tráfico marítimo, las políticas pesqueras, la imposición de medidas medioambientales y los servicios de búsqueda y rescate. Pero no se percibe que las autoridades rusas hayan comprendido cabalmente las nuevas demandas de la Guardia Costera de Fronteras, que necesitará

incrementarse rápidamente en tamaño y recursos para cumplir las responsabilidades. También necesitará de un marco más amplio de cooperación con los servicios guardacostas de otros estados árticos para el monitoreo de las flotas comerciales, pesqueras y científicas.

### **Desarrollo Económico**

El desarrollo socioeconómico es el núcleo duro de la política de Rusia para el Ártico. Expandir la base de recursos con la zona ártica mucho haría para complementar las necesidades nacionales de hidrocarburos, alimentos marinos y otras materias primas estratégicas. También proveería dinero en moneda extranjera para acelerar el crecimiento y el desarrollo propio.

El desarrollo regional del Ártico es un área de interés. El Ministerio de Desarrollo ha preparado un esquema de desarrollo sustentable para presentar al Consejo del Ártico, que contiene una detallada apreciación de la situación financiera, sus costos y su futuro dentro de un programa de desarrollo de actividades productivas y comerciales.

### **Transporte y Política Marítima**

El 1 de octubre de 1897 el entonces Secretario General del PCUS, Mikhail Gorbachev, durante la inauguración de una ampliación del puerto de Murmansk, anunció la futura apertura de la Ruta Marítima del Norte al tráfico comercial de buques extranjeros. Esta iniciativa fue complementada en 1991 con la promulgación de las reglas de navegación en la RMN. Con este marco legal, en el verano de 2009 los buques mercantes alemanes MV “**Beluga Fraternity**” y MV “**Beluga Foresight**” fueron los primeros en transitar toda la ex-

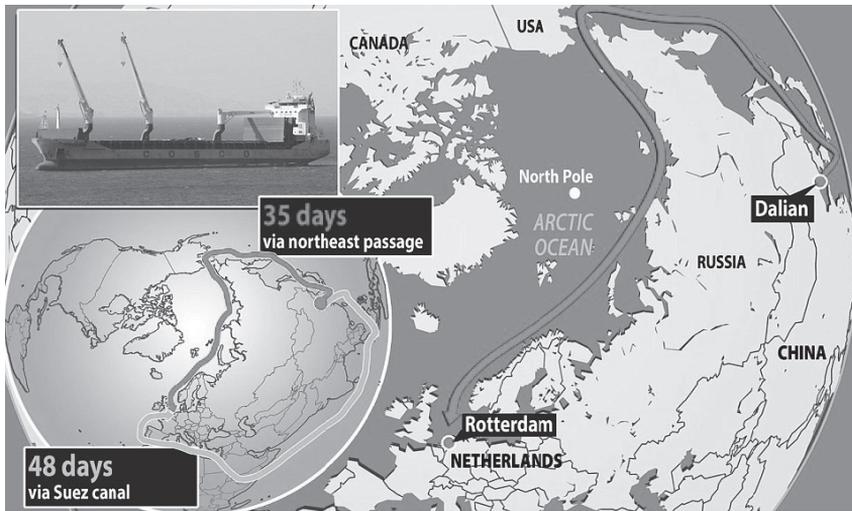
tensión de la ruta, en viaje de Ulsan (Corea) a Rotterdam (Holanda) con una escala en el puerto de Novy (boca del río Ob) para descargar y cargar mercaderías. Este tránsito dejó como enseñanza la necesidad de cambios en las normas de rumbo y gobierno, las que se están adecuando sobre la marcha.

La identificación del Ártico como un área de interés estratégico nacional ha sido incorporada a otros planes y políticas nacionales.

La “Estrategia de Transporte de la Federación Rusa al 2030” promulgada por el Ministerio de Transporte el 22 de noviembre de 2008, estableció objetivos para fortalecer la RMN y las malla de ríos que comunican la ruta con el interior profundo. Entre otras, establece la meta de construir tres rompehielos nuevos antes de 2015 para sustituir los viejos rompehielos nucleares de la clase “Artika”, construidos en la década del 70 y que requieren de remplazo. También, la construcción de rompehielos fluviales y portuarios, de propulsión convencional en el período 2015-2030, para apoyar el tránsito de las aguas interiores.

La política marítima de Rusia enfatiza el incremento del comercio marítimo. En el Ártico esto se ve reflejado en la introducción de buques a prueba de hielos, para cargas secas y líquidas, construidos en astilleros rusos.

La relación entre poder marítimo y fortaleza económica, ingrediente básico de las estrategias globales de EEUU y Gran Bretaña, también se vio reflejado en Rusia. Hablando del crecimiento de la globalización y el rol de la Armada Rusa, el Almirante de Flota Vladimir Kuroyedov escribió: “... *Entendemos muy bien que el Siglo XXI es el siglo de los océanos, y este país debe estar listo para participar, a la par con los*



*demás países en la competencia por el acceso a los recursos y a las rutas. Solo una flota naval moderna puede asegurar la participación plena de Rusia en el uso sostenido de los recursos de los mares en el interés de avanzar en el desarrollo económico del Estado ...”<sup>12</sup>*

## UN PIVOT GEOGRÁFICO EN EL ÁRTICO

La idea original de Mackinder del “pivot geográfico” fue de un área de Asia Central desde la cual, por siglos, los pueblos se movieron hacia occidente amenazando la civilización europea. Con el tiempo este concepto evolucionó hacia la percepción de que un heartland poderoso podría amenazar los intereses occidentales hacia el sur del anillo asiático y desde allí a Europa central.

Mahan percibió el sur de Asia como el potencial campo de batalla entre el poder terrestre del heartland (Rusia) y los poderes marítimos occidentales (Gran Bretaña y EEUU) por los recursos de las costas asiáticas.

Pero hoy las cosas han cambiado. Rusia ha perdido los territorios del sur de la vieja URSS, que hoy son estados independientes capaces de defender sus intereses propios. Cualquier sueño imperial latente de alcanzar el Océano Índico o el Golfo Pérsico ha desaparecido. En el Siglo XXI, un Ártico accesible guiará a Rusia hacia el norte, no solo para explotar los recursos árticos, sino para conectar su interior asiático con el resto del mundo a través del comercio marítimo. La vieja geoestrategia del encierro y la contención de Rusia caducó.

En una visión geopolítica nueva para el Siglo XXI, Rusia asumirá un rol no solo continental, sino también de estado marítimo que extiende su influencia desde la costa ártica y su cuenca. Aun si el deshielo del Ártico se demorara, los adelantos en tecnología de navegación polar y desarrollo de recursos asegurarían que Rusia seguirá incrementando sus conexiones y comercio con el resto del mundo.

Para la mitad de este siglo, la RMN será una ruta marítima regular, con un servicio estacional en expansión basado en buques

aptos para el hielo. En la medida que el Ártico se vuelve más accesible, la costa norte de Eurasia puede volver a tomar el lugar del pivote de Mackinder, tanto como ruta de tránsito como área de explotación de recursos. Este “pivote geográfico” del Siglo XXI no existirá sin conflicto, pero con compromiso a la ley internacional y con respeto a los derechos de los Estados costeros, esos conflictos serán políticos y no militares.

Quedan por resolver algunos contenciosos de soberanía. Rusia y Noruega tienen una compleja carpeta de asuntos fronterizos y de recursos que resolver. EEUU puede cuestionar algunos de los derechos reclamados por Rusia a lo largo de la RMN. Y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental aún tiene que expedirse sobre los reclamos rusos en el lecho marítimo del Ártico. Estos son asuntos legales y diplomáticos que, aunque importantes, no tocan la seguridad del Estado ni superan los beneficios de mantener la paz y la estabilidad en el Ártico. Como tales, no conducirán a más que demostraciones de interés a través de buques de patrulla u hostigamiento ocasional, o detención de violadores de la jurisdicción reclamada por Rusia.

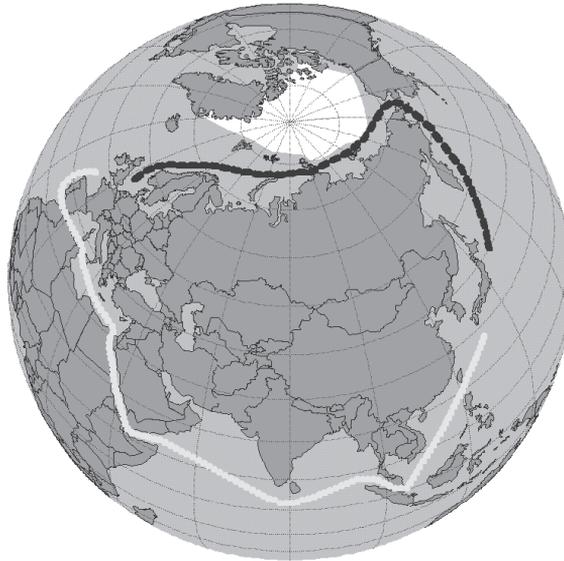
Como un Estado marítimo interesado en la libertad de la navegación y en la seguridad de sus aguas exteriores, en el Siglo XXI Rusia incrementará los intereses compartidos que de hace mucho son sostenidos por EEUU y las demás potencias marítimas. Los intereses árticos de Rusia alentarán una política marítima que contenga el manejo de los recursos costeros y la libertad de la navegación internacional, aunque con más énfasis en la soberanía off-shore y menos en la proyección de poder en aguas distantes.

La política de seguridad estratégica de Rusia será una continuación de la pasada y la presente. El contencioso de fronteras marítimas con EEUU ha sido resuelto (pendiente de aprobación oficial por la Duma), y ambos países mantienen vigente un viejo acuerdo sobre diferencias de límites marítimos y disputas de navegación.<sup>13</sup> Las disputas territoriales con los aliados de EEUU (Noruega, Dinamarca y Canadá) estarían resolviéndose por medios pacíficos. Los conflictos que puedan surgir serán de navegación comercial, delimitación de fronteras, manejo de caladeros, desarrollo energético, protección ambiental, investigación científica en el océano y todos los temas de diplomacia internacional, antes que militares.

Con las aguas árticas accesibles, Rusia necesitará desarrollar capacidades de regulación y aplicación de la ley, para manejar actividades en el área que duplican las responsabilidades de la Guardia Costera de Fronteras. La seguridad de sus intereses marítimos se enfocará en seguridad interna (aduanas, migración, contrabando y terrorismo), manejo y protección de caladeros y recursos minerales, y mantenimiento de la RMN tanto para sus flotas como para el tránsito comercial extranjero.

Occidente, incluido EEUU, pueden ganar de la evolución rusa de un heartland aislado de actividad económica limitada a una región marítima de comercio en materias primas, agricultura y bienes industriales. La Política Marítima de EEUU, emitida como una directiva de seguridad nacional en 2009,<sup>14</sup> especifica temas militares que la de Rusia dejó fuera, aunque el resto de los intereses estadounidenses árticos tienen sus contrapartes en los objetivos políticos estratégicos rusos.

El objetivo de Rusia de establecer el Ártico como una “zona de paz y coopera-



ción” es también aplicable a EEUU y sus aliados. La ganancia mutua es la meta de las políticas que buscan renovar las relaciones ruso-estadounidenses.

Una iniciativa de cooperación consistente con la Asociación Marítima Global encontró que la “Estrategia Cooperativa de Poder Naval para el Siglo XXI”<sup>15</sup> de 2007 puede promover el uso pacífico del Ártico y demostrar el potencial para cooperar en un área de creciente importancia geopolítica. Los mecanismos para lograrlo deberán ser a través de compromisos diplomáticos, compartir información, promoción comercial y cooperación operativa entre las Guardias Costeras y las Armadas de los Estados árticos.

Una aplicación regional de la iniciativa de la Asociación Marítima Global, ampliada para incluir dominio territorial, administración de los recursos oceánicos e investigación científica puede apoyar colaboraciones marítimas beneficiosas para realzar la probabilidad de que el pivote geográfico del Ártico sea un área de colaboración en lugar de un simple punto de conflicto entre el Sur y oeste de Eurasia con el Norte

## CONCLUYENDO

La apertura del Ártico en el Siglo XXI dará a Rusia la oportunidad de desarrollarse y crecer como una potencia marítima, primero en el ámbito polar del norte y eventualmente en el resto del mundo, en la medida en que su flota mercante exporte bienes rusos y regrese con productos extranjeros.

La transformación del amenazante “heartland” de Mackinder y Spykman hacia un miembro de potencia marítima requerirá de un gran esfuerzo para llevar la nueva Rusia marítima a la sociedad y la colaboración de los otros Estados oceánicos.

El compromiso con el imperio de la ley, la conciencia de compartir el dominio ártico, la seguridad conjunta de las operaciones, y la colaboración en el desarrollo de políticas futuras puede mantener al Ártico como una región de paz, aun cuando los estados costeros mantengan capacidades navales para la aplicación de legislaciones propias en la región.

El objetivo final debe ser el trabajo colaborativo de los Estados para resolver las disputas sobre la plataforma continental y los caladeros, negociar un plan maestro de manejo pesquero, desarrollar planes de transporte marítimo y coordinar políticas de seguridad de la navegación y de la vida humana en el océano, la superficie del hielo y el aire de la región ártica.

## REFERENCIAS

ANTRIM, Caitlyn; “The Russian Arctic in the Twenty-first Century”, *Naval War College Review*, Vol. 63, No. 3, 2010.

CHAUSOVSKY, Yevgueni; “Russia’s Arctic Ambitions”, *Stratfor Global Intelligence*, Setiembre 2013.

CONLEY, Donald; “Disappearing Ice, Emerging Opportunities”, *Center for Strategic & International Studies, Europe Program*, Bruselas, 2013.

TRENIN, Dimitri y BAEV, Pavel; “The Arctic: a view from Moscow”, *Carnegie Endowment for International Peace*, Washington D.C., 2012.

WASSMAN, Paul y LENTON, Timothy; “Arctic Tipping Points in Earth System Perspective”, *Royal Academy of Sciences*, Estocolmo, 2011.

ZYKS, Katarayna; “Russia’s Arctic Strategy (Ambitions & Constraints)”, *JFQ*, Ndupress, París, 2012.

## NOTAS

<sup>1</sup> MAHAN, Alfred Thayer; “The problem of Asia and its effects upon international politics”, *Little, Brown & Co.*, Boston, 2º Edición, 1911.

<sup>2</sup> MACKINDER, Halford; “El pivote geográfico de la historia”, en PINOCHET, Augus-

to; “Geopolítica”, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1977.

<sup>3</sup> SPYKMAN, Nicholas, “The geography of the Peace”, *Harcourt Brace*, New York, 1944.

<sup>4</sup> BRZEZINSKI, Zbigniew; “The grand chessboard”, *McMillan*, Boston, 1984.

<sup>5</sup> SMOLKA, H. P.; “Soviet Strategy in the Arctic”, en *Foreign Affairs* N° 2, 1938.

<sup>6</sup> ANTRIM, Caitlyn, “The Russian Arctic in the Twenty-first Century”, *Naval War College Review*, Summer 2010, Vol. 63, No. 3

<sup>7</sup> SPYKMAN, Nicholas, “The geography of the Peace”, *Harcourt Brace*, New York, 1944, pg. 41.

<sup>8</sup> UNCLOS, Art. 76°.

<sup>9</sup> “Fundamentos de la Política de Estado de la Federación Rusa para el período 2008-2020”, documento oficial, [www.scrf.gov.ru](http://www.scrf.gov.ru).

<sup>10</sup> “The Ilulissat Declaration”, [www.oceanlaw.org/downloads/artic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/artic/Ilulissat_Declaration.pdf)

<sup>11</sup> “Fundamentos de la Política de Estado de la Federación Rusa para el período 2008-2020”,

<sup>12</sup> KUROYEDOV, Almirante Vladimir I.; “War Experience and the Outlook for the Development and Employment of the Navy in Future Wars and Armed Conflicts,” *Military Thought*, 1 de abril de 2005

<sup>13</sup> “Union of Soviet Socialist Republics–United States: Joint Statement with Attached Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage”, firmado en Jackson Hole, Wyoming, 23 September 1989

<sup>14</sup> “National Security Presidential Directive NSPD 66/Homeland Security Presidential Directive HSPD 25”, 12 de enero de 2009), [www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm](http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm).

<sup>15</sup> “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower,” octubre 2007, [www.usnwc.edu/press/](http://www.usnwc.edu/press/).



# DEFENSA NACIONAL: ENTRE EL *PATH DEPENDENCE* Y UNA VISIÓN A FUTURO. LOS PRINCIPALES PARTIDOS URUGUAYOS Y SUS PROPUESTAS EN UNA ARENA OPACA

Mauro A. PÉREZ

mauroperez\_89@outlook.com



*El autor es estudiante avanzado de la Licenciatura en Ciencia Política de la Universidad de la República. Actualmente se encuentra redactando su tesis de grado. Es egresado de la Escuela de Gobierno del Uruguay y ha realizado diversos cursos a nivel internacional, como Observador Electoral de la OEA y una especialización en Campañas Electorales en la Universidad de Salamanca, España.”*

## RESUMEN

La presente ponencia se orienta a la descripción y comparación de las propuestas plasmadas por el Frente Amplio, el Partido Nacional y el Partido Colorado en sus Programas de Gobierno (2015-2020) en relación a la defensa nacional y la seguridad internacional. Resulta por demás interesante conocer qué se proponían hacer los partidos con mayor caudal electoral de nuestro país<sup>1</sup> en un área tan sensible que, paradójicamente, por lo general se caracteriza por la ausencia de novedades, sorpresas, sobresaltos y cambios drásticos<sup>2</sup>. En este sentido, la principal conclusión a la que he arribado es que los partidos han continuado transitando un proceso de confluencia programática en materia de defensa nacional<sup>3</sup>, lo que se pone de manifiesto en las áreas más sensibles. Por otra parte, se observa una gran moderación y mesura en la elaboración programática en general<sup>4</sup> y en la forma de abordar estas cuestiones en

particular, lo que principalmente se ve en el Frente Amplio, partido que alberga en su seno visiones muy disímiles respecto a esta temática.

## 1. INTRODUCCIÓN

El año pasado se celebraron las elecciones internas de los partidos, las elecciones nacionales y el ballottage. Como lo marcan las reglas electorales introducidas en la reforma constitucional de 1996<sup>5</sup>, cada partido político comparece ante la ciudadanía con un solo candidato a la Presidencia de la República. Dicho candidato posee un abanico de ideas y propuestas plasmadas en el programa de gobierno de su respectivo partido y lo somete al voto de la ciudadanía. Es relevante estudiar la posición y las proposiciones de los partidos políticos ya que son éstos quienes articulan los distintos intereses en el sistema político. Dentro de un sistema poliárquico los partidos son agentes indispensables, ya que contri-

buyen a mejorar y fortalecer la institucionalización del régimen político, la intermediación entre las demandas ciudadanas y el poder político y la profesionalización de la política como tal. En este sentido, los partidos “*entrelazan de una manera estable y previsible a la sociedad con el régimen político* [lo cual es una] *función vital para el sistema político*” (Alcántara y Freidenberg, 2001: 18). Más allá de la desconfianza que las élites y muchos ciudadanos puedan tener hacia los partidos, estos aún se erigen en referentes para el electorado y, hasta el momento, no se han propuesto formas alternativas de democracia que puedan tener funcionamiento prescindiendo del esquema partidista, por lo tanto son éstos quienes siguen articulando y vertebrando a los distintos sistemas políticos (Alcántara y Freidenberg, Op. cit.). En este sentido, el caso uruguayo es un claro ejemplo de la centralidad de los partidos políticos (Real de Azúa, 1971; Caetano, Rilla y Pérez, 1987).

A los efectos del presente trabajo se considerará a los programas de gobierno de los distintos partidos como la *voz oficial* de dichas colectividades políticas. Alcántara (2004) y Alcántara y Cabezas (2013) afirman que los programas son una foto actual que el partido muestra al exterior pero que, al mismo tiempo, se encuentran en relación con su pasado y por ello aún arrastran ciertos símbolos y lealtades. Tal como advierten Castillo y Pérez (2010) y Lorenzoni y Pérez (2013), se puede criticar el uso de los programas de los partidos como forma de estimar sus posiciones políticas argumentando que éstos están pensados como una forma de atraer votantes y, más que un fiel reflejo de la ideología de un partido determinado, forman una pieza de marketing. En este sentido, Castillo y Pérez (Op. cit.) afirman que los progra-

mas no llegan a reflejar cabalmente las posiciones políticas de los partidos ni su ideología ya que apuntan más que nada a propuestas de políticas más que a cuestiones conceptuales de fondo. No obstante –y siguiendo a Alcántara (Op. cit.) y Luján (2009)- el contenido de los programas de gobierno constituye una aproximación a la ideología de los partidos y, de cierta manera, indican lo que dichos actores harán o intentarán hacer de llegar al gobierno o a ciertas posiciones que les permitan influir en las políticas públicas. En este sentido, Zuasnábar afirma que en Uruguay los programas de gobierno de los partidos políticos “*son en serio. Están hechos en serio y se respetan. Se podrá completar todo o no, pero el programa es una hoja de ruta. Se discute mucho adentro de los sectores y los partidos*”<sup>6</sup>.

En cuanto a la estructura en torno a la cual se desarrollará el artículo, a continuación se presentarán los principales conceptos utilizados. Luego se pasará revista al proceso de elaboración programática en Uruguay y, consecutivamente, se ingresará en las propuestas de los partidos a estudio en materia de defensa nacional y seguridad internacional. Finalmente, se expondrán las consideraciones finales.

## **2. ASPECTOS TEÓRICO CONCEPTUALES**

A continuación haré énfasis en la presentación de los conceptos clave en torno a los cuales se estructura la ponencia. Estos son el concepto de *defensa nacional* y de *seguridad internacional*.

*Concepto de defensa nacional:*

A los efectos del presente trabajo, me basaré en una definición esbozada por el Ministerio de Defensa Nacional en el año 2005 y la Ley Marco de Defensa Nacional:

*“Por DEFENSA NACIONAL<sup>7</sup> se entien- de la disposición, conjunción y acción co- ordinada de todas las energías y fuerzas morales y materiales de la Nación, con el objeto de garantizar en todo tiempo, en todas las circunstancias y contra todas las formas de agresión, la seguridad y la inte- gridad de su territorio, de sus habitantes, de sus instituciones y de su desarrollo.*

*El ámbito espacial en que esas activi- dades se llevan a cabo comprende el te- rritorio continental e insular, el mar terri- torial, el espacio aéreo correspondiente a dichas zonas, la zona económica exclusi- va y la plataforma continental”* (MDN, 2005: 31).

Casi de la misma manera, Luttecke (2004: 2) se refiere a la seguridad dentro del ámbito nacional, la cual *“tiene como propósitos, fines u objetivos permanentes el de garantizar la protección, defensa y soberanía del respectivo territorio; mante- ner la estabilidad de las instituciones que conforman la estructura del sistema políti- co, económico, cultural y social de la na- ción, así como el de procurar en todo mo- mento y en cualquier perspectiva, el bien- estar de su población, al igual que su de- sarrollo”*. Sin embargo, distingue entre se- guridad y defensa. La primera constituye una meta a alcanzar, mientras que la segunda es uno de los medios para ello.

Por otra parte, la Ley Marco de Defen- sa Nacional<sup>8</sup> en su artículo primero afirma que *“La Defensa Nacional comprende el conjunto de actividades civiles y militares dirigidas a preservar la soberanía y la in- dependencia de nuestro país, a conservar la integridad del territorio y de sus recur- sos estratégicos, así como la paz de la Re- pública, en el marco de la Constitución y sus leyes; contribuyendo a generar las con- diciones para el bienestar social, presente y futuro de la población”*.

*Concepto de seguridad internacional:*

Tal como afirma Luttecke, el concepto de seguridad internacional está estrecha- mente ligado al concepto de *seguridad co- lectiva* surgido con la creación de la So- ciedad de las Naciones en el período de entreguerras. El concepto de *seguridad colectiva* nos acompaña hasta la actuali- dad (con variaciones a su significado ori- ginal). *“Bajo esta modalidad, la seguridad de un Estado concreto pasó a constituir un aspecto considerado como bien público debido a que su supervivencia y seguridad ya no quedarían necesariamente bajo la responsabilidad exclusiva del propio Esta- do afectado. Se empezó a actuar bajo una conciencia colectiva”* (Op. cit.: 9).

Según la ONU *“Es necesario conside- rar la seguridad nacional e internacional como una cuestión de grado; en las cir- cunstancias internacionales actuales no es factible que las naciones o los individuos alcancen por sus propios medios plena libertad frente a todos los peligros, aunque mediante la cooperación internacional plena sería posible alcanzar ese objetivo”*. Desde la perspectiva de la *seguridad co- lectiva*, la seguridad es un concepto cu- yos elementos constitutivos son indivisibles, esto quiere decir que *“la se- guridad nacional y la internacional están cada vez más interrelacionadas, ponien- do en tela de juicio, así, la noción de que la seguridad es fundamentalmente una función del poder nacional o de la fuerza militar y económica [...] Sólo cuando las naciones reconocen que la seguridad no es divisible, sea en sus dimensiones mili- tares, económicas, sociales y políticas o en sus aspectos nacionales e internacio- nales, pueden formular medidas de coope- ración necesarias en una época de inter- dependencia”* (ONU, 1985: 11, citada por Luttecke, Op. cit.: 6-7).

### 3. EL PROCESO DE ELABORACIÓN PROGRAMÁTICA (PEP) EN URUGUAY

En esta sección se abordará brevemente el Proceso de Elaboración Programática de los principales partidos uruguayos, es decir, se expondrán las principales características de la forma en que dichos partidos elaboran sus programas de gobierno. Para un análisis serio de las propuestas de cada partido, es bueno tener conocimiento de cómo dichas propuestas fueron confeccionadas.

Garcé y Yaffé (2013) en su estudio sobre el Proceso de Elaboración Programática (PEP) en nuestro país afirman que dicho proceso y su resultado están condicionados por la forma en que se produce la competencia político-electoral entre partidos y a la interna de cada uno de ellos y, además, por las características organizacionales de los diferentes partidos, fundamentalmente por el grado de centralización y el nivel de fraccionalización. Por otra parte, la competencia político-electoral ha sido otro elemento decisivo en cuanto a los contenidos de los programas de los partidos uruguayos. En el marco de un sistema de partidos, la posición de cada actor se determina de acuerdo a sus preferencias ideológicas pero también en relación a la ubicación y las propuestas de los demás actores importantes. La dinámica electoral lleva a los partidos a tratar de diferenciarse unos de otros, lo que ya impone algunas pautas a la hora de elaborar los programas. Además, la competencia político-electoral impone otras pautas a los partidos, éstas se derivan de la distribución del electorado uruguayo dentro del espectro ideológico. Los partidos deben ofrecer propuestas moderadas a fin de acercarse a las preferencias del electorado de centro.

Garcé y Yaffé (Op. cit.) se basan en cuatro dimensiones para el estudio del PEP en los partidos uruguayos: *institucionalización; centralización; participación y especialización*. La primera refiere a la formalidad que reviste el PEP dentro de cada partido, así como a las reglas que regulan dicho proceso. La segunda hace alusión a si el PEP es llevado a cabo por órganos centrales de cada partido o si, en cambio, son las fracciones las que se hacen cargo. La tercera dimensión apunta al grado de intervención de la militancia en el PEP y, finalmente, la cuarta se dirige a observar la participación de instituciones especializadas (*think tanks*) y el saber técnico en dicho proceso.

El Frente Amplio (FA) tiene un PEP altamente institucionalizado, en el *Estatuto del Frente Amplio* se encuentran todas las reglas que regulan el proceso. En cuanto a la *centralización*, pese a ser un partido muy fraccionalizado el FA se caracteriza por un PEP centralizado en los órganos que establece el Estatuto a tales efectos, las fracciones intentan incidir en ellos más que elaborar sus propios programas. Por otra parte, hay dos vías para que los afiliados participen en la discusión del programa, los Comités de Base y los representantes de estos en el Congreso del Frente Amplio. En relación a la *especialización*, pese a la existencia de algunos *think tanks*, estos no participan directamente del PEP, por lo que los técnicos que quieran incidir directamente deben utilizar el canal de la militancia<sup>9</sup> (Garcé y Yaffé, Op. cit.).

Por otra parte, el Partido Colorado (PC) y el Partido Nacional (PN) tienen procesos muy similares entre sí. El PEP en ambos partidos es institucionalizado (aunque menos que el del FA) ya que se encuentra regulado por sus respectivas cartas orgánicas. En cuanto a la *centralización*, las

fracciones tienen un peso mayor que en el caso del FA y el PEP es más descentralizado, aunque la reforma de 1996 obligó a los partidos a presentar un programa único y, por lo tanto, las fracciones están obligadas a negociar para confeccionar dicho programa único. La *participación* de la militancia depende de cada fracción, por lo que pueden haber distintos niveles a la interna de un mismo partido. Los militantes también pueden incidir en forma indirecta a través de los convencionales. En relación a la *especialización*, hay una mayor participación de los técnicos que en el FA, sin embargo su peso depende, al igual que la participación de los militantes, de cada fracción (Garcé y Yaffé, Op. cit.).

#### 4. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS PROGRAMÁTICAS

Cabe aclarar que, como afirma González Guyer (2014), el área relativa a la defensa nacional (y lo mismo sucede con la seguridad internacional, vale aclarar) no fue un tema relevante en la pasada contienda electoral. Esto se explica en gran medida, a su juicio, por la confluencia programática de los principales partidos en lo que a la defensa nacional se refiere. Las principales diferencias se encuentran en torno a dos temas: en primer lugar, encomendar a las FF.AA. el enfrentamiento de amenazas no convencionales (o *nuevas amenazas*) o de amenazas convencionales; en segundo lugar, hay una gran diferencia en lo que tiene que ver con las alianzas estratégicas que pueda realizar el país con otros Estados.

También cabe resaltar que tanto blancos como frenteamplistas definen cuáles son, a su juicio, las potenciales amenazas a las que se podría ver sometido nuestro país. Para los primeros, las amenazas principales -improbables a corto plazo, pero no

descartables a largo plazo- tienen que ver con “*acciones violentas generadas por el narcoterrorismo o el fundamentalismo religioso, ataques biológicos contra la producción agropecuaria, ciberataques y posibles desplazamientos masivos de población*” (Partido Nacional, 2014: s.p.), mientras que para los segundos “*las principales [hipótesis de conflicto] se basan en las amenazas extraregionales a nuestros recursos naturales y estratégicos, sean del Uruguay o compartidos con otros países de la región*” (Frente Amplio, 2013: s.p.). Esto va de la mano de lo expuesto anteriormente en relación a la gran diferencia que hay entre los partidos en cuanto a la misión asignada a las FF.AA. ya que es en función de esas posibles amenazas que los partidos piensan y planean el rol del componente militar de la defensa.

Para comenzar el análisis propiamente dicho, primero voy a comenzar con aquellas cuestiones que concitan apoyo entre los tres partidos a estudio, para luego ir por aquellas que carecen de dicho respaldo y son propuestas por uno o dos de esos partidos.

Las propuestas que son apoyadas y presentadas por los tres partidos son ocho: a) las que refieren a fortalecer la *conducción política* en el área de la defensa y principalmente sobre las FF.AA.; b) las que avanzan en el sentido de que la defensa nacional no es estrictamente una cuestión de *índole militar*; c) aquellas que implican *mejoras para las FF.AA.*, sean salariales o de equipamiento y tecnología; d) las medidas tendientes al respaldo de la *Ley Marco de Defensa Nacional* y su implementación; e) así como la sanción y/o actualización de *leyes orgánicas* de las FF.AA., de cada fuerza por separado y del Ministerio de Defensa Nacional; f) las propuestas que ponen a las FF.AA. como protagonistas en la defensa de los intereses nacionales que giran

en torno a nuestros *recursos naturales* y aquellos recursos que son considerados estratégicos; g) las que invocan el apoyo logístico a las tareas desarrolladas en la *Antártida* y fortalecer la presencia del Uruguay en dicho sitio; h) las que tienen que ver con la *educación militar* y su interacción con la educación pública. Cabe detenerse un instante para explicar algunos matices importantes que hay en esta área: los tres partidos ponen énfasis en la educación previa al egreso de los oficiales de las escuelas militares (el Partido Nacional incluso hace referencia a fortalecer al Liceo Militar), pero blancos y colorados hacen hincapié además en la formación posterior al egreso de las escuelas militares. En este sentido, el Partido Colorado proponía la formación en conjunto de los oficiales de las tres fuerzas a partir de las jerarquías correspondientes a los Oficiales Jefes y el Partido Nacional hacía referencia a potenciar el Centro de Altos Estudios Nacionales (CALEN).

En cuanto a aquellas propuestas que fueron presentadas por dos de los tres partidos<sup>10</sup>, se encuentran: a) aquellas que apuntan a una mirada global de la *seguridad internacional*. En este sentido, el Programa del Partido Colorado es el más claro al respecto: “*Uruguay debe posicionarse por la reafirmación de la paz, la defensa ante las amenazas globales, la promoción de la democracia y los Derechos Humanos, el desarrollo sustentable y la conformación de esquemas de seguridad cooperativos*” (Partido Colorado, 2014: 22); b) las medidas tendientes a lograr *acuerdos multipartidarios* en materia de defensa nacional en tanto área prioritaria en la que es necesario generar consensos a nivel de todo el sistema político para lograr políticas de Estado; c) la continuidad de la participación uruguaya en las *Misiones de Paz* de Naciones Unidas; d) la *actuación en un esquema con-*

*junto* de las FF.AA en aquellos casos que resulte necesario, mejorando la interoperabilidad de las mismas, así como fortaleciendo la instrucción conjunta; e) en las medidas relacionadas con la *sanidad militar*, donde blancos y colorados proponían su fortalecimiento y los segundos proponían además mantenerla fuera del FONASA; f) fortalecimiento del *Sistema Nacional de Emergencias* y aumento del protagonismo de las FF.AA. dentro del mismo; g) atención a las carencias en materia de *vivienda*, principalmente dentro del personal subalterno y medidas tendientes a paliar esta problemática; h) pronta creación y puesta en marcha de un *Sistema Nacional de Inteligencia* con las debidas garantías para la población; i) medidas tendientes a *mejorar la relación* entre la ciudadanía y la sociedad en su conjunto y las FF.AA., atendiendo a la situación de desprestigio que acarrearán estas por los hechos ocurridos en el período de facto (Frente Amplio, Op. Cit.; Partido Colorado, Op. Cit.; Partido Nacional, Op. Cit.).

En relación a aquellas propuestas que sólo fueron presentadas por un partido, el Frente Amplio propuso: a) una mirada a la *seguridad internacional con foco en la región*, así como en América del Sur y América Latina en su conjunto, resaltando el valor de mecanismos de integración como el MERCOSUR, la UNASUR y la CELAC y en materia de defensa, la importancia del Consejo de Defensa Suramericano; b) *reactivación* de los Centros de Formación de Oficiales de Reserva; c) poner en funcionamiento el *Servicio General de Movilización*; d) poner en funcionamiento el *Servicio de Defensa Civil*; e) adecuar el *número de efectivos* de las FF.AA. a las actuales necesidades; f) conformar un *libro blanco de la defensa*; g) rechazo a la instalación de *bases militares extranjeras* en nuestro país; h) *denunciar* el Tratado

Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) y realizar nuevos acuerdos en materia de defensa; i) *denunciar y sustituir* el Convenio de Asistencia Militar entre nuestro país y Estados Unidos (Frente Amplio, Op. cit.).

Por su parte, el Partido Nacional propuso: a) *articulación y coordinación* de la política de defensa con otras políticas públicas y con otros organismos del Estado más allá del MDN; b) crear la figura del *Comisionado Parlamentario para la Defensa*, a fin de participar en la solución de conflictos internos a las FF.AA. y brindar ciertas garantías a sus integrantes; c) trasladar ciertas actividades de la *órbita militar a la órbita civil* (por ejemplo la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -DINACIA-); d) *fortalecer* el Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate (Partido Nacional, Op. cit.).

En cuanto a las propuestas que sólo fueron presentadas por el Partido Colorado, estas fueron: a) *mejorar el funcionamiento* del Consejo de Defensa Nacional (CODENA); b) *agilizar el tratamiento y aprobación* en el Poder Legislativo de temas sensibles relativos a la defensa nacional; c) emplear personal militar en *situación de retiro*, principalmente para ocupar cargos en las Direcciones del Ministerio de Defensa a los efectos de d) *disminuir la cantidad de cargos de confianza* en dicha cartera, reservándolos sólo para los funcionarios del entorno más cercano al Ministro de Defensa; e) hacer énfasis y brindar apoyo en las *fases de reconstrucción* posteriores al restablecimiento de la paz en aquellos lugares donde el país participe de Misiones de Paz; f) enviar integrantes del *servicio exterior y civiles* a las Misiones de Paz cuando la ocasión lo amerite, fundamentalmente para asistencia humanitaria y reconstrucción; g) asegurar una capacidad de *alistamien-*

*to básico* para el cumplimiento de ciertas tareas; h) mantenimiento, refuerzo y aplicación a nivel nacional de las *especificidades técnicas y materiales* de las FF.AA.; i) participar en tareas de apoyo para el mantenimiento de la *seguridad interior* a los efectos de descomprimir a la Policía Nacional en ciertas tareas accesorias; j) *categorizar las unidades militares* en torno a tres niveles operativos (de disponibilidad inmediata, de estabilización o refuerzo y de apoyo) a los efectos de racionalizar los recursos y el personal; k) *renovación y actualización* material de las FF.AA. incluyendo a la industria nacional entre los proveedores de los bienes; l) asegurar la máxima *observancia de los principios* rectores del orden interno de cada fuerza, así como de la formación y la conducta de los efectivos, siendo esto reflejado posteriormente en la selección para las promociones y los puestos relevantes; m) estimular el *ingreso* de personal; n) mantener la *Sanidad Militar* fuera del Fondo Nacional de Salud (FONASA) (Partido Colorado, Op. cit.).

Desde el punto de vista cuantitativo, registré 47 propuestas concretas entre los tres partidos. Cabe advertir que a los efectos de agilizar el procesamiento de las mismas y para facilitar su presentación en el Cuadro 1, tuve que proceder a redimensionarlas, uniendo bajo una misma dimensión a aquellas que fueran muy similares. Sin embargo fueron muy pocas las propuestas que resultaron unidas, ya que se intentó preservar la mayor cantidad posible en el estado y espíritu en que fueron formuladas, por lo tanto, al final del redimensionamiento, quedaron 43 propuestas plasmadas en dicho Cuadro.

De las 47 propuestas registradas, 8 fueron presentadas por los tres partidos, 9 por dos de ellos, 17 solamente por el Partido Colorado, 9 solamente por el Frente

Amplio y 4 solamente por el Partido Nacional. Si miramos los números en frío, no parece haber una alta coincidencia en cuanto a los temas de defensa en el sistema político ya que sólo 8 de 47 propuestas fueron presentadas por los tres partidos, sin embargo, si miramos los temas detrás de esos números, la realidad es distinta. Las 8 propuestas que fueron presentadas por los tres partidos son altamente sensibles y de una gran importancia política. Basta ver cuáles fueron: las referidas a la conducción política del sector defensa y en particular de las FF.AA, las que avanzan en resaltar el componente no militar de la defensa nacional y en sensibilizar a la población civil de su importancia y estimular su interés al respecto, las propuestas que respaldan la Ley Marco de Defensa Nacional y plantean mejorar su implementación práctica, las que implican mejoras para las FF.AA. en términos salariales y de recursos materiales, aquellas que recalcan la necesidad de crear y/o actualizar las leyes orgánicas de las FF.AA., así como las de cada fuerza por separado y del Ministerio de Defensa, las propuestas que sitúan a las FF.AA. como actores protagónicos en la defensa de los intereses nacionales que giran en torno a nuestros recursos naturales y estratégicos y las que tienen que ver (nada más y nada menos que) con la educación militar y su interacción con la educación pública. También cuentan con este apoyo las que invocan el apoyo logístico a las tareas desarrolladas en la Antártida y fortalecer la presencia del Uruguay en dicho sitio.

Habiendo observado un relativo consenso a nivel del sistema político en cuanto a los principales temas referidos a la defensa nacional y la seguridad internacional, se debería esperar que en el actual período de gobierno los principales partidos avancen en

este rumbo y se planteen negociaciones para concretar dichas políticas. En este sentido, los acuerdos interpartidarios se verán favorecidos por la coyuntura de cercanía programática referida anteriormente. El foco deberá estar puesto en las comisiones de defensa nacional (y asuntos internacionales para el caso del relacionamiento con otros países) de la Cámara de Representantes y de la Cámara de Senadores. Considero que en las actuales condiciones, el sistema político tiene el camino allanado para realizar acuerdos estables y de larga duración en materia de defensa nacional y seguridad internacional. Aprovechar esta situación (o desperdiciarla) dependerá de la voluntad política de los actores involucrados y de su sentido de la oportunidad.

## **6. CONSIDERACIONES FINALES**

Se observó un proceso de moderación programática así como de confluencia en los principales temas que hacen a la defensa nacional y la seguridad internacional. En este sentido, los ocho temas en los que hay mayor consenso son de vital importancia para el área analizada. Las diferencias más importantes están relacionadas al empleo del componente militar de la defensa (que depende de cómo se definen las potenciales amenazas) y la participación del Uruguay en el concierto internacional (que oscila entre hacer énfasis en la región o en el mundo). En la actual coyuntura, el sistema político está ante una gran oportunidad para lograr acuerdos de largo aliento. El éxito de esto dependerá de la habilidad de los actores políticos para negociar entre sí y de su convicción de aprovechar esta oportunidad.

A continuación se presenta un cuadro que resume las propuestas programáticas relevadas y analizadas:

Cuadro 1  
Propuestas del FA, PC y PN en materia de defensa nacional  
y seguridad internacional

PROPUESTA	FA	PC	PN
Conducción política de las FF.AA.	X	X	X
Defensa no es cuestión estrictamente militar	X	X	X
Mejoras (salariales, equipamiento, etc)	X	X	X
Ley Marco de Defensa Nacional	X	X	X
Leyes orgánicas	X	X	X
Recursos naturales/estratégicos	X	X	X
Antártida	X	X	X
Educación militar	X	X	X
Seguridad internacional a nivel global		X	X
Acuerdos multipartidarios		X	X
Misiones de Paz (continuidad)		X	X
Actuación conjunta de las FFAA		X	X
Sanidad militar		X	X
Sistema Nacional de Emergencias		X	X
Vivienda		X	X
Sistema Nacional de Inteligencia		X	X
Mejorar relaciones civiles (sociedad)-militares	X	X	
CODENA (mejorar funcionamiento)		X	
Temas de defensa en el Parlamento (agilizar)		X	
Emplear personal militar en retiro		X	
Misiones de Paz/reconstrucción de los países		X	
Misiones de paz/enviar civiles y diplomáticos		X	
Capacidad de alistamiento		X	
Especialidades técnicas de las FFAA		X	
Seguridad interior		X	
Categorización de las unidades		X	
Participación de la industria nacional en mejoras		X	

Orden interno de las FFAA		X	
Estimular ingresos de personal		X	
Sanidad militar fuera del FONASA		X	
Seguridad a nivel de América Latina o América del Sur	X		
Reserva (reactivación)	X		
Servicio General de Movilización	X		
Servicio de Defensa Civil	X		
Personal militar (número)	X		
Libro blanco de la defensa	X		
Bases extranjeras en Uruguay (no autorizar)	X		
TIAR (denunciar)	X		
Convenio con USA (denunciar)	X		
Coordinación con otros organismos del Estado			X
Comisionado Parlamentario para la Defensa			X
DINACIA (paso de órbita militar a civil)			X
Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate			X

Fuente: elaboración propia en base a Frente Amplio (2013), Partido Colorado (2014) y Partido Nacional (2014).

## BIBLIOGRAFÍA

ALCÁNTARA, Manuel y Freidenberg, Flavia (2001). “Los partidos políticos en América Latina” en *América Latina Hoy*. No. 27 pp. 17-35 Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca.

ALCÁNTARA, Manuel (2004). *¿Instituciones o máquinas ideológicas? Origen, programas y organización de los partidos latinoamericanos*. Barcelona: ICPS.

ALCÁNTARA, Manuel y Cabezas, Lina (2013). “Estrategias electorales y funcionamiento interno de los partidos: selección de candidatos y programas electorales” en *Selección de candidatos y elaboración de programas en los partidos políticos latinoamericanos*. Alcántara, Manuel y Cabezas, Lina (Eds.). Valencia, Tirant Lo Blanch.

BUQUET, Daniel (1998). “Reforma política y gobernabilidad democrática en Uruguay: reforma constitucional de 1996” en *Revista Uruguaya de Ciencia Política* No. 10 Montevideo, Cauce.

CAETANO, Gerardo; Rilla, José y Pérez, Romeo (1987). “La partidocracia uruguaya” en *Cuadernos del CLAEH*, N° 44, año XII. Montevideo.

CASTILLO, Marcelo y Pérez, Verónica (2010). “Esencia y espacio: análisis de los programas del Frente Amplio y del Partido Nacional en las elecciones nacionales de 2009” en *Del cambio a la continuidad. Ciclo electoral 2009-2010 en Uruguay*.

Buquet, Daniel y Johnson, Niki (coords.). Montevideo, Fin de Siglo.

CHASQUETTI, Daniel (2003). “El proceso constitucional uruguayo” en *El Uruguay del siglo XX. La política*. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental.

FELDMAN, Daniel (2014). Entrevista a Ignacio Zuasnábar publicada con fecha 23/05/2014. Disponible en <[http://www.uypress.net/uc\\_51476\\_1.html](http://www.uypress.net/uc_51476_1.html)> (21/01/2015)

FRENTE AMPLIO (2013). Programa de Gobierno 2015-2020.

GARCÉ, Adolfo y Yaffé, Jaime (2013). “Proceso de elaboración programática y competencia política en Uruguay (1984-2004)” en *Selección de candidatos y elaboración de programas en los partidos políticos latinoamericanos*. Alcántara, Manuel y Cabezas, Lina (Eds.). Valencia, Tirant Lo Blanch.

GONZÁLEZ GUYER, Julián (2008). “Cambio de guardia en el Ministerio de Defensa Nacional. Balance de tres años de gestión: sin transformaciones ni sobresaltos” en *Encrucijada 2009. Gobierno, actores y políticos en el Uruguay 2007-2008*. Montevideo, Fin de Siglo.

GONZÁLEZ GUYER, Julián (2009). “Ministerio de Defensa: fin de gestión con pocas novedades: ¿una novedad?” en *Encrucijada 2010. La política uruguaya a prueba*. Montevideo, Fin de Siglo.

GONZÁLEZ GUYER, Julián (2010). “La cuestión militar: luego de cinco años llegan los desafíos más complejos” en *Reforma del Estado y políticas públicas de la Administración Vázquez: acumulaciones, conflictos y desafíos*. Montevideo, Fin de Siglo.

GONZÁLEZ GUYER, Julián (2014). “Políticas de Defensa Nacional. Una rara avis en tiempos de campaña electoral” en

*Final abierto. Hacia las elecciones de 2014*. Caetano, Gerardo; Moraes, Juan y Busquets, José (coords.). Montevideo, Estuario.

LEY MARCO DE DEFENSA NACIONAL (No. 18650). Disponible versión digital en <<http://www.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=18650&Anchor=>>> (28/01/2015)

LÓPEZ, Camilo (2014). “Propuestas programáticas y política exterior en Uruguay: los senderos que se bifurcan” en *Final abierto. Hacia las elecciones de 2014*. Caetano, Gerardo; Moraes, Juan y Busquets, José (coords.). Montevideo, Estuario.

LORENZONI, Miguel y Pérez, Verónica (2013). “Cambios y continuidades de la izquierda en Uruguay: un análisis a partir de las propuestas programáticas del Frente Amplio 1971-2009”. En *Revista Uruguaya de Ciencia Política* Volumen 22, No. 1. Pp. 81-102. Montevideo, Cauce.

LUJÁN, Carlos (2009). “Programas partidarios y política internacional” en *Encrucijada 2010. La política uruguaya a prueba*. Montevideo, Fin de Siglo.

LUTTECKE, Javier (2004). “La seguridad internacional y su evolución, los hechos a través de más de medio siglo” en *Revista de Marina* No. 3. Disponible en <<http://revistamarina.cl/revistas/2004/3/luttecke.pdf>> (25/01/2015)

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL (2005). *La defensa nacional. Aportes para un debate*. Documento de trabajo. Montevideo, Oficina de RRPP del MDN.

PARTIDO COLORADO (2014). Programa de Gobierno 2015-2020.

PARTIDO NACIONAL (2014). Programa de Gobierno 2015-2020.

REAL DE AZÚA, Carlos (1971). *Política, poder y partidos en el Uruguay de hoy*. Siglo XXI. Montevideo.

## PÁGINAS WEB VISITADAS

CORTE ELECTORAL: < <http://eleccionesnacionales.corteelectoral.gub.uy/>> (21/01/2015)

## NOTAS

<sup>1</sup> Los tres partidos sumados representan al 90,5% del total de votos emitidos y el 95% de los votos a los lemas. (<http://eleccionesnacionales.corteelectoral.gub.uy/>)

<sup>2</sup> Para mayor profundidad ver González Guyer, Julián (2008); González Guyer, Julián (2009); González Guyer, Julián (2010) y González Guyer, Julián (2014).

<sup>3</sup> González Guyer, Julián (2014).

<sup>4</sup> Garcé y Yaffé (2013).

<sup>5</sup> Para profundizar sobre la reforma constitucional de 1996 y sus característi-

cas ver Buquet (1998) y Chasquetti (2003).

<sup>6</sup> Entrevista realizada por Daniel Feldman para Uy Press. Ver <[http://www.uypress.net/uc\\_51476\\_1.html](http://www.uypress.net/uc_51476_1.html)>

<sup>7</sup> Énfasis en original.

<sup>8</sup> Ley 18.650

<sup>9</sup> Como bien afirma Camilo López, el sistema político uruguayo se caracteriza por una dinámica pragmática y, ciertas veces, anti-intelectual. Esta sospecha hacia el saber técnico de los expertos tiene como consecuencia “*un uso, en términos comparativos, bajo y básicamente instrumental del conocimiento especializado en las políticas públicas*” (López, 2014: 193).

<sup>10</sup> De las nueve medidas presentadas por dos de los tres partidos, ocho fueron presentadas por blancos y colorados, mientras que sólo una, la última en mencionar, fue presentada por colorados y frenteamplistas.



# PARTICIPACIÓN DE LAS FFAA EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY  
eulery@hotmail.com



*Ascendió a su actual jerarquía el 1ero de febrero de 2004. Es diplomado de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de nuestro país así como de la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina. Participó del Debate Nacional sobre Defensa que tuvo lugar en el año 2006, organizado por el Ministerio de Defensa Nacional en conjunto con la Universidad de la República, con apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Elaboró las ponencias sobre “Fuerzas Armadas, Componente Militar de la Defensa” y “Los Recursos Humanos en las Fuerzas Armadas” en la instancia denominada “Aportes para una Ley de Defensa Nacional”. Posee una Maestría en Estabilización y Reconstrucción en ambientes Post Conflicto, obtenida en la Naval Postgraduate School de Monterey, California, EEUU. Asimismo es Diplomado en Seguridad y Contraterrorismo por el George C. Marshall European Center for Security Studies de Garmish-Partenkirchen, Alemania. Sirvió como Comandante de Sector, Jefe de Estado Mayor y posteriormente como Comandante de la Fuerza de Monitores de la Misión Política Especial de las Naciones Unidas en Nepal por seis períodos consecutivos. Representó a la Armada con su ponencia en el ciclo de conferencias denominado “Puerto de Aguas Profundas, ¿Si o No?, organizado por la Liga Marítima Uruguaya, siendo asesor del Sr. Subsecretario de Defensa Nacional en dicha materia. Fue Jefe de la División Política Naval y Estrategia del Estado Mayor General de la Armada y actualmente es el Director de Planificación Estratégica del Estado Mayor de la Defensa.*

## INTRODUCCIÓN

La Defensa Nacional en su concepto moderno, tiene al individuo, es decir a la persona humana como centro de gravedad de sus actividades. Por consiguiente, las FFAA, como instrumento fundamental (aunque no único) de las actividades inherentes a la Defensa Nacional, han debido reorientar sus esfuerzos. Tradicionalmente, el Estado era el objeto esencial a preservar. Hoy día, el individuo se ha in-

tegrado como objeto a considerar tanto en las etapas de diseño de políticas de defensa nacional, como en las instancias de planificación de actividades de las FFAA por parte de los Estados Mayores correspondientes.

En consonancia con dicho enfoque, el Uruguay ha reformulado su concepto de Defensa Nacional, plasmado en su Ley Marco, por la cual se infiere que el bien jurídico a tutelar es “...el bienestar social, presente y futuro de la población.”<sup>1</sup>

Y no habrá bienestar social presente y futuro de la población, si no hay preservación del medio ambiente, en el cual los individuos integrantes de dicha población desarrollan su vida y sus actividades más elementales, como lo son su propio desenvolvimiento personal, la consolidación de su familia, el crecimiento de sus hijos y la satisfacción de las necesidades más elementales que como seres humanos precisan para lograr todo lo antedicho.

En un mundo signado por el cambio climático y la escasez de recursos básicos como el agua, el acceso a la energía, la tierra fértil y los alimentos de ellos derivados, la preservación del medio ambiente se torna crucial, a la hora de tener al individuo como centro de gravedad de la Defensa Nacional y de propender a tutelar su bienestar social presente y futuro. Como puede apreciarse, hay una conexión directa entre el aprovechamiento de los recursos naturales, el desarrollo y la preservación del medio ambiente.

Adicionalmente, el deterioro ambiental agrava los efectos de los desastres naturales que ya ocurren en la región y el mundo y se conectan con el problema de la progresiva escasez de recursos naturales (y por lo tanto con los conflictos relacionados con ellos), con la inseguridad alimentaria y nuevas vulnerabilidades sociales y sanitarias que emergen.

Hay que considerar que el bienestar de alrededor de la mitad de la población mundial depende de los recursos naturales locales, es decir, de aquellos a los que tiene acceso en el país o región donde habita. Ello sumado a que entre el 60% y el 70% de los pobres a nivel mundial vive en áreas rurales y depende de la agricultura como mayor fuente de ingreso; ergo, tiene una alta dependencia de recursos renovables, en este caso, tierra fértil y agua. El verda-

dero problema es permitir que el “ciclo de renovación” de tales recursos se cumpla. Esto se agrava con el aumento de la población mundial y con los cambios en la tasa de consumo. Basta con apreciar que en 1900 la población mundial era aproximadamente 1.600.000.000 y el crecimiento anual era de 10.000.000. Hoy la población es de poco más de 7.000.000.000 y el crecimiento anual es de 80.000.000.

Aparece entonces como un objetivo, asegurar el acceso a dichos recursos, en un escenario de escasez, crecimiento demográfico y degradación ambiental.

## **LOS RECURSOS NATURALES Y EL MEDIO AMBIENTE COMO UN “SISTEMA”**

La escasez de recursos se da por tres grandes causas: disminución de las disponibilidades, aumento de la demanda y por razones estructurales. La disminución de las disponibilidades (disminución de la “torta”) se da por la depredación de los recursos ya sea por sobre explotación o por inadecuada explotación, así como también por la degradación del mismo, por ejemplo, por contaminación. El aumento de la demanda se da por crecimiento de la población o demográfico, así como por cambios en los hábitos de consumo. En este caso, los consumidores “compiten” por acceder a los mismos recursos y por tanto a éstos se le conocen como recursos “rivales”. Es el caso de las especies ícticas, la tierra fértil, los bosques o el agua. Por último, la escasez estructural se da en los llamados recursos “excluyentes;” o sea, hay quienes no pueden acceder a los mismos. Ocurre por la distribución desigual de determinados recursos, como el caso de la tierra fértil. La consecuencia de esto es la llamada “marginación ecológica,” que no es otra

cosa que la migración de grupos humanos, por ejemplo en busca de tierras, hacia zonas naturalmente no aptas para la vida en comunidad y carentes de servicios urbanos, lo que trae aparejado consecuencias ecológicas dañinas, ya sea por la depredación del ambiente como por la contaminación asociada.

Esta “marginación ecológica” ha sido últimamente –y será- fuente de conflictos violentos. Cuando un grupo humano o social se ve privado del acceso a los recursos básicos y más elementales para su subsistencia se dan las circunstancias para que cualquier estallido social derive en un conflicto armado violento. Y esto se exagera si dicho grupo humano tuvo tradicionalmente acceso a un determinado recurso, por ejemplo tierra fértil y agua, y en la actualidad debido al cambio climático y al desarrollo no planificado o a las demandas del mercado comercial se ve privado de ello; ya que la tierra se contaminó y volvió infértil y el curso de agua se secó totalmente (caso del Norte de Siria).

En consecuencia, el acceso y el consumo de recursos naturales y la protección o deterioro del medioambiente, constituye un binomio indivisible. El impacto en uno de sus componentes genera consecuencias en el otro y viceversa; por lo tanto recursos naturales y medioambiente deben considerarse como un “sistema”.

## **EL ENFOQUE DEL URUGUAY**

El cuidado del medio ambiente y el desarrollo nacional no son objetivos contrapuestos sino complementarios. El modelo de desarrollo con crecimiento impulsado por el Uruguay debe evitar la contaminación del agua, el aire y los suelos de nuestro país; siendo todos ellos recursos estratégicos que están amenazados por un

potencial uso inapropiado de los mismos. Puede decirse entonces, que el enfoque uruguayo en cuanto a recursos naturales y medioambiente es un enfoque “sistémico”.

En otro orden, los desastres naturales, con causas diversas, constituyen una seria amenaza para el país de cada vez mayor magnitud. Los efectos negativos del cambio climático, que se manifiestan al desarrollarse de forma imprevista y con mayor frecuencia, producen desastres naturales de importancia superior, afectando tanto la infraestructura como la actividad económica y productiva, así como la vida y la salud de nuestra población; constituyendo un nuevo escenario de fenómenos peligrosos al que se ve expuesto el Uruguay.

Consecuentemente, nuestro país ha incorporado a su derecho positivo una adecuada legislación en materia medioambiental, la cual contempla la participación de varios organismos del Estado, incluyendo el Ministerio de Defensa Nacional. Dicho cuerpo normativo, entre otras cosas, ha creado el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, cuyo objetivo es la preservación de la biodiversidad en zonas sensibles, así como la preservación de la fertilidad de los ricos suelos que conforman el territorio nacional, y la calidad de las aguas de los abundantes cursos acuáticos que drenan a través del mismo.

## **LAS FFAA URUGUAYAS Y SU CONTRIBUCIÓN A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

La Política de Defensa Nacional, recientemente promulgada por el Poder Ejecutivo, considera que el deterioro del medio ambiente es un obstáculo a sortear para el logro de los objetivos nacionales;<sup>2</sup> ergo, su

preservación constituye una tarea fundamental a cumplir por todos los actores que tienen competencia en materia medioambiental, así como por todos aquellos con responsabilidad en materia de Defensa Nacional, como es el caso de las FFAA.

Las FFAA constituyen un instrumento que debe contribuir a la protección del ambiente, tal como se establece en los objetivos estratégicos de la Defensa Nacional, plasmados en el documento homónimo. Por tanto, su accionar se concibe en coordinación y en cooperación con los órganos competentes del Estado en materia de protección ambiental. En tal sentido, cada fuerza en su ámbito de jurisdicción dispone de medios y personal adiestrado tanto en la preservación del ambiente como en tareas de combate a la contaminación ocasionada por distintos agentes.

En el Uruguay, en términos generales, el Ejército tiene como área de responsabilidad el espacio terrestre, la Armada el espacio marítimo y parte del espacio fluvial y lacustre y la Fuerza Aérea, el espacio aéreo suprayacente. Por ejemplo, la Armada es la manifestación visible del Poder Estatal como Autoridad Marítima. Como tal, es la depositaria del conjunto de Acuerdos y Tratados Internacionales suscritos por el país en materia marítima; por ende, para el caso que nos ocupa, es el órgano de aplicación de los Convenios Internacionales relacionados con la prevención de la contaminación en el medio marino. En consecuencia, La Armada dirige el Sistema Nacional de Prevención y Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas.

El Ejército lleva a cabo la administración y preservación de parques nacionales y también dispone de sub unidades adies-

tradas para contribuir al combate a la contaminación en áreas bajo su jurisdicción. La Fuerza Aérea apoya al Ejército y a la Armada en aquellas tareas en las que el medio aéreo brinda versatilidad, como ser combate a incendios forestales, etc.

Asimismo, las FFAA se movilizan junto al Sistema Nacional de Emergencias (SINAE), el que se acciona en la mayoría de los casos ante la ocurrencia de desastres naturales, muchos de los cuales tienen consecuencias negativas sobre el ambiente. También el SINAE se activa ante otro tipo de emergencias como ser sanitarias, etc. Ante tales contingencias, las FFAA son llamadas a actuar en apoyo al SINAE y las acciones usualmente incluyen (la lista no es exhaustiva)

- mitigación de la contaminación producida por derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas potencialmente peligrosas tanto en los espacios marítimos, fluviales y lacustres, así como en el territorio firme
  - combate a incendios forestales
  - evacuación y rescate de personas en casos de inundaciones
  - asistencia a las autoridades sanitarias y fitosanitarias
- etc.

La presencia y control que las FFAA ejercen en los distintos espacios territoriales, hace posible que el Estado y sus distintos organismos, desarrollen sus tareas en materias de su competencia, en este caso, en materia de protección medioambiental, libres de posibles interferencias.

Por consiguiente, resulta fundamental que las FFAA operen en red, desarrollando capacidades conjuntas para hacer más eficiente el monitoreo del territorio, el espacio aéreo y las aguas jurisdiccionales. Garantizar el libre ejercicio de la jurisdicción en los espacios terrestre, marítimo y aéreo

contribuye a la protección del medio ambiente.

En otro orden, las FFAA contribuyen a la protección del ambiente, como parte del Sistema Nacional de Respuesta al Cambio Climático, mediante el desarrollo de proyectos científicos tendientes a minimizar el impacto ambiental que provoca el empleo del instrumento militar. Y esto es un aspecto fundamental, ya que desafortunadamente, las actividades militares, aunque necesarias, usualmente generan deterioro del medio ambiente. Por ende, en el Uruguay, las FFAA están involucradas en proyectos medioambientales para mitigar el impacto ambiental de sus actividades, como ser

- el desarrollo de biocombustibles
- el biogás
- plantas de tratamiento de desechos y tratamiento aguas residuales y de lastre a bordo de embarcaciones
- mejora de la conciencia individual y colectiva en materia de medio ambiente, mediante programas de formación, información y de divulgación
- el ahorro y la eficiencia energética y la utilización de energías alternativas renovables en la infraestructura disponible
- reducción en la generación de residuos y la valorización de los mismos para su reutilización y reciclado
- limitación de los ruidos y emanaciones

Es por ello que los esfuerzos para mitigar los efectos causados por actividades militares constituye un aspecto permanente a observar y minimizar por todos quienes estamos comprometidos con la preservación del ambiente y con “...*generar las condiciones para el bienestar social, presente y futuro de la población.*”<sup>3</sup>

## COOPERACIÓN ENTRE MINISTERIOS DE DEFENSA EN MATERIA MEDIOAMBIENTALES

En la X Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, se creó una Mesa de Trabajo cuyo eje temático versaba sobre “Desastres Naturales, Protección del Medio Ambiente y la Biodiversidad”. Sin embargo la discusión y las correspondientes conclusiones estuvieron orientadas casi exclusivamente a lo atinente a “Desastres Naturales” no a los aspectos medioambientales concretamente. Por tanto, la ocasión parece propicia para que en la XI Conferencia se aborde la problemática medioambiental con más detalle.

También ha quedado claro en varias conferencias anteriores, que cada Estado tiene problemáticas propias en materia de seguridad y defensa, así como en materia medioambiental. Pero también se ha acordado que la seguridad a nivel regional es multidimensional; es decir, que lo que afecta la seguridad de un Estado, inexorablemente afecta a los demás de la misma región.

En este sentido, las derivaciones sobre la seguridad cuyo origen es de raíz medioambiental son tal vez el ejemplo más claro de la regionalización de una problemática que afecta a todos. En particular, en nuestro continente, caracterizado por abundancia de recursos naturales que escasean en otras regiones, y cuya distribución puede considerarse desigual en algunos casos en nuestra propia región, todo lo cual, tiene efectos en el medioambiente.

Ante esta perspectiva, la cooperación entre los Ministerios de Defensa de nuestra región en materia medioambiental es indispensable. Como primer paso para la cooperación es menester entender que el “sistema” o binomio recursos naturales-medioambiente es indivisible y que afecta a

todos en mayor o menor medida. El paso subsiguiente sería “aggiornar” la legislación de los Estados participantes de esta Conferencia, a los efectos de poder abordar la problemática medioambiental a través de un enfoque coherente. El Uruguay por ejemplo, ha incluido en su Ley Marco de Defensa Nacional, tareas para las FFAA en cuanto a la salvaguarda de recursos estratégicos así como también en la contribución a generar condiciones de bienestar presente y futuro para su población.<sup>4</sup>

Más adelante, y concretamente en lo que tiene que ver con los Ministerios de Defensa, diseñar un marco legal que dé participación a las FFAA en cuanto a la protección del medio ambiente, tanto de los daños al mismo que ocasionan las actividades militares, como fundamentalmente de los daños consecuencia de lo que hemos llamado “marginación ecológica”, que como hemos dicho, es el daño al medio ambiente producido por grupos sociales que buscan reasentarse en zonas de fácil acceso a recursos naturales básicos como tierra fértil y agua, sin considerar el impacto ambiental que tales acciones ocasionan en zonas carentes de servicios urbanos y de alta sensibilidad a la acción del hombre de manera desorganizada o no planificada.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que lo anterior muchas veces es consecuencia de los efectos del cambio climático o del cambio del paisaje natural en aras de un desarrollo o de la apetencia de intereses comerciales o extra regionales que no considera los efectos colaterales en el medio ambiente. Es por ello que la presencia del Estado en dichas zonas es fundamental y las FFAA son un elemento importante en la consolidación de la presencia estatal, así como de garantes del libre ejercicio de la jurisdicción de los órganos competentes en materia medioambiental.

Dicha presencia también coadyuva a minimizar las consecuencias que tiene la existencia de grandes espacios vacíos, que se encuentran en gran número en nuestra región. En un mundo habitado por siete mil millones de seres humanos, con cada vez mayor lucha por los recursos energéticos, alimenticios, incluyendo el agua, siguen existiendo vastas zonas de terreno prácticamente despobladas, donde el Uruguay no es la excepción. Los espacios marítimos, lacustres, fluviales (suelo y subsuelo), los espacios aéreo y espacial, particularmente las fronteras terrestres de nuestro país, son hoy por falta de las capacidades militares necesarias para su control, tal vez los espacios vacíos más críticos que posee hoy nuestro país.

Nuestra legislación en materia de FFAA, le otorga espacios jurisdiccionales a cada una de las fuerzas, con lo cual, el Estado se asegura poder ejercer su jurisdicción en toda su integridad territorial; es decir, en el terrestre, marítimo y aéreo. Debemos considerar la vastedad de los espacios marítimos de nuestra región, muchas veces queriendo ser utilizados como “vertederos” de desechos químicos y/o radioactivos por países extra regionales, lo que requiere un aumento de la presencia y vigilancia en dichos espacios y las consolidación de instrumentos de coordinación regional como ser la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZOPACAS).

Solamente en la medida que los Estados miembro de esta Conferencia tengan un marco legal y por tanto un enfoque similar y “sistémico” en cuanto a la injerencia del Ministerio de Defensa en materia medioambiental y por tanto participación de FFAA en la salvaguarda de recursos naturales y preservación del medio ambiente, se podrá abordar de manera coherente y cooperativa esa amenaza a la seguridad hemisférica y fuente de conflictos sociales violentos presentes y futuros.

## CONCLUSIONES

Como se ha enfatizado a lo largo de todo este desarrollo la clave para la protección del medio ambiente está en su enfoque. Éste debe considerar el binomio recursos naturales-medio ambiente como un todo casi indivisible. El otro aspecto es visualizar la localización de los recursos naturales básicos para la sociedad y su relación con los grandes espacios vacíos que pueden sufrir migraciones masivas causadas por la necesidad con su consecuente degradación medioambiental.

A se vez, a modo de círculo vicioso, la degradación medioambiental fomenta el surgimiento de conflictos sociales, que derivan en acciones violentas incluso armadas, que generan más degradación ambiental y a futuro la prolongación del conflicto. Por tanto, salvaguardar los recursos naturales, hacer un uso razonable y sostenible de los mismos y complementar el desarrollo con la preservación del medio ambiente son las medidas más adecuadas para minimizar el surgimiento de conflictos violentos entre grupos sociales que pueden derivar incluso hasta en conflictos entre Estados. Para ello los Ministerios de Defensa Nacional y las FFAA tienen un rol a cumplir, por ser esta problemática fundamental para el desarrollo del individuo, que es el centro de gravedad de cualquier Política de Defensa Nacional de este mundo postmoderno, signado por la escasez de recursos y la degradación medioambiental.

Ahora cabe la pregunta: ¿hay solución para la creciente escasez? Coexisten dos visiones y ambas fundamentadas según el contexto. Hay una visión optimista que argumenta que la necesidad ha sido siempre la madre de la inventiva. Es decir, ante la falta de algo, el ingenio y la creatividad humanas han creado un elemento, un sistema o un producto sustituto al faltante, o han

hecho posible que el consumo de determinado recurso haya disminuido, o que el recurso se haya reciclado, etc. Por ende, esta cuota de ingenio y creatividad siempre latente en la especie humana, permite la adaptación en los patrones de consumo. En este sentido, las FFAA siempre han contribuido al desarrollo del conocimiento científico-tecnológico, con sus implicancias en la creación de elementos que se adapten al nuevo contexto de escasez, a la vez de minimizar los impactos medioambientales de sus acciones.

Existe asimismo una visión pesimista de la escasez. La misma se basa en que hay comunidades o países que no tienen, por diversas razones, el grado de ingenio y creatividad requeridos para compensar la escasez. Tienen lo que se llama una “brecha de inventiva y de creatividad.” Esta brecha normalmente es de carácter estructural, como carencia de normativa adecuada que fomente la inventiva, el riesgo o la investigación, debilidad del sistema político o educativo, carencia en la cobertura de las necesidades básicas de la población, todo lo cual no permite que la sociedad o determinados grupos de la misma puedan desarrollar el ingenio y la creatividad que la hora reclama, ya que las preocupaciones pasan más por resolver las urgencias del presente que por las perspectivas de futuro. Por tanto se crea un círculo vicioso, por el cual la falta de bases o de un marco para desarrollar el ingenio genera la falta de creatividad, no permitiendo solucionar la creciente escasez de recursos, lo que sume a la sociedad en un escenario de mayor escasez, lo que conspira contra la inventiva y así sucesivamente. Esto último causa desorden, disconformidad social, disturbios, tensiones, conflicto y violencia, principalmente a nivel interno. Estas situaciones se exacerban en países en desarrollo cuya economía es dependiente de dichos recur-

sos. Un ejemplo de esto es la creación de cinturones de miseria alrededor de la capital, en zonas sin servicios, con su consecuente afectación al medio ambiente y su ulterior (hoy día instalada) violencia social.

Tanto la visión optimista como la pesimista coexisten en el mundo de hoy día y se dan en distintos países o sociedades según sea el contexto particular de cada uno. En el caso de nuestro país, se convive a medio camino entre ambas visiones. Existen emprendimientos optimistas que han demostrado el grado de creatividad e inventiva de nuestros recursos humanos, pero mayoritariamente la tendencia de nuestra sociedad como un todo es hacia el pesimismo. Tal vez no hayamos caído tanto dentro de esta visión porque aun la relación de nuestra población (demanda) versus la disponibilidad de recursos (oferta) es aún de signo positivo. Esto es precisamente lo que hace apetecible a este rincón del mundo. No es tanto la riqueza en términos absolutos, que según sea el recurso puede ser mucha o no tanto, sino que en términos relativos población-recurso, nuestro país tiene un saldo “potencial” muy favorable con respecto a otras zonas del globo. Pero la riqueza sin defensa se torna vulnerable pudiendo ser fuente de conflicto.

Por tanto, los conflictos en los cuales la región podría verse involucrada y que requeriría de un enfoque sistémico y cooperativo son los siguientes:

- Disputas a nivel regional originadas por degradación ambiental causada por o emisiones o deshechos de fábricas o construcción de represas o embalses aguas arriba en cursos de agua compartidos
- Violencia social a nivel regional o interno causada por eventual degradación ambiental que

o afecta la productividad y en consecuencia, el modo de vida y el comportamiento de grupos sociales

- Conflicto entre Estados desarrollados y en desarrollo sobre mitigación, adaptación o compensación de problemas ambientales como ser calentamiento global, degradación de la capa de ozono, amenazas a la biodiversidad y agotamiento de las especies ícticas. El problema muchas veces de los países en desarrollo es la sobre comercialización de recursos naturales para obtener recursos financieros a fin de hacer frente a sus deudas y a su economía interna.

El contexto hoy día determina que las FFAA, al menos las de nuestra región, no deben diseñarse con respecto al eventual “enemigo” a enfrentar sino en base a los intereses a respaldar. En cuanto la protección de los recursos estratégicos, tal como lo mandata la Ley 18650 Marco de la Defensa Nacional del Uruguay, las FFAA deben diseñarse y desarrollar sus capacidades para “proteger” los recursos estratégicos, siempre visualizados como un “sistema” asociados a los impactos medioambientales.

No olvidemos que en el presente siglo, la seguridad humana y por ende la Defensa Nacional debería tener un objetivo a largo plazo: ***asegurar la reserva de recursos naturales estratégicos, en un escenario de escasez de recursos, crecimiento demográfico y degradación ambiental.***

#### NOTAS

1. Ley 18650 Marco de Defensa Nacional, Art. 1°.
2. Política de Defensa Nacional, Decreto 3578, 29 de abril de 2014.
3. Ley 18650 Marco de Defensa Nacional, Art. 1°.
4. Ley 18650 Marco de Defensa Nacional, Art. 1°.

# EL TRATADO DEL VALLE DE LAS LEÑAS Y SU VIOLACIÓN POR ARGENTINA

**Edison GONZÁLEZ LAPEYRE**

eldefe@adinet.com.uy



*Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, ex-Catedrático de Derecho Internacional Privado, Derecho Internacional Público y Derecho Diplomático de la Facultad de Derecho de la UDELAR, ex-Profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya, ex-Embajador ante la OEA, República Dominicana, Barbados, Haití y Granada, negociador uruguayo del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay, miembro de Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, miembro del Consejo Consultivo de Derecho Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de La Plata (Argentina). Ha sido condecorado con la Orden de Mayo al mérito en el grado de Gran Cruz por el gobierno argentino, con la Orden de Duarte Sánchez y Mella, por el gobierno de la República Dominicana y designado Vice-Gobernador Honorario del Estado de Oklahoma y Senador Honorario del Estado de Louisiana (USA), Es autor de más de cien publicaciones sobre temas de su especialidad.*

## 1. INTRODUCCIÓN

En el marco de una desmesurada política proteccionista, la República Argentina, ha adoptado una serie de medidas que tienden a perjudicar, el transporte por agua y la operativa portuaria de la República Oriental del Uruguay y de los otros Estados vinculados por el tratado celebrado en El Valle de las Leñas (Provincia de Mendoza- Argentina) el 26 de junio de 1992 y denominado Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, (Puerto de Cáceres – Puerto Nueva Palmira). Esas medidas son claramente violatorias de las disposiciones de ese tratado y los Estados afectados, en particular, la República Oriental del Uruguay, deberían utilizar los procedimientos previstos en ese convenio internacional para que sean dejadas sin efecto.

## 2. RELACIÓN DE ALGUNAS DE ESAS MEDIDAS

Además de la gravosa Disposición 1108/2013, que, en definitiva, prohíbe el transbordo de cargas procedentes de la Argentina en puertos uruguayos, lo que ha provocado una reducción muy importante de la operativa del puerto de Montevideo, cabe destacar:

- a) La Resolución 01/2013, RPOL 008 de la Prefectura Naval Argentina que impone restricciones a las dimensiones máximas de los convoyes que se dirigen a Nueva Palmira cambiando un reglamento de la Hidrovía que para su modificación debía contar con el consentimiento de todos los vinculados por ese acuerdo.

- b) La resolución de la Dirección General de Aduanas de la Argentina, obligando a hacer escaneo de todos los contenedores en Buenos Aires y lo mismo en tránsito al exterior.
- c) Lo dispuesto por la Prefectura Naval Argentina estableciendo un procedimiento especial para la gestión y control de convoyes con la obligatoriedad de dar entrada y salida de las barcazas, lo que incluye a amarraderos con presencia de un Oficial de Prefectura a bordo.
- d) La adopción de medidas de inspección en convoy en plena navegación por parte de la Prefectura Naval, lo que colide con el Protocolo de Navegación de la Hidrovía y con el Acuerdo Internacional de Port Control.
- e) Disposición 025/ 14 y Disposición 052/14 de la Dirección General de Aduanas de ese país que exige anticipo de documentación de convoyes fondeados o amarrados en tránsito en aguas jurisdiccionales argentinas.
- f) Medidas que impiden hacer bunker que se hicieron efectivas en Pilcomayo y en Campana<sup>1</sup>.

Como puede apreciarse estas medidas argentinas están afectando el transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná y también las operaciones portuarias, principalmente del Puerto de Nueva Palmira que es el punto final de ese corredor fluvial. En efecto se trata de medidas dirigidas a entorpecer el transporte de carga en convoyes, es decir, en grupos de barcazas en el Río Paraná, que le imponen no solo una reducción de las barcazas que pueden ser transportadas en convoyes sino además la realización de trámites, en algunos casos, realmente absurdos con el correspondiente encarecimiento de los costos.

### **3. LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ**

El Río Paraná integra la Hidrovía, con el Río Paraguay y con un tramo corto del Río Uruguay, puesto que el Acuerdo de Transporte Fluvial que la constituyó, firmado en el Valle de las Leñas, Argentina, el 26 de junio de 1992, termina en el puerto de Nueva Palmira que está en nuestro río epónimo.

El artículo 6, de este tratado, consagra el principio de la igualdad de tratamiento respecto a las embarcaciones de bandera de los países signatarios y su artículo 9 establece: “Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa contributiva de los servicios efectivamente prestados. **Igualmente, se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación de clase alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas**”.

También es relevante lo dispuesto en el art. 16 que establece: “Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, **los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones**”.

#### 4. VIOLACIÓN FLAGRANTE DE UN TRATADO VIGENTE

Como puede apreciarse de la simple lectura de estas disposiciones, las medidas argentinas están en abierta violación de un tratado que tiene carácter vinculante.

No ha trascendido el modo en que está actuando nuestro gobierno para enfrentar esta situación y revertirla. Todo ello hace pensar que prevalece un espíritu de resignación y de pasividad ante esta grave agresión a los intereses marítimos y portuarios del Uruguay. Si no ha sido así, si por la vía diplomática y en los organismos internacionales competentes nuestro gobierno está bregando para revertir esta situación, sería bueno que lo informase a la opinión pública, en especial, con relación a lo que se está haciendo en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata y en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, así como si ha encarado la posibilidad de someter esta confrontación al régimen de solución de controversias, previsto en el Protocolo Adicional al Acuerdo del Valle de Las Leñas.

Y efectuamos este tipo de afirmaciones, por cuanto don Emilio Cazalá, el veterano y brillante periodista de temas marítimos ha recogido las declaraciones del Ingeniero Jan Van Hoogstraten, Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, miembro fundador de la Hidrovía Paraguay-Paraná quien sido categórico en criticar la pasividad de los gobiernos de los países afectados que no han merecido respuesta de clase alguna.

En un pasaje de la entrevista recogida en El País del 21 de abril pasado, este distinguido armador expresa: “Más aun, Argentina aprovechando la debilidad diplomática de sus socios en el río, se autoproclamó como la dueña del río, si consideramos su

expresión de dominar 1300 km de aguas internacionales, pero en su jurisdicción. Pero antes de adjudicó arbitrariamente el derecho de inspeccionar por parte de Prefectura Naval Argentina toda flota de todos los 5 países antes de entrar en aguas argentinas, lo cual va en contra del Acuerdo de Las Leñas y de las reglas internacionales de Port Control. Como política de su poder ejecutivo con determinaciones a Aduana y Prefectura resolvió implementar una serie de medidas que tiene como único objetivo dificultar la logística de sus socios convenida de que con eso la Argentina se beneficiaría. Pero en realidad lo que está ensayando es la vieja y fracasada política que nos recuerda el conocido refrán de actuar como “el perro del hortelano” .

Compartimos en su totalidad las manifestaciones de este distinguido operador portuario y estimamos que cuando se trata de defender los intereses nacionales afectados por medidas violatorias de un tratado vigente, se debe reaccionar con fuerza, utilizando todos los instrumentos disponibles para que esas medidas queden sin efecto.

Las autoridades de nuestro país no pueden quedarse de brazos cruzados frente a la violación flagrante de un tratado que le impide a la Argentina adoptar las medidas que comentamos. No sólo puede reaccionar, sino que debe hacerlo conforme a los procedimientos que el Derecho Internacional establece y haciendo los planteos que correspondan ante los órganos y organismos competentes.

La Hidrovía Paraguay-Paraná tiene el denominado Comité Intergubernamental de la Hidrovía, que es el órgano político del sistema. Allí se debe plantear el incumplimiento que examinamos pero no con personas que como única credencial habilitante tienen el ser modestos activistas políticos sino con diplomáticos y con técnicos que

estén en condiciones de defender con propiedad los intereses de nuestro país y el respeto al Derecho Internacional.

No podemos actuar en esta materia con personas que no están preparadas debidamente para desempeñar esa importante responsabilidad.

En términos futbolísticos, no es razonable jugar este partido con un equipo de cuarta división. Debemos poner el mejor equipo, porque está en juego no sólo el interés fluvial, marítimo y portuario del Uruguay sino, además y sobre todo, la dignidad de nuestra República que está siendo tratada como si fuera una provincia argentina.

En un país que se debe de enorgullecer de tener personalidades en temas marítimos y portuarios como Mario Baubeta, Américo Deambrosi y Emilio Cazalá, en el campo diplomático de la talla del Embaja-

dor Julio Lacarte Muró y jurisperitos de la jerarquía del Profesor Dr. Didier Operti y Cecilia Fresnedo de Aguirre, el prescindir de esa clase de asesoramiento y apoyo es imperdonable.

Por eso consideramos de fundamental importancia que nuestra Cancillería informe de lo que está haciendo en esta materia, a fin de poner en evidencia e informar debidamente a la opinión pública, que no está siendo omisa en las obligaciones que le competen de hacer respetar el Derecho Internacional y de exigir que se cumplan las obligaciones que resultan de los tratados vigentes a aquellos países que las violan reiteradamente.

## **NOTAS**

1. Conforme a lo informado por Emilio Cazalá en *El País* del 21.4.2014, p. A14



# EL ISLAM RADICAL EN LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE IMPLICACIONES PARA LA SEGURIDAD NACIONAL DE EUA

**Dr. Robert EVAN ELLIS, PhD<sup>1</sup>**  
robert.e.ellis78.civ@mail.mil

(Artículo publicado en Air and Space Power Journal en Español  
Volumen 27, Nro.2, páginas 4 a 15)



*Es profesor de investigación de Estudios Latinoamericanos en el Instituto de Estudios Estratégicos del Colegio de Guerra del Ejército de EUA con un enfoque en las relaciones de la región con China y otros actores que no son del Hemisferio Occidental. Ha publicado más de 90 obras, incluido el libro de 2009 China in Latin America: The Whats and Wherefores (China en Latinoamérica: los qué y por qué), el libro de 2013 The Strategic Dimension of Chinese Engagement with Latin America (La dimensión estratégica de las actividades chinas en Latinoamérica) y el libro de 2014, China on the Ground in Latin America (China sobre el terreno en Latinoamérica).*

*Ha presentado su trabajo en una amplia gama de foros comerciales y gubernamentales en 25 países. Ha testificado sobre actividades chinas en Latinoamérica ante el Congreso de EUA, y ha hablado de su trabajo en lo que se refiere a China y otros actores externos en Latinoamérica en una amplia gama de programas de radio y televisión, incluidos CNN International, CNN En Español, The John Bachelor Show, Voice of America y Radio Martí. Se cita normalmente al Dr. Ellis en los medios impresos tanto en EUA y Latinoamérica por su trabajo en esta área, incluidos Washington Times, Bloomberg, América Economía, DEF e InfoBAE. El Dr. Ellis tiene un doctorado en ciencias políticas con una especialización en política comparativa.*

## GENERALIDADES

De 2005 a 2013, la República Islámica de Irán bajo el Presidente Mahmud Ahmadineyad organizó una campaña prolongada de alta visibilidad de actividades diplomáticas en los estados de Latinoamérica y el Caribe,<sup>2</sup> generando mucho debate en los círculos políticos de Estados Unidos y en la región en lo referente a la naturaleza de las actividades iraníes aquí, así

como en los riesgos planteados en la región por otros actores estatales y no estatales actuando en nombre del Islam radical.<sup>3</sup> La elección de Hasán Rohaní como presidente de Irán en agosto de 2013 puso fin a la diplomacia de alto perfil de su predecesor en Latinoamérica y el Caribe. Aunque desde que asumió la presidencia, Rohaní ha hablado del interés continuado de su nación en la región,<sup>4</sup> ni la ha visitado,<sup>5</sup> ni ha recibido a jefes de estado de

Latinoamérica y del Caribe.<sup>6</sup> No obstante, no está claro que los objetivos estratégicos de Irán en la región hayan cambiado fundamentalmente bajo el nuevo presidente de la nación. Además, la aparición de nuevos actores en Oriente Medio, como el bien financiado “Estado Islámico de Iraq y el Levante” (ISIL), con sus fuentes globales de financiación y reclutamiento, hace que la atención que se preste a las actividades de extremistas de estados islámicos y no islámicos sea más importante que nunca. Una parte anormalmente grande de lo que se ha publicado sobre actores islámicos radicales en Latinoamérica y el Caribe procede de audiencias del Congreso sobre el tema, incluida una sesión de julio de 2011 del Comité de la Cámara de Representantes de EUA para Seguridad Nacional,<sup>7</sup> la audiencia del 16 de febrero de 2012 del Comité de Relaciones Exteriores del Senado, Subcomité sobre el Hemisferio Occidental, Cuerpo de Paz y Asuntos Narcóticos Globales,<sup>8</sup> y la audiencia del 9 de julio de 2013 del Comité del Congreso sobre seguridad Nacional, Subcomité sobre Supervisión y Eficiencia de Gestión.<sup>9</sup> Además de estas audiencias, la mayoría de las obras públicas sobre el tema son relativamente recientes, y se concentran en dos actores: Irán y el grupo islámico radical Hezbolá. El más significativo de estos incluye el estudio de CSIS, Irán en América,<sup>10</sup> el tomo del Centro Wilson Irán in the Americas: Threat or Axis of Annoyance? (Irán en América: ¿amenaza o eje molesto?)<sup>11</sup> El documento Iran’s Strategic Penetration of Latin America (Penetración estratégica de Irán en Latinoamérica) del Consejo de Política Exterior de EUA,<sup>12</sup> el estudio de la Biblioteca del Congreso so-

bre Latin America: Terrorism Issues (Latinoamérica: asuntos terroristas)<sup>13</sup> y Axis of Unity: Venezuela, Iran & the Threat to America (Eje de unidad: Venezuela, Irán y la amenaza a EUA) de Sean Goforth.<sup>14</sup> Aunque al menos una obra ha encuadrado las actividades de Hizbulá en América en su contexto global más amplio,<sup>15</sup> existe indiscutiblemente una necesidad de prestar mayor atención a la interdependencia compleja entre grupos de estado como Irán, en vez de actores que no son estatales en la región, cómo se relaciona cada uno con el contexto global que conforma sus intereses y recursos, y cómo cada uno se relaciona con las poblaciones de Latinoamérica y el Caribe de la que se reclutan y forman musulmanes radicales. Se estima que hay unos 1.5 millones de musulmanes viviendo en Latinoamérica y el Caribe entre los aproximadamente 600 millones de habitantes, donde 2/3 están concentrados en Argentina y Brasil.<sup>16</sup> Aunque algunas veces se les denomina equivocadamente “turcos”, los musulmanes de la región son un subconjunto diverso de musulmanes de la región que inmigraron de Turquía, Siria, Líbano y otros países de Oriente Medio desde el principio del siglo XX y antes. Este grupo étnico, tanto musulmán como no musulmán, está bien establecido, incluidas algunas de las personas con más éxito político y económico de la región. De hecho, ocho jefes de estado latinoamericanos y caribeños eran de origen árabe: Antonio Saca (Presidente de El Salvador de 2004 a 2009), Jamil Mahuad (Presidente de Ecuador de agosto de 1998 a enero de 2000), Carlos Flores (Presidente de Honduras de 1998 a 2002), Carlos Menem (Presidente de Argentina de 1989 a 1999), Abdalá Bucaram

(Presidente de Ecuador de agosto de 1996 a febrero de 1997), Jacobo Majluta (Presidente de la República Dominicana de julio a agosto de 1982), Julio Turbay (Presidente de Colombia de 1978 a 1982) y Julio Salem (líder de Ecuador en mayo de 1944).<sup>17</sup> Entre otros ciudadanos eminentes de ascendencia de Oriente Medio en la región se incluyen el multimillonario Carlos Slim, la actriz Salma Hayek y la estrella de música pop Shakira. Hasta la fecha, Irán ha sido el principal estado de Oriente Medio, pero no el único con intereses en la región. Otros actores del estado de la región también han desempeñado una función modesta en la región en el pasado; Libia, antes de la caída del régimen de Muamar el Gadafi, fue un socio significativo de Bolivia.<sup>18</sup> No hay motivo por el cual otros países de Oriente Medio no puedan ampliar su perfil también en la región, incluido Siria, cuyo régimen actual tiene una larga relación de trabajo con Hezbolá<sup>19</sup> actualmente el grupo radical islámico más poderoso en Latinoamérica. La agenda de Irán en la región en años recientes se ha concentrado generalmente en usar regímenes simpatizantes como Venezuela, Ecuador, Nicaragua, Bolivia y Surinam para escapar el aislamiento internacional y soslayar las naciones internacionales, desarrollar misiles y quizás armas de destrucción masiva, y ganar influencia dentro de los grupos y comunidades musulmanes para usarlos potencialmente para acciones contra intereses de Estados Unidos, judíos o de otros países occidentales si el régimen de Irán se percibe a sí mismo como gravemente amenazado en el futuro.<sup>20</sup> Mientras que Irán trata de movilizar e influir en actores islámicos no estatales en la región como Hezbolá para sus

propios fines, los intereses de dichos grupos y los retos potenciales que plantean a la seguridad hemisférica no se limitan exclusivamente a la agenda de Irán. Los retos combinados de actores islámicos estatales y otros radicales en Latinoamérica y el Caribe pueden agruparse en tres categorías:

- Generación de recursos para radicales islámicos que luchan en otras partes del mundo;
- Formación de redes logísticas para lanzar ataques a objetivos en el Hemisferio Occidental; y
- Colaboración entre actores islámicos radicales y aliados latinoamericanos para evadir controles internacionales y desarrollar armas.

### *La generación de recursos para radicales islámicos que luchan en otras partes del mundo*

Dentro de la fe islámica, la tradición de la caridad religiosa (zakat)<sup>21</sup> dicta que los fieles musulmanes deben donar una parte sus ganancias para ayudar a los necesitados. Como en la práctica cristiana de los diezmos, el nivel de zakat entre musulmanes está supeditado a diversas interpretaciones de expertos islámicos, y no se practica universalmente (ni en Latinoamérica ni en ninguna parte). No obstante, esta obligación religiosa, combinada con los envíos de la región a familias de Oriente Medio, más donativos en apoyo de causas como “Palestina”, pone decenas de millones de dólares o más en movimiento anualmente de Latinoamérica y el Caribe. Aunque la gran mayoría de dichos fondos se gastan en obras de caridad legítimas, y no en terrorismo, una parte termina en manos de organizaciones como los Hermanos Musulmanes, Hamás, Hezbolá, al-Qaeda<sup>22</sup> y aho-

ra posiblemente ISIL.<sup>23</sup> Aunque la mayoría de dichas ganancias proceden de fuentes legítimas, los musulmanes de la región también desempeñan funciones importantes en algunos de los centros más notorios actividades ilegales de Latinoamérica y el Caribe.<sup>24</sup> Entre otros ejemplos se incluye el área entre Paraguay, Brasil y Argentina,<sup>25</sup> el corredor Tacna-Ilo (Perú), Maicao (Colombia), Colón (Panamá) y cada vez más, la Isla Margarita (Venezuela).<sup>26</sup> Una parte de los narcotraficantes de la región y otras figuras del crimen organizado también han sido musulmanes,<sup>27</sup> incluidos Chekry Harb y Ayman Joumaa, cuyas actividades fueron expuestas en 2008 por “Operación Titano”. Harb era un traficante de narcóticos de ascendencia libanesa cuya red en la región incluía carteles colombianos, grupos paramilitares y Hezbolá, y que presuntamente pagaba el 12% de sus ganancias a este último.<sup>28</sup> Joumaa blanqueó dinero para el cartel mexicano Los Zetas a través del Banco Lebanese-Canadian y se creyó similarmente que había donado parte de sus ganancias a Hezbolá.<sup>29</sup> Debido a las demandas que afronta Hezbolá para apoyar la causa palestina en la Franja de Gaza y Cisjordania, mantiene su posición en Líbano, y también lucha contra el ISIL en Iraq y Siria,<sup>30</sup> los expertos creen que la organización podría ampliar su uso de dichas actividades ilícitas en el futuro próximo.<sup>31</sup>

### ***Formación de redes logísticas y atacar objetivos en el hemisferio.***

Hasta la fecha, ha habido un número moderado de casos de actores islámicos radicales planeando, preparando y llevando a cabo ataques contra ataques contra EUA y otros objetivos occidentales de Latinoamérica y el Caribe. Los dos ejem-

plos más conocidos ocurrieron en Argentina: En marzo de 1992 un ataque suicida contra la embajada israelí en Buenos Aires mató a 29 personas, y en julio de 1994, 85 fueron muertos en un camión bomba contra el centro de la comunidad judía (AMIA) de allí. Hezbolá e Irán han estado implicados en ambos ataques.<sup>32</sup> Fuera de Argentina, en 2007, entre los radicales islámicos arrestados por planear un ataque al aeropuerto internacional John F. Kennedy de la ciudad de Nueva York<sup>33</sup> se encontraban Kadir, un activista político musulmán africano y antiguo alcalde de Linden, Guyana, su compatriota guyanés Abdel Nurwere, y Kareem Ibrahim, un ciudadano de Trinidad y Tobago. En octubre de 2011, el hombre de negocios estadounidense de origen iraní Manssor Arbabsiar y Gholam Shakuri de la fuerza Qods iraní, fue capturado en una emboscada de la DEA tratando de contratar al cartel mexicano Los Zetas para matar al embajador de Arabia Saudita en Washington DC.<sup>34</sup> En diciembre del mismo año la emisora de televisión en español Univisión expuso un plan que incluía diplomáticos en la Ciudad de México coordinando con estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) para lanzar ataques cibernéticos y espionaje cibernético contra objetivos de U.S.A.<sup>35</sup> En octubre de 2014, las autoridades peruanas arrestaron a Muamad Amadar, un operativo de la Hezbolá libanesa, en Surquillo, en las afueras de Lima, basándose en la evidencia de que estaba apilando explosivos en su departamento para usar contra objetivos en el país.<sup>36</sup> Según se observó previamente, dichas actividades han sido facilitadas continuamente por actores estatales como Irán. En el caso del complot contra el embajador saudita en Washington

D.C., Irán depositó \$100,000 en la cuenta de la persona que pensaba que representaba a Los Zetas, y planificó proporcionar un total de \$1.5 millones para llevar a cabo la operación.<sup>37</sup> Las embajadas iraníes de la región, y su personal, han desempeñado una función clave en estas actividades. El ejemplo más significativo es Mohsen Rabbani, que sirvió como agregado cultural iraní acreditado en Buenos Aires, y que estuvo implicado en el informe oficial del fiscal especial de Argentina Alberto Nisman de reclutar y dirigir agentes en la región, así como su función guía en el ataque de 1994 contra el centro de la comunidad judía AMIA.<sup>38</sup> En el caso del ciberataque, el jefe del departamento de ciencias informáticas de la UNAM que reclutó a los estudiantes los llevó presuntamente a la embajada iraní en Ciudad de México para presentar su propuesta y buscar recursos para llevar a cabo la operación.<sup>39</sup> Una de las actividades principales del personal iraní en la región es la formación de redes, y por extensión, influir dentro de las organizaciones islámicas de la región. Un vehículo importante para hacer eso es reclutar adultos y jóvenes latinoamericanos, para incluir viajes a Irán para adoctrinamiento religioso y adiestramiento.<sup>40</sup> En general, en Latinoamérica y el Caribe, más de 1,000 latinoamericanos pueden haber viajado a lugares religiosos en Irán como Qom para dicho adiestramiento solo desde 2008.<sup>41</sup> Con el tiempo, las personas reclutadas y adoctrinadas por Irán, se convierten en reclutadores y agentes de Irán. Entre otros ejemplos se incluyen Suhail Assad y Karim Abdul Paz, ambos discípulos de Moshen Rabbani nacidos en Argentina.<sup>42</sup> Además del reclutamiento, entre las actividades de formación de redes también se incluye la

proselitización de comunidades indígenas como la wayuu en la región de Guajira entre Colombia y Venezuela, los aimara en la provincia boliviana de Chapare,<sup>43</sup> los grupos indígenas en Chiapas<sup>44</sup> y otras poblaciones vulnerables, aunque la escala de dichos esfuerzos en la región aparecen limitadas.<sup>45</sup> El complemento de los actores estatales extra regionales como Irán en la construcción de redes islámicas radicales son gobiernos receptivos en la región ofreciendo asistencia activa, o al menos un entorno permisivo, de dicha actividades. Los gobiernos de Venezuela,<sup>46</sup> Surinam<sup>47</sup> y San Cristóbal y Nevis,<sup>48</sup> por ejemplo, han emitido pasaportes falsos y otros documentos de identidad a radicales islámicos, haciendo más difícil a la policía internacional que siga sus movimientos. Muchos de los once estados miembro del ALBA ofrecen una base relativa desde la que los musulmanes radicales pueden llevar a cabo operaciones en la región. Por ejemplo, el Centro de Intercambio Cultural Iraní Latinoamericano de Caracas, Venezuela, sirvió presuntamente como base para que radicales islámicos como Abdul Karim Paz viajaran por la región, reclutando y coordinándose con otros en su red.<sup>49</sup> La provincia de Chapare de Bolivia es otra área en que se cree que grupos islámicos como Hezbolá operan y coordinan con otras organizaciones criminales latinoamericanas con un impunidad relativa.<sup>50</sup> Los gobiernos del ALBA también han apoyado redes islámicas trabajando para construir un sentido de finalidad compartida con sus propios partidarios izquierdistas. El fallecido líder venezolano Hugo Chávez, por ejemplo, promovió el trabajo del marxista español Jorge Verstrynge dentro de las fuerzas armadas venezolanas<sup>51</sup> El libro de Verstrynge, *Wars of the Periphery*

and Radical Islam (La guerra periférica y el Islam radical), indica que los movimientos socialistas revolucionarios, como los de Latinoamérica, deben aprender de la lucha ética completa y del sacrificio manifestado por los combatientes del Islam Revolucionario.<sup>52</sup> De forma similar, Bolivia trató de involucrar a Irán en el desarrollo de adoctrinamiento y adiestramiento para la Academia de Defensa del ALBA, establecida en Santa Cruz en mayo de 2011.<sup>53</sup> Fuera del ALBA, la construcción de redes islámicas en la región ha venido ayudada por un entorno semipermissivo y facilitadores. Un artículo de la revista *Veja* indica que los extremistas islámicos han operado en partes de Brasil durante años.<sup>54</sup> En Perú, el líder socialista de la “Casa de ALBA”, Eduard Quiroga, desempeñó, según se informó, una función principal en el reclutamiento de jóvenes peruanos para su adoctrinamiento religioso en Irán.<sup>55</sup> Por último, los actores criminales no estatales desempeñan a veces una función importante para aumentar las capacidades y redes de grupos islámicos radicales en la región. En Centroamérica, por ejemplo, se cree que la banda callejera Mara Salvatrucha (MS-13) ha negociado con al -Qaeda para introducir ilegalmente a sus operativos en Estados Unidos por dinero.<sup>56</sup> El operativo superior de al Qaeda, Adnan G. El Shukrijumah se reunió con los líderes del MS-13 en Honduras en julio de 2004 y quizás en otras ocasiones.<sup>57</sup>

***Colaboración entre actores islámicos radicales y aliados latinoamericanos para evadir controles internacionales y desarrollar armas.***

En años recientes, los actores islámicos radicales no estatales y regímenes sancio-

nados internacionalmente como Irán han ampliado su colaboración con socios simpatizantes en Latinoamérica y el Caribe, como los estados del ALBA, para evadir controles financieros internacionales y otros, y para llevar a cabo etapas del desarrollo de misiles y armas de destrucción masiva en suelo latinoamericano. Como ejemplos en el lado financiero, Venezuela y Ecuador parecen haber ayudado a Irán a evadir sanciones financieras y blanquear dinero.<sup>58</sup> Entre otros vehículos para hacer eso se han incluido el banco Al Taqwa de las Bahamas, el fondo binacional Irán-Venezuela (establecido en abril de 2008),<sup>59</sup> el Banco Internacional de Desarrollo (BID) en Venezuela<sup>60</sup> y COFIEC en Ecuador. Antes de 2001, los Hermanos Musulmanes y Al Qaeda usaron presuntamente el Banco Al Taqwa para blanquear dinero, aunque después de los sucesos del 11 de septiembre, gran parte de esta red fue cerrada.<sup>61</sup> El BID<sup>62</sup> en Venezuela fue sancionada en octubre de 2008 por la Oficina del Tesoro de U.S.A. de Control de Activo Extranjero (OFAC) por sus vínculos con el Banco de Desarrollo de Exportaciones de Irán (EDBI) y el Ministerio de Defensa Iraní.<sup>63</sup> COFIEC en Ecuador ha sido escrutinado por aceptar depósitos del banco iraní sancionado EDBI.<sup>64</sup> Fuera de los bancos, los analistas creen que las empresas conjuntas comerciales iraníes con los países del ALBA pueden servir como un frente para la importación de componentes para misiles, combustible para misiles o armas de destrucción masiva.<sup>65</sup> La compañía de la industria militar venezolana CAVIM ha sido sancionada por suministrar tecnología a Irán.<sup>66</sup> Entre las empresas conjuntas venezolanas en el estado de Aragua se incluyen las firmas iraníes Parchin Chemical Industries,

que ha estado vinculada con el programa de misiles de Irán, así como Kimiaa Sanat, Co., una afiliada de Qods Aviation en Venezuela, señalada bajo la Resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1747 como “una entidad de preocupante por compras relacionadas con las armas de destrucción masiva”.<sup>67</sup> Se creen que otras instalaciones de fabricación conjunta venezolano-iraní como la fábrica de automóviles Venir desempeñan una función similar, ya que la configuración amplia y técnicamente oscura de componentes que importan para la producción de vehículos puede usarse para introducir componentes de misiles y otros materiales en Venezuela de contrabando. Por otra parte, aunque los análisis de las actividades iraníes en América también mencionan regularmente el interés del país en adquirir uranio de estado como Venezuela,<sup>68</sup> Ecuador<sup>69</sup> y Bolivia,<sup>70</sup> la lógica de transportar dicho material a granel de Latinoamérica a Oriente Medio no está claro cuando Irán mismo tiene amplios depósitos de uranio en su propio suelo.<sup>71</sup>

## RECOMENDACIONES

El reto planteado para la seguridad de EUA y regional por grupos islámicos radicales en Latinoamérica y el Caribe requiere una respuesta sostenida y bien planificada que incluya naciones asociadas en el Hemisferio Occidental y en la comunidad internacional más amplia, y que adopte un método de “gobierno global”. Dentro del Departamento de Estado de EUA se obligó a desarrollar una estrategia en diciembre de 2012 para “contrarrestar a Irán en EUA”,<sup>72</sup> la Oficina de Contabilidad General de EUA ha cuestionado la implementación de la estrategia avanzada por el Departamento de

Estado como respuesta a la legislación.<sup>73</sup> Además, el enfoque obligado por la Ley era indiscutiblemente demasiado limitado, concentrándose en Irán y grupos vinculados con este, en vez del reto más amplio de actores islámicos radicales estatales y no estatales en la región, y mencionando solamente de una manera breve y no específica, la coordinación con socios internacionales.<sup>74</sup> Aprovechando el trabajo hecho hasta la fecha por el Departamento de Estado y otras organizaciones, el método defendido por este trabajo debe incluir simplemente un análisis de las actividades iraníes y de Hezbolá, pero cómo puede entenderse y gestionarse el reto presentado por la configuración más amplia de actores estatales y no estatales afiliados con el Islam radical en la región. Dicho análisis debe relacionar explícitamente los retos presentados por dichos actores en el Hemisferio Occidental con sus actividades en evolución e intereses globales, incluido cómo sus intereses y capacidades podrían cambiar, y en Latinoamérica y el Caribe en el contexto de una “guerra” con EUA u otros actores occidentales en otras partes del mundo. Dicho análisis debe incluir también la función potencial de estado no islámicos como Rusia o China, que podrían jugar un papel constructivo para combatir el Islam radical en los lugares donde amenazan a sus propios intereses, pero que podría beneficiarlo también estratégicamente de estimularlo en el Hemisferio Occidental, ya que dicho reto podría distraer potencialmente a EUA y forzarlo a desviar la atención y recursos de otras partes del mundo. Un análisis creíble requerirá también mejores conocimientos de datos referentes a la magnitud y a las fuentes del reto, incluida la cantidad de dinero que fluye de Latinoamé-

rica y el Caribe a grupos terroristas como Hezbolá, o el número de jóvenes de la región que han viajado a Irán para su adoctrinamiento, y desde dónde. Informado por dicho análisis, el método adoptado debe reflejar la consideración de una amplia gama de posibles situaciones referentes a sucesos futuros tanto en el Oriente Medio como en Latinoamérica y el Caribe, incluido el estado futuro de los gobiernos del ALBA y su voluntad de cooperar con estructuras legales internacionales, y de forma alternativa, para colaborar con estados gamberro y grupos islámicos radicales. No obstante, el método debe hacer énfasis también en ciertos elementos comunes: Por una parte, cualquier solución debe ser del nivel y efectividad de cooperación policial en toda la región para combatir problemas como la financiación de terroristas, el contrabando y el movimiento de personal. Mientras que la tecnología debe desempeñar una función, el reparto de inteligencia mejorada y las estructuras legales internacionales por colaborar contra actores malos es también importante.<sup>75</sup> Se debe prestar también atención particular a la función de los regímenes del ALBA para crear “portales” en la región para dichos estados y grupos, y trabajar con la comunidad internacional para imponer consecuencias en los casos en que dichos regímenes permitan a estados sancionados evadir controles internacionales y desarrollar armas en su territorio, o ayudar a proporcionar documentos falsos y protección para los que planean actos terroristas. A pesar de dicha colaboración, el método debe incluir la identificación y las posibles respuestas de EUA a sucesos críticos, como la adquisición inminente de armas o sistemas de suministro de destrucción masiva, o el inicio de un

acto terrorista importante por grupos protegidos por un estado que no desea cooperar con Estados Unidos, como Venezuela, o con varios problemas de gobierno internos que impiden a su liderazgo responder o consentir para permitir a otros a ayudarle a tratar la amenaza internacional presentada desde su territorio. Más específicamente, EUA debe considerar con cuidado ahora bajo qué circunstancias intervendría en dicha situación, coordinándose preferiblemente con naciones asociadas, y cómo administraría las preocupaciones internacionales y la oposición que generaría dicha intervención. Por último, se debe tener un cuidado especial para trabajar con comunidades originarias de Oriente Medio y la mayoría de musulmanes pacíficos y respetuosos con la ley de la región para desarrollar un método que los involucre así como contrarrestar el terrorismo, la radicalización de sus comunidades y la agresión de actores fuera del hemisferio. Se debe evitar a toda costa una solución que se considere en la región como una “cruzada” liderada por Estados Unidos contra los musulmanes o las personas originarias de Oriente Medio.

### **FUNCIÓN PARA LAS FUERZAS MILITARES DE EUA.**

El análisis preliminar presentado en este trabajo sugiere que las funciones apropiadas para las fuerzas militares de EUA a fin de combatir el reto de actores islámicos radicales en Latinoamérica y el Caribe es probable que queden limitadas en ambas circunstancias, así como el tamaño de la fuerza requerida. En general, las mayores necesidades de combatir a los islamistas radicales en la región no será una acción

militar, sino una colaboración de la policía y la inteligencia, incluida la identificación y el corte de flujos financieros ilícitos a terroristas potenciales y otros grupos criminales, así como ayudar a los estados a ejercer un mayor control en las fronteras y hacer el seguimiento de bienes y personas. Dichas necesidades apuntarán inherentemente a programas liderados por el Departamento de Estado, como aquellos para mejorar los reglamentos bancarios, controles de exportación y sistemas judiciales más efectivos. En el dominio militar, tal vez se requiera a fuerzas de operaciones especiales llevar a cabo misiones en áreas especializadas, siempre en coordinación con las naciones asociadas. Los haberes de movilidad, la logística y el apoyo de ingeniería, o la tecnología de EUA pueden desempeñar una función similar para ayudar a la policía y a las fuerzas militares de la nación asociada a ejercer un control más efectivo sobre áreas gobernadas de forma débil en su territorio nacional. Aunque no debe descartarse una operación militar de EUA a gran escala para impedir el despliegue o el uso de armas de destrucción masiva en la región por actores islámicos radicales, el empleo de fuerzas terrestres de EUA en la región será generalmente una opción subóptima, ya que hacer eso radicalizaría aún más a las poblaciones musulmanas tanto en la región como fuera de ella, a la vez que crearía una tensión política con los aliados de EUA, y generaría un denominador común para los que se oponen a EUA. en general.

## CONCLUSIONES

Este trabajo ha argumentado que la amenaza potencial presentada por la seguri-

dad de EUA y el Hemisferio Occidental de actores islámicos radicales es grave y requiere la atención continuada de líderes en la región. El reto va más allá de la pregunta de si las actividades iraníes en América incluyen actores islámicos no estatales como Hezbolá, al-Qaeda y potencialmente el ISIL, más otros actores estatales, incluidos rivales geopolíticos de EUA no islámicos como Rusia y China, que se podrían beneficiar estratégicamente al estar EUA distraído por una amenaza islámica radical en el Hemisferio Occidental. Aunque los ataques terroristas de la región y el desarrollo de armas de destrucción masiva son parte del reto, no se debe hacer caso omiso globalmente de financiaciones ilícitas y de otras clases de la región del terrorismo. Para tratar el problema, EUA requiere un plan estratégico, coordinado entre agencias gubernamentales de EUA y socios internacionales, que tenga en cuenta la diversa configuración de situaciones en las que las actividades de los radicales islámicos pueden plantear una amenaza. Aunque las fuerzas militares de EUA no desempeñen la función principal en dicha estrategia, serán una piedra angular necesaria para la eficacia de dicha estrategia, ya que EUA trabaja con sus socios para construir una región que sea próspera y segura para el radicalismo compuesta por personas de todas las fes religiosas y persuasiones políticas.

## NOTAS

1. El Dr. R. Evan Ellis es Profesor de Investigación de Estudios Latinoamericanos del Instituto de Estudios Estratégicos del Colegio de Guerra del Ejército de EUA. Las opiniones aquí expresadas en este trabajo son exclusivamente las suyas y no representan ne-

cesariamente a su institución ni al Gobierno de EUA.

2. Para el tema de que la atención de Irán a Latinoamérica era una posición política del régimen de Ahmadineyad, vea Farideh Farhi, "Tehran's Perspective on Iran-Latin American Relations" (Perspectiva de Teherán sobre las relaciones entre Irán y Latinoamérica), en Cynthia Aranson, *Iran in the Americas: Threat or Axis of Annoyance?* (Irán en América: ¿amenaza o eje molesto?) editada por Cynthia Aranson, Haleh Esfandairi y Adam Stubits, (Washington D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2013), pág. 25-34.

3. En EUA, dicha atención fue explicada por la advertencia de la entonces Secretaria de Estado Hillary Clinton a los estados de la región en lo que se refería a los peligros planteados por los vínculos con Irán, así como por múltiples audiencias del Congreso sobre el tema, y la promulgación en diciembre de 2012 "Countering Iran in the Americas Act" (Ley para contrarrestar a Irán en Latinoamérica) por el Congreso de EUA. Vea Charley Keys, "Clinton warns of Iranian, Chinese gains in Latin America" (Clinton advierte sobre los avances de Irán y China en Latinoamérica), CNN, 1 de mayo de 2009, <http://www.cnn.com/2009/POLITICS/05/01/clinton.latin.america/index.html>. 4. Ely Karmon, "Irán en Latinoamérica-La era del Presidente Rohaní," DEF, Octubre de 2012.

5. Rohaní aparentemente planeó visitar la cumbre G-77 en Bolivia en junio de 2014, pero se retiró en el último minuto, enviando a su vicepresidente en su lugar. Vea "Iranian president to attend G-77 summit in Bolivia" (El presidente iraní asistirá a la cumbre G-77 en Bolivia), Press TV, 18 de mayo de 2014, <http://www.presstv.ir/detail/2014/05/18/363104/rouhani-to-visit-bolivia-for-g77-summit/>.

6. Tampoco se debe la ausencia de líderes latinoamericanos en Irán a una falta de interés en visitar ese país por su parte. Por ejemplo, el presidente Nicolás Maduro de Venezuela, soltó unas indirectas durante la inauguración de Rohaní sobre su interés en visitar el país. Vea "Maduro dice que alianza de Venezuela e Irán se profundizará con Rohaní", El Nacional, 20 de julio de 2013, [http://www.el-nacional.com/mundo/Maduro-Venezuela-Iran-profundizara-Rohani\\_0\\_212379014.html](http://www.el-nacional.com/mundo/Maduro-Venezuela-Iran-profundizara-Rohani_0_212379014.html).

7. "Hezbollah en Latinoamérica-Implicaciones para la Seguridad Nacional de EUA.", Subcomité sobre Contraterrorismo e Inteligencia, Comité sobre Seguridad Nacional, Cámara de Representantes de EUA., 7 de julio de 2011, <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CHRG-112hhrhg72255/pdf/CHRG-112hhrhg72255.pdf>.

8. "Influencia y actividades de Irán en Latinoamérica", Subcomité sobre el Hemisferio Occidental, Cuerpo de Paz y Asuntos Narcóticos Globales, Comité sobre Relaciones Exteriores, Senado de Estados Unidos, 16 de febrero de 2012, <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CHRG-112shrg73922/pdf/CHRG-112shrg73922.pdf>.

9. "Amenaza nacional: ampliación de la influencia en Irán en el Hemisferio Occidental", Subcomité sobre Supervisión y Eficiencia de Gestión, Comité sobre Seguridad Nacional, Cámara de Representantes, 113o Congreso, 1a sesión, No. de Serie 113-24, 9 de julio de 2013, <http://homeland.house.gov/hearing/subcommittee-hearing-threat-homelandiran%E2%80%99s-extending-influence-western-hemisphere>.

10. Steven Johnson, *Iran's Influence in the Americas* (La influencia de Irán en América), (Washington D.C.: Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, marzo de 2012). [http://csis.org/files/publication/120312\\_Johnson\\_Iran%27sInfluence\\_web.pdf](http://csis.org/files/publication/120312_Johnson_Iran%27sInfluence_web.pdf).

11. Cynthia Aranson, *Iran in the Americas: Threat or Axis of Annoyance?* (Irán en América: ¿amenaza o eje molesto?), editado por Cynthia Aranson, Haleh Esfandairi y Adam Stubits, (Washington D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2013), [http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran\\_in\\_LA.pdf](http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran_in_LA.pdf).

12. Ilan Berman y Joseph M. Humire, *Iran's Strategic Penetration of Latin America* (La penetración estratégica de Irán en Latinoamérica), (Lanham, MD: Lexington Books, 2014).

13. Mark P. Sullivan, *Latin America: Terrorism Issues* (Latinoamérica: Problemas de terrorismo), 7-5700, RS20149, (Washington D.C.: Oficina de Impresión del Gobierno, 2 de marzo de 2012).

14. Sean Goforth, *Axis of Unity: Venezuela, Iran & the Threat to America* (Eje de la unidad: Venezuela, Irán y la amenaza a EE.UU.), (Dulles, VA: Potomac Books, 2012). 15. Vea, por ejemplo, Matthew Levitt, *Hezbollah: The Global Footprint of Lebanon's Party of God* (Hezbollah: la huella global del Partido de Dios de Líbano), (Washington DC: Georgetown University Press, 2013). Vea también Steven O'Hearn, *Iran's Revolutionary Guard: The Threat That Grows While America Sleeps* (La Guardia Revolucionaria de Irán: la amenaza que crece mientras EUA duerme), (Dulles, VA: Potomac Books, 2012).

16. Blaise Misztal, "Threat to the Homeland: Iran's Extending Influence in the Western Hemisphere" (Amenaza nacional: ampliación de la influencia de Irán en el Hemisferio Occidental), Testimonio ante el Subcomité de Supervisión y Gestión, Comité sobre Seguridad Nacional, Cámara de Representantes de EUA, 9 de julio de 2013, <http://homeland.house.gov/hearing/subcommittee-hearing-threat-homeland-iran%E2%80%99s-extending-influence-western-hemisphere>.

17. Vea "Did you know? Latin America has had 8 presidents of Arab origin" (¿Lo sabían?: Latinoamérica ha tenido 8 presidentes de origen árabe), Blog de NGC, 22 de marzo de 2013, <http://ngcco.wordpress.com/2013/03/22/did-you-know-latin-america-has-had-8-presidents-of-arab-origin/>.

18. "Bolivia's Morales visit Libya and Iran for energy cooperation" (La visita de Morales de Bolivia a Libia e Irán para cooperar en energía), Mercopress, 1 de septiembre de 2008, <http://en.mercopress.com/2008/09/01/bolivia-s-morales-visit-libya-and-iran-for-energy-cooperation>.

19. Vea, por ejemplo, Marius Deeb, *Syria, Iran, and Hezbollah: The Unholy Alliance and Its War on Lebanon* (Siria, Irán y Hizbulá: la alianza indeseable y su guerra en Líbano) (Stanford, CA: Hoover Institution Press, 2013).

20. Según el propio liderazgo militar de Irán, la guerra simétrica es una parte clave de la doctrina militar de la nación. En palabras del General de Brigada iraní Attaollah Salehi, "Todas las divisiones de las fuerzas militares de la República Islámica prestan mucha atención a los sucesos en estados vecinos e incorporan esto en su adiestramiento de guerra asimétrica". Joseph M. Humire, "Threat to the Homeland: Iran's Extending Influence in the Western Hemisphere" (Amenaza Nacional: ampliación de la influencia de Irán en el Hemisferio Occidental), Subcomité sobre Supervisión y Eficiencia de Gestión, Comité sobre Seguridad Nacional, Cámara de Representantes de EUA, 9 de julio de 2013, <http://homeland.house.gov/hearing/subcommittee-hearing-threat-homeland-iran%E2%80%99s-extending-influence-western-hemisphere>.

21. El término se refiere al donativo obligatorio de limosnas, la imposición de tributos a los ingresos y riqueza de un musulmán, y es uno de los cinco pilares de la fe islámica. 22.

En marzo de 2013, el jefe del Mando Sur de EUA, el General John Kelly testificó ante el Congreso que se creía que las actividades de la comunidad chií libanesa en la región generarían decenas de millones de dólares solamente en el caso del grupo Hezbolá. “Afirmación de la postura del General John F. Kelly, Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos, Comandante, Mando Sur de Estados Unidos, ante el 113o Congreso”, Comité de Servicios Armados de la Cámara, 20 de marzo de 2013, <http://docs.house.gov/meetings/AS/AS00/20140226/101782/HHRG-113-AS00-WstateKellyUSMCJ-20140226.pdf>.

23. Unos expertos entrevistados para este estudio argumentan que el dominio de la organización chií Hezbolá entre los que apoyan causas islámicas radicales en la región significa que el movimiento suní radical ISIL tiene un apoyo limitado en Latinoamérica y el Caribe, aun cuando los suníes sobrepasan ampliamente en número a los musulmanes chiíes de toda la región.

24. Un informe de marzo de 2010 de la Fuerza de Tarea de Acciones Financieras con base en Londres argumentó que dichas zonas de libre comercio parecen ser particularmente vulnerables a las actividades como blanqueo de dinero y financiación terrorista. Vea Fuerza de Tarea de Acciones Financieras (FATF), “Money laundering vulnerabilities of Free Trade Zones” (Vulnerabilidades del blanqueo de dinero de las zonas de libre comercio), marzo de 2010, <http://www.fatfgafi.org/media/fatf/documents/reports/ML%20vulnerabilities%20of%20Free%20Trade%20Zones.pdf>.

25. Hugo Alconada Mon escribe “Durante años, la región ha sido el epicentro de operaciones de blanqueo de dinero y narcóticos, armas y tráfico humano, haciendo que la región sea un problema de preocupación continua para Washington”. Vea Hugo Alconada

Mon, “The Shadow of Iran in Argentina takes on a Suspicious Shape” (La sombra de Irán en Argentina adopta una forma sospechosa), en Cynthia Aranson, *Iran in the Americas: Threat or Axis of Annoyance?* (Irán en América: ¿amenaza o eje molesto? Editada por Cynthia Aranson, Haleh Esfandairi y Adam Stubits, (Washington D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2013). pág. 51. [http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran\\_in\\_LA.pdf](http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran_in_LA.pdf).

26. Humire, “Threat to the Homeland...” (Amenaza nacional ...).

27. Doug Farah, un experto líder del radicalismo islámico en América, argumenta que los grupos islámicos son actualmente muy activos en el tráfico de cocaína, con mayor acceso en la región debido a aliados como Venezuela. Arthur Brice, “Iran, Hezbollah mine Latin America for revenue, recruits, analysts say”, (Irán, Hezbolá explotan ingresos, reclutas latinoamericanos, dicen los analistas) CNN, 3 de junio, <http://www.cnn.com/2013/06/03/world/americas/iran-latin-america/index.html>.

28. Para consultar un buen debate del caso, vea Stephen Dudley, “Terrorism and Crime in the Americas—It’s Business” (Terrorismo y crimen en América—Es un negocio), Insight Crime, 9 de abril de 2014, <http://www.insightcrime.org/news-analysis/terrorism-and-crime-in-the-americas-its-business>.

29. El vínculo se descubrió en “Operación Titán” en la que EUA y Colombia colaboraron para luchar contra dicha red que operaba en la región en 2008. Vea Jason Ryan, “Lebanese Drug Lord Charged in US: Links to Zetas and Hezbollah” (Capo de la droga libanés acusado en EUA: vínculos con los Zetas y Hezbolá) ABC News, 13 de diciembre de 2011, <http://abcnews.go.com/blogs/politics/2011/12/>

lebanese-drug-lord-charged-in-us-links-to-zetas-and-hezbollah/. Vea también Douglas Farah, Testimonio, Subcomité sobre Supervisión y Eficiencia de Gestión, Comité sobre Seguridad Nacional, Cámara de Representantes de EUA, 9 de julio de 2013, <http://docs.house.gov/meetings/HM/HM09/20130709/101046/HHRG-113-HM09-Wstate-FarahD-20130709.pdf>.

30. Aunque es contradictorio, algunos de los mismos palestinos que han apoyado a Hezbolá en Cisjordania y Gaza luchan actualmente contra el régimen de Assad (que Hezbolá apoya) en Siria.

31. Vea también Matthew Levitt, “Hezbollah’s Syria Problem” (El problema de Siria de Hezbolá) Politico, 1 de diciembre de 2014, <http://www.politico.com/magazine/story/2014/12/hezbollah-syria-13238.html#.VKMFL8B0Mg>.

32. El informe más completo y detallado referente a la función de Irán en el ataque y otros incidentes terroristas en América es el informe del fiscal argentino Alberto Nisman. Se puede ver un resumen detallado de su informe en [http://www.defenddemocracy.org/stuff/uploads/documents/summary\\_\(31\\_páginas\).pdf](http://www.defenddemocracy.org/stuff/uploads/documents/summary_(31_páginas).pdf). Vea también Simón Romero, “Prosecutor in Argentina Sees Iran Plot” (Fiscal en Argentina ve un complot iraní), New York Times, 30 de mayo de 2013, pág. A4.

33. El concepto del ataque comprendía hacer estallar tanques de combustible e iniciar una cadena de explosiones bajo el aeropuerto. Vea G. Sulzburger, “2 men convicted in Kennedy Airport Plot” (Dos hombres condenados en el complot del Aeropuerto Kennedy), New York Times, 3 de agosto de 2010, pág. A1. Vea también Farah, Testimony... (Testimonio ...).

34. Ewen McAskill, “Iranians charged in US over plot to assassinate Saudi

ambassador” (Iraníes acusados en EE.UU, sobre el complot para asesinar al embajador saudita), The Guardian, 11 de octubre de 2011, <http://www.theguardian.com/world/2011/oct/11/iranians-charged-us-assassination-plot>. Vea también Benjamin Weiser, “Man Sentenced in Plot to Kill Saudi Ambassador” (Hombre sentenciado en el complot para matar al embajador saudita), New York Times, 30 de mayo de 2013. Vea también Dudley.

35. “La amenaza Iraní”, Univisión, 9 de diciembre de 2011, <http://noticias.univision.com/article/786870/2011-12-09/documentales/la-amenaza-irani/la-amenaza-irani>.

36. Cecelia Valenzuela, “Terrorismo sin fronteras”, El Comercio, 29 de septiembre de 2014, <http://elcomercio.pe/opinion/columnistas/terrorismo-sin-fronteras-cecilia-valenzuela-noticia-1767395>. Vea también “Presunto miembro de Hezbolá fue detenido en Surquillo”, El Comercio, Lima, Perú, 28 de octubre de 2014, [http://elcomercio.pe/lima/ciudad/presunto-terrorista-hezbolá-fue-detenido-surquillo-noticia-1767375?ref=nota\\_lima&ft=mod\\_leatambien&e=titulo](http://elcomercio.pe/lima/ciudad/presunto-terrorista-hezbolá-fue-detenido-surquillo-noticia-1767375?ref=nota_lima&ft=mod_leatambien&e=titulo).

37. Charlie Savage y Scott Shane, “Iranians Accused of a Plot to Kill Saudis’ U.S. Envoy” (Iraníes acusados de un complot para matar al enviado de EE.UU, de los sauditas), New York Times, October 11, 2011, [http://www.nytimes.com/2011/10/12/us/us-accuses-iranians-of-plotting-to-kill-saudi-envoy.html?pagewanted=all&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/10/12/us/us-accuses-iranians-of-plotting-to-kill-saudi-envoy.html?pagewanted=all&_r=0).

38. Matthew Levitt, Testimonio, Subcomité sobre Oriente Medio y África del Norte, y el Subcomité sobre el Hemisferio Occidental, Comité sobre Asuntos Exteriores, Cámara de Representantes de EUA, 1 de agosto de 2013, <http://foreignaffairs.house.gov/hearing/joint-subcommittee-hearing-examining-state-department%E2%80%99s-report-iranian-presence-western>.

39. “La amenaza Iraní”.

40. Joby Warrick, “With lure of religion classes, Iran seeks to recruit Latin Americans” (Con el anzuelo de clases de religión, Irán trata de reclutar a latinoamericanos) Washington Post, 10 de Agosto de 2013, [http://www.washingtonpost.com/world/national-security/with-lure-of-religion-classes-iran-seeks-to-recruit-latin-americans/2013/08/10/8e3592c6-f626-11e2-9434-60440856fadf\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/national-security/with-lure-of-religion-classes-iran-seeks-to-recruit-latin-americans/2013/08/10/8e3592c6-f626-11e2-9434-60440856fadf_story.html).

41. Entrevista a Doug Farah, Washington D.C., 29 de diciembre de 2014. No obstante, Farah apunta que no se conoce un número preciso de estos reclutas, muchos de los cuales viajan por Venezuela y Cuba sin recibir un sello de Irán en sus pasaportes. Vea también Doug Farah, Testimony (Testimonio). Vea también Warrick.

42. Joseph M. Humire, “Iran’s Informal Ambassadors to Latin America” (Embajadores informales de Irán en Latinoamérica), Fox News Latino. 18 de febrero de 2012, <http://latino.foxnews.com/latino/politics/2012/02/18/joseph-humire-irans-informal-ambassadors-to-latin-america/>.

43. De hecho, dicha proselitización según se informó incluye la versión en aimará del Sagrado Corán. Entrevista con Doug Farah, Washington D.C., 29 de diciembre de 2014.

44. De hecho, en el momento de escribir, se creía que Mohamed Bakar, el hermano de Moshen Rabbani, indiscutiblemente un agente principal de Irán en Latinoamérica, estaba en Chiapas. Entrevista con Joseph Humire, Washington D.C., 29 de diciembre de 2014.

45. Vea, por ejemplo, el sitio web de la “Autonomía islámica” de los wayuu, <http://autonomiaislamicawayuu.blogspot.com/>, visitada el 22 de diciembre de 2014.

46. Un informe indica que el gobierno venezolano ha emitido documentos de identidad

falsos venezolanos a unas 173 personas con origen en Oriente Medio, ayudándoles a ocultar sus identidades mientras recorrían Latinoamérica. Vea Victoria L. Henderson, Joseph M. Humire y Fernando D. Menéndez, “Canada on Guard: Assessing the Immigration Threat of Iran, Venezuela and Cuba” (Canadá en guardia: evaluación de la amenaza de inmigración de Irán, Venezuela y Cuba), Center for a Secure Free Society, junio de 2014. [http://www.securefreesociety.org/wp-content/uploads/2014/06/CANADA\\_ON\\_GUARD\\_JUNE\\_20143.pdf](http://www.securefreesociety.org/wp-content/uploads/2014/06/CANADA_ON_GUARD_JUNE_20143.pdf).

47. En noviembre de 2013, por ejemplo, Dino Bouterse, hijo del Presidente de Surinam, fue arrestado en una emboscada en Panamá en la que ofreció vender pasaportes a personas que creía que eran agentes de Hezbolá, así como armas y cocaína. Vea “Suriname president’s son on US terror charges” (El hijo del presidente de Surinam sobre las acusaciones de terror de EUA) BBC News, 8 de noviembre de 2013, <http://www.bbc.com/news/world-latin-america-24875963>.

48. “Three Iranians with St.Kitts-Nevis Passports at center of U.S. Department of Treasury investigations” (Tres iraníes con pasaportes de San Cristóbal y Nevis en el centro de las investigaciones del Departamento del Tesoro de EUA.) CNN, 26 de marzo de 2014, <http://ireport.cnn.com/docs/DOC-1112892>.

49. Humire, “Threat to the Homeland...” (Amenaza nacional...).

50. “Bolivia: Narcos y cocaleros destruyen el Chapare – EJU.TV,” Hacer, 15 de noviembre de 2010, <http://www.hacer.org/latam/bolivia-narcos-y-cocaleros-destruyen-el-chapare-eju-tv/>.

51. Verstrynge fue invitado orador principal a un congreso militar de 2005 en Caracas sobre Guerra no tradicional, y su libro fue lec-

tura requerida para oficiales militares superiores venezolanos. Vea Humire, “Threat to the Homeland...” Vea también John Sweeney, “Jorge Verstrynge: The Guru of Bolivarian Asymmetric Warfare” (Jorge Verstrynge: el gurú de la guerra asimétrica bolivariana) *VCrisis*, 9 de septiembre de 2005, <http://www.vcrisis.com/index.php?content=letters/200509091152>.

52. Jorge Verstrynge, *La guerra periférica y el Islam revolucionario: orígenes, reglas y ética de la guerra asimétrica* (Barcelona: El Viejo Topo, 2005).

53. Se dice que Irán donó \$1.2 millones de dólares de EE.UU. para edificar la academia, y el Ministro de Defensa Iraní Ahmad Vahidi visitó Bolivia para presidir sobre su inauguración. Vea John B. Purdue, *The War of All the People: The Nexus of Latin American Radicalism and Middle Eastern Terrorism* (La guerra de todo el pueblo: el nexo del radicalismo latinoamericano y el terrorismo de Oriente Medio), (Dulles, VA: Potomac Books, 2012).

54. Reinaldo Azevedo, Blog, *Veja*, April 18, 2011, <http://veja.abril.com.br/blog/reinaldo/geral/acordem-senhorescongressistas-ja-ogoverno-nao-da-bola-terrorista-alicia-homens-pobres-do-interior-do-brasil-para-fazer-%E2%80%9Ccurso-de-religio%E2%80%9D-no-ira/comment-page-2/>.

55. Entrevista anónima. Washington D.C., diciembre de 2014.

56. El argumento más amplio para el vínculo entre las dos organizaciones fue presentada por P. Williams en su libro *The Al Qaeda connection: International terrorism, organized crime, and the coming apocalypse* (La conexión de Al Qaeda: el terrorismo internacional, el crimen organizado y el apocalipsis que viene), (Amherst, NY: Prometheus Books, 2005).

57. “Out of the Underworld” (Fuera del inframundo), *The Economist*, 5 de enero de

2006, <http://www.economist.com/node/5354677>. Vea también Hitha Prabhakar, “From Prison to Gangs to the World’s Most Notorious Terrorist Group” (De la prisión al grupo terrorista más infame del mundo pasando por las bandas), *Financial Times*, 8 de diciembre de 2011, <http://www.ftpress.com/articles/article.aspx?p=1768313&seqNum=5>. También se ha indicado la presencia de El Shukrijumah y otros operativos de Al Qaeda en Centroamérica. Vea “Terroristas islamistas estarían en Honduras”, *La Prensa*, Tegucigalpa, Honduras, 27 de mayo de 2011. <http://www.laprensa.hn/honduras/541621-97/terroristas-islamistas-estarian-en-honduras>.

58. Vea, por ejemplo, Norman A. Bailey, “Iran’s Venezuelan Gateway” (El portal venezolano de Irán) *American Foreign Policy Council*, Orientación de estrategia de Irán, No. 5, <http://www.afpc.org/files/getContentPostAttachment/2013>.

59. “Iran-Venezuela ties serve strategic aims” (Los vínculos de Irán con Venezuela sirven objetivos estratégicos), *UPI*, 14 de agosto de 2009, [http://www.upi.com/Top\\_News/Special/2009/08/14/Iran-Venezuela-ties-serve-strategicaims/91201250266165/](http://www.upi.com/Top_News/Special/2009/08/14/Iran-Venezuela-ties-serve-strategicaims/91201250266165/).

60. Vea Robert M. Morgenthau, “The Link between Iran and Venezuela: A Crisis in the Making?” (El vínculo entre Irán y Venezuela: ¿crisis en ciernes?), *Latin America Herald Tribune*, 8 de septiembre de 2009, <http://www.laht.com/article.asp?ArticleId=343289&CategoryId=10718>. El banco fue registrado en Venezuela con sus 40 millones de acciones propiedad del Banco Toseyeh Saderat de Irán. Vea Douglas Farah, “Iran in Latin America: An Overview” (Irán en Latinoamérica, generalidades), In Cynthia Aranson, *Iran in the Americas: Threat or Axis of Annoyance?* (Irán en América: ¿amenaza o eje molesto? editado por Cynthia Aranson,

Haleh Esfandairi y Adam Stubits, (Washington D.C.: Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2013). pág. 18, [http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran\\_in\\_LA.pdf](http://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Iran_in_LA.pdf).

61. Mark Hosenball, “Attacking the Money Machine” (Ataque a la máquina de hacer dinero), NBC News, 7 de noviembre de 2011, <http://www.nbcnews.com/id/3067473/t/attacking-money-machine/#.VKMxJGc5Bjo>.

62. El banco no tiene relación con el Interamerican Development Bank.

63. Robert M. Morgenthau, “The Emerging Axis of Iran and Venezuela” (El eje emergente de Irán y Venezuela), The Wall Street Journal, 8 de septiembre de 2009, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052970203440104574400792835972018>.

64. “Restricciones, amenazas y diligencias por información sobre Cofiec e Irán,” El Universo, 22 de septiembre de 2012, <http://www.eluniverso.com/2012/09/22/1/1355/restricciones-amenazas-diligencias-informacion-sobre-coficeciran.html>. Vea también Douglas Farah y Pamela Philips Lum, “Ecuador’s Role in Iran’s Latin American Financial Structure” (Función de Ecuador en la estructura financiera latinoamericana), International Assessment and Strategy Center, Marzo de 2013. [http://www.strategycenter.net/research/pubID.304/pub\\_detail.asp](http://www.strategycenter.net/research/pubID.304/pub_detail.asp).

65. Vea Morgenthau, “The Link between Iran and Venezuela...” (El vínculo entre Irán y Venezuela). Un ejemplo fue un caso del que se informó en diciembre de 2008 en el que se incluía el presunto uso de aviones venezolanos para enviar misiles iraníes a Siria. Vea “Iran Using Chavez to Ship Missiles to Syria” (Irán hace uso de Chávez para enviar misiles a Siria), NewsMax. 22 de diciembre de 2008, <http://www.Newsmax.com/International/iran-missiles-venezuela/2008/12/22 /id/327242/>

#ixzz3MfAmHOjT.

66. “Washington sanciona a Cavim for venta de tecnología a Irán”, El Universal, 11 de febrero de 2013, <http://www.eluniversal.com/nacional-y-politica/130211/washington-sanciona-a-cavim-por-venta-de-tecnologia-a-iran>.

67. Vea Humire, “Threat to the Homeland...” (Amenaza nacional...). Vea también Mary Anastasia O’Grady, “The Iran-Cuba-Venezuela Nexus” (El nexo entre Irán, Cuba y Venezuela), The Wall Street Journal, 23 de noviembre de 2014, <http://www.wsj.com/articles/mary-anastasia-ogrady-the-iran-cuba-venezuela-nexus-1416780671>.

68. Vea Morgenthau, “The Link between Iran and Venezuela...” (El vínculo entre Irán y Venezuela...).

69. Vea, por ejemplo, “Secret document: Venezuela, Bolivia supplying Iran with uranium” (Documento secreto: Venezuela, Bolivia suministran uranio a Irán), Haaretz, 25 de mayo de 2009, <http://www.haaretz.com/news/secret-document-venezuela-bolivia-supplying-iran-with-uranium-1.276675>.

70. “Secret document...” (Documento secreto ...).

71. Vea, por ejemplo, “Iran Says It Has Found New Deposits of Uranium” (Irán dice que ha encontrado nuevos yacimientos de uranio), The New York Times, 24 de febrero de 2013. [http://www.nytimes.com/2013/02/24/world/middleeast/iran-says-it-has-found-new-uranium-deposits.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2013/02/24/world/middleeast/iran-says-it-has-found-new-uranium-deposits.html?_r=0).

72. El “proyecto de ley para contrarrestar a Irán en el Hemisferio Occidental” fue firmada como ley por la Administración Obama en diciembre de 2012. Vea Sarah Miller Llana, “Is Iran’s presence in Latin America a threat? The White House says yes” (¿Representa la presencia de Irán en Latinoamérica una amenaza? La Casa Blanca dice sí), Christian Science

Monitor, 7 de enero de 2013, <http://www.csmonitor.com/World/Americas/2013/0107/Is-Iran-s-presence-inLatin-America-a-threat-The-White-House-says-yes>.

73. Vea “Combating Terrorism: Strategy to Counter Iran in the Western Hemisphere Has Gaps That State Department Should Address” (Combate contra el terrorismo: la estrategia para contrarrestar a Irán en el Hemisferio Occidental tiene lagunas que debe tratar el Departamento de Estado), GAO-14-834, (Washington D.C.: Government Accountability Office. Septiembre de 2014).

74. “Countering Iran in the Western Hemisphere Act of 2012” (Ley para contrarrestar a Irán en el Hemisferio Occidental de 2012), H.R. 3783, 112o Congreso, 2a sesión, 3 de enero de 2012, <http://www.gpo.gov/fdsys/>

[pkg/BILLS-112hr-3783enr/pdf/BILLS-112hr3783enr.pdf](http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/BILLS-112hr-3783enr/pdf/BILLS-112hr3783enr.pdf).

75. Un estudio del Consejo de Política Exterior de EE.UU. observó, en 2013, que solo 11 países de la región tienen leyes que convierten a las actividades terroristas en un delito según la ley nacional, Ilan Berman, “Threat to the Homeland: Iran’s Extending Influence in the Western Hemisphere” (Amenaza nacional: ampliación de la influencia de Irán en el Hemisferio Occidental), Testimonio, Subcomité sobre Eficiencia de Supervisión y Gestión, Comité de Seguridad Nacional, Cámara de Representantes de EUA, 9 de julio de 2013, <http://homeland.house.gov/hearing/subcommitteehearing-threat-homeland-iran%E2%80%99s-extending-influence-western-hemisphere>.





**REVISTA  
NAVAL**

**República Oriental del Uruguay**

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

[secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)

Indicando nombre y dirección

# LA NAVEGACIÓN A VELA EN NUESTRA ARMADA

Capitán de Navío Ángel Humberto ANTONIELLO  
betoantoniello@hotmail.com



*El autor de esta nota egresó de la Escuela Naval en el año 1967 con el grado de Guardia Marina (CG), pasando a situación de retiro voluntario como Capitán de Navío en 1993.*

*Entre los años 1973 y 1990 se desempeñó primero como Instructor de Vela en la Escuela Naval para luego asumir como Instructor y Jefe de Equipo del Plantel de Vela de la Armada.*

*Durante los años 1990 a 1993 prestó servicios como representante de la Armada Nacional en el Ministerio de Relaciones Exteriores, integrando la Delegación Uruguaya en la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).*

*Luego de su retiro ocupó diferentes cargos en esta Comisión, finalizando como Secretario Técnico en el año 2013.*

## UNA FORMA DE NAVEGAR QUE BRINDA CONOCIMIENTOS BÁSICOS AL MARINO

Los avances tecnológicos de hoy día brindan más seguridad a la navegación, automatizan datos y dan alertas tempranas que previenen situaciones de emergencias. Sin embargo es el hombre de mar el que termina interpretando y tomando la decisión final de la que dependerá que su buque siga a flote o resulte averiado.

La navegación a vela brinda al marino el contacto directo con el mar, la corta distancia de la cubierta al agua hace que sienta el contacto directo con esta, agudizando sus sentidos en la toma de decisiones, para lo cual cuenta, en la mayoría de los casos, con poco tiempo, mínima ayuda electrónica no siempre presente y muchas veces en condiciones climáticas adversas.

Esto se transforma a posteriori, en lo que conocemos como “pie mariner” o sea

mejor desempeño y solvencia para cumplir guardias o servicios en buques.

La mayoría de las Armadas tienen esta materia como parte de la instrucción de sus dotaciones, desde los pequeños veleros hasta llegar a los Buques Escuelas.

## HISTORIA EN NUESTRA ARMADA – PERÍODO 1973 EN ADELANTE

### Cómo comenzamos

Sin olvidar glorias anteriores como la travesía del “Alferez Cámpora”, varias presencias de Oficiales en regatas de largo aliento como Buenos Aires- Río de Janeiro, travesías oceánicas y en el Río de la Plata por parte de Jefes y Oficiales Superiores hoy retirados o fallecidos; quien escribe pretende recordar lo sucedido desde que se introdujo en 1973 la materia Vela como instrucción en el 3er año de la Escuela Naval, hasta 1992 en que solicitó el pase a retiro voluntario.

Minimizaré mencionar nombres, pues de hacerlo seguramente me olvidaría de muchos, reconociendo que cada uno de ellos aportó mucho para lograr llegar a la meta propuesta.

Personalmente practicaba este deporte con anterioridad a mi ingreso a la Escuela Naval, de la que egresé como Guardia Marina.

En el año 1973 se me ofrece por parte del jefe de Cuerpo de la Escuela Naval la oportunidad de enseñar a los alumnos de 3er. año este tipo de navegación, a lo que por supuesto accedí.

Comenzamos por una planificación para establecer horarios, días, lugar y por sobre todo, con qué medios se podía contar.

El apoyo económico disponible era mínimo, en proximidades de la Institución no había lugares para embarque y no se contaba con embarcaciones propias ni posibilidad de compra.

Varias opciones estuvieron en la mesa de análisis, hasta que finalmente se dispone que las clases se dicten en el Yacht Club Uruguayo, institución que desde un principio brindó su apoyo a la idea.

Las embarcaciones que se consiguieron prestadas fue el “Grumete” del querido amigo A. Leindekar, hoy fallecido y el “Lobito”, propiedad de, en ese entonces, alumno Carlos Rico.

El primero pertenecía a la clase Grumete, viejo diseño del Ing. G. Frers, que permitía navegaciones en el ámbito del Río de la Plata y el segundo era un Pengüin, barco de orza para instrucción primaria en proximidades del Puerto del Buceo.

El Club por su parte y cuando tenía disponibilidad, prestaba algún barco de instrucción.

Se dictaban clases una vez a la semana y se completaba con concurrencia voluntaria los días sábados. El traslado de los

alumnos era en un ómnibus de la Escuela y cuando no se contaba con el mismo, el conocido 104 de transporte urbano.

En definitiva, un comienzo a la uruguaya, con voluntad, inventiva, buscando apoyo externo que permitiera seguir adelante prácticamente sin gastos para la Institución, pero con gran decisión y dedicación, brindando cada uno todo de sí para lograr el objetivo.

## **EQUIPAMIENTO EN TIERRA Y EMBARCACIONES**

El primer “pañol de velas y herrajes” fue un viejo ropero de madera cedido por la Escuela Naval, se consiguió la designación de un hombre que cumplía todas las funciones (Contra maestre, encargado de material, reparaciones, etc., etc.) el Cabo Facal, que con el correr del tiempo, conocimiento marineramente, gran espíritu de colaboración, amabilidad y buen carácter, se transformó en el principal punto de apoyo.

Los cursos comenzaron y con sorpresa nos encontramos con que alumnos de otras clases solicitaron participar de los mismos.

Nace así el Plantel de Vela y se asigna al mismo los días sábados y algunos domingos, por lo que los interesados concurrían en sus horas francas.

Muchos lo intentaron, unos pocos abandonaron, pero la mayoría continuó, inclusive luego de recibirse como Oficiales y hasta nuestros días.

## **NUEVOS BARCOS**

Corría el año 1974 y el número de alumnos superaba largamente la disponibilidad de embarcaciones.

La participación en competencias se reducía entonces a la posibilidad de em-

barcar como tripulante cuando faltaba alguien en algún velero particular.

Conversaciones mediante, la Armada adquiere a bajo precio un velero clase Grumete al que pasa a llamar "A/N Sarli" en honor a este Señor Oficial caído en cumplimiento del deber.

Otro barco de la misma clase estaba abandonado y casi hundido en el puerto. Se reflota el mismo y se solicita, vía judicial, se adjudique a la Armada. Se repara poniéndolo en condiciones y pasa a llamarse "G/M Fassari" en honor a este Señor Oficial caído en servicio.

En 1976 se forma el Plantel de Vela de la Armada, lo que aumentó la cantidad de alumnos.

En ese mismo año recibimos información que en el Pto de Carmelo una embarcación clase Ardilla había sido requisada y si bien estaba deteriorada, la arboladura estaba en depósito, no tenía velas, hacía algo de agua, todavía seguía a flote.

Con el permiso correspondiente, armamos una tripulación y nos fuimos a buscarla, llevando todo lo que nos pareció necesario. Conseguimos aparejarlo y achicando, zarpamos unos días después hacia Montevideo, llegando tras 48 horas de navegación corriendo un Pampero justo a tiempo para detener la zarpada del buque de guardia BYR.

Reparado y puesto en servicio pasa a llamarse "C/F Azarola" en honor a este Jefe fallecido.

Con esta "flota" se participa en varias competencias obteniendo diferentes premios.

Paralelamente gestiones con el Servicio de Instalaciones concluyen favorablemente y se construye un pañol y local de instrucción en un predio cedido por el Yacht Club como intercambio a obras realizadas en el mismo por parte de la Armada.

## LOS SUEÑOS COMIENZAN A MATERIALIZARSE

En mayo de 1978 el sueño que parecía imposible se alcanza.

Se reincorpora a la Flota el viejo y querido ROU Capitán Miranda, transformado en Velero Escuela.

La vela adquiriría así una presencia definitiva y ya no eran sólo competencias en el Río de la Plata.

Comenzaba la navegación oceánica que llevaría a nuestro **Velero Escuela** a recorrer año tras año los mares del mundo, entrenando tripulaciones y capacitándolas en el difícil arte de la navegación en cualquier condición de tiempo.

Por esos años la Armada adquiere 4 veleros clase Soling, embarcaciones olímpicas de primera línea que nos ponen en un nuevo compromiso, ya que eran los únicos en el País.

Pasan a llamarse "Pampero, Sudestada, Galerna y Virazón".

Al llegar las Olimpiadas las Instituciones náuticas solicitan los mismos para seleccionar primero y entrenar después, a la tripulación que nos representaría.

Era imposible negarse, pero queríamos participar y frente a las avezadas tripulaciones de los diferentes Clubes, casi no teníamos oportunidad de figurar.

La situación era entonces que poníamos los barcos pero quedábamos afuera en la selección.

Ansiábamos por lo menos integrar la tripulación Olímpica así que se nos ocurre y se acuerda con los Clubes, que, se ponían los veleros a la orden pero cada tripulación incluiría, por lo menos, un Oficial en representación de la Armada.

Conseguimos el fin perseguido: un Oficial de la Armada perteneciente al Plantel de Vela integró la tripulación Olímpica representando a nuestro país.

En el año 1982 se nos ocurre llevar la vela al litoral, planificando visitas a diferentes ciudades en las cuales se invitaría a navegar a los jóvenes del lugar, finalizando con la participación en la regata Meseta de Artigas – Paysandú, a la que se nos había invitado.

Con la autorización correspondiente, se enviaron vía AFE, dos Soling hasta Salto, y por tierra dos tripulaciones, contramaestre y un vehículo. Desde allí por ruta hasta Belén donde fueron botados y se iniciaron navegaciones “de bautismo” en esta ciudad. Navegando aguas abajo se repitió la experiencia en Villa Constitución y una visita de cortesía a Federación (RA).

Al llegar a la represa se transfieren por tierra hasta Salto, se botan nuevamente, navegación aguas abajo hasta Meseta de Artigas, largada de regata y llegada a Paysandú obteniendo el 1er y 2do puesto.

Alegría, misión cumplida y regreso a Montevideo.

Ese mismo año se recibe como donación de la empresa Cassarino Hnos. un velero de orza que había ingresado en admisión temporaria y por lo tanto no podía comercializarse en plaza. Aceptada la misma pasa a denominarse “Brisa” y se afecta a instrucción primaria.

## **1983 EN ADELANTE**

Se ha participado en múltiples regatas y cruceros hasta nuestros días, pero un lugar especial lo constituye la participación en la regata Whitbread alrededor del mundo.

No solo se integró la organización y se apoyó la infraestructura de la misma en la recalada en Punta del Este, sino que se participó directamente integrando la tripulación del velero que se bautizó con el nombre “Uruguay Natural”.

A la uruguaya, con escasos recursos, llegando a organizar colectas de apoyo por falta suficiente de sponsors, trabajando en los puertos de escala en lugar de descansar, un equipo uruguayo con representantes de nuestra Armada y teniendo como capitán al hoy C/N (R) G. Vanzini, dio la vuelta al mundo y “contra viento y marea” cubrió toda la ruta trazada ante el estupor de muchos que presagiaban todo lo contrario.

Tiempo después, otra dotación trajo navegando el “Bonanza” desde Estados Unidos, embarcación que continúa dando satisfacciones en regatas locales y de largo aliento como lo es Buenos Aires – Río de Janeiro, sin dejar de lado la instrucción a los nuevos alumnos.

Al cerrar “el baúl de los recuerdos” podemos afirmar que la navegación a vela llegó para quedarse en nuestra Armada Nacional, máxime hoy cuando los Señores Almirantes y Oficiales Superiores en actividad han sido, por lo menos, tripulantes del V/E Capitán Miranda, actualmente enfrentando una nueva reparación mayor que lo llevará, sin duda, a surcar gallardamente los mares como un Embajador de nuestro País, cumpliendo además con su rol principal de brindar el principal conocimiento para el desempeño de un marino abordo, “**PIE MARINERO**” .



# LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN LA ÓPTICA DE DON JUAN ZORRILLA DE SAN MARTÍN

## SEGUNDA PARTE

**Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN**  
comodorober@hotmail.com



*Ha publicado varios libros en el tema marítimo naval: ALFÉREZ CÁMPORA; OYARVIDE, PILOTO DE LA REAL ARMADA; BANCO INGLÉS, MEMORIAS DE NAUFRAGIOS, TACOMA, BIOGRAFÍA DE UN BUQUE DE LEYENDA; EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO; CAPITÁN MIRANDA (coautor); DEL OLIMAR AL OCÉANO (coautor). Ha publicado mas de 200 artículos en revistas especializadas nacionales y extranjeras, entre ellas: REVISTA DE HISTORIA NAVAL (Museo naval de Madrid); REVISTA GENERAL DE MARINA (España); BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL (Argentina); REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA PROA DE LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA, REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; DERROTEROS DE LA MAR DEL SUR (Perú); REVISTA DEL MAR (Argentina); ITSAS MEMORIA del Museo Naval de San Sebastián (España), REVISTA HORIZONTE (España), CHARONÁ, EL REFUGIO ORIENTAL, GEOSUR; DISENSO; BOLETÍN DE LA RESERVA NAVAL; BARLOVENTO; GEOSUR; EL SOLDADO y nuestra REVISTA NAVAL.*

*Es profesor de Historia de los conflictos armados (IMES), Miembro de número fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; del Instituto de Historia y Cultura Militar "Cor. Rolando Laguarda Trías"; del Instituto Nacional Browniano; y colabora con otras instituciones afines. Posee Licencia de Investigador del Museo Naval de Madrid (1986).*

*Participó en parte del XII Viaje de Instrucción del velero escuela ROU CAPITÁN MIRANDA invitado por la Liga Marítima Uruguaya, y en diversos Simposios y Conferencias en el exterior y en esta República.*

*Desde 1994 es miembro de la comisión editorial de la REVISTA NAVAL.*

En el número anterior de REVISTA NAVAL se publicó un breve espacio de una obra de Juan Zorrilla de San Martín, que solo fue publicada en sucesivos capítulos por la desaparecida Revista Nacional, durante los años de la Posguerra. En ese espacio destacado, la inigualable pluma del autor de la Leyenda Patria nos llevó a comprender los rasgos más dolorosos, y por ende representativos, del significado de la Primera Guerra Mundial.

Ahora, siguiendo ese mismo rumbo, abrimos otro espacio donde se muestra cómo la prolongada visita de la flota estadounidense del almirante William Caperton a aguas de la costa oriental de la América del Sur, desde la segunda quincena de Junio de 1917 en adelante y por los puertos de Bahía, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, influyó grandemente en las políticas regionales ante el conflicto, siendo ello parte de los factores que inclinaron

al Brasil a declarar la guerra a las Potencias Centrales, el 24 de Octubre de 1917, con la firma del presidente Wenceslao Bras.

En el Río de la Plata, la presencia de los cuatro cruceros acorazados de la armada estadounidense, PITTSBURG, SOUTH DAKOTA, PUEBLA y FREDERICK- hallaron un notable eco mediático entre las masas populares de Montevideo y Buenos Aires, en momentos en que los gobiernos de los presidentes Feliciano Viera e Hipólito Yrigoyen, respectivamente, seguían una política de neutralidad. Empero, a pocos meses, el 7 de Octubre, la República Oriental del Uruguay declaraba rotas sus relaciones con el imperio alemán y subsiguientemente incautaba ocho buques mercantes germanos, que se hallaban en el puerto de Montevideo, y los arrendaba a la Emergency Fleet Corporation de los EEUU. Asimismo, se hace ver la importancia que tuvo el viaje del canciller Baltasar Brum en el crucero MONTEVIDEO, en Julio de 1918, para visitar al presidente estadounidense Woodrow Wilson en la Casa Blanca, en relación a las nacientes doctrinas de unidad continental que tuvieron al ministro uruguayo como uno de sus más entusiasmados gestores.

Es entonces que, Zorrilla, en apenas cuatro someros capítulos, con esa entonación semántica que lo elevó a la inmortalidad, rápidamente nos sumerge en aquella hora tan grave, cuando los cuatro buques estadounidenses echaban sus anclas en la bahía montevideana, un momento donde se advirtieron los sentimientos más profundos del pueblo uruguayo, y hacia qué campo se inclinaba la balanza. Para la actualidad, quizás este sea un ejemplo concreto de cómo, en un no tan lejano pasado, la opinión de las multitudes se hallaban exentas de enconos, probablemente merced a que la formación intelectual de esas horas

hacia gala de un conocimiento más exacto de las particulares circunstancias históricas bajo las que, por ejemplo, el general Artigas había formado su modelo doctrinal, republicano y federal, que es el mismo del que se nutrió la Patria Vieja, en el momento más auroral de su destino.

### III

*“El peligro de incurrir en enfática jactancia es para mí tanto mayor cuanto que, en nuestro tiempo, solo son verdades para muchos las experimentales, y solo valores los agentes materiales en acción; los morales en reserva, que constituyen el carácter; las bendiciones de Dios a sus escogidos no son de tenerse en cuenta. Pero aún hay quienes creen, felizmente, que el alma es también una cosa, una sustancia, y que una idea es también un hecho. Y será interesante para ellos saber como este país del Uruguay reveló la suya, al determinarse en este caso, movido de energías casi inconscientes, a obrar como un espíritu, es decir, a revelarse como una persona. Es un caso de psicología colectiva muy lleno de interés. De inconciencia impulsiva pudo ser tachado, efectivamente, el acto de declarar fiesta nacional uruguaya, la francesa del 14 de julio, en el momento más grave de la guerra, en 1915, cuando la catedral de Reims ardía, y el gobierno francés se había retirado de París. El Uruguay saluda entonces la bandera tricolor y canta La Marsellesa. La serie de actos, oficiales y populares, que siguieron a ese inicial, no revelaban otra cosa que un anhelo irresistible de ser beligerante, solo reprimido por una discreta conciencia de la desproporción entre ese carácter y los medios materiales de ostentarlo con eficacia. La resolución de no esperar un agravio directo para sentir, ya*

que no para obrar, era firme y definitivo. No otra cosa significó, efectivamente, la contestación inmediata dada al Brasil, cuando este comunica su participación en la guerra; la acogida de la escuadra de los Estados Unidos en nuestros puertos, fundada en que “el Uruguay no considerará beligerante a ningún pueblo americano que, en defensa de sus derechos, combata con pueblos de otros continentes”; la expresa condenación del criterio germánico sobre los medios de hacer la guerra y sobre la neutralidad; la requisita de naves alemanas en nuestro puerto; la ruptura, por fin, de las relaciones diplomáticas y comerciales con el imperio, cuando la catástrofe de Rusia parecía asegurar a este la victoria. Bien será advertir que esa contestación dada al Brasil no fue determinada por la actitud de este, ni por la venida de la escuadra estadounidense al Plata, ni nada ocasional. La resolución estaba adoptada desde que se tuvo noticia de que la escuadra vendría. El ministro Brum, por intermedio de Pena, ministro uruguayo en Washington, había hecho saber a Estados Unidos que su pabellón hallaría un puerto no neutral sino amigo en el de Montevideo. Huelgan aquí detalles, propios de otras lecturas; pero debemos recordar uno que a la nuestra corresponde. Me refiero a la pregunta que, en esos momentos, dirige el gobierno del Uruguay al de la República Argentina, su buena amiga y consanguínea, cuyo gobierno se inclina a una neutralidad prudente, que en efecto adopta. El Uruguay le pregunta si, en caso de ser invadido, como lo temía, por la frontera del Norte, podía contar con adquirir en Buenos Aires los elementos bélicos que pudieran faltarle. Esa pregunta hecha en el momento que el gobierno uruguayo tenía sus conferencias secretas, era de una ingenuidad

encantadora; el secreto a voces. Los datos oficiales que venían del Brasil, la resolución inquebrantable de decir no pasarán, como Bélgica, en caso de que los invasores pretendieran hacerlo, y todo lo demás, estaba allí revelado. El Uruguay estaba resuelto a vender su vida lo más caro posible; con armas o sin ellas, iba a cerrar su puerta al dragón navegante. Es fuera de duda que el pueblo occidental del Plata pensaba, sentía, mejor dicho, lo que el oriental su hermano; sus manifestaciones eran claras como la luz del nuevo día. Pero se dijera que su gobierno no se daba exacta cuenta del enorme problema universal en cuya presencia estaba en aquellas horas angustiosas; creía, o aparentaba creer, que podía mirar la enorme lucha desde lejos, saltar fuera de la propia sombra estando al sol.

#### IV

“Obremos ahora la nota más expresiva quizá, mucho más que papeles y pragmáticas, dada entonces por el Uruguay: la recepción de la escuadra de los Estados Unidos en nuestro puerto de Montevideo. Comunicaciones diplomáticas, sesiones secretas y no secretas de parlamentos, y todo lo demás, nada significan al lado de aquella multitud que, casi sin ser llamada, salió al encuentro del almirante Caperton, agitando banderas y dando gritos, cuando aquella escuadra vino a montar la guardia en el Atlántico austral, segura de hallar en Montevideo un puerto amigo. Aquello sí que era un tratado de alianza bien refrendado; alianza defensiva y ofensiva. Si queréis llamarle una movilización o conscripción de almas armadas, podéis también hacerlo. Los hombres y las mujeres estaban en las calles con banderas llenas de estrellas; las mu-

jeros desde los balcones, echaban flores, y los niños parecían alegres como nunca. Todo aquello, en que gobierno y pueblo eran la misma cosa, fue presidido y organizado por una Comisión Popular, es decir, por nadie. Fue a mi, precisamente, por mas anónimo o menos oficial, sin duda, a quién cupo el honor de ser nadie, es decir, presidente de esa buena Comisión, y víctima, por consiguiente, con el irreprochable almirante Caperton, de los desafortunados cariños de aquella ola sonante, que nos envolvió y arrebató y llevó en volantas cuando Caperton desembarcó. Memorable fue, no hay duda, y lleno de color, aquel desfile por las calles hervorosas de la multitud; mis palabras, desde los balcones de la Legación de los Estados Unidos, fueron solo una ráfaga de viento que pasó sobre cincuenta mil cabezas. Lo que expresaban era lo de menos, bastaba y sobraba con que fueran entendidas por todos los árboles del bosque, como lo fueron, porque el bosque resonaba. Aquellos huéspedes nos fueron queridos; los jóvenes agasajaban a los oficiales de la escuadra como a viejos camaradas; las familias les abrieron sus puertas, y, en las recepciones sociales, el almirante Caperton, con sus sesenta y tantos años de juventud, la ajustaba al ritmo de las orquestas, y danzaba como los más gentiles. Los millares de marineros, muchachos que parecían hermanos, se dispersaban rientes por las calles de nuestra ciudad, y no se veía en estas otra cosa que sus gorros de brin, como si muchos collares de cuentas blancas se hubieran roto y desgranado entre la multitud; las damas les ofrecían obsequios domésticos, los chiquillos los aclamaban y los acompañaban, y les servían de guías por las calles de la ciudad, y de intérpretes y de protectores. Una nota pintoresca, entre muchas, nos

la ofrece el cuadro de dos muchachos, vendedores de no sé qué, que se han ido a las manos en la calle. La causa es grave. Uno de ellos, abusando de la ignorancia del idioma castellano de un marinero, le ha cobrado más de lo justo por su mercancía; el otro lo ha advertido y le ha echado en cara su delito. ¡Ese marinero es nuestro amigo! le ha gritado, amenazante. Y se fueron a las manos. El culpable devolvió lo que había cobrado de más. La escuadra de los Estados Unidos estaba, pues, segura en el puerto de Montevideo: los niños la custodiaban y defendían.

## V

No sé si todo esto de que hablamos, significado de la república del Uruguay, manifestaciones de su sentir, etc, etc, son factores apreciables en el mundo. el temor de que no lo sean me asalta, lo confieso con humilde corazón, siempre que hablo estas cosas, cuando pienso sobre todo, en que puedo ser oído por extraños. Pero ese miedo es cobarde, según Emerson. Un hecho, de que no podemos prescindir, acudió en auxilio de nuestro valor, felizmente. Hablo de la comunicación que el ministro Lansing dirige en estos momentos, desde Washington, al Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Baltasar Brum, invitándolo a visitar al Presidente de los Estados Unidos. El Sr. Wilson recibirá esa visita con especial complacencia, según dice Lansing. Convengamos en que eso puede confortar nuestra fe sencilla. No se nos ocurre, efectivamente. Si no hay aquí realmente alguna cosa apreciable, qué razón puede haber movido a ese ministro de Wilson a tal invitación, en los momentos en los que la gran república del Norte empeñaba en la guerra todas sus energías

portentosas. No eran las armas ni el dinero del Uruguay, a buen seguro, lo que se buscaba; los Estados Unidos tienen mucho dinero, y también armas; a nadie se le ocurrirá tampoco, me parece, que intentaran menoscabar la independencia de este país. Pero tampoco hemos de suponer que no buscaran nada, y que ese paso se diera en Washington a tontas y a locas; era demasiado grave aquel momento para atribuirlo a simples simulacros. La invitación fue aceptada. Nuestro modesto crucero nacional MONTEVIDEO, condujo al joven canciller Brum a Estados Unidos, y, recibido por Wilson en la forma más honrosa y cordial, fue objeto de toda suerte de agasajos por parte de todos. La bandera uruguaya lo fue de aclamaciones tales, y de tales muestras de respeto por parte de aquel pueblo fuerte de alma y cuerpo, que no podemos recordarlo sin emoción intensísima, que nada tiene de jactancia. Nuestro amable pabellón regresó, con su sol resplandeciente como en sus mejores días, aclamado también, al pasar, por los pueblos hermanos del Brasil, de Cuba, de Panamá, del Ecuador, del Perú, de Bolivia y de Chile, que honraron al ministro uruguayo con una invitación análoga a la de Estados Unidos. Brum correspondió a todo con gran discreción y dignidad; en todas partes dejó, con el grato recuerdo de su persona, su afirmación persistente: solidaridad continental en la democracia; liga continental, no contraria sino previa a la universal de las naciones; democracia internacional o igualdad ante la ley de todos los pueblos soberanos, como solo germen de paz; respetuoso amor recíproco, cooperación sin reservas mentales; fe de cada pueblo americano en sí mismo, y en su carácter de nota ajustada al grande acorde de América. Estos interesantes sucesos tuvieron su término y complemento

en la visita que el presidente Wilson quiso retribuir personalmente, antes de terminar su período de gobierno, y después de elegido, Mr. Harding, la visita que recibió de Brum, y la análoga de Pessoa, el presidente brasileño. La retribuye en diciembre de 1920, por órgano de su ministro de Estado, Mr. Colby, pero su expresa intención era la de hacerla él en persona. “He abrigado largo tiempo la esperanza de poder personalmente devolver esas visitas, dice Wilson en su decreto de 9 de Noviembre de 1920, pero mi salud me impide dar cumplimiento a ese deseo.”

## VI

“Aislarse de la multitud, tomar distancia para ver el paisaje, es el solo medio de ver algo más que lo que perciben los entes incapaces de recuerdo inteligente. Tomaremos pues, alguna distancia para mirar a ese joven ministro del Uruguay que viaja a bordo del crucero MONTEVIDEO, y que hace su nombre inseparable de la grande historia. No lo ha conseguido, ciertamente por ser una eminencia intelectual, ni un estadista extraordinario. Eso de “Doctrina Brum” o de “Pensamiento Brum”, de que se ha hablado, no es mucho más serio, ni tampoco mucho menos, que las otras doctrinas que corren por el mundo. Pocos habrán pensado, me parece, en que esa conferencia de Brum con Wilson no es un accidente o fenómeno esporádico en la vida histórica de este país. Quién conoce, efectivamente, la historia de la emancipación de América, y, en ella, la de Uruguay, puede advertir, y nosotros, los uruguayos, debemos hacerlo, que, un siglo antes de estos sucesos, un siglo precisamente, día por día y hora por hora, un antecesor de Wilson, James Monroe, y uno de Lansig, John Quincy

*Adams, miraban también con interés hacia este Estado del Uruguay, recién nacido entonces, y hallaban en él algo digno de notarse entre los pueblos hispanoamericanos. Era el tiempo aquel, de que antes hablamos, en que Artigas, caudillo de todos estos pueblos, de los orientales y occidentales del Plata, pero jefe de los orientales, especialmente luchaba por la independencia exterior contra las coronas de España y Portugal, pero sin renegar de la raza ni de la lengua españolas; y por la república democrática interior, pero sin romper la unión hispanoamericana. Estaba en pugna con algunos patriotas inclinados a la monarquía, según dijimos, francesa, portuguesa, mixta, hasta inglesa; pero esa pugna no era guerra. Ese hombre, Artigas, que no era tampoco un sabio, que no tenía más enseñanza que el efluvio de su propia tierra, proclamaba ya entonces y defendía el panamericanismo; y decía, casi literalmente, lo que el joven ministro Brum: “que la bandera tricolor que enarbolaba vería siempre una bandera enemiga en toda aquella que lo fuera de cualquier Estado americano”. Piénsese en eso, dicho mucho antes de decir Monroe su célebre frase, y se verá que esa doctrina, o como se le llame, no es una invención original de Monroe, o de Artigas, ni de nadie, sino el rayo luminoso que sale del fondo del ser*

*americano, y comienza su rotación sobre sí mismo, como en núcleo espiral de un nuevo sistema planetario. También entonces Artigas, desde esta su tierra del Atlántico, era el primer baluarte de la América emancipada contra el monarca que venía del Norte, del Brasil, en busca de su junción con el que venía del Pacífico. Mientras Bolívar y San Martín luchaban contra este, contra el rey español en el Pacífico, Artigas solo Artigas, combatía contra el primero, contra la corona portuguesa, natural aliado de aquel en el Atlántico; no contra el pueblo brasileño, por cierto, sino con él y por él, por su futura federación republicana, la actual. No se pueden recordar, por fin, sin sentirse confortado, aquellas sesiones del parlamento estadounidense, las del 24 al 28 de Marzo de 1818, un siglo antes, precisamente, de la visita de Brum a Wilson, en que los representantes de aquel pueblo proclamaban a Artigas como “el solo y genuino campeón, en la América española, en el Río de la Plata sobre todo, de los principios, y héroe, por consiguiente, de todos y cada uno de los pueblos que entonces daban a luz la madre Democracia”.*

REVISTA NACIONAL. TOMO XXV.  
Enero a Marzo de 1944. Montevideo.  
Página 161- 183.



# BOMBARDEO AÉREO DE JAPÓN AL TERRITORIO CONTINENTAL DE EEUU EN 1942

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS  
komitre@gmail.com

## INTRODUCCIÓN

Durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial Japón intentó llevar el conflicto al territorio continental de Estados Unidos de América, objetivo que materializó con bajos resultados en seis oportunidades:

1) Cañoneo por el submarino **I-17** a la refinería La Goleta, en Cabo Ellwood, Santa Bárbara, California, ocasionando daños menores, evaluados entre 500 y 1.000 dólares, sin víctimas humanas (Febrero 1942).

2) Invasión a las islas Aleutianas, preparación de una futura invasión a Alaska. Como EEUU sabía que la invasión ocurriría evacuó el archipiélago, y las únicas víctimas fueron unos pocos pobladores que no quisieron abandonar sus casas, y fueron llevados prisioneros a Japón (Junio 1942). Después EEUU recuperó las islas, pero esa es otra historia.

3) Ataque al Faro del Cabo San Esteban por el submarino **I-26** (Junio 1942). Si bien el Cabo San Esteban pertenece a Canadá, EEUU había asumido la responsabilidad por la defensa de la costa canadiense del Pacífico. El ataque no causó víctimas, pero la posterior decisión de apagar las luces de los faros cuando no había reportes de navegación aliada, ocasionó muchas víctimas entre pescadores y embarcaciones menores de tráfico.

4) Cañoneo a la base Fort Stevens, desembocadura del río Columbia, Oregón, por el submarino **I-25**, dañando el campo de béisbol y unos cables telefónicos. El submarino consiguió escapar. No hubo víctimas. (Julio 1942)

5) Bombardeo aéreo a Brookings, Oregón. Sin víctimas. (Setiembre 1942), por un avión lanzado desde el submarino **I-25**.

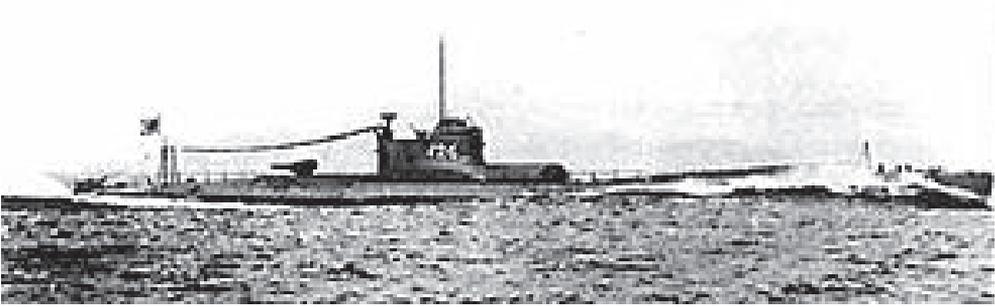
6) Envío de Globos Incendiarios (Noviembre 1944 a Abril 1945). De 900 globos lanzados, solo 300 llegaron a EEUU, aunque químicamente deteriorados por el viaje y no cumplieron su objetivo, excepto uno que explotó en el jardín de una casa matando una familia entera (una mujer y sus cinco hijos).

## LOS PROTAGONISTAS

Como se mencionó arriba, el ataque aéreo a las Costas de Brookings, Oregon, se realizó desde un avión **Yokosuka E14Y** lanzado desde el submarino Clase 400 numeral **I-25**. Las características de estos dos protagonistas son:

### Submarino Portaviones **I-25**

Perteneciente a la Clase B1, fue construido en el astillero Mitsubishi, de Kobe. El diseño de la clase fue de 1937, pero el **I-25** fue botado en 1940 y entró en servicio en octubre de 1941. Sus parámetros fueron:



*I-25*

- Desplazamiento: 2.583 toneladas en superficie, 3.654 en inmersión.
- Dimensiones (metros): Eslora 108,7; Manga 9,3; Calado 5,2.
- Armamento: 6 tubos 533 mm (12 torpedos), 1 cañón de 140 mm, 1 cañón doble de 25mm AA.
- Propulsión: 2 motores diesel (12.400 hp), 2 motores eléctricos (2.000 hp).
- Velocidades: 23 en superficie, 8 en inmersión, 16 económica.
- Autonomía: 14.000 MN a velocidad económica.
- Profundidad máxima de operación: 108 metros.
- Dotación: 101.
- Aeronaves: 1 Yokosuka E14Y Glen.
- Equipos especiales: hangar a proa de la torre, catapultas y grúa.

En la Segunda Guerra Mundial el *I-25* sirvió bajo las órdenes del Capitán de Corbeta Meiji Tagami, con el Teniente de Navío Tatsuo Tsukudo como oficial ejecutivo. Participó del ataque a Pearl Harbour con otros tres submarinos patrullando una línea de 120 millas al norte de Oahu. Después del ataque, partió hacia el este a patrullar la costa oeste de EEUU, donde atacó al petrolero *Connecticut*. Regresó a Kwajalein (Islas Marshall) en enero de 1942 para reaprovisionarse.

El *I-25* zarpó en febrero de 1942 para una misión de reconocimiento de los puertos australianos de Sydney, Melbourne y Hobart y los neozelandeses de Wellington y Auckland. En tránsito, el 13 de febrero hundió al mercante inglés *Derrymore*. El reconocimiento de Sydney (puerto y base aérea) fue realizado el 17 de febrero, el de Port Phillip, Melbourne el 26 de febrero, Hobart el 1 de marzo, Wellington el 8 de marzo, Auckland el 13 de marzo y Fidji el 17 de marzo, tras lo cual regresó a Kwajalein.

En mayo el *I-25* fue destacado a realizar reconocimientos aéreos en las Aleutianas. En julio hizo un ataque artillero contra la Base Stevens, en la desembocadura del río Columbia, Oregón, sin consecuencias, y dos meses después un ataque aéreo con bombas sobre Brookings, Oregón, también sin consecuencias. De regreso a Japón, hundió los petroleros estadounidenses *Camden* y *Larry Doheny*, y por error al submarino soviético *L-15* al confundirlo con un enemigo.<sup>1</sup>

El *I-25* realizó varias campañas de atricción del tráfico marítimo aliado en el área comprendida entre Nueva Caledonia y Nuevas Hébridas, siendo finalmente hundido por el destructor USS *Patterson* el 25 de agosto de 1943.

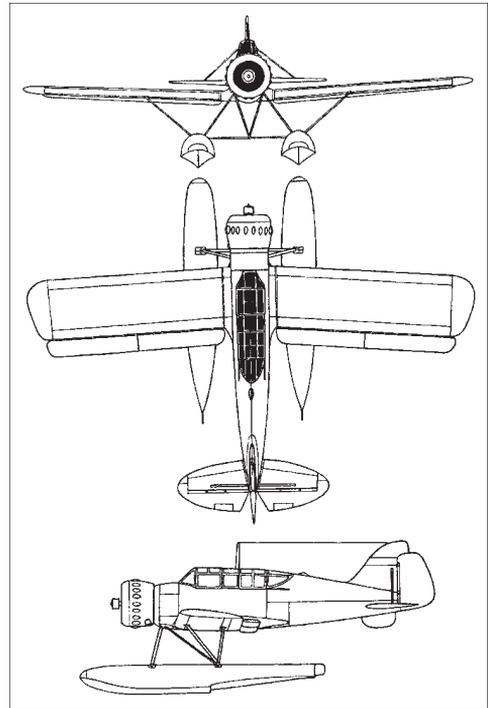
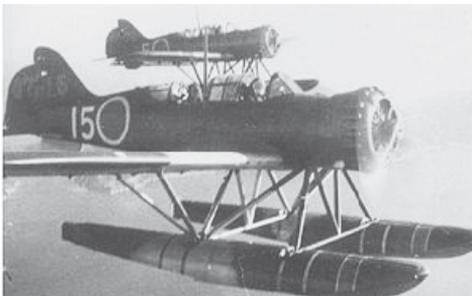
## Avión de Reconocimiento y Bombardeo Yokosuka E14Y "Glen"

El *Yokosuka E14Y*, nombre código "*Glen*", fue un hidroavión de la Armada Imperial del Japón utilizado en submarinos oceánicos durante la Segunda Guerra Mundial. Designado como *Hidroavión Ligero de Reconocimiento Tipo O*, tuvo las siguientes características:

- Dimensiones (metros): Largo 8,5; Envergadura 11; Altura 3,8.
- Superficie Alar: 19 m<sup>2</sup>.
- Peso (kilos): 1.119 vacío; 1.450 cargado; 1.603 artillado.
- Propulsión: motor radial Hitachi-Tempu 12 de 9 cilindros, 360 hp.
- Velocidades (kmh): 247 máxima, 167 crucero.
- Autonomía: 475 MN artillado y a velocidad de crucero.
- Techo de Servicio: 5.420 metros (17.782 pies)
- Dotación: un piloto y un observador/artillero.

Armamento: 1 ametralladora 7,7 mm, 2 bombas de 76 kg.

Fueron construidos 126 ejemplares en el Arsenal Aeronaval Técnico de Yokosuka a partir de un diseño de 1939, y fue sustituido en 1943 por el *Aichi M6A Seiran*.



## LOS HECHOS

El 9 de setiembre de 1942, el submarino japonés *I-25* navegaba a profundidad de periscopio en cercanías de la costa del Estado de Oregón, EEUU. Diez meses antes, Japón había atacado la Base Naval Pearl Harbour, iniciando la guerra entre ambos países, y en consecuencia el Capitán del *I-25* sabía que los estadounidenses estaban vigilando cuidadosamente las riberas, para detectar con tiempo un posible ataque de aviones o submarinos.

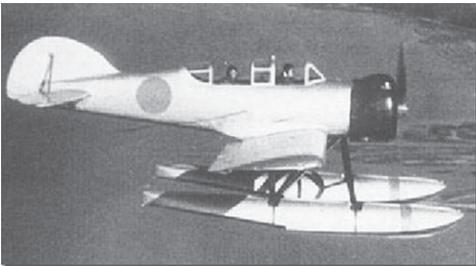
Al amanecer, los primeros rayos del sol daban directamente contra el lente del periscopio que escudriñaba hacia el Este. Su misión era atacar la costa estadounidense con bombas incendiarias en la esperanza de desatar un incendio forestal devastador en los amplios bosques del sur de Oregón y norte de California. Si el ataque resulta-

ba exitoso, Japón esperaba usar su flota de submarinos para destruir con el mismo método la entrada occidental del Canal de Panamá e interrumpir el tránsito de los buques del enemigo desde el Atlántico al Pacífico. La Armada de Japón tenía un gran número de submarinos portaviones de la clase B1, y tenía en construcción la Clase I-400, capaz de llevar tres aviones cada uno.

Ese día el Piloto, Oficial Equiparado Nobuo Fujita, y su Observador/Artillero, Suboficial Shoji Okuda, estaban haciendo las comprobaciones finales en sus mapas para asegurar las posiciones con las de la carta de navegación del buque.



**Nobuo Fujita**



**Yokosuka E14Y**

El 9 de setiembre de 1942 Keith V. Johnson, estudiante de forestación de Nebraska, estaba de guardia en la casilla

del mangrullo de observatorio de fuegos entre Gold's Beach y Brookings Oregon. Como parte de su aprendizaje, había además recibido instrucción y memorizado en siluetas de aviones, nipones y propios. Se sentía confiado en poder identificar cualquier avistamiento, amigo o enemigo, casi de inmediato.

Esa mañana hacía mucho frío y el grado de humedad era muy alto. Los residentes de la ciudad estaban aún durmiendo o preparándose para salir a trabajar. La madera era la principal industria de Brookings, situada a pocas millas de distancia de la frontera estatal entre California y Oregon.

En el submarino se escuchó la voz del comandante a través del circuito interno. **"... Prepararse para emerger. Tripulación aérea repórtese en sus estaciones y esperen por la señal de compuerta abierta ..."**. Durante las prácticas, varios submarinos se hundieron cuando cuando las puertas del hangar fueron abiertas antes de tiempo y el agua del mar inundó sin control el casco, lo que ocasionó pérdidas de vidas.

La dotación asignada al avión entró en acción al darse la señal de todo lista. Rodaron el avión fuera del hangar construido a continuación del cono de la torre, desplegando las alas y la cola y afirmaron en sus calzos dos bombas incendiarias.

Ya era día a plena luz cuando el capitán ordenó poner el avión en la catapulta. Fujita encendió el motor, permitiendo que calentara mientras chequeaba los magnetos y la presión de aceite. Soplabla una brisa suave del Oeste y el mar estaba en calma. **"... Un hermoso día para atacar a EEUU ..."** escribió el piloto en su registro.

Cuando las luces del tablero se encendieron en verdad, el piloto lo señaló al oficial de cubierta y con un fuerte zumbido la catapulta impulsó al avión, que cobró rápidamente altura aproando hacia la costa de Oregon.



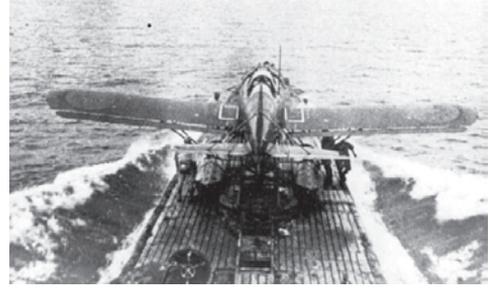
**Decolaje del avión portando dos bombas incendiarias de 76 kg.**

En la torre de vigilancia, Johnson hizo una vista general en los 360° y al no ver nada volvió a sus funciones de agente forestal, buscando signos de posibles focos ígneos en el bosque. Pero a medida que avanzaba la mañana, volvía a dar vueltas al horizonte, buscando a baja, media y gran altura, aunque nada llamó su atención.

Entretanto, el pequeño avión nipón había subido a la cota de 4.000 pies, por encima del manto de niebla de la superficie, para tener una mejor visión de la masa continental. Calculó que estaría sobre el blanco en pocos minutos cuando un agujero entre la bruma le permitió ver la espuma de las olas rompiendo contra la costa. En este punto la niebla se hacía más delgada, los grandes árboles ya eran visibles y por cierto fáciles de bombardear.

Los Yokosuka cargaban poco combustible, porque todos sus vuelos eran de ida y vuelta, sin posibilidades de pasar tiempo sobrevolando el blanco. Fujita hizo una corrección de 20° al Norte y esto alertó al observador del mangrullo. Johnson estaba bajando sus binoculares cuando percibió un destello justo encima del banco de niebla. Era algo inusual, porque todo el tráfico aéreo local volaba a lo largo de la línea de la orilla, y este venía del mar a la costa.

Johnson miraba atónito la aproximación de un pequeño avión de flotadores con círculos



rojos pintados en las alas. Su figura no respondía a ninguna de las siluetas aprendidas, y además no podía ser que hubiese cruzado todo el Pacífico para llegar allí. No entendía lo que estaba pasando, y mientras intentaba descifrarlo el aparato pasó encima suyo, internándose en tierra. Cuando vio las bombas bajo las alas comprendió lo que estaba por ocurrir. Entonces, pulsó el micrófono de la radio informando al Cuartel de Bomberos del avistamiento.

Fujita desactivó los seguros de los pods, para poder lanzar las bombas en el instante indicado. Sus instrucciones eran simples: entrar a 500 pies de altura, lanzar las bombas entre los árboles, girar en un círculo amplio para verificar que se hubiera iniciado el fuego, y regresar al submarino.



***Nobuo Fujita y Shoji Okuda en el Yokosuka E14Y***

El avión se sacudió levemente cuando se desprendieron las bombas, y mientras Fujita ejecutaba el giro pudo ver fuego en el lugar de los impactos. Con la misión cumplida, puso rumbo al punto de encuentro con el submarino. En la zona no había actividad aérea a esa hora, y con la niebla disipándose el cielo estaba muy claro. Poco rato después Fujita divisó el sumergible y amarizó suavemente en un océano de olas leves y muy tendidas; después maniobró para colocarse sobre la estela. Del submarino se extendió un largo arbotante con un gancho, que el Suboficial Okuda, calzó en una trinca ubicada detrás de la carlinga, subiendo el avión a la cubierta. Allí le plegaron las alas y la cola, retrajeron el tren flotante para disminuir altura, lo introdujeron al hangar, cerraron las compuertas y verificaron la estanqueidad. Después, el **I-25** se sumergió y regresó a Japón.

Este ataque no causó daños, pero se constituyó en el único ataque aéreo de Japón sobre el territorio continental de EEUU. Lo que los planificadores nipones no tomaron en cuenta fue que una pesada dosis de lluvia caída el día anterior, más la pesada niebla matinal, habían mantenido al bosque tan mojado que no pudo ser incendiado. El fuego visto por Fujita se limitó al combustible de las bombas, que se quemó sin expandirse.

## DESPUÉS DE LA GUERRA

Cincuenta años después, en setiembre de 1992, Nobuo Fujita, que sobrevivió la guerra, reconvertido en comerciante de metales, recibió una invitación para viajar a Brookings, para la inauguración de la placa histórica erigida en el punto exacto donde cayeron sus dos bombas. Temiendo que fuera para juzgarle por crímenes de guerra, se llevó su katana, la que lo había acompañado en sus vuelos. Con gran sorpresa



**Placa colocada en Brookings, Oregon, en el punto exacto del bombardeo nipón de 1942**

de su parte, le recibieron con simpatía. En la ceremonia, el anciano piloto donó su espada ceremonial como un gesto de paz, que hoy se exhibe en el ayuntamiento de la localidad. Fujita regresó varias veces al pueblo, del que fue nombrado ciudadano honorario, e incluso volvió a volar sobre los parajes de su ataque y plantó un árbol, un retoño de secuoya, en el lugar exacto donde cayó una de sus bombas. En 1997, cuando Fujita murió de cáncer de pulmón, su hija Yoriko enterró parte de sus cenizas entre los bosques que el samurái aviador quiso un día incendiar.

## NOTAS

<sup>1</sup> La URSS no declaró la guerra a Japón hasta después de la rendición de Alemania, en 1945.

# DE HIDROGRÁFICO A VELERO ESCUELA

Capitán de Navío Ángel Humberto ANTONIELLO  
betoantoniello@hotmail.com

Construido en los Astilleros de Matagorda, Cádiz, en el año 1930, nuestro Velero escuela está enfrentando hoy una nueva reparación mayor que lo llevará, sin duda, a navegar por muchos tiempo más los mares del mundo dando como durante tantos años lo hizo, brindando el broche final en la instrucción de los nuevos Oficiales de la Armada.

## BUSCANDO EN EL “BAÚL DE LOS RECUERDOS”

Creo que todos los marinos guardamos recuerdos de todo tipo en algún lugar y en el mío, esta vez, encontré apuntes de aquel lejano agosto de 1976, cuando el Mando Naval decidió su transformación de Buque Hidrográfico, casi por pasar a desguace, en Velero Escuela.

Hubo también hace años, otra reparación mayor en los Astilleros que lo vieron nacer (Matagorda, Cádiz) pero hoy al igual que en 1976, se está haciendo en nuestro País con todos los esfuerzos humanos, técnicos y económicos que esto representa.

Es así que, con la esperanza que sirva de apoyo espiritual y empuje en los momentos difíciles o de dudas que deben aparecer en quienes están actualmente tripulando el buque, tanto Plana Mayor como Tripulación, decidí contar algunas anécdotas de aquellos no tan lejanos 49 años, mencionando solo los nombres imprescindibles, de manera de ser justo con aquellos que tal vez pudiera omitir.

## CÓMO EMPEZÓ TODO

1976 – Quien escribe, con el grado de Alférez de Navío, integraba el Plantel de Vela de la Armada como Instructor y Jefe de Equipo.

Es citado al despacho del Comandante de la Fuerza de Mar, C/A H. Márquez.

Con los nervios de la incertidumbre, concurro puntualmente y se me transmite la idea de dotar de mayor velamen al, en aquel momento ROU Capitán Miranda, y regresarlo así al servicio activo en apoyo a los egresados de la Escuela Naval.

Cabe mencionar que el barco poseía un velamen mínimo de diseño que los años habían destruido, cuya finalidad era darle mayor estabilidad para las tareas hidrográficas, pero el casco era originalmente el de un velero.

En una semana debía presentarme con un informe al respecto, por lo que respondiendo que formaría un grupo de trabajo con otros Oficiales del equipo de vela.

Estudiamos los planos existentes y dentro de nuestras posibilidades recomendamos reponer las velas del trinquete y mayor aumentando en algo la superficie de las velas de proa.

Presentamos el informe y para nuestra sorpresa se nos comunica que la idea original había cambiado y ahora se trataba de armar un Velero Escuela.

Por supuesto la respuesta fue que sobrepasaba nuestros conocimientos y que sugeríamos contratar un ingeniero naval especializado en este tipo de navíos.

La sugerencia es aceptada y como consecuencia en 48 horas pasaba a prestar ser-

vicios como 2do Comandante del ROU Capitán Miranda y a continuación los Oficiales de cubierta son relevados por aquellos que integraban el Equipo de Vela.

El Comandante en ese entonces, era el T/N (CG) J. De Souza, Jefe de Máquinas el A/N (CIME) A.Torrado.

## **COMIENZA LA PLANIFICACIÓN**

Lo primero era efectuar una consulta que respondiera a la posibilidad de concretar la idea de transformación del buque.

En ese entonces el Ing. G. Frers, argentino, había sido distinguido como el profesional del año en relación al diseño y construcción de veleros.

Hacia él apuntaron nuestras esperanzas, pero lamentablemente no fuimos atendidos tanto en Buenos Aires como en una segunda oportunidad que se había comprometido a viajar a Montevideo y no se presentó.

En segunda instancia se decide consultar al Ing. R. Rovere, también argentino, y esta vez la actitud de este profesional fue otra. Llamada telefónica, acepta la tarea y pide ser recibido abordo con alojamiento para él y dos integrantes de su equipo de trabajo.

Este hombre, convertido con el paso del tiempo en un entusiasta de la obra, se transformó en un verdadero amigo de toda la tripulación. No limitaba sus horas de trabajo, nos acompañó en todas las etapas y en las pruebas de mar, brindando al proyecto mucho más que lo contratado y nos visitó tantas veces como fue requerido abordo.

Paralelamente la Plana Mayor planificaba el resto del trabajo, como ser, interiores, alojamientos (la capacidad pasaría de 40 a 80 tripulantes), máquinas tanto principal como auxiliares, casco, etc., etc.

Se recibe a los 15 días, un anticipo de parte de Rovere de que la transformación era posible, que el barco soportaba perfectamente mayor velamen y que viajaba a Montevideo en una semana con los planos del proyecto.

Alegría abordo, acelerar el resto de la planificación y estar listos para elevar todo al Mando fue todo uno.

Estábamos a fines de 1976 cuando se logra la aprobación y los fondos necesarios para la obra la cual insumiría aproximadamente 20 meses con un horario de trabajo extendido de 10 horas diarias.

Con el apoyo de Personal de otras Unidades y del dique de la Armada, contratando con terceros lo imprescindible, éramos más de 100 personas abordo diariamente atracados al mismo muelle donde lo hace actualmente.

## **LA OBRA Y ALGUNAS ANÉCDOTAS**

Cabe acá recordar que estamos en el año 1977, sin las facilidades de comunicaciones de hoy en día y los apoyos de muelle se limitaban a una grúa sobre ruedas de la ANP, conocida como “La Mimosa” pues era la única existente y había que cuidarla.

La tarea fue realizada “a muelle”, casi se puede decir que manualmente, entrando a dique para el cambio de chapas de casco, y la recorrida de estilo.

Se comenzó con el desarme total de interiores, retiro de chimenea, botes, camarotes y sollado.

Los viejos palos fueron sacados y donado uno a la Escuela Naval y el otro cortado pasó a ser utilizado como botalón. Los que hoy luce fueron encargados a la firma Proctor, por catálogo, y como buenos ingleses nos pidieron todos los datos del buque ya que la sección elegida, U9, era es-

pecial y a esa fecha era la primera solicitud que recibían.

La jarcía ofrecía un problema. Las gazas de toda la maniobra no era, en ese entonces, posible de hacer en el país, por lo que debían importarse terminadas. Por mas exactas que fueran las medidas, era previsible variaciones cuando se instalaran.

La solución para el ajuste de las mismas apareció: los palos tendrían 1,5 mts. más de largo, de manera que cortando los mismos, obenques y stays calzarían en sus anclajes.

El velamen se calculó a un 80% del máximo que, según cálculos, soportaría el barco y toda la maniobra debía ser manejada desde cubierta, evitando así el ascenso de Personal a los palos. Hoy y con la experiencia de los años, parte del mismo fue modificado para darle mayor eficiencia.

Sacar el viejo motor MAN fue otra odisea. Su peso excedía la capacidad de cualquier grúa disponible, por lo que se decide cortarlo en la propia Sala de Máquinas y en la entrada a dique seco, retirarlo. Así se hizo, pero al viejo camioncito grúa del SCRA hubo que aumentarle el contrapeso con bolsas de arena.

Interiores y mascarón de proa fueron contratados con el Astillero Rosendo (Pto. Del Buceo) que en esa época estaba a la vanguardia en la construcción de veleros en nuestro país, teniendo además una carpintería de muebles e interiores.

Se respetaron, dentro de lo posible, todos los recubrimientos originales, en especial en el salón principal. El mismo luce un espejo importante en el mamparo de proa, rodeado por un trabajo en madera donde aparecen los símbolos del escudo, pero con la balanza de la justicia inclinada. Evidentemente en aquel lejano 1930 el escultor, tal vez sin saber su significado, la adaptó al espacio que tenía. Evidentemente ha dado

lugar para algunas “cargadas” en cuanto al ejercicio de la justicia abordo.

Los baños bajo la línea de flotación fue otro tema para resolver que tuvo, luego de las pruebas de mar, varias modificaciones, no sin antes inundar la frigorífica en una entrada a Río de Janeiro, con el consiguiente descarte de todo los comestibles contenidos en la misma. Resultado, un viaje de regreso solo con arroz y fideos.

Los palos fueron recibidos en secciones, por lo que hubo que armarlos en el muelle. Lo hicimos de la única forma que sabíamos, tanques de chapa de apoyo con una tabla para no marcarlos. Encastrar las partes, armar crucetas y jarcía se hizo sin mayores contratiempos, pero había que transportarlos desde el lugar de armado hasta el costado del buque. No existiendo medios mecánicos, la solución fue colocar 30 hombres a cada lado de los mismos, pasar un estrobo de cabo por debajo y a la voz de “arriba - iza” las parejas levantaron, se sacaron los tanques y a “paso redoblado” apoyados por un tambor de la Banda de Parada el “ciempiés humano” se puso en movimiento hasta el costado del buque sin inconvenientes.

Colocarlos abordo fue otro riesgo. Desde el muelle la antes mencionada grúa de la ANP, y desde el agua la antigua grúa flotante con guinche a vapor. Trinquete y mesana calzaron con relativa facilidad, pero el mayor hubo que levantarlo por debajo del centro de gravedad. Mantenerlo en posición vertical con retenidas abordo y tierra no fue “apto para cardíacos”, pero se logró. El 3 de febrero de 1978, el Miranda lucía su nueva arboladura ante el estupor de muchos.

Según la tradición, a cada palo se le debe poner en su base una moneda para pagar “la barca de Caronte” que transporta al más allá a los caídos en servicio abordo. Para el

mayor se recibió del Comando General, en el trinquete la Plana Mayor del buque y en el mesana la Tripulación.

Los cálculos de estabilidad fueron repasados una y otra vez, se lastró con adoquines de piedra y se comunicaron entre sí tanques de agua y combustible de manera de poder lastrar por trasvase los tanques de barlovento cuando se navega a vela.

Se cambió entera una de las líneas de fondeo y parte de la cadena que se retiró se utilizó para alargar los tensores de la jarcia fija.

Estábamos completando la obra dentro del plazo previsto y se fijó el 25 de abril de 1978 para la “Prueba de Mar”.

### **PRUEBA DE MAR – 25 AL 28 DE ABRIL DE 1978**

Con todo listo y el nerviosismo de salir a probar el buque y su aparejo, recibimos el día anterior a la zarpada la comunicación del Comandante en Jefe que nos acompañaría junto a su Sra. e hijo hasta Punta del Este.

Si bien era una prueba de total confianza en la obra realizada, la noticia no calmó el nerviosismo abordo, sino todo lo contrario.

El pronóstico para el día elegido no era bueno, refrescando fuerte del Oeste a última hora de la tarde, con lluvia y tormenta, en suma, un buen y clásico Pampero.

Se consulta para aplazar la zarpada pero se decide mantener la fecha y hora prevista. Si todo estaba bien, tenía que aguantar.

Zarpada, boya eje, rumbo sur y se comenzó a izar el paño. El buque se comportó de forma excelente, la tripulación se adaptó al ruido del “gualdrapo” del velamen y al atardecer con relámpagos en el horizonte se redujo el velamen para esperar el frente.

Corrimos hacia el Este y en la madrugada estábamos arriando frente a Punta Ballena, habiendo embarcado varias olas en interiores como consecuencia de la falta de experiencia en la tripulación en cuanto a no usar las puertas de barlovento. Aprendieron la lección y se comprobó que era necesario cambiar las existentes de madera por estancos de acero.

Motor y fondeo al reparo de la isla. Una hora más tarde garreábamos de forma tal que desde Control Pta. del Este se nos interroga si estábamos zarpando. Logramos enganchar el motor cuando ya estábamos cerca de la costa y esta vez fondeamos “arriba de la isla”. El temporal fue de tal magnitud que el Comandante en Jefe y su flia debieron permanecer abordo por otras 24 horas.

### **REINCORPORACIÓN A LA FUERZA DE MAR COMO VELERO ESCUELA – 10 DE MAYO DE 1978**

El buque es reincorporado a la flota y comienzan los entrenamientos para preparar el 1er viaje instrucción con alumnos de la Escuela Naval.

Este tiene lugar el 20 de octubre y alcanza el litoral uruguayo, puertos de Argentina y Brasil. Las novedades aparecen y se detectan problemas como la falta de aire acondicionado, la escasez de agua dulce, y la vejez del sistema de gobierno. Al regreso al igual que sucede siempre, se inician las reparaciones y año a año el barco es más confortable y seguro, realmente creo que “le tomamos confianza”.

Los viáticos que percibía la tripulación fue también un tema a considerar. Se recibían antes de zarpar de Montevideo, lo que generaba que aquellos que no sabían administrarse, quedaran sin dinero a mitad del viaje. Se instala entonces lo que se llamó

“Banco Miranda”. Los viáticos se depositaban en el mismo, cada uno teníamos una cuenta de la que se autorizaba a retirar partidas predeterminadas antes de cada puerto. La idea funcionó y el dinero duraba toda la travesía.

El 2do viaje se realiza al año siguiente el 1 de octubre y esta vez se llega hasta Pto. Rico y Sto. Domingo. Para esta última llevábamos alimentos no perecederos y medicamentos como contribución de nuestro país ante la catástrofe que había sufrido el país visitado.

En la misma fecha y al año siguiente se zarpa en el 3er. viaje de instrucción y esta vez la apuesta sube. La vuelta a América pasando por el canal de Panamá y el Cabo de Hornos. Un éxito y el 31 de enero de 1981 marcamos al través de babor el faro del Cabo de Hornos, navegando con paño reducido por vientos moderados a fuertes pero corriendo por la aleta con seguridad. El Velero se había puesto “los pantalones largos” para el asombro de algunos y alegría de muchos.

Para quien escribe, junto con el regreso se cerró otra etapa profesional. El 25 de febrero de 1981, con el grado de C/C se me transfiere al ROU Artigas como 2do. Comandante.

Habían transcurrido casi 5 años participando en una obra que aportaría expe-

riencia, conocimientos y recuerdos a las futuras promociones de Marineros.

## CERRANDO EL BAÚL

Los Veleros Escuela o Buques Escuela, como se les llame, forman parte, a través de los años, de la historia y tradición de la Armada a que pertenecen. Sin estos ingredientes no se puede progresar profesionalmente. Podrán existir mejores técnicos, pero no habrá Alma y Espíritu en la Institución.

Esto nos lleva a concluir que estos buques deban ser reparados y reacondicionados una y otra vez para mantenerlos vivos.

No son sustituibles, porque lo vivido a bordo por cada alumno, tripulante u oficial es único, como lo es la navegación a vela, broche final de la instrucción para el buen desempeño y adquirir el pie marinero.

Hoy, toda la Plana Mayor de la Armada y un sinnúmero de integrantes del Personal Subalterno pasó por sus cubiertas, navegó, aprendió y volcó en la Institución estos valores.

Al igual que ayer, ante una nueva reparación mayor, lo único aplicable es

**;;;SÍ SE PUEDE!!!**





**[www.revistanaval.com.uy](http://www.revistanaval.com.uy)**

Lo invitamos a navegar y comunicarse con nosotros,  
aportando ideas, comentarios y material:

**[secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy)**

*LA REDACCIÓN*

# LA ANTÁRTIDA SURAMERICANA

**Alberto BUELA**  
 buela@2vias.com.ar

La *Teoría del rombo* del primer trabajo se enriquece con la *Teoría del rectángulo* del segundo y se completa con este tercer trabajo sobre la Antártida suramericana, que nace por una aguda sugerencia del hidrógrafo y marino Cachaza Iramont quien en carta personal del 30-9-04 nos dice: “*Sugiero que el rombo en su lado sur-occidental no sea un límite sino una frontera flexible y permeable a los intereses nacionales que nos permita ejecutar el sueño de ocupar efectivamente todos nuestros territorios que abarcan también la Antártida y los marítimos*”.

La Antártida es el continente situado en el interior del círculo polar antártico con

un territorio cubierto de hielos de aproximadamente 14 millones de kilómetros cuadrados. Está separada de los otros continentes por las siguientes distancias: de Suramérica 1.000 km.; de África, 3.600 km.; de Australia, 2.250 km.

Para la descripción geográfica de la Antártida se utiliza, por convención, la *teoría de los cuadrantes* según la cual se divide el continente en Oriental y Occidental, tomando como punto de referencia los meridianos de Greenwich, el de los 90° este y el de los 90° oeste. La Antártida Oriental está compuesta por los cuadrantes australiano y africano y la Occidental por los suramericano y pacífico.



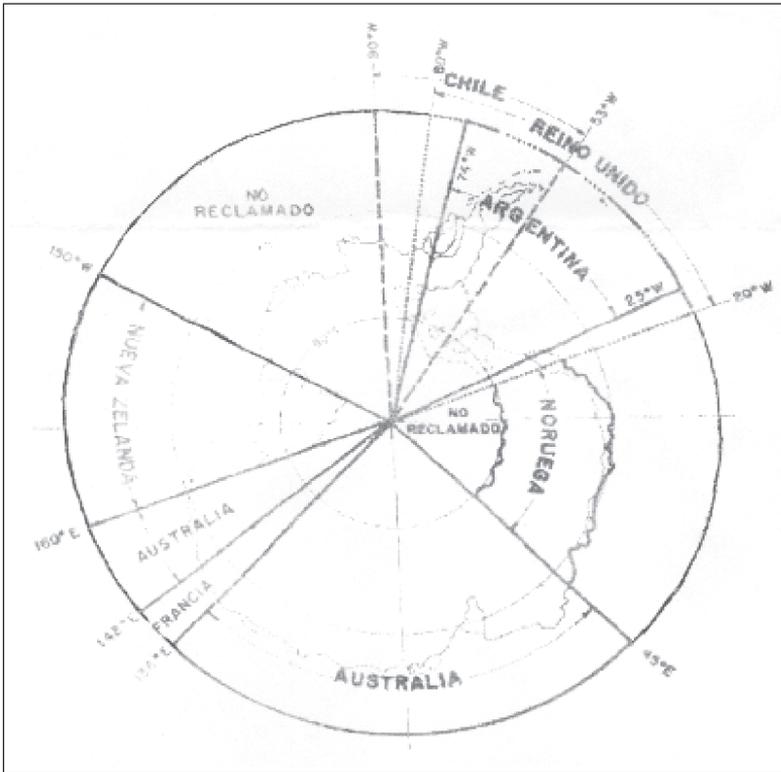
Mapa de los cuadrantes

Cada cuadrante lleva el nombre del océano o continente que enfrenta, así, de los 0° a los 90° oeste se conoce como *cuadrante suramericano*<sup>1</sup>, de los 90° a los 180° oeste se denomina Pacífico. Africano desde 0° a 90° este y Australiano de 90° a 180° este.

El cuadrante suramericano se caracteriza por comprender la península Antártica y gran cantidad de islas, las más conocidas por el gran público son las Orcadas, Georgias, Sandwich y Shetland del Sur. Están también las islas Biscoe, la Belgrano, y la más grande del Continente: la Alejandro I. En el límite de nuestro cuadrante con el del Pacífico se encuentra la isla Pedro I.

## RECLAMACIONES TERRITORIALES

Las pretensiones de posesión sobre las tierras antárticas datan del siglo XIX y principios del XX. Sólo en el cuadrante suramericano existen grandes problemas por la superposición de pretensiones, en el resto la cuestión está mucho más clara y definida. Así, el cuadrante africano está todo pretendido por Noruega pero en forma longitudinal, el australiano por Australia y Nueva Zelanda, existe, como es natural por su carácter de ex potencia colonialista, una superposición francesa. En tanto, que el cuadrante Pacífico, salvo un pequeño sector por Nueva Zelanda, no está reclamado por nadie.



Mapa de reclamaciones territoriales

El que sí tiene problemas de reclamaciones territoriales es el cuadrante suramericano en donde se superponen las pretensiones de Chile sobre parte del sector pretendido por Argentina y las pretensiones de Gran Bretaña que abarcan todo el sector argentino y casi toda la reclamación chilena.

El sector chileno va desde los 90° oeste, límite del cuadrante suramericano hasta los 53° oeste. Gran Bretaña va de los 80° oeste hasta los 20° oeste, mientras que Argentina reclama el sector que va desde los 74° oeste hasta los 25° oeste.

Es obvio, y manifiesto a todas luces, que Argentina está en mejores condiciones que Chile y Gran Bretaña para hacer valer sus pretensiones antárticas. Su masa continental es la que está más cerca.

Geológicamente existe una continuidad del continente en la península antártica. Sus posesiones son más antiguas, ya que desde 1904, con el establecimiento de un observatorio meteorológico y magnético en las islas Orcadas del Sur, ocupa en forma permanente, pública y pacífica los territorios antárticos que reclama para sí. Pero el éxito de los reclamos de reconocimiento territorial entre los Estados-nación soberanos que componen el derecho público internacional no se logra sólo con buenas razones e intenciones, sino sobre todo a través del poder persuasivo que se pueda acumular en la defensa del reclamo.

## TRATADO ANTÁRTICO

Ya en junio de 1822 empezó a emplearse el adjetivo «panamericano», cuando se discute la posibilidad de celebrar en Washington (EEUU) una conferencia de Estados Americanos. En 1823, en presidente Monroe da a conocer al mundo su doctrina sintetizada en el dogma “*América para*

*los americanos*” que desde entonces siempre se entendió y aplicó políticamente como “*América para los norteamericanos*”.

El panamericanismo pretende la aglutinación de América y la unificación política y cultural del continente, con arreglo a las normas e instituciones del pueblo norteamericano.

Con dicho fin, se han seguido los sistemas del «big stik»(política del garrote) y de la ayuda económica y técnica(Alianza para el Progreso- de ellos), y se ha pasado del terreno puramente especulativo al terreno institucional, mediante la creación y perfeccionamiento de la Organización de los Estados Americanos con la firma de la Carta de Bogotá en abril de 1948.

En el marco de esta idea fuerza los Estados Unidos imponen el Tratado Antártico que se firma el 1 de diciembre de 1959. De la misma manera que una década antes impuso el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca(TIAR) o Tratado de Río de Janeiro(1947) y treinta años después, en 1978, alentó y creó la Organización del Tratado de cooperación amazónica (OTCA). Y en nuestros días busca imponer por todos los medios el Area de libre comercio de las Américas (ALCA).

Si con el TIAR no intervino en Malvinas cuando fuimos invadidos por una potencia europea como Inglaterra, lo que buscó fue penetrar toda la inteligencia bélico-militar de América del Sur el día después de la Gran Guerra. Y con la OEA colonizó todas nuestras cancillerías y nuestras políticas exteriores; con la creación de la OTCA busca penetrar en el Amazonas declarándolo de “soberanía limitada por parte de Brasil”. Y termina con el ALCA en la construcción de un gran supermercado de Alaska a Tierra del Fuego.

Luego de la firma del Tratado Antártico el *status* jurídico del territorio antártico que-

dó reducido en forma similar al de los fondos de los mares o al del espacio extraterrestre; es decir, de uso común a toda la humanidad y no se reconocen soberanías nacionales sobre él. El territorio queda reservado para usos pacíficos y, por ende, desmilitarizado.

Dos son los grupos de países que firmaron el tratado: a) los reclamantes de sector: Argentina, Chile, Gran Bretaña, Noruega, Australia, Nueva Zelanda y Francia y b) los no reclamantes: Estados Unidos, Unión Soviética, Japón, Bélgica y Sudáfrica. Se sumaron como adherentes a partir del año 1961: Brasil, Polonia, Checoslovaquia, Dinamarca, Holanda, Rumania, Alemania. En la actualidad se han sumando al Tratado 28 países.

Como una muestra y mueca más, de esta historia política contemporánea de la que los países suramericanos no formamos parte y si lo hacemos es a título de convidados de piedra, paradójicamente el secretario ejecutivo del Tratado es un holandés, Jan Huber y la 18a reunión consultiva del Tratado Antártico, se realizará muy cerca del Artico, en Estocolmo en 2005.

### **NUEVA ESTRATEGIA ANTÁRTICA: HACIA UNA ANTÁRTIDA SURAMERICANA**

Es sabido que, *lo que es de todos no es de nadie*, o lo que es peor aún, aquello que se declara pertenecer a todos, termina siendo de los más poderosos. Al eliminar, *de facto*, el Tratado Antártico la soberanía nacional de los Estado-nación sobre el territorio antártico, lo que ha logrado es multiplicar los asentamientos y las bases de los Estados poderosos sobre los sectores reclamados por los Estados débiles, en este caso Argentina y Chile. Si esto continúa manejándose en estos términos, y todo in-

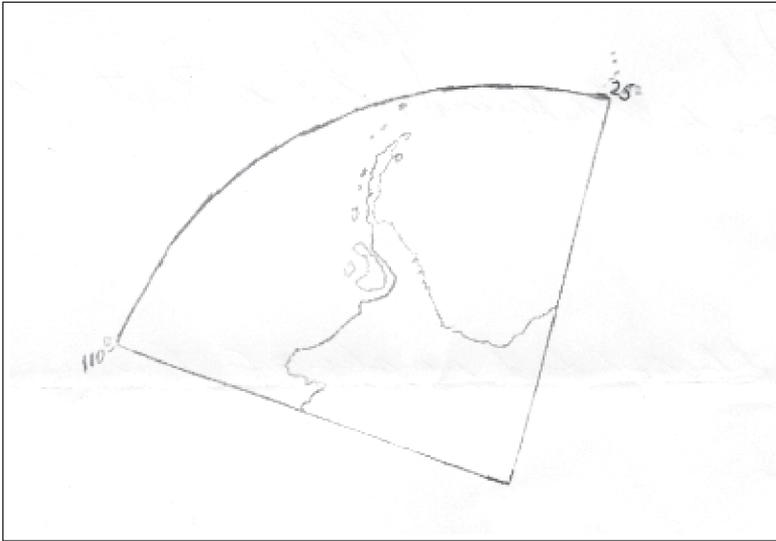
dica que así será, terminará la Antártida siendo explotada por empresas multinacionales asentadas en el G8.

Como hasta ahora, incluso en últimas publicaciones<sup>2</sup> se viene hablando de “Antártida Sudamericana” para referirse al cuadrante suramericano de la Antártida y no a la proyección política de nuestro territorio sobre el continente blanco, **nosotros proponemos una estrategia suramericana sobre la Antártida para así poder constituir políticamente una Antártida suramericana.**

Existen razones geológicas, políticas, históricas y culturales a favor y en contra de los distintos reclamos, que luego de casi un siglo de disputas estériles, los suramericanos sobre los territorios antárticos no logramos casi nada, y menos aún, *el reconocimiento de los otros*, que es el principio de existencia en el orden internacional. Así, los Estados existen porque son reconocidos por los otros Estados como tales, de ahí que el reconocimiento sea en algunos casos expeditivo como el apurón de Gran Bretaña en reconocer nuestros estados suramericanos en detrimento de España o lento como el Vaticano en reconocer al Estado de Israel, sabiendo que en ese acto perdía Jerusalén.

Por lo tanto nuestra propuesta consiste en afirmar la soberanía de Suramérica como un todo sobre el sector de la Antártida. Y esto se logra en nuestra opinión, de forma clara y distinta, por la proyección de los puntos extremos- geográficos, externos y evidentes- del continente suramericano y las islas que le pertenecen.

Así, más allá de algunos grados más o grados menos que pierdan o ganen nuestros respectivos países, desde las islas Sandwich del Sur (Argentina) a los 25° oeste, pasando por Joao Pessoa, en Brasil a los 45° oeste, y Punta Pariñas en Perú a



Mapa de la Antártida Suramericana

los 81,5° oeste, hasta la Isla de Pascua (Chile) a los 110° oeste pasando en línea por la isla Pedro I, este gran sector que coincide prácticamente con el cuadrante suramericano, debe ser reclamado y defendido a través de una política continental.

Nuestros diez estados suramericanos se implicarían así en una política antártica común que recupere para el subcontinente el manejo soberano de su sector en la Antártida, porque sus territorios no son *res nullius (de nadie)* sino que deben estar bajo la soberanía de nuestros países. Y allí si, y solo allí, podrán ser considerados con provecho para nuestros respectivos pueblos como territorios *res communis (de uso común)*.

En este manejo común de la Antártida suramericana mucho tendrán que ver y trabajar las respectivas direcciones nacionales del Antártico y la Reunión de administradores de programas antárticos latinoamericanos (RAPAL) que desde 1990 se reúne todos los años y congrega a Brasil, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador y Argentina.

Y trabajar a dos puntas: a) en la realización de expediciones y establecimiento de bases comunes en la Antártida suramericana y b) en la educación del sentimiento de pertenencia común a la Patria Grande.

Sabemos de la resistencia y renuencia chilena a cualquier proyecto de integración suramericana, por eso el esfuerzo argentino como nación más privilegiada debe ser doble. Afirmarnos en lo que somos, para ayudar a los chilenos a liberarse de esa rémora atávica de la geofagia como alimento. Ir más allá de la teoría de los límites estatales, por otra parte siempre móviles para la *intelligensia* chilena, supone mostrar los beneficios que otorga una única y común Antártida suramericana. Porque como dijera ese gran pensador que fue Joaquín Edwards Bello en su bellissimo libro *Nacionalismo Continental (1926)* “*la primera razón de nuestra debilidad (la suramericana) es la manía de aislamiento, defecto fatal, iniciador de la pequeñez general*”.

Y también hay que decirlo aunque resulte impolítico, la construcción de una

Antártida suramericana tiene al enemigo histórico del subcontinente iberoamericano, Gran Bretaña, ocupando *de facto* casi todo el sector y las islas aledañas como las Malvinas. En este sentido hay que recordar la enseñanza de ese patriota criollo que fuera Indalecio Gómez, quien siempre se negó a que Inglaterra fuera árbitro en nuestras disputas limítrofes dado que ella es usurpadora de parte de nuestra soberanía nacional y mal puede ser juez y parte al mismo tiempo.

Reiteramos entonces, la construcción de una Antártida suramericana supone una acción conjunta de los pueblos de la América del Sur, apoyada en un sentimiento común de pertenencia de esa porción de patria irredenta, para lo cual necesita realizar una economía de fuerzas para ser aplicadas en el momento justo a fin de disuadir a aquellos que por astucia y por la fuerza pretenden usurpárnosla.

## NOTAS:

1. Decimos suramericano y no sudamericano como comúnmente se denomina, porque este último término es un galicismo que nos dejó la colonización cultural francesa. Nuestra lengua es el castellano y en ella debemos correctamente expresarnos y expresar la toponimia. Al respecto conviene recordar que el eximio poeta Leopoldo Marechal decía: *No olvides que todo nombre indica un destino.*

2. Fue el geógrafo chileno Luis Riso Patrón quien en un opúsculo de 1907 titulado *La Antártida Sudamericana* el primero que utilizó el término. En esa línea se han publicado infinidad de títulos similares. El último del que tenemos noticias es el de Eugenio Genest *Antártida Sudamericana*, Buenos Aires, 2001.



# EMPLEO DE VEHÍCULOS NO TRIPULADOS EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA ANTÁRTICA

Capitán de Navío ING. NV. ELN. Leonardo QUIJARRO SANTIBÁÑEZ

Artículo publicado en la Revista de la Marina de Chile  
(Número 1 de 2015, páginas 16 a 23)

*Se plantean los diferentes aspectos que condicionan la investigación científica antártica, presenta las características y capacidades que ofrecen los Vehículos No Tripulados en sus diferentes versiones, para concluir con una breve reflexión respecto de la validez del empleo de estos medios en las mencionadas actividades en la Antártica.*

La Antártica se encuentra cubierta en un 98% por hielo y ha sido fuente de interés para la exploración e investigación científica desde el siglo XVIII<sup>1</sup> hasta nuestros días, emergiendo como importante clave para la comprensión de la evolución de la Tierra además de los cambios en el medio ambiente.

La meteorología de la Antártica ha provisto de factores y conocimientos esenciales para el pronóstico de patrones climáticos en el hemisferio sur y los de circulación de las masas de agua en los océanos Pacífico, Atlántico e Índico. Los núcleos de hielo extraídos del continente actúan como depósitos de información del paleo clima y la historia del medio ambiente de la tierra. De esta forma, la ciencia antártica ha contribuido de nuestro entendimiento de muchos factores relacionados con los orígenes de la tierra, su evolución y procesos de cambio.

Sin embargo, las mismas características que han convertido este continente en fuente única, inalterada y compleja de investigación, constituye un permanente de-



saño para los científicos e investigadores objeto obtener más información y registros; de tal forma de avanzar en los conocimientos que el fascinante medio antártico ofrece, sin embargo, lo anterior se complica por las condiciones medio ambientales y climáticas adversas que dominan una buena parte del año al continente.

El desarrollo de la tecnología y empleo de medios y sistemas operados a distancia ofrecen una nueva dimensión para operar y alcanzar lugares que no permiten o son complejos para el trabajo de seres humanos. Dentro de la gama de medios de estas características están los Vehículos No Tripulados.

## **ANTÁRTICA**

### **Características Generales**

El continente antártico tiene su génesis de la ruptura del antiguo bloque continental llamado “Gondwana”, el cual previamente se había desprendido de otro llamado “Laurasia”, ambos previamente generados de una gran masa continental única llamada “Pangea”, todo lo anterior de acuerdo a la hipótesis de Deriva Continental planteada por el astrónomo y meteorólogo alemán Alfred Wegener (1929).<sup>2</sup>

En cuanto a sus dimensiones tiene un diámetro aproximado de 4.500 kilómetros con una superficie cercana a los 14,2 millones de kilómetros cuadrados.<sup>3</sup>

Investigación satelital ha determinado que en sus partes más gruesas, el hielo presenta un espesor de hasta 4775 metros.<sup>4</sup>

Sin embargo, en la actualidad, la investigación científica antártica no se limita sólo al continente sino que también a las aguas que lo rodean, definiéndose como límite la Convergencia Antártica.<sup>5</sup>

### **Característica físicas**

El continente antártico tiene una forma prácticamente circular, con costas bastante regulares, a excepción de las grandes penetraciones que forman los mares de Weddell y Ross, los que generan dos grandes zonas, la Oriental y la Occidental, siendo la primera la de mayor dimensión. Estas dos áreas se encuentran separadas por una cadena montañosa llamada Transantártica, con una extensión de 3.500 kilómetros<sup>6</sup> y una altura máxima de 3.657 msnm.<sup>7</sup>

Respecto de las zonas antes indicadas, la Oriental, Antártica Mayor, se caracteriza por ser geológicamente más antigua, con una edad estimada de 3.000 millones de años, estable y rígida, formando una extensa plataforma sobre el nivel del mar, la cual alcanza una altura promedio de 3.000 msnm. En esta área también se encuentra la mayor altura en el continente, el monte Vinson, con 5.620 msnm. Por otro lado, la zona Occidental, Antártica Menor, es más inestable y móvil, menos extensa y de naturaleza insular, y una gran península que se proyecta hacia el continente sudamericano, llamada Tierra de O’Higgins o Península Antártica.<sup>8</sup>

Es así como, las grandes extensiones por un lado, a una altura promedio significativa, separada de otra más geográficamente distribuida, son elementos relevantes al momento de entender las complejidades que tiene la investigación científica antártica.

### **Clima**

La Antártica tiene un clima que se caracteriza por ser particularmente frío, seco, ventoso y pobre en precipitaciones, con solo dos grandes estaciones, invierno y verano, siendo más fría la zona oriental que

la occidental, por su extensión y lejanía de sectores costeros. Durante el invierno reina la oscuridad absoluta y, en el verano, el sol permanece sobre el horizonte todo el tiempo.

Por la oblicuidad con que los rayos solares inciden sobre la superficie terrestre en las zonas polares, la cantidad de calor recibida es mínima y menor todavía durante la noche invernal, cuando el sol está bajo el horizonte las 24 horas del día.

Las temperaturas medias en la zona Oriental son  $-55^{\circ}\text{C}$  en el interior, estación rusa "Vostok" y  $-11^{\circ}\text{C}$  en la zona costera, estación rusa "Mirny". En la zona Occidental, las temperaturas medias son superiores, siendo en el interior de  $-28^{\circ}\text{C}$ , en la estación norteamericana "Byrd", y de  $-3^{\circ}\text{C}$  en la base chilena "Capitán Prat".<sup>9</sup>

Las precipitaciones, como se mencionara, son escasas y en su mayoría en forma de nieve. El área de la Península es más húmeda, con un promedio de un 80%, y es donde se centra la mayor cantidad de agua caída siendo esta entre 200 y 250 mm en el año.

Respecto de los vientos, estos son densos y fríos, se deslizan hacia el mar, en forma de "avalancha eólica",<sup>10</sup> generando vientos catabáticos,<sup>11</sup> los que se producen por la diferencia de presión entre el anticiclón que se instala sobre la Meseta Polar en la zona Oriental, respecto un anillo de bajas presiones que rodea al continente. En Cabo Denison, Bahía Commonwealth, se tiene el registro de viento de mayor intensidad en la tierra, con cerca de 100 nudos.<sup>12</sup>

### **Exploración e investigación actual**

En la actualidad, la investigación científica en la Antártica abarca los siguientes ámbitos de la ciencia: aeronomía, astrofísica,

biología terrestre y marina, cambio climático, medio ambiente, geología, glaciología, medicina antártica, oceanografía y climatología.

La Exploración e Investigación Antártica en la actualidad, de acuerdo a la tipificación realizada por el Instituto de Exploración Antártica Británico, envuelve necesariamente una mezcla de lo antiguo con lo nuevo, a saber, empleo de cocinillas a parafina y aeronaves con más de tres décadas y por otro lado, sistemas de posicionamiento ultra precisos, imágenes satelitales y comunicaciones.<sup>13</sup>

Es así como, en la actualidad, la organización y ejecución de la exploración e investigación científica se vale, en general, de equipos iguales o equivalentes a los utilizados al menos los últimos 50 años.

Como medio de transporte, buques con capacidad para romper el hielo, aeronaves de ala fija y rotatoria, rodados con orugas y motos de nieve siguen siendo la columna vertebral al momento de planificar despliegues y campañas en el continente blanco; sin embargo, como se indicara en uno de los párrafos precedentes, se han sumado al esfuerzo de recolección de datos y muestras, satélites en sus diferentes versiones, como también equipo de campo que, además de sumar tecnología al trabajo tradicionalmente desarrollado, ha agregado la capacidad de administración y transmisión de datos, con una mayor exactitud.

### **VEHÍCULOS NO TRIPULADOS**

Desde que el hombre aterrizara en la Luna a fines de la década de los 60, la necesidad y desarrollo de medios de investigación que permitan al ser humano reducir la carga de trabajo, minimizar los riesgos y aumentar la capacidad de efectuar tareas ha sido uno de los aspectos de mayor avan-

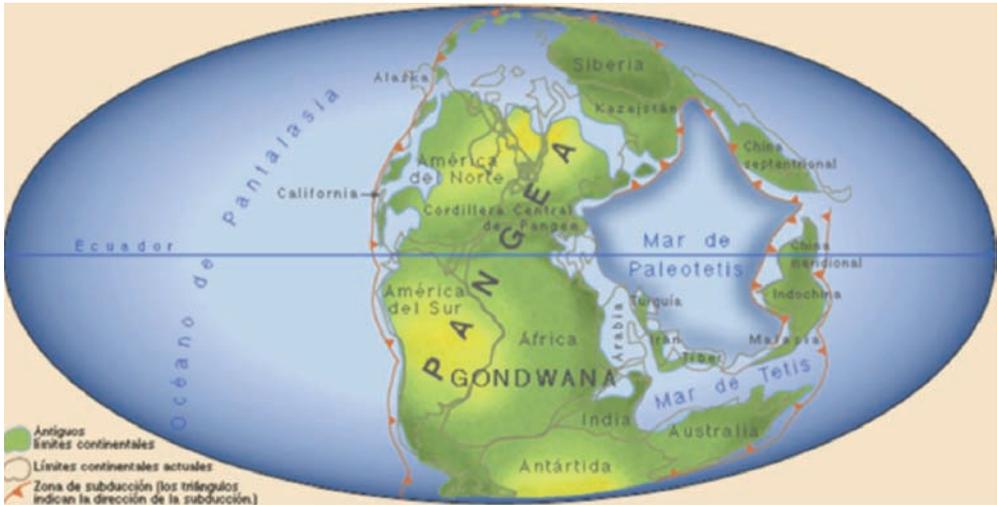


Figura 1: Conformación de Gondwana.

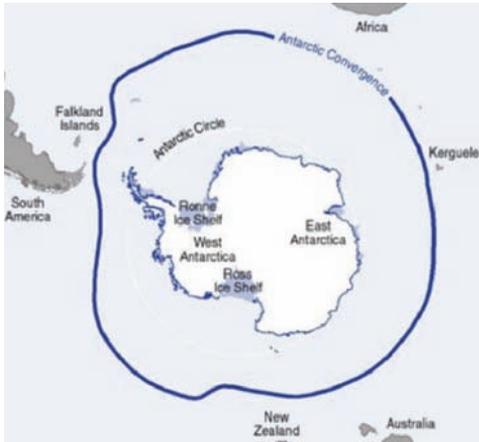


Figura 2: Convergencia Antártica.

ce en la ingeniería a fines del siglo XX y lo que va del presente. Factor importante en su expansión explosiva fueron las operaciones militares que desarrolló Estados Unidos de Norteamérica en su guerra contra el terrorismo desde el año 2001.

Sin embargo, casi simultáneamente con el crecimiento del empleo de estos vehículos en el ámbito militar, ha habido una invasión de estos ingenios tecnológicos en be-

neficio de la investigación científica y la ciencia. En la actualidad se producen de varios tamaños y formas en beneficio del trabajo de terreno.<sup>14</sup>

### Descripción

Por Vehículo No Tripulado, Unmanned Vehicles (UV) por su nombre en inglés, se entiende por aquellos vehículos propulsados que no portan un operador humano, moviéndose en forma autónoma o guiados en forma remota, capaces de transportar una carga. Independiente del tamaño, éstos pueden ser aéreos (UAV), marinos (UMV) o terrestres (UGV).<sup>15</sup>

La capacidad para recolectar datos, penetrando lugares a los que no puede acceder un vehículo tripulado, sea por su confinamiento o por los riesgos que involucra la actividad, constituye una de las principales fortalezas de los UV.

Generalmente su tamaño estará directamente relacionado con la capacidad de carga y autonomía, lo que obligará y/o condicionará el método o forma de empleo del UV.



Figura 3: Avión no tripulado en vuelo de investigación en el continente antártico.

En general, los sistemas no tripulados se componen de tres elementos:

- El vehículo o plataforma.
- La carga.
- El sistema de control terrestre o remoto.

Asimismo, los UV pueden tener diferentes sistemas de control, que definirán básicamente la distancia hasta la cual se podrán alejar respecto de la estación de control y el grado de independencia en el cumplimiento de las tareas. Estos pueden ser controlados vía radiofrecuencia o vía satélite, o estar programados para seguir rutas con puntos predefinidos que son controlados a través de un sistema de posicionamiento a bordo.

### **VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS (UAV)<sup>16</sup>**

El desarrollo, autonomía y capacidad de carga que pueden portar las aeronaves no tripuladas actualmente, además de sofisticadas estructuras livianas, avanza-

dos sistemas de propulsión y de control de alta tecnología, ha llevado a la literatura a referirse a estas como Sistemas No Tripulados.<sup>17</sup>

Existen dos categorías generales de UAVs, los de Mediana Altura y Gran Autonomía (MALE)<sup>18</sup> y los de Gran Altura y Gran Autonomía (HALE).<sup>19</sup> Asimismo, existen los portátiles y los de ala rotatoria (helicópteros) que no están incluidos en la clasificación anterior.

Respecto de su utilización existe experiencia desde el año 2007, en que el Programa de Investigación Británico inició su empleo, seguido por los programas japonés, noruego y norteamericano. (Tabla N° 1).

Por la capacidad de recolección y registro de datos, los UAV podrían ser comparables a los satélites, tanto a los de órbita geosincrónica (GEO)<sup>20</sup> o los de órbita baja (LEO);<sup>21</sup> sin embargo, ninguno de éstos pasa por sobre el Polo Sur, lo cual ofrece un inmediato beneficio en el empleo de aeronaves, a lo que se suma una mayor

UAV(Productor)	Alcance (Km)	Autonomía (hrs)	Techo (Km)	Capacidad Carga (kg)
Global Hawk (Northrop Grumman)	25.000	36	19,8	910
Helios (Aeroenvironment)	200	15	30	16
Pathfinder (Aeroenvironment)	200	14	24,5	11
Proteus (Scaled Composites)	5.000	14	16,7	1.000
Altair (General Atomics)	4.200	32	15,2	300
Altus-II (General Atomics)	5.600	24	13,7	150
Aerosonde (Aerosonde)	3.000	30	4	5

Tabla 1: Algunos UAV empleados en la investigación científica (Visconti, Carlo et al. 2007).

capacidad de observación continua, mejor resolución en las imágenes, mayor capacidad de carga y con ello, versatilidad para el desarrollo de tareas simultáneas o complementarias.

## VEHÍCULOS MARINOS NO TRIPULADOS (UMV)<sup>22</sup>

Aunque en el ámbito naval el desarrollo de los vehículos no tripulados ha sido más lento que en el aéreo, esta realidad ha cambiado los últimos 10 años, experimentando un explosivo impulso, no solo su uso sino también en las características de éstos, de tal forma que en la actualidad se pueden clasificar en tres categorías básicas:

–Vehículos Operados Remotamente (ROV),<sup>23</sup> normalmente empleados para la exploración submarina, se caracterizan por estar conectados a través de un cable umbilical a la plataforma madre, apoyando

tanto la fuente de poder como la transmisión de datos y video hacia la estación del operador. Sus principales aplicaciones son actividades científicas que requieren interacción con el fondo marino o recolección de muestras y datos submarinos.

–Vehículos Submarinos Autónomos (AUV),<sup>24</sup> con aplicaciones similares a las del grupo precedente, pero se caracterizan por tener sistemas de alimentación de poder incluidos en la misma plataforma, propulsión propia y sistemas de navegación y control independientes, enlazando con la estación supervisora a través de un sistema acústico.

–Vehículos de Superficie No Tripulados (USV),<sup>25</sup> existen en versiones autónomas o conectadas alámbrica (cable umbilical) o inalámbricamente con la estación de control. Su empleo principal ha sido para investigación batimétrica, detección y seguimiento de contaminación, etc.

Para la exploración e investigación científica antártica, este tipo de vehículo no tripulado, respecto de las versiones aéreas, tienen una mayor limitación de empleo por su necesaria asociación a la situación meteorológica, dado que en cualquiera de sus versiones las condiciones de mar serán incidentes en su lanzamiento/recuperación para el caso de los autónomos, o para su control y monitoreo, para los otros tipos, además de complicar su trabajo directamente. (Figura N° 4).

## **VEHÍCULOS TERRESTRES NO TRIPULADOS (UGV)<sup>26</sup>**

La versión terrestre de las plataformas no tripuladas es la pionera en el empleo de este tipo de tecnología, existiendo los primeros prototipos ya en la década de los 60 en versiones controladas a radio, siguiendo su evolución en paralelo al desarrollo tecnológico, la miniaturización de componentes y mejora en los sistemas de control, guiado y posicionamiento.

En general, la mayoría de estos vehículos son autónomos, por lo que su posicionamiento es clave, para lo cual emplean compás magnético, sistema GPS y/o unidad de referencia inercial.<sup>27</sup>

Su empleo es variado, desde pequeñas unidades para medición, monitoreo, registro y/o recolección de datos hasta versiones tamaño real basados en vehículos de serie para uso en lugares de riesgo o insesables desde el punto de vista físico.

## **FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LOS VEHÍCULOS NO TRIPULADOS**

De las características propias del continente antártico y lo que se ha expuesto de los vehículos no tripulados, aparece una serie de capacidades que estos equipos ofre-

cen para el trabajo de exploradores e investigadores en terreno, como también, limitaciones que la propia naturaleza impone a personas y equipos.

- Fortalezas

–Permiten minimizar los riesgos a exploradores e investigadores. Esto es particularmente relevante dado que en particular la exploración se realiza usualmente en áreas donde existe poca o nula información. De igual forma, la investigación a realizar, que requiere permanencia, es riesgosa en la exigente y cambiante realidad geográfica y climática antártica.

–En el largo plazo, estos equipos son más costo/eficientes dado que, pese a requerir normalmente una inversión inicial, la disponibilidad permite que sean rentables por su capacidad de recolección de información y permanencia, que para un equivalente tripulado implicaría dotaciones de personal para reemplazos sólo para la operación.

–Capacidad y calidad de registros, datos y muestras, normalmente, dada su gran autonomía, en comparación con equivalentes tripulados, ofrecen tremendas oportunidades porque amplían las muestras y de esta forma, la disponibilidad de datos para científicos e investigadores.

- Debilidades

–En términos generales, a excepción de aquellos vehículos de gran tamaño, y por ende, de alto costo, las cargas son concretas a las tareas que van a cumplir, por lo que son específicos y no permiten flexibilidad una vez que son desplegados para la ejecución de tareas.

–Su costo inicial es importante y en directa relación con su tamaño y complejidad de cargas a transportar.

–La gran cantidad de información que son capaces de recolectar impone la necesidad de tener equipamiento equivalente



Figura 4: De izquierda a derecha, ejemplos de AUV y USV actualmente en operación.

capaz de analizar y procesar estos datos. Caso contrario se caen rápidamente en un proceso ineficiente.

## **REFLEXIONES**

—La exploración e investigación científica ha aportado y sigue incorporando información y conocimientos que permiten conocer procesos y la evolución del planeta, además de información que mejora el entendimiento del medio ambiente y conocimiento para pronosticar eventos futuros o apoyar desarrollos tecnológicos en beneficio del hombre y su entorno. Sin embargo, este trabajo requiere de mucho tiempo y mucha información, la que, por lo distante de los centros urbanos y de estudio, y/o por lo extrema de las condiciones de vida y climatológicas en el continente blanco, muchas veces se ve limitada.

—Los Vehículos No Tripulados ofrecen una interesante oportunidad para ampliar la capacidad de exploración e investigación científica antártica, dado que complementan significativamente el trabajo que en la actualidad se realiza principalmente basado en vehículos, tanto aéreos, marinos y terrestres tripulados, lo que obliga a tener no sólo dotaciones para operarlos, sino también, reemplazo para éstas, de tal forma de aprovechar al máximo las oportunidades de operación que la Antártica ofrece.

—Asimismo, los Vehículos No Tripulados ofrecen una tremenda capacidad, particularmente relevante en el continente antártico, que es minimizar los riesgos, considerando que en este lugar, aún existen muchos sitios inexplorados o que, producto de la variación de los hielos o cambios propios de la meteorología propias del lugar, se modifican entre un período de observación a otro.

—De los diferentes tipos de Vehículos No Tripulados, los aéreos son los que poseen un mayor grado de independencia, mientras que los marinos los que mayor dependencia respecto de la meteorología, por lo tanto, en el mismo orden, el tiempo útil para ser empleados en tareas propias en la Antártica; sin embargo, para los Vehículos Marinos No Tripulados, la situación cambia cuando se les compara con la disponibilidad y capacidad de registro y recolección de datos que tienen respecto de tareas dependientes de dotaciones o buzos.

—Finalmente, los Vehículos No Tripulados ofrecen una oportunidad concreta, aceptable y eficiente para apoyar y aportar al trabajo de exploración e investigación científica en la Antártica, pudiendo generar un aporte significativo en la recolección de datos y muestras, registro y transmisión de información de diferentes tipos, que apoya el trabajo realizado o permitirá sentar las bases para futuras investigaciones.



GRUPO BOLUDA  
Montevideo - Uruguay

Piedras 172  
11000 Montevideo - Uruguay  
Tel. + 5982 915 12 16  
Fax + 5982 916 13 29  
E-mail: [remolques@reyla.com.uy](mailto:remolques@reyla.com.uy)



## BIBLIOGRAFÍA

1. Atlas Antártico, 1993. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.
2. Wegener, Alfred, 1929. "Die Entstehung der Kontinente und Ozeane". Braunschweig: Friedrich Vieweg & Sohn Akt.
3. Rubin, Jeff, 1998. "Antártica", p.92, 4th. Edition. Lonely Planet. ISBN 978-1-74104-549-9.
4. Ríos, Juan. Antártica. Instituto Antártico Chileno.
5. Alegría, Marcelino, Coronel (EP). "Aspectos Geográficos y Políticos de la Antártida". Instituto de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, Lima, Perú. Noviembre 1984.
6. Bolokin, Alexander; Cathcart, Richard. Artículo "Antartica: A Southern Hemisphere Windpower Station?"
7. [www.livescience.com/37072-how-to-explore.antartica.html](http://www.livescience.com/37072-how-to-explore.antartica.html)// Pappas, Stephanie. "Incredible Technology: How to Explore Antartica". Jun.03, 2013.
8. Brears, Robert. "Using Unmanned Aerial Vehicles in Antartica". PCAS 2010/2011.
9. "Unmanned Vehicles, The concise global industry guide". 20a. Edición. Shephard Publishing. Julio 2012.
10. Caccia, Maximo. "Unmanned Marine Vehicles at CNR-ISSIA", p. 3070. IFAC-2008, Seoul, Korea.
11. Khalil, Mey; Weatherly, Richard. "Heading prediction in unmanned ground vehicles by laser compass".

## NOTAS

1. Atlas Antártico, 1993. Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.
2. Wegener, Alfred, 1929. Die Entstehung der Kontinente und Ozeane. Braunschweig: Friedrich Vieweg & Sohn Akt.
3. Rubin, Jeff, 1998. Antártica, p.92, 4th. Edition. Lonely Planet. ISBN 978-1-74104-549-9.
4. Ibid. 4.
5. "Convergencia Antártica: es la ubicación marcada por el hundimiento de las aguas superficiales antárticas bajo las aguas subantárticas", Moore, J.K., Abbott, M., Richman, J., "Location and dynamics of the Antartic Polar Front from satellite sea surface temperatura data", Journal of Geophysical Research Vol. 104, p. 3059, february 1999.
6. Ibid. 1.
7. msnm: metros sobre el nivel del mar.
8. Ríos, Juan. Antártica. Instituto Antártico Chileno.
9. Ibid 5.
10. Alegría, Marcelino, Coronel (EP). "Aspectos Geográficos y Políticos de la Antartida". Instituto de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, Lima, Perú. Noviembre 1984.
11. "Vientos Catabáticos Antárticos: son de mayor intensidad durante el invierno, cuando la noche polar produce una masa de aire muy frío que por gravedad se desplaza pendiente abajo desde la alta meseta antártica hacia las costas", Ortiz de Galisteo Marín, J.P., "Climatología Antártica: Comprendiendo los efectos a escala global", Revista "Encuentros en la Biología", Vol.5, N°140, Octubre 2012.
12. Bolokin, Alexander; Cathcart, Richard. Artículo "Antartica: A Southern

Hemisphere Windpower Station?

13. [www.livescience.com/37072-how-to-explore.antartica.html](http://www.livescience.com/37072-how-to-explore.antartica.html)// Pappas, Stephanie. *Incredible Technology: How to Explore Antarctica*. Jun.03, 2013.

14. Brears, Robert. "Using Unmanned Aerial Vehicles in Antarctica". PCAS 2010/2011.

15. *Unmanned Vehicles, The concise global industry guide*. 20<sup>a</sup> Edición. Shephard Publishing. Julio 2012.

16. *Ibid.* 13, p. 3.

17. *Ibid.* 13, p. 3.

18. MALE: Medium-Altitude, Long-Endurance. *Ibid.*13, p.5.

19. HALE: High-Altitude, Long-Endurance, *Ibid.*13, p.5.

20. GEO: Geosynchronous Earth Orbit. *Ibid.*13, p.8.

21. LEO: Low Earth Orbit. *Ibid.*13, p.8.

22. Caccia, Maximo. "Unmanned Marine Vehicles at CNR-ISSIA", pág. 3070. IFAC-2008, Seoul, Korea.

23. ROV: Remote Operated Vehicles. *Ibid.* 21, p. 3070

24. AUV: Autonomous Underwater Vehicles. *Ibid.* 21, p. 3070.

25. USV: Unmanned Surface Vehicles. *Ibid.* 21, p. 3070.

26. UGV: Unmanned Ground Vehicles. *Ibid.* 21, p. 3070.

27. Khalil, Mey; Weatherly, Richard. "Heading prediction in unmanned ground vehicles by laser compass".



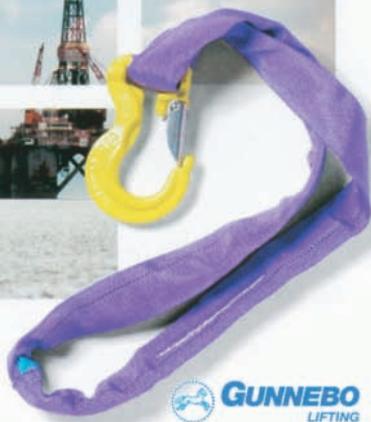
MIGUELETE 1453, C.P. 11800  
MONTEVIDEO, URUGUAY  
TEL. 924 7323, FAX. 929 0246

[www.marinas.com.uy](http://www.marinas.com.uy)



**PROAMAR**

**Grablo™**



**FAJAS CIRCULARES en POLIÉSTER**  
**GRILLETERÍA de ALTA RESISTENCIA**  
**CADENA y ELEMENTOS de CARGA**

 **GUNNEBO**  
LIFTING



La **Historia** nos avala.  
**Primeros** también en **Digital**

**MOTOTRBO**  
REINVENTANDO  
DIGITAL



**SICOM**

Dr. Javier Barrios Amorín 1828,  
Montevideo - Uruguay  
Tel/Fax: (+598) 2924 9000\*,  
E-mail: [sicom@sicom.com.uy](mailto:sicom@sicom.com.uy)  
Web: [www.sicom.com.uy](http://www.sicom.com.uy)

**SISTEMAS DE COMUNICACIONES**



MOTOROLA, MOTO, MOTOROLA SOLUTIONS y el logotipo de la M estilizada son marcas comerciales o marcas comerciales registradas de Motorola Trademark Holdings, LLC y son utilizadas bajo licencia. Todas las demás marcas comerciales pertenecen a sus respectivos propietarios. © 2012 Motorola Solutions, Inc. Todos los derechos reservados.



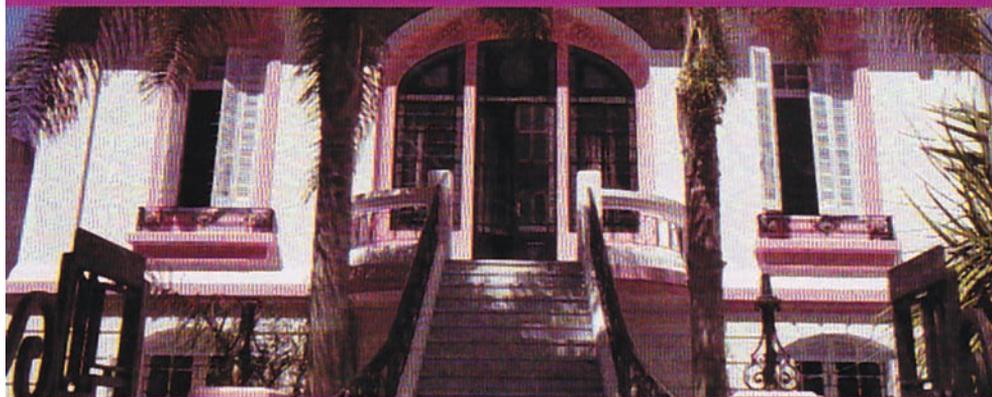
**DESDE 1995**

**COOPERATIVA DE COMPAÑÍA Y CUIDADOS  
INTEGRALES**

**\* EN SANATORIO Y DOMICILIO**

**\* RESIDENCIAL PROPIO**

**rehabilitación y actividades recreativas**



**TEL.: 2204 1136  
2203 9510**

**094 008 789**

**Millán 3346**

**E-mail: [seraan@adinet.com.uy](mailto:seraan@adinet.com.uy)**





