

REVISTA NAVAL



JULIO



1998

MONTEVIDEO

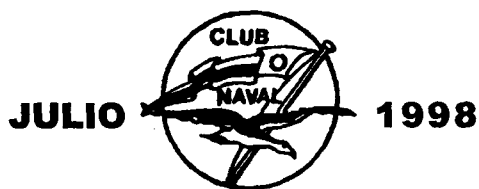
R. O. del Uruguay

**EDICION ESPECIAL
10º ANIVERSARIO**

“EL QUE DOMINA EL MAR, DOMINA TODAS LAS COSAS”.

TEMISTOCLES, V A.C.

REVISTA NAVAL



MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

**EDICION ESPECIAL
10^o ANIVERSARIO**

REVISTA NAVAL

PUBLICACION DEL CLUB NAVAL

AÑO X N° 31

ISSN 0797 - 1222

JULIO 1998

REDACTOR RESPONSABLE

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISION EDITORIAL

C/N (CG) (R) Alejandro LABORDE

C/N (CG) Aldo FRANCESCO LI

C/F (CG) Italo SORRENTI

C/F (CAA) Fernando DRAPER

C/C (CG) Eduardo ULERY

C/C (CG) (R) Juan MAZZEO

Sr. Alejandro N. BERTOCCHI MORAN

COLABORARON EN ESTE NUMERO: C/F (CG) Alberto Caramés, T/N (CG) Enrique Albornoz

NUESTRA PORTADA: Oleo del pintor Aldo Curto con el Teniente Coronel Timoteo Domínguez alejándose de la Isla Martín García con sus hombres (Febrero 1852), luego de que recibiera la Orden del Gobierno de entregar la misma. La embarcación se dirige a Colonia del Sacramento transportando el precario mástil que se había instalado en la isla con la bandera nacional a tope, pues el Jefe oriental cortó el tronco de árbol que oficiaba de mástil pronunciando la célebre frase "*La Bandera Oriental no se entrega ni se arría*". Al fondo la escuadra argentina observa a los patriotas orientales.

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

DIRECCION Y ADMINISTRACION: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Tels.: (598-2) 908 78 84 - 908 71 29 - Fax: (598-2) 922 08 56

La Revista Naval, publicación del Club Naval, 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 corresponden 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 aquéllos.

I N D I C E

A nuestros lectores	7	El futuro portuario en la nueva ley por el Ing. Eduardo Alvarez	137
Mensajes de salutación con motivo del 10º aniversario	9	La Ley de Puertos y su reglamentación por el Capitán de Fragata (R) Eitel Ravenna	139
Opciones para la Marina de Guerra de un pe- queño estado continental por el Capitán de Fragata (CG) Raúl Lecumberry	23	CRONICAS DEL MAR Charrúas en las Islas Malvinas	144
Historia y evolución de los intereses marítimos nacionales frente al tercer milenio por el Senador Dr. Luis Alberto Lacalle	31	Hidrografía: un proyecto de importancia y de fu- turo por el Contralmirante Gualberto Ruiz	145
Valor estratégico del Atlántico Sur por el Senador Dr. Jorge Batlle Ibáñez	43	Proyección marítima uruguaya en la estrategia nacional por el Prof. Bernardo Quagliotti de Bellis	151
CRÓNICAS DEL MAR Las Antipodas y la Cruz del Sur	56	Las Fuerzas Armadas hacia el siglo XXI por: el Dr. Daniel Castagnin; Prof. Juan Rial; Prof. Carina Perelli y Dr. Alfonso Lessa	163
La Hidrovía y sus consecuencias por el Sr. Jorge Sanguinetti	57	La expedición científico-política de Alejandro Malaspina a América y Oceanía (1789-1794) por el Contralmirante (R) (Armada de España) Angel Díaz del Río	175
Aportes para una política nacional antártica (1ª parte) por el General Ricardo Galarza	69	El transporte marítimo y el ferrocarril en el Uruguay por el Sr. Michael Castleton	185
Aportes para una política nacional antártica (2ª parte) por el General Ricardo Galarza	75	La propuesta del Mar Presencial por el Contralmirante J. T. Mario Duvauchelle Rodríguez	189
CRONICAS DEL MAR 24 de Marzo de 1989: Accidente del "Exxon Valdez"	82	Fuerzas Armadas latinoamericanas: Buscando el mercado adecuado por el Capitán de Navío (ARA) Jorge Luis Colombo	205
Una política pesquera para los 90 por el Dr. Juan Oribe Stemmer	83	Uruguay: Poder político y Fuerzas Armadas profesionales por el Contralmirante Eladio R. Moll ..	217
Atlántico sur, ¿cuál de ellos? por el Contralmirante (ARA) (RE) Fernando A. Milia	87	La ética en conflicto y la ética en la reconciliación por el R.P. Ernesto Popelka	227
El MERCOSUR y la seguridad regional por el Dr. Edison González Lapeyre	99	Evolución del MERCOSUR por el Embajador Agustín Espinosa	231
La sociedad uruguaya y sus Fuerzas Armadas en un tiempo de transición por el Sr. Tomás Linn	109	Aplicación de los conceptos de reingeniería de procesos y calidad total en las marinas americanas	239
El Uruguay y el Atlántico Sur por el Contralmirante Eladio R. Moll ..	115	¿Qué moldea al futuro? por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas	249
El planeta enfermo por Monseñor Pablo Galimberti, Obispo de San José y Flores	125	Comentarios Internacionales por el Dr. Daniel Castagnin	255
Sellos del Mar por el Capitán de Fragata (CIME) Pedro Linares	133		
Ley de Puertos			

A NUESTROS LECTORES

Reza una de las estrofas de un conocido poema español:

*"Nuestras horas son minutos
cuando esperamos saber
y siglos cuando sabemos
lo que se puede aprender"*

Este sencillo pero pleno de contenido mensaje, es útil para traernos a la reflexión sobre lo efímero de la medida de nuestro tiempo vital, dentro de lo que significan los tiempos históricos de la humanidad en su búsqueda siempre constante de los caminos del saber, entendido éste en su más amplia acepción.

Concientes pues de la pequeñez de nuestro trabajo, pero a la vez de la trascendencia que todos los esfuerzos bien orientados, por ínfimos que sean, representan para el progreso intelectual, espiritual, moral y material de la sociedad toda, recordamos con la edición del presente número el décimo aniversario de publicación ininterrumpida de nuestra Revista Naval.

El solo hecho de llegar a manos de nuestros lectores durante dos lustros, constituye de por sí, algo que nos llena de orgullo a todos los que, desde diferentes posiciones, hemos impulsado esta nave, inmersos en mares muchas veces adversos y borrascosos.

Mantener una respetuosa libertad de opinión, dentro de la cual la confrontación de ideas se manifiesta en el campo de principios sustentados a través de la argumentación sólida, unido a la tradición lograda de un estilo ameno pero profesional, constituyen también blasones característicos, que creemos nos han llevado a ganar el respeto, la consideración y el apoyo de quienes han tenido la oportunidad de ser nuestros lectores.

La clara visión de quienes nos precedie-

ron, ha sido un faro que nos ha guiado durante todos estos años, marcándonos el camino cuando la oscuridad amenazaba con hacernos torcer el rumbo, y es hacia ellos a quien en primer lugar debemos dedicar el fruto de nuestros logros y la sinceridad de nuestro reconocimiento.

Emitir opiniones en forma escrita, requiere de una solidez conceptual y de carácter, de la cual han hecho gala quienes han aportado sus conocimientos, opiniones y experiencias, colaborando tanto en el prestigio ganado como en haber convertido a la Revista Naval en un referente indispensable del pensamiento naval y marítimo de toda una década.

Nuestros artículos han generado adhesión pero también controversia, y de este fermento intelectual, han nacido nuevas opiniones, alertas sobre situaciones propias de un mundo cambiante y lo que es más importante, la convicción honesta, ferviente y esperanzada que el futuro está fundamentalmente en nuestras manos y que uniéndonos sumamos, aún en la confrontación.

Todo emprendimiento de este carácter se sustenta en un apoyo material indispensable, aunque mínimo, dado que lo sustancial, la creación humana, ha sido voluntaria. La independencia económica lograda ha sido posible por el aporte de los suscriptores y por la colaboración de quienes creyeron y creen que integrar sus empresas a nuestra publicación, sustenta una idea noble y confiere prestigio a quien así lo hace.

Hemos incluido en este número, los artículos que a nuestro juicio han marcado hitos dentro de la diversidad temática que hemos encarado. Constituyen una muestra de diez años de trabajo silencioso y tesonero, y un homenaje al aporte desinteresado de

todos los que han publicado sus ideas y opiniones en la Revista Naval.

También reflejan a modo de síntesis el proceso de crecimiento y maduración de la Revista hasta alcanzar estos sus primeros diez años, mostrando, como en todo organismo viviente, la extraña pero a su vez constante contradicción entre su naturaleza esencial, y la dinámica de sus necesarios cambios.

La realidad de estos últimos es patente en la existencia de los nuevos y a veces contrapuestos enfoques que han sido publicados; la presencia de diferentes articulistas; la renovación parcial de la Comisión Editorial; la presentación de distintos temas y artículos; y las recientes variaciones en la diagramación. Por su parte, la regularidad y permanencia de su naturaleza esencial, queda de manifiesto en lo que ha sido y deberá seguir siendo, la posibilidad de expresión del pensamiento a todos los que sienten una inquietud y desean transmitirla bajo la forma de opinión libre, respetuosa y responsable, la existencia de un vehículo apto para el tratamiento de los temas que interesan a la colectividad marítima y naval; la calidad conceptual y literaria de los trabajos; y la libertad intelectual de los autores para el tratamiento

de sus trabajos bajo su completa responsabilidad.

Esta antinomia ser-devenir, esencia-cambio, que ha sido inquietud de la humanidad desde los tiempos más remotos, será igualmente para nosotros tal vez el desafío más importante al que nos veremos enfrentados en los tiempos por venir, tratando de mantener los principios que dieron sustento y valor distintivo a los aspectos esenciales de la publicación, sin perder de vista la realidad cambiante a la que se debe acompasar la marcha, en todo lo que sea conveniente en relación a los aspectos prácticos y variables.

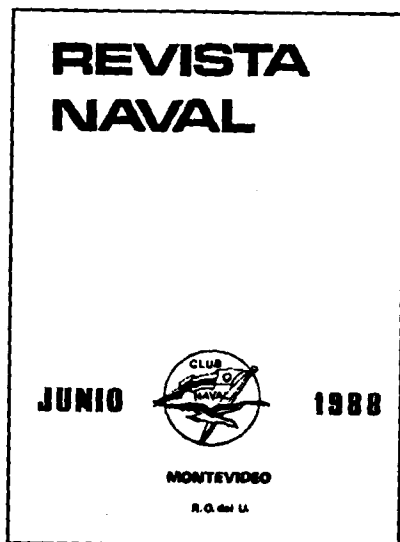
Aparece también como un reto considerable, el peso de diez años de trayectoria, cuyos logros deberán ser mantenidos y en lo posible ser superados.

Sin embargo estas condicionantes, lejos de amilanarnos, por el contrario nos incentivan a redoblar esfuerzos, a los efectos que la Revista Naval continúe siendo un foro serio y conceptualmente valioso para la difusión del pensamiento marítimo y naval del país. Difícil empresa sin duda, pero para la que contamos además de nuestro trabajo como hasta el presente, con la generosa e indispensable colaboración de todos los que sienten como propia la Revista Naval.

LA REDACCION



**MENSAJES DE SALUTACION
CON MOTIVO DEL
10º ANIVERSARIO DE LA
REVISTA NAVAL**



A nuestros lectores

Con esta publicación intentamos reiniciar el camino tomado hace varios años por otros socios quienes tuvieron la inquietud, al igual que la nuestra, de poder contribuir al acervo cultural y profesional no sólo de los integrantes de este Club, sino también de todos aquellos que de una u otra manera forman parte del quehacer naval nacional.

Entre los objetivos que nos hemos trazado podemos destacar principalmente dos: el de brindar la posibilidad de exposición del pensamiento, bajo la forma respetuosa y de libre opinión, de todo aquel que sienta una inquietud humana o profesional y generosamente quiera hacerla partícipe a los demás y en segundo lugar que esta Revista sea un vehículo útil y adecuado de trabajo que colabore y complemente a otros factores que a lo largo de la vida profesional contribuyen continuamente a nuestra formación.

En esta edición hemos desarrollado una serie de artículos de quienes respondieron de inmediato a nuestro llamado, con un alto espíritu de colaboración, brindando sus vivencias o sus opiniones sobre temas a los cuales ya sea por inquietud personal o producto del destino les han merecido una atención especial, marcando con ello un punto de partida y alentando una mayor participación en el futuro, en estas páginas, de los integrantes y allegados a este Club; completan esta publicación varios artículos transcritos de Revistas Navales de Argentina, Brasil, Chile, España y EE.UU. de América, no sólo con el fin de dar una mayor divulgación a los mismos en nuestro medio, por la importancia que ellos representan, sino también como un homenaje a estas publicaciones con las cuales nos unen lazos fraternales de amistad.

Por último quiero expresar mi más profundo agradecimiento a la Comisión Directiva, la cual me ha honrado con su confianza para llevar adelante la publicación de esta Revista, así como también a los integrantes de la Sub Comisión de Asuntos Sociales y Culturales y a todos aquellos que de una u otra forma colaboraron y nos alentaron para que la Revista Naval se hiciera realidad.

Capitán de Navío (CG) LUIS A. SALVO



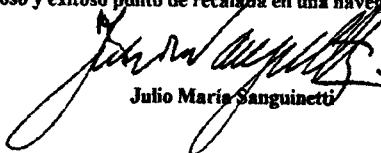
Presidencia de la República Oriental del Uruguay

"Quien domina el mar, domina todas las cosas". Con esta frase de Temístocles, simple en su sintaxis pero de fuerte contenido geopolítico, la Revista Naval viene encabezando sistemáticamente sus publicaciones. Fue también este célebre político y general ateniense, quien en lo previo a la histórica batalla de Salamina, cuando la poderosa flota persa hacía peligrar la independencia de Atenas y Esparta, dijo "allá donde haya un ateniense, esté donde esté, habrá libertad"; frase que aún en nuestro tiempo, aunque en otro contexto y en otras latitudes también ha calado hondo. El resultado de ese épico episodio, avaló con los hechos la trascendencia para su época, de los pensamientos de Temístocles.

Pensando en términos contemporáneos, días atrás veíamos por la calle un transporte con un contenedor rotulado "SEALAND". Sin duda el peatón desprevenido, sumergido en su rutina diaria, pensaría en un transporte más. Sin embargo, leíamos hace un tiempo en una publicación especializada, cómo surgió a mediados de este siglo algo que revolucionó en forma radical la concepción del tráfico marítimo y por ende el comercio en el mundo. En efecto, cuando una empresa de transporte carretero que hacía la ruta New York - Houston, ideó en 1956 transportar mercadería por tierra en contenedores y utilizar el mismo criterio para trasladarlos por mar, quizás no llegó a imaginar en su momento la magnitud del cambio que a partir de allí se operaría en el intercambio comercial mundial. Esa empresa se llamó "SEALAND" y hoy incluso podemos ver con regocijo un buque navegando la costa oriental de América entre EE.UU. y nuestro país, de nombre "SEALAND URUGUAY".

Ahora bien, para enterarnos de como surgió el contenedor, fue necesario que gente especializada en el tema escribiera sobre ello. Para usar a Temístocles como referente, fue necesario que Heródoto y Tucídides entre otros escribieran sobre él. Así se fue escribiendo la historia, desde los escribas romanos hasta los actuales ensayistas, pasando por los poetas del Renacimiento y tantos más, cada uno ha aportado y aporta lo suyo para el enriquecimiento cultural de las sociedades. Vivimos en un tiempo audiovisual, pero sin embargo el gran difusor sigue siendo la palabra escrita. La fosforescencia, la fugacidad de las imágenes televisivas no ha sustituido lo que es el diálogo intransferible entre la hoja escrita y un lector que lee, relea, piensa, vuelve a escribir y dialoga a la distancia con un autor como producto de una elaboración intelectual. La palabra escrita sigue demostrando su vigencia como insustituible instrumento de difusión de la cultura, de formación de la gente, de diálogo de las ideas, de expresión de lo que es la marcha de la civilización.

Es bajo ese enfoque que todo emprendimiento literario debe merecer siempre un reconocimiento. Elogiable en su inicio por la creatividad y la iniciativa que conlleva; en su permanencia por el esfuerzo, nunca sencillo, de la continuidad. Así pues es justo pensar que los diez años de la Revista Naval, serán simplemente un orgulloso y exitoso punto de recalada en una navegación que continúa.



Julio María Sanguinetti

Ministro de Defensa Nacional

Montevideo, 2 de junio de 1998.-

NOTA N°85/98
S.MTRO.
RH/bg

**SEÑOR
REDACTOR RESPONSABLE DE LA REVISTA NAVAL.
CAPITAN DE NAVIO (CG) DON GUSTAVO VANZINI.
PRESENTE**

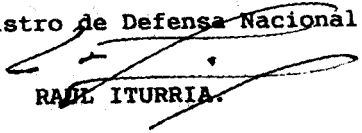
De mi mayor consideración:

Tengo el alto honor de saludarlo a usted y todos sus colaboradores, con motivo de cumplirse el décimo aniversario de aparición ininterrumpida de esa prestigiosa publicación. La Historia de la Patria estuvo y está ligada al Mar, por lo que no dudo en afirmar que la temática marítima es de máxima importancia para el presente y el futuro nacional.

En ese sentido vuestra publicación es un referente ineludible para ir cimentando una Conciencia Marítima entre nuestros ciudadanos.

Esperando que este deseo se concrete, los felicita y anima a seguir adelante en tan valioso emprendimiento.

El Ministro de Defensa Nacional.
Doctor


RAÚL ITURRIA.



República Oriental del Uruguay
Comando General de la Armada

Montevideo, 15 de Junio de 1998.-

Señor
Redactor Responsable de la Revista Naval
C/N (CG)
Don Gustavo VANZINI
Presente.-

De mi mayor consideración:

Hago llegar a Usted mi beneplácito por el hito alcanzado, al cumplirse diez años de ininterrumpida permanencia de la Revista Naval.

Este ejemplo de esfuerzo, tesón y dedicación, es la genuina expresión de profesionalismo y cariño por la Institución para la que todos deseamos una constante superación, tarea ésta llevada a cabo por un puñado de Oficiales de la Armada, atentos a las necesidades y realidades de nuestro quehacer naval y marítimo.

Deseando buenos vientos para las próximas singladuras, hago propicia la oportunidad para saludar muy especialmente a la Comisión Editorial.

Saludo a usted atentamente.

Vice Almirante

GUALBERTO RUIZ ESTELLANO
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

Una firma manuscrita en tinta oscura, que parece ser 'G. Ruiz Estellano', escrita sobre el nombre impreso.

SEDE CENTRO:

SORIANO 1117

TELÉFONO: 908 78 84

SECRETARÍA:

908 71 29

TESORERÍA:

FAX: 902 08 56

NOTA Nº/.....



SEDE CARRASCO

General French 1641

TELÉFONOS: 600 06 45

601 02 03

FAX: 600 77 18

Calidad - continuidad - profesionalidad - libertad de expresión - foro de intercambio de opiniones...

En más de una ocasión un grupo de Oficiales con deseos de transmitir, difundir sus conocimientos y sus experiencias profesionales se reunieron y comenzaron su experiencia de editar una Revista Naval, una publicación con periodicidad, del Club Naval. Su vida, aunque fructífera, de muy buenos aportes, de gran valor, siempre resultaba efímera. Cesaba.-

Al no mucho tiempo, parte de los mismos entusiastas redactores, junto con nuevas incorporaciones hacían renacer la esperanza en esfuerzo de talento.-

Los artículos publicados, unos totalmente técnicos, didácticos sobre los cuales los hechos son tal como las matemáticas, son así, otros de gran valor doctrinario, puede que no aceptado por todos, con teorías y aproximaciones dispares, otros de corte milenario y otros de diversas formas pero eso sí, todos con enorme valor en sí.-

Y... otra vez contratiempos a cortar el flujo de la comunicación. Luego a la vuelta del tiempo a reasumir la interesantísima y enaltecida labor pero... nuevamente cortes en el tiempo.-

Hasta el año 1988.-

Allí otra vez algunos ya anteriores y otros incorporados a través del tiempo, vuelven a izar velas y ponen el esfuerzo hacia el infinito del horizonte pero teniendo metas bien finitas.-

Mantienen vivo el espíritu para producir siempre una publicación técnico - profesional, de políticas navales, de historia e historias de mar que acompañan el afianzamiento de la profesión y contribuyen a resaltarla.-

No integran sus páginas sólo Oficiales de nuestra Armada, estos supieron seleccionar del acervo del mundo e integrar a sus pares de otras playas, del presente y del pasado, uniendo a su flotilla de conocimientos, grandes nombres, grandes pensadores afines o no directamente con la profesión , pero sí siempre de gran valor intelectual. Pusieron esfuerzo, mucho esfuerzo, mucho tesón y lograron el ingrediente que le faltaba para llevarla a una gran Revista Naval que adquiriera trascendencia y gran peso: Continuidad.-

Hoy llegamos a los 10 años continuos.-

Hoy el Club Naval tiene una revista que podemos decir que nos sentimos enormemente orgullosos por la calidad de su contenido, por su absoluta libertad de expresión - dentro de los parámetros del honor y de la hombría de bien - la Comisión Directiva del Club Naval desea abrazar y felicitar emocionadamente a todos los que desde aquel mes de junio de 1988 armaron el barco y se hicieron a la mar con su altruismo y su fé, a los que fueron desembarcando en los puertos del tiempo, a aquellos que se fueron enrolando posteriormente y aquellos que con las mismas relevantes cualidades han de convertirse en el futuro en los que pongan las velas al viento.-

A los de antes, a los de ahora y a los del mañana,

FELICITACIONES.-



*Antártida Tierra
de Paz y Ciencia*

MENSAJE A LA REVISTA NAVAL EN SU

10mo. ANIVERSARIO

Es un honor para mi, en nombre del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo hacer llegar un caluroso saludo a quienes con su esfuerzo han permitido que, año tras año, la Revista Naval fuera editada ininterrumpidamente durante estos 10 años de vida.

Estas ediciones, que como expresamos no tuvieron interrupciones, hacen que percibamos con claridad la vinculación de la Revista Naval con la vida del País y en especial con los hombres de mar.

Los tiempos han cambiado pero la revista ha permanecido, aunque transformada y adaptada a una nueva realidad.

Decía Goethe que quien no lleva la contabilidad 3000 años, vive en la oscuridad del presente. Por supuesto que la Revista Naval no tiene esa profundidad histórica, pero no podemos vivir en el presente, sin conocer la historia de quienes nos precedieron para vivir mejor y arrojar la necesaria luz que como un faro guíe a quienes tomarán las decisiones del futuro, con un claro conocimiento que sin duda el pasado nos da.

Conocer la historia es una necesidad para tener la serenidad frente a momentos difíciles y para elegir soluciones con el aporte que nos dan los ejemplos; para aprender, para inspirarse, para en síntesis encontrar los caminos que nos guíen al futuro.

La Revista Naval es sin duda, un claro ejemplo de ello.

Es por todo lo expresado que el Instituto Antártico Uruguayo se adhiere calurosamente, en vuestro 10mo. Aniversario, augurando un futuro plasmado de realizaciones en la senda ya trazada que es motivo de orgullo para las Fuerzas Armadas y para sus hombres de mar.

Contra Almirante Oscar OTERO IZZI

Presidente

Instituto Antártico Uruguayo

Avda. 8 de Octubre 2958 Montevideo.
Código Postal 11.600
URUGUAY

Teléfonos: (598) (2)487 8341 - 43.
Fax (598) (2)487 6004
Página web: <http://iau.gub.uy>
E-Mail: antartic@iau.gub.uy



Liga Marítima Uruguaya

FUNDADA EL 30 DE SETIEMBRE DE 1986
PERSONERÍA JURÍDICA OTORGADA EL 28 DE ABRIL DE 1988
ASOCIADA A LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LIGAS Y ASOCIACIONES MARÍTIMAS Y NAVALES
MIEMBRO DEL INSTITUTO MARÍTIMO DEL REINO DE ESPAÑA

Montevideo, 16 de junio de 1998

Comisión Directiva del Club Naval
Señor Presidente
Capitán de Navío (CG) (R)
Don Walter I. Fernández Illa
Presente


De nuestra más alta consideración:

Tenemos el honor de dirigirnos a Usted en nombre de la Comisión Directiva, Cuerpo Social y en el nuestro propio para presentarle las más expresivas felicitaciones al cumplir la REVISTA NAVAL, publicación de nuestro Club Naval, sus primeros diez años de edición sin interrupciones.

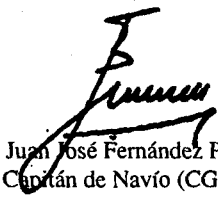
La tarea de mantener una publicación de la relevancia que tiene la REVISTA NAVAL, no es tarea fácil y es por ello encomiable la obra que al respecto realizan su Redactor Responsable y la Comisión Editorial, para quienes hacemos llegar además de las merecidas felicitaciones nuestro mayor estímulo para continuar la excelencia lograda.

Entendemos que la REVISTA NAVAL, cumple una tarea de divulgación de los conocimientos del mar y sus hombres que son contribución efectiva para mejor conocer y comprender nuestro destino de país marítimo.

Con nuestras expresiones de consideración y respeto.



Ricardo Cavassa
Primer Vice Presidente



Juan José Fernández Parés
Capitán de Navío (CG) (R)
Presidente

CAMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

MISIONES 1381, PISO 4 ESC. 401
MONTEVIDEO - URUGUAY

TELEFONO 95 28 03 - FAX: 95 35 41
DIREC. TELEGRAFICA "MERCANTE"

Abril 22 de 1998.-

Señor
Redactor Responsable de la
Revista Naval
Capitán de Navío (C.G.) Gustavo Vanzini
Presente.-

De nuestra más atenta consideración :

Tenemos sumo agrado de dirigirnos a Ud. en oportunidad de cumplirse en el próximo mes de julio diez años de edición ininterrumpida de la Revista Naval.

Esta Cámara no desea estar ausente en tan significativo acontecimiento por lo que quiere expresar por estas líneas su adhesión, felicitándolos por tan grata celebración y por todo lo que ese medio informativo nos ha brindado durante estos primeros diez años, aporte que mucho valoramos y que deseamos destacar expresamente.

Es nuestro mayor deseo que lo alcanzado hasta hoy aliente futuras realizaciones, comprometiendo nuestra colaboración en la medida que ella pueda ser de vuestra utilidad.

Reiterando nuestras más calurosas felicitaciones nos valemos de la oportunidad para saludar al Sr. Redactor Responsable y todos sus colaboradores.



Ricardo Custodio
C/N (C.P.) (R)
Secretario Alterno



Néstor Bettinelli
Vice Presidente
Presidente en ejercicio



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO
EN MAYO
DE 1982

AG ISSN
0009-0123

La Revista más antigua de la República Argentina y del Hemisferio Sur.
Una de las pocas publicaciones militares centenarias del Mundo.

BUENOS AIRES, 22 de Mayo de 1998
Disk 38/029

Al señor Redactor Responsable de la Revista
Naval de la República Oriental del Uruguay,
Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini
Soriano 1117
(CP 11100) - MONTEVIDEO
R. O. del URUGUAY

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo y, en esta especial circunstancia, hacerle llegar una particular salutación con motivo de la celebración que se avecina en esa apreciada Revista Naval.

Y me refiero específicamente a que, como es de nuestro conocimiento, en el próximo mes de Julio han de cumplirse diez años de edición de vuestra Revista Naval.

Diez años a través de los cuales los anales de la historia naval y de la información náutica se han visto enriquecidos debido a una tesonera, persistente y lucida labor de todo un grupo humano, Dirección y colaboradores, que les ha permitido mantener un rumbo descolliante.

Es por ello pues que pido acepte nuestros mejores augurios, extensivos a su Comisión Editorial, ante el hecho que celebrarán y al que adherimos.

Saludo entonces a usted con toda cordialidad y estima.

Florida 826 - 1º piso, (1005) Buenos Aires, República Argentina.
Tel. 311-0041 y 311-1011/17, int. 53 y 605



REVISTA DE MARINA

Valparaíso, 5 de junio de 1998.

Señor
Gustavo Vanzini
Redactor Responsable
Revista Naval
Club Naval
URUGUAY

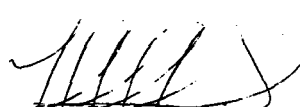
Estimado Señor Redactor:

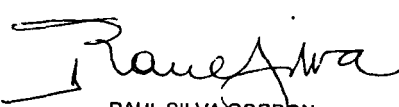
Al conmemorarse en el mes de julio próximo el 10º Aniversario de la creación de esa prestigiosa e importante publicación naval, es muy grato hacer llegar a US., y a todos los que colaboran en ella, los afectuosos saludos de la Revista de Marina de la Armada de Chile.

La Publicación que US., tan dignamente dirige, posee un particular sello que la destaca como un medio informativo y cultural para vuestra institución por los interesantes temas históricos y de actualidad que en ella publica, como asimismo porque permite dar a conocer el pensamiento naval de esa hermana República en el ámbito del continente Sudamericano.

Junto con reiterarse las congratulaciones, se hace propicia esta oportunidad para formular votos por el éxito profesional y personal de toda su dotación.

Afectuosamente,


JAIME SEPULVEDA COX
CAPITÁN DE NAVIO IM
DIRECTOR REVISTA DE MARINA


RAUL SILVA GORDON
CAPITAN DE NAVIO
PRESIDENTE DEL CONSEJO CONSULTIVO

REVISTA DE MARINA ISSN. 0034.8511 - CASILLA 220 - VALPARAISO - CHILE - FONO 261222

revismar@chilesat.net



Florida 1280 Esc. 201
C.P. 11.100
Tels.: 92 40 68 / 9
Fax: 90 08 39
Montevideo - Uruguay

CORPORACION URUGUAYA DE PRACTICOS DEL RIO URUGUAY, RIO DE LA PLATA Y LITORAL MARITIMO OCEANICO

Montevideo, junio 3 de 1998.

REVISTA NAVAL
Señor Redactor Responsable
C/N (CG) Gustavo Vanzini
P r e s e n t e

Ante la próxima publicación de vuestra Revista, que conmemorará su décimo aniversario:

La Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceánico tiene el agrado de saludar a todo el staff de la REVISTA NAVAL ante el feliz acontecimiento de cumplir diez años de tan apreciable material de lectura, cuyos temas colman la difusión de una de las actividades mas vinculadas a nuestra realidad nacional.

Es nuestro sincero deseo que los próximos años los encuentren por el mismo rumbo, sobre todo atendiendo a la relevancia que tiene la presencia de nuestro país en la integración regional.

Además, adjuntamos a la presente un avance sobre las características mas relevantes de nuestra profesión, con el propósito de que puede tener difusión en tan prestigiosa Revista, siempre que usted lo considere conveniente.

Reiterando nuestras mas efusivas congratulaciones, los saluda atentamente,

Capitán


Ariel Baños
PRESIDENTE



Miembro de la:
INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION



Montevideo, 27 de abril de 1998.

Señor
Redactor Responsable de la Revista Naval
Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini
Presente

De nuestra mayor consideración:

La Gaceta de la Aviación, publicación oficial de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, asociación civil cuyo fin es difundir, publicar, promover, patrocinar y estimular la investigación histórica relacionada a la aeronáutica en todas sus ramas, se complace en congratular y saludar a la colega Revista Naval por sus diez años de edición ininterrumpida.

La Revista Naval, órgano de difusión de cultura general y profesional, como bien lo estipula la publicación, ha sabido mantener en los 29 números editados hasta ahora, el permanente interés del lector gracias a un constante y continuo fluir de temas por demás interesantes y amenos, a los cuales nuestra Academia no ha sido ajena a algunos de ellos, pues sus autores también han incursionado en la Gaceta, que ha seguido un camino paralelo a la Revista Naval, aunque su primer número salió en junio de 1878.

Al adherirse a este aniversario, la Gaceta de la Aviación resalta además, el hecho de que la Revista Naval haya podido mantener en forma casi matemática una periodicidad de tres números por año, en los primeros diez que lleva de vida, lo que no es poco, conociendo lo dificultoso que puede llegar a ser tal emprendimiento.

Todo esto nos lleva a pensar que la Revista Naval ha alcanzado su consolidación desde tiempo atrás, lo cual nos hace reiterar las cordiales felicitaciones y augurarle una larga vida.

Por la Gaceta de la Aviación

JUAN MARURI

Redactor Responsable



ASOCIACIÓN HONORARIA DE SALVAMENTOS MARÍTIMOS Y FLUVIALES
(CONTRIBUCIÓN DE VOLUNTARIOS PARA SALVAR VIDAS)
MIEMBRO DE LA INTERNACIONAL LIFEBOAT FEDERATION
MIEMBRO DE LA LIGA MARÍTIMA URUGUAYA

PERSONERÍA JURÍDICA OTORGADA POR EL PODER EJECUTIVO EL 14-6-1956

Montevideo, 18 de Junio de 1988.-

Señor Redactor Responsable de la Revista Naval
C/N (CG) Gustavo Vanzini


Presente


De nuestra mayor consideración:

Con sumo agrado y orgullo vimos a la Revista Naval llegar a su 10º aniversario de ediciones sin interrupciones mostrando en ellas la temática que importa en el área marítima y naval del país. Este esfuerzo editorial coadyuva sobremanera a impulsar a la nación a lograr una conciencia marítima nacional que nos impone nuestra propia historia y quizás desde nuestra perspectiva de gente de mar honoraria y voluntaria vemos más claramente. Resaltamos en esta adhesión el alto nivel de sus artículos, donde los temas son tratados con profundidad crítica y variedad de opiniones erigiéndose en un calificado foro de tratamiento de todos los tópicos que importan al quehacer marítimo nacional y una ineludible referencia para el estudio de los mismos.

Hacemos votos para que esa nave que se hizo a la mar en Junio de 1988 continúe con máquina confiable y rumbo seguro para lograr futuros y lejanos puertos de logros mayores.

Los que llevan el timón de esa esforzada empresa reciban nuestro abrazo de camarada y un afectuoso saludo.


Dr. Arturo Peñaltri
Vice-Presidente


Guillermo Pérez Lavagnini
Presidente

SEDE CENTRAL: Rambla República Federal de Alemania 3571 (Pto del Buceo) Tel/Fax: 68 09 99 - P.O. BOX 12080
BASE 1: Buceo - BASE 2: Colonia - BASE 3: Punta del Este - BASE 4: Carmelo - Dir. INTERNET: <http://www.turismo.gub.uy>
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

OPCIONES PARA LA MARINA DE GUERRA DE UN PEQUEÑO ESTADO CONTINENTAL

por el Capitán de Fragata (CG) Raúl Lecumberry

Primer artículo premiado por los lectores - Junio 1988



El autor de este trabajo, primero en ser premiado por nuestros lectores como mejor artículo, ostenta en la actualidad el grado de Contralmirante y ocupa el cargo de Comandante de la Flota.

Existe entre los militares la costumbre muy arraigada de planificar y crear fuerzas para combatir en guerras que ya ocurrieron.

También abundan los ejemplos de los desastres sufridos por esas fuerzas, muchas veces brillantemente dirigidas y perfectamente equipadas que debieron enfrentarse a un enemigo cuya arma más temible era la **creatividad**.

Creatividad para prever las condiciones del enfrentamiento.

Creatividad para desarrollar una doctrina propia que respondiera a los reales Intereses del Estado.

Creatividad para que esta última pudiera ser sostenida con los recursos disponibles o rápidamente desarrollables por el Estado, y no dependiera del eventual y siempre dudoso aporte de los aliados.

Creatividad para que esta doctrina fuera conocida, respetada y creída por las FF.AA. y la ciudadanía toda.

Es sumamente difícil en una estructura fuertemente jerarquizada como la militar, generar corrientes renovadoras que no coincidan plenamente con las rutinas estableci-

das, no solamente porque normalmente provienen de jerarquías que no son las más altas, sino que existen tradiciones y preconceitos que tienden a mantener el status de situaciones pasadas favorables.

El desastre sufrido por el ejército francés en la línea Maginot, y el inadecuado uso de sus modernos y poderosos blindados, desperdigados en las Divisiones de Infantería, durante la SGM, es un ejemplo de falta de **creatividad** y aferramiento a situaciones pasadas. La doctrina preconizada por el entonces Coronel Charles de Gaulle referida al uso masivo de blindados y aviones, paralelamente desarrollada y ejecutada brillantemente por las FF.AA. alemanas, completa el ejemplo de doctrinas nuevas, de las que, uno de los bandos no tuvo la suficiente **creatividad** para comprender y adoptar, pagando duramente las consecuencias de su aferramiento a situaciones pasadas favorables.

En las Marinas de Guerra de reciente creación como organizaciones navales modernas, existen múltiples ejemplos de la fuerte influencia ejercida por las potencias de turno más poderosas, lo cual ha llevado a algunos

Estados a crear en su seno "micro marinas americanas", "micro marinas británicas", etc., etc. Israel es un ejemplo válido de esta equivocada tendencia, cuando en los albores de su creación como Estado moderno en 1948, arma su Marina de Guerra a semejanza de la Armada Real Británica, adoptando y haciendo suya la doctrina de la defensa de las SLOC, de la ASW, etc., etc., equipándose con viejas corbetas, fragatas y submarinos, ya obsoletos en calidad e insuficientes en número para cumplir las misiones asignadas. La demostración en combate de la inadecuación de la doctrina copiada, y de los medios adquiridos para su cumplimiento, se materializa en el desastre sufrido por el destructor "Eilat" en 1967, hundido sin ninguna posibilidad de defensa por una FFB-M Egipcia.

Cabe destacar que éste fue el mayor desastre naval sufrido por Israel desde 1948 a la fecha. Hoy día este Estado ha evolucionado correctamente y rápidamente creando una doctrina naval perfectamente integrada con la doctrina del resto de las IDF, equipándose con las armas adecuadas para su materialización, y desprendiéndose de las ataduras a doctrinas y tradiciones extranjerizantes que la llevaron al desastre del "Eilat".

En América del Sur, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, y bajo el fuerte influjo de la potencia rectora de los mares en ese momento, vencedora de un atroz y despiadado enemigo, y adalid de la democracia, motivados por la unión militar de las Américas materializada en el TIAR, con el importante apoyo logístico del MAP, y una abrumadora cantidad de buques, equipos y armas de la US NAVY que al finalizar el conflicto pasarían irremediablemente a "conserva", se equipan la Marinas de Guerra de casi todos los Estados de América del Sur.

Durante los años siguientes todos los Estados de América del Sur reciben equipo militar norteamericano bajo condiciones económicas varias, pero siempre inicialmente favorables. Este, suministro no se limitaba a

unidades, equipos y armas, sino que se extendía a la faz doctrinaria.

En el caso particular de nuestro Estado, se reciben escoltas oceánicos, corbetas, barrerinas, equipamiento para fuerzas livianas de Infantería de Marina y unidades aeronavales, fundamentalmente de patrulla y ASW.

Paralelamente a esta flota equipada, adiestrada y aprovisionada inicialmente por el MAP, la cual se dedicaba fundamentalmente a la preparación y realización de ejercicios ASW y de convoyado como parte integrante de una flota interamericana liderada por la US Navy, existía otra flota integrada por unidades adquiridas con fondos exclusivos del Estado Oriental.

Otra flota integrada por Guardacostas que patrullaban y defendían la soberanía del Estado, sobre nuestras aguas fluviales y del Río de la Plata, por un buque hidrográfico que permanentemente relevaba nuestras costas y aguas adyacentes, y por diversos buques de servicios que mantenían nuestro sistema de boyado y cumplían tareas varias. Dado que estas últimas unidades no estaban incluidas en el MAP, la escasez de su apoyo logístico contrastaba con las primeramente mencionadas, a pesar de lo cual, muchas de entre ellas continuaban hoy en servicio en mejor estado y condiciones de cumplir con sus misiones principales que las apoyadas por el MAP.

Esto demuestra que **las unidades, equipos y armas que sirven a los solos intereses del Estado Oriental, y fueron adquiridos con su sólo esfuerzo, finalmente encuentran siempre y por necesidad el apoyo económico que permite su operatividad**, más allá de eventuales ayudas extranjeras, y aquellos que se incorporaron como resultado de tratados o ayudas exteriores están condenados a su desaparición u obsolescencia, en cuanto esas ayudas desaparezcan.

Dos hechos incontestablemente avalan lo anteriormente expuesto:

* Las ayudas extranjeras normalmente se reciben esperando una reciprocidad, en estos casos, la colaboración para el cumplimiento de una tarea del donante, la cual muy difícilmente sea una tarea principal del receptor.

* Los medios donados generalmente fueron concebidos para ser apoyados logísticamente por el donante, cuya situación económica e industrial normalmente difiere en forma muy importante de la del receptor.

Como corolario podemos concluir que existen fundamentalmente dos caminos para incorporar unidades, equipos y armas al Estado:

* Aquellas adquiridas con el sólo esfuerzo económico del Estado Oriental, en este caso, mucho cuidado debe prestarse a que las mismas sean idóneas para el cumplimiento de tareas relacionadas con la defensa de los reales y exclusivos intereses del mismo.

* Aquellas recibidas por tratados internacionales, en cuyo caso debemos ser concientes que se nos exigirá algo en reciprocidad, normalmente el cumplimiento de alguna tarea del donante, la cual como se expresó anteriormente difícilmente sea una tarea principal nuestra. En este caso debe prestarse atención a que los recursos para el mantenimiento y adiestramiento de esas unidades se reparta proporcionalmente entre los dos Estados involucrados y de ninguna forma constituya una carga insoportable para los fondos del Estado Oriental dedicados a la defensa. Otro punto muy importante en este segundo caso es el de adoptar cuidadosamente las medidas adecuadas para evitar la pérdida de identidad como consecuencia de prolongados y frecuentes ejercicios en los que se subordinan nuestras fuerzas a mandos extranjeros.

Las dos situaciones anteriores, utilizadas con habilidad y sentimiento nacionalista

constituyen opciones válidas para la obtención de pertrechos bélicos; lo que de ninguna manera podría tolerarse bajo ninguna situación por especial que fuera, sería la caótica combinación de: **adquirir pertrechos bélicos con fondos o patrimonio exclusivo del Estado Oriental para el cumplimiento de doctrinas que no reflejen los reales y exclusivos intereses del mismo.**

De todas formas la situación post SGM hace años que cambió radicalmente. El TIAR ha demostrado su ineficiencia durante el conflicto de Malvinas, donde ante la agresión militar sufrida por un Estado firmante, por parte de una potencia extracontinental, el principal garante del mismo, no sólo no hizo nada en favor de su "aliado" agredido, sino que apoyó logísticamente al agresor extracontinental. Esto no debe interpretarse como mala voluntad por parte de la gran potencia, sino que como se expuso anteriormente reaccionó defendiendo sus reales y exclusivos intereses como Estado apoyando con coherencia lo que estimó prioritario: primero NATO-Gran Bretaña, después el resto.

El MAP hace años que no existe, y más aún, **pocos años atrás nuestro país, el cual se encontraba afectado por disturbios internos y de nuestra exclusiva incumbencia, sufrió una prohibición de venta de pertrechos bélicos por parte del importante aliado del TIAR, USA.**

Tanto ha cambiado la situación en América del Sur, que opuestamente a las teorías USA de post-guerra que propiciaron el TIAR y consecuentemente el MAP, dotando de armamentos excedentes de guerra a los Estados firmantes, facilitándoles además apoyo logístico y de adiestramiento en la doctrina de la defensa hemisférica, custodia de las SLOC, ASW y demás, que hoy día, el Departamento de Estado USA, mediante su Secretario para Asuntos Interamericanos Sr. Elliot Abrams, expone claramente sus intenciones, y lo que espera de las FF.AA. de los

Estados de América del Sur, en el discurso de apertura del 251 Ciclo del Colegio Interamericano de Defensa.

A continuación se transcriben los principales pasajes del mencionado discurso relacionados con el tema que se desarrolla.

...“existen muchos peligros que atentan contra la seguridad del hemisferio hoy día. El surgimiento de la producción y tráfico ilegal de droga en forma masiva, se está volviendo rápidamente una amenaza para la región”.

...“otro peligro es la utilización de la democracia como pantalla detrás de la cual se esconden los privilegios y el poder de algunas minorías”.

...“otro de los peligros son el terrorismo y la subversión”.

...“otros peligros que amenazan las democracias son la irresponsabilidad y la impaciencia”.

Luego de hacer esta enumeración de los peligros a los cuales, según USA, estaría expuesta la región, pasa a dar su posición al respecto, en los siguientes términos: *“USA y Latino América tienen un interés común que es la defensa de la democracia”.*

...“pero aún teniendo un propósito común, los requerimientos en cuanto a seguridad difieren de un Estado a otro. Nosotros en USA debemos, por sobre todo enfrentar la amenaza que ejerce el poderío militar soviético a la paz y desarrollo del mundo. Ustedes en América Latina también enfrentan enemigos exteriores, pero ellos son a menudo enemigos que los atacan desde adentro utilizando las formas de subversión comunista, terrorismo y tráfico y producción de droga. De la eficiencia y rapidéz con que ustedes enfrenten la amenaza de la droga, el terrorismo y la subversión, dependerá el futuro de sus instituciones y de la democracia para su generación”.

De lo expresado por el Sr. Elliot Abrams, fácilmente se deduce que poco y nada le

interesa a USA la eventual colaboración militar de los Estados de América del Sur ante un enfrentamiento con la URSS.

Consecuentes con esa idea, USA ha cesado sus planes de ayuda militar a todos los Estados de la región, excepción hecha de aquellos donde la acción guerrillera afecta directamente sus intereses, o donde el tráfico y producción masiva de droga atenta directamente contra su seguridad interior.

Ante ese nuevo panorama internacional y regional corresponde preguntarnos:

* ¿Es viable una fuerza naval interamericana diseñada para custodiar las SLOC de las potencias industriales de occidente, ante un enfrentamiento con la URSS-, sin el apoyo material de USA?

* ¿Debe un pequeño Estado como el nuestro de corte netamente continental, asignar prioridad a las misiones y consecuentemente el esfuerzo económico de su Marina de Guerra, al mantenimiento de unidades específicamente idóneas para la custodia de las SLOC y en particular para la ASW?

* ¿Puede un pequeño y pobre Estado como el nuestro adquirir y mantener unidades específicamente idóneas para la ASW, como forma de colaborar con esa hipotética flota interamericana?

* ¿Es viable y necesario para que la Marina de Guerra cumpla con su misión, asignada en la Ley Orgánica, no ya el mantenimiento, sino el re-adquirir la capacidad ASW, y consecuentemente equipamos con unidades nuevas e idóneas para tales fines?

* ¿Existen otras opciones que permitan a nuestra Marina de Guerra cumplir más eficientemente e interpretando mejor los reales y exclusivos intereses del Estado Oriental, la misión asignada en su ley Orgánica, que contemplen las hipótesis de guerra que hoy día se esbozan, y que logre una mayor integración con el resto de las FF.AA. nacionales?

El deterioro irreversible en que han caí-

do nuestras unidades mayores, así como nuestras serias dificultades económicas para sustituirlas por otras nuevas capaces de cumplir las misiones principales que tienen asignadas, nos enfrenta con cruel dureza ante la realidad.

Es en esta difícil situación que nos encontramos, que más que nunca debemos ser sumamente cautos en el momento de comprometer el esfuerzo económico o el patrimonio del Estado, en no caer en el espejismo de buscar nuestras soluciones "por precio", cayendo en la lógica tentación de equiparnos con unidades radiadas por las Marinas de Guerra importantes sin antes evaluar cuidadosamente el potencial bélico como arma que se nos ofrece, frente a las unidades que nuestros eventuales enemigos puedan desplegar en las áreas de batalla seleccionadas en nuestras hipótesis de guerra.

Recordemos además que esta opción, años ha, fue desechada por nuestros dos grandes países limítrofes.

Este tipo de soluciones nos lleva a correr el riesgo de adiestrarnos con equipos y armas obsoletas, que nos pueden inducir a una concepción errónea del combate con el consiguiente riesgo de un desastre militar.

Otro espejismo que a menudo nos tienta es el de adquirir y mantener equipos viejos y obsoletos, *"con fines de adiestramiento, ya que llegado el momento del combate, alguien milagrosamente desde el exterior, nos proveerá de los pertrechos militares adecuados"*.

Esto es parcialmente valedero, si los equipos obsoletos los dedicamos exclusivamente a adiestramiento, en unidades exclusivas de adiestramiento, y dotamos a las unidades de combate de los equipos realmente idóneos para el cumplimiento de sus misiones principales.

Estos cantos de sirenas son particularmente peligrosos ya que sobran los ejemplos de los embargos de armas a los Estados que

se ven envueltos en hostilidades, **recordemos que nuestro país sufrió un embargo de pertrechos bélicos por parte de su principal proveedor y aliado del TIAR, USA, a fines de la década pasada y comienzos de la actual, Argentina sufrió similar embargo durante el conflicto de Malvinas también por parte de su aliado del TIAR, USA, y aún de los abastecimientos que ya tenía contratados. Estas conductas, y la escasa dimensión geográfica de nuestro territorio que no permite una estrategia de retardo de las acciones, nos hace concluir que el combate, al menos durante las primeros o acaso críticos días, será librado exclusivamente con los medios que el Estado posea en ese momento.**

Las eventuales ayudas y suministros dependerán fundamentalmente de la situación militar y política luego de esos críticos momentos iniciales, y por supuesto de los intereses que al respecto tenga el Estado extranjero interviniente. De lo expuesto se deduce que dos son las primeras e imprescindibles acciones que debe considerar nuestra estrategia de defensa:

*** Mantener la existencia como Estado, reteniendo como mínimo una parte de nuestro territorio bajo el esquema de gobierno existente.**

*** Golpear lo más duramente al agresor, a fin de lograr el tiempo necesario para que nuestras Relaciones Exteriores obtengan la ayuda extranjera más conveniente para los intereses del Estado.**

En lo que a Marina de Guerra se refiere, considerando los parámetros de pequeñez territorial, de rapidez de las acciones, y de la insignificante capacidad industrial en el campo militar, debemos pensar que las unidades deben estar dotadas del máximo poder ofensivo, en detrimento de su capacidad de sobrevivir, al primer encuentro, ya que las capacidades de reparación y preparación para un segundo golpe son sumamente escasas en

virtud de la situación descripta.

La supervivencia de las unidades debe asegurarse fundamentalmente hasta que se logre ese primer golpe que intentará ganar tiempo y si es posible desanimar al agresor, luego no se considerará militarmente importante la capacidad de supervivencia de la unidad ya que como dijimos, no se posee el tiempo, ni las zonas de retaguardia aptas para reparación de averías de combate, como máximo puede aspirarse en caso de no registrarse averías, a recargar las armas e intentar un nuevo golpe.

Es frente a este panorama difícil que debemos reflexionar hoy día, sobre si un pequeño Estado de corte netamente continental, debe volcar su esfuerzo económico en el área marítima a sustentar una estrategia típica de las grandes potencias marítimas industriales que puede resumirse en dos conceptos básicos: "asegurar la utilización de las SLOC por la fuerza propia" y "proyectar desde el mar, el poderío militar del Estado, sobre el enemigo". Existe otra estrategia, la adoptada generalmente por las Marinas de Guerra de escasos recursos de los Estados continentales.

Esta opción fue utilizada a lo largo del tiempo desde Esparta durante la guerra del Peloponeso, hasta conflictos más recientes, Alemania durante las dos guerras mundiales, USA en el Pacífico durante la SGM, y la URSS hoy día en su disputa por la supremacía mundial, y se basa en el principio bélico de **negar el uso del mar al enemigo**.

Siendo la principal misión de las FF.AA. de cualquier Estado asegurar la integridad territorial del mismo y la seguridad de su población, la opción de negar el uso del mar al enemigo surge como muy aceptable para las Marinas de Guerra de los Estados cuyas economías son de carácter continental.

* Cuando no hay colonias ni territorios de ultramar que proteger y de donde fluyen

las materias primas que alimentan las industrias de la metrópolis.

* Cuando la geografía del área de operaciones permite trazar las SLOC vitales dentro del mar territorial a salvo del ataque de SS.

* Cuando la dimensión del Estado no permite asegurar SLOC en ultramar.

* Cuando se dispone de un portaviones natural en tierra desde el cual se cubren las áreas seleccionadas de batalla, y no se necesitan escoltas oceánicas porque el primero es inhundible.

* Cuando la escasa cobertura aérea propia obliga a las unidades de superficie a operar cerca de sus bases terrestres, aprovechando al máximo la geografía de la costa.

Es en este contexto que el Estado puede seleccionar la opción antes mencionada a fin de:

* **Negar al enemigo** el uso del mar para que desde él lance ataques sobre nuestro territorio continental.

* **Negar al enemigo** el uso del mar para que desde nuestras propias aguas presione sobre las decisiones soberanas del Estado, e incluso apoye acciones subversivas.

* **Negar al enemigo** el apoyo desde el mar a acciones terrestres en ejecución o planificación.

Estas son sólo algunas ideas que pretenden motivar a **pensar sobre las reales opciones que tiene nuestro Estado para trazar una estrategia militar global nacional, y como parte de ella la marítima**.

Cabe destacar que lo más importante cualquiera sea la estrategia seleccionada, es **el crear una estrategia integrada a nivel nacional que vuelque el esfuerzo bélico del Estado en la concreción de los reales y exclusivos intereses del mismo, y en el caso**

particular de Marina de Guerra que los medios asignados tengan un verdadero valor militar para el cumplimiento de las misiones asignadas, y que sea posible su manutención con los exclusivos recursos del Estado.

El principal aliado en nuestro caso para el desarrollo bélico de negación del uso del mar, es el mismo utilizado por la guerrilla, el buen aprovechamiento de nuestra geografía, para suplir nuestras casi seguras carencias materiales.

La táctica, la dispersión de los medios previo al ataque y la masificación de los mismos en el lugar y tiempo seleccionado para el mismo, tratando de golpear con superioridad relativa al enemigo que necesariamente deberá dispersar sus fuerzas para dar seguridad a sus trenes logísticos.

Las armas, las más económicas, dado que como se expuso anteriormente se desechan las costosas capacidades de sobrevivir al primer encuentro, y la de permanecer en el mar por lapsos prolongados, en superficie FPB-M, FPB-T operando desde bases dispersas y en lo posible con cobertura y enmascaramientos, en el aire aviones de patrulla y ataque, y helicópteros ASW, bajo el mar los campos de minas, en la costa y aeródromos las baterías costeras y antiaéreas, en territorio enemigo, los comandos IM, en altamar sobre las SLOC enemigas los corsarios de superficie y los SS.

La estrategia marítima de Artigas, y los combates en nuestras aguas fluviales y del Río de la Plata leídos en nuestros textos de historia, si los trasplantáramos al presente, reafirman la teoría sustentada.

Un punto final sumamente importante a

tratar es lo traumático que resulta trasladar el centro de gravedad del accionar de una organización hacia una nueva posición. Lo traumático que resultaría a nuestra Marina de Guerra abandonar, o al menos relegar tras bambalinas a su principal vedette de cuatro décadas, la ASW, estrella que conoció épocas de bonanza que disfrutamos muchas generaciones de Oficiales, pero justo también es reconocer el total deterioro en que nos encontramos hoy día, y la negrura del futuro, si no cambiamos rápidamente la situación.

Negrura por la dificultad material de re-adquirir aquella capacidad ASW que una vez tuvimos, negrura porque a la luz de la situación actual, ya no es tan claro que ella sea la solución más correcta para enfrentar a los actuales y verdaderos enemigos del Estado.

Negrura porque el no identificar a esos enemigos, trazar las estrategias adecuadas y equiparnos en consecuencia, aunque ello sea producto de aferrarnos a tradiciones o costumbres del pasado, nos haría correr, en caso de conflicto un altísimo riesgo, por falta de **creatividad y adecuación**, y llevarnos a un desastre militar o a una total inoperancia y pasividad.

El artículo precedente no pretende ser el desarrollo de una doctrina de defensa a nivel nacional, ni siquiera a nivel Marina de Guerra, sino simplemente trata de plasmar en el papel el pensamiento personal de un Jefe de la Armada Nacional tratando de aportar ideas y relatar situaciones que puedan ayudar sí, al desarrollo de una doctrina de defensa nacional integrada que responda a los reales y exclusivos intereses del Estado Oriental.

ABREVIATURAS UTILIZADAS

ASW	Guerra antisubmarina.	IDF	Fuerzas de Defensa de Israel.
FF.AA.	Fuerzas Armadas.	IM	Infantería de Marina.
FPB-M	Embarcación rápida lanzadora de misiles.	MAP	Plan de ayuda militar.
FPB-T	Embarcación rápida lanzadora de torpedos.	SGM	Segunda Guerra Mundial
		SLOC	Líneas de Comunicaciones Marítimas.



HISTORIA Y EVOLUCION DE LOS INTERESES MARITIMOS NACIONALES FRENTE AL TERCER MILENIO

por el Senador Dr. Luis Alberto Lacalle

Conferencia dictada en el Club Naval

Página destacada - Noviembre 1988



Me hubiera gustado pedirle a la Secretaría, que se agregara al currículo recién leído que soy poseedor de brevet de piloto de barco a vela porque, entre los muchos afectos que me han llevado a interesarme por las cosas del mar ha estado, sin ninguna duda, las buenas horas pasadas en las aguas del Río de la Plata y del Océano Atlántico.

Más allá de que los currículos muchas veces son exagerados, hoy, en presencia del Comandante en Jefe de la Armada, del señor Presidente del Club Naval, de representantes Diplomáticos, de Jefes, Oficiales y de personas interesadas, tanto civiles vinculadas a la actividad marítima como así también jóvenes oficiales que comienzan su carrera y veteranos que tienen recuerdos más que sabrosos y de todo tipo con la vida en relación al mar, quien está ante ustedes no pretende enseñar, develar ningún secreto, no intenta innovar. Simplemente manifiesto, una vez más, la voluntad política de que se haga cierta entre nosotros, entre los orientales -por nosotros y por las responsabilidades geopolíticas que tenemos- la conciencia marítima. Es decir, esa percepción generalizada que debe tener la sociedad de los beneficios que se obtienen de todo lo que es el medio acuático tales como: económicos, sociales y culturales. Es en ese carácter -y sólo en ese carácter de vocacional por el llamado del mar, de

entusiasta abogado de la causa de todo lo marítimo, fluvial y marino- que me atrevo a dirigirme a ustedes en la tarde de hoy.

Sin lugar a dudas los orientales estamos, como Nación, signados por ese simbiótico nacimiento de la República y de la Marina. Si hay una matriz, si hay un punto de gestación de la República, es justamente la existencia del accidente costero dado que es el puerto más seguro del Litoral Atlántico, que luego se denominaría Litoral Platense, que pudo encontrar la conquista española.

Si tuviéramos que decir a partir de qué se desarrolló el país, diríamos que el país nació porque existía una bahía, un puerto, Esto significa que en su propio origen, en su ontología, la República debe su existencia a la inserción del río al costado del Cerro. Si ese accidente geográfico no hubiese existido, sin lugar a dudas, perteneceríamos a la península suroeste del Estado de Río Grande. La geografía ha dictado, por lo tanto, que el país comprenda, no olvide y aún fomente lo que representa para nosotros la relación con el mar. Además, si el germen de la orientalidad tiene ese ingrediente de carácter geográfico, el otro, de origen marítimo, es ya un acontecimiento político-humano; porque la lucha de puertos, el enfrentamiento con Buenos Aires -que tanto hizo por ir perfilando el carácter independentista y autonómico de los orientales- es un fenómeno típicamente marítimo.

Por ende, ¿no está en nosotros?, ¿no es la tarea que nos corresponde, el abrir terreno

nuevo?

Es necesario recuperar la conciencia marítima que está en la raíz misma de la República. Conciencia marítima que alguna vez llevó a que, en esta tierra nuestra -por suscripción popular-, se pudiera dotar a la Marina Nacional de una embarcación.

¿Cuáles son las dimensiones, el ámbito al que hacemos referencia?. Podemos establecer círculos concéntricos que parten del puerto. Tenemos responsabilidades platenses, responsabilidades de la red hidrográfica que abre las puertas del Hinterland Sudamericano y responsabilidades atlánticas. Nos decían quienes nos han asesorado para poder reiterar estas palabras, que en la estrategia global todo lo que tiene que ver con las vías del mar tiene que ser de interés y de responsabilidad nacional. Actualmente no nos sirve la concepción de la comarca, del pago. Eso es para gente de tierra. Las responsabilidades marítimas de la República son globales, porque un incidente en el Golfo Pérsico, una obstrucción del Canal de Panamá, un suceso en el Cabo de Buena Esperanza o del Cabo de Hornos, afecta casi inmediatamente a la República. Esto no lo decimos ociosamente, porque reiteraremos a lo largo de estos minutos que vamos a ocuparles la casi obsesión nuestra por destruir el concepto del "paisito" o de "país pequeño". Consideramos que esta es una enorme Nación llamada a cumplir su rol como tal y, su dimensión marítima es, quizás, la que mejor expresa la existencia de dicha dimensión.

Pero, delimitemos históricamente cuál ha sido el primer aspecto físico, geofísico y geopolítico de nuestra dimensión marítima. No hay duda que la Bula de Alejandro VI con respecto a la división del mundo y la partición de las colonias, incidieron curiosamente en nosotros. Aunque geográficamente éramos portugueses, cultural y políticamente éramos de marca española. Esto no sólo nos afectó en la conformación de la Banda Oriental, posteriormente a la Provincia Oriental y

en los sucesivos estratos de nivel político sino que, en su verdadera concepción, nos dio el ámbito atlántico uruguayo -que se prolonga hacia el sur hasta la Antártida- y, lo que vamos a llamar de ahora en adelante la Política de los Meridianos, dado que también se prolonga hacia el norte para hacernos los responsables y ejecutores del concepto de un Paraguay y de una Bolivia como países atlánticos. Nuestro destino fraterno es el de tender las manos a esas naciones. Cada vez que nos proclamamos Nación Oriental, Atlántica y Marinera, también tendríamos que, en dicho concepto, llevar subyacente la responsabilidad y la oferta para que estas dos hermanas repúblicas sean, a través de nuestros puertos, de nuestros ríos y de nuestra amistad, incorporadas a los caminos que andan y a la libertad de comercio y de comunicación que representa el mar.

Nosotros creemos que este tipo de política -que hemos llamado de los meridianos- tiene que ser analizada detenidamente. La República tiene, notoriamente, dos grandes vecinos con los que desempeña buena parte de su comercio que por mera gravitación de mesa inciden en la vida de la República pacíficamente, cosa que anteriormente no sucedía de esa forma. Una manera de equilibrar -no diría evadir- esas dos grandes masas que inciden sobre la República, es la concepción de la Política del Meridiano. Esta parte del altiplano, se comunica por el Chaco hasta el Río Paraguay y por nuestros ríos hasta los puertos de Nueva Palmira y de Montevideo. Se continúa hacia el sur incluyendo, actualmente, las zonas que ha ido delimitando el Derecho Internacional, pendientes de ratificación por nuestro país. Toda nuestra pugna con la República Argentina ha sido definitivamente eliminada o laudada y la Estación Antártica representa el límite de las responsabilidades de nuestra República.

Entonces, podemos ver muy claramente que la Política de los Meridianos puede y debe ser, a nuestro juicio, convertida en el fiel de la balanza de todo el tema del Atlántico

co Sur. Este punto del Atlántico Sur lo que-remos tratar ahora para luego pasar a identi-ficar capítulos tales como las responsabilida-des o los intereses marítimos de la Repúbli-ca.

Desde el punto de vista que lo conside-remos, esta enorme extensión oceánica, que está al sur de nuestras costas, representa una de las zonas más importantes en la estrategia mundial. Particularmente, ha quedado libe-rada de los ramalazos de los conflictos béli-cos dado que sólo ha sido teatro de esporádi-cas operaciones por todos conocidas. Pero, a la par que en el mundo se producen trasla-ciones de eje de poder, en el que la multipo-laridad está a punto de sustituir a la bipola-ridad, en el momento en que se anuncia el crecimiento del Pacífico como océano de futuro -dado que en derredor suyo se con-centran la mayor cantidad de naciones indus-trializadas, de capacidad de investigación y del sentido de futuro-, a la par que ocurre ello, repito, el Atlántico Sur empieza tam-bién a brillar con luz propia. Constituido en derrotero de sustitución de Panamá, en caso de su oclusión; establecido como zona de eventuales desequilibrios por situaciones po-líticas difíciles, como la de Sudáfrica; lugar donde las riquezas pesqueras están no conta-minadas y son hasta el momento abundantes, aunque no están reguladas -ya trataremos ese tema-, esta porción del mundo implica para la República -que es su punto de articula-ción- una de sus principales prioridades de la política exterior.

Entonces, estamos -y no es para dramatizarlo- ante lo que podríamos llamar la hora del Atlántico Sur; y si existe esa hora, si leemos la prensa de hoy, si vemos lo que ocurre, debemos decir inmediatamente que es ésta la hora del Atlántico Sur; podemos decir, a su vez que en esta hora el Uruguay no puede estar ausente y debe ser actor, diría que indispensable, dadas sus condiciones de ubicación geográfica, sus condiciones de sis-tema político democrático republicano; sus

condiciones de país lo suficientemente pe-queño como para no despertar ninguna sus-picacia y lo suficientemente, esperamos, fuer-te como para poder tener personalidad en su política exterior.

Los intereses nacionales, sobre los que tendríamos que conversar hoy, los tendría-mos que delimitar, de diversas formas. Una de ellas sería el ámbito físico donde se desa-rrollan, es decir, la zona costera donde la interrelación ser humano-masa acuática es más intensa, donde se desenvuelven diferen-tes actividades, como ser la pesca artesanal, los deportes náuticos, el turismo, los puertos de cabotaje y de turismo, la navegación de-portiva; es decir la acuacultura. Le siguen las hidrografía nacionales que es una de las huér-fanas de la concepción política nacional. Te-nemos importantes ríos como el Río Uru-guay, el Río Negro y el San Salvador; se destacan también los lagos, ya sean internos, artificiales o naturales, como por ejemplo el Lago de Salto Grande. Estos constituyen el segundo ámbito donde se reiteran algunas de las actividades de la zona costera. Siguiendo con la enumeración de las masas de agua, tenemos que mencionar las Lagunas Com-partidas y, dentro de ellas la Cuenca de la Laguna Merín que se extiende en la región de Río Grande hasta Porto Alegre y se ha convertido en el eje de un polo de desarrollo agrícola muy importante.

También hay que hablar de la Cuenca del Río de la Plata en un sentido amplio, tal como nosotros la concebimos, ya que se in-corporan a ella Paraguay y Bolivia. Las es-trellas de este ámbito de actividad y los pro-tagonistas esenciales son la integración y el aspecto portuario. Surge así una política por-tuaria que debe ser el fruto de una sana polí-tica de integración. Ella no es la mera suma de naciones o de levantar barreras, sino que se deben instrumentar concepciones geopolíticas totales que luego se plasmen en medidas particulares y concretas.

Más de allá, se extiende el mar territo-

rial y la zona económica exclusiva, siendo éste el marco donde se desarrollan las vías de navegación marítima, pesca, caza marina y explotación del suelo y subsuelo marítimo. El Derecho Internacional Marítimo ha tenido un avance magnífico culminando en el concepto de las doscientas millas. Este proceso comenzó en 1958 en la primera conferencia del mar, donde ni siquiera se pensaba que se lograría un progreso tan amplio. Pero, con una reversión de la fuerza de las pequeñas naciones frente a los grandes países marineros se ha volcado toda la política y el Derecho Internacional en favor de este concepto, que aún debe y puede ampliarse en algunos casos. Dentro de este ámbito se encuentra la plataforma continental.

Entrando en un terreno más complejo como es el de la depredación de los recursos o, por lo menos, la ruptura de la cadena biológica, de la biomasa de la cual se alimentan nuestras principales Industrias, se agrega la responsabilidad que posee el Uruguay frente a las agresiones económicas a las cuales está expuesto.

Otro aspecto sobresaliente de la cuestión es el conflicto del Atlántico Sur, concretamente de las Islas Malvinas.

Por último, la estación uruguaya de la Antártida que es motivo de orgullo para todos los orientales, por el sólo hecho de haberla fundado y por la cual la República ejerce el concepto de país grande, desterrando definitivamente la denominación de "paisito".

El marco jurídico del ordenamiento del mar es, sin lugar a dudas, la Convención sobre Derecho del Mar, cuya ratificación definitiva le compete al Poder Legislativo y más específicamente el Senado de la República. Nos parece muy importante tomar este conjunto de normas como código internacional amplio, puesto que nos convierte en protagonistas de los espacios en los cuales podemos actuar por derecho propio, con el respaldo de las cuarenta naciones que lo han ido aprobando. Fundamentalmente, esta Conven-

ción, ha llevado a cabo un proceso que culmina con el establecimiento de las doscientas millas. Estamos muy lejos del antiguo tiro de cañón, de las tres millas del Mar Británico y de toda esa elaboración doctrinaria y aún de derecho público que es de mi generación y con la cual nos criamos.

En el marco de nuestra política exterior que recientemente establecíamos, debemos destacar, dentro de las prescripciones que estatuye la Convención, el artículo 135 que garantiza el acceso de los países mediterráneos -no costeros- al mar.

En el transcurso de este diálogo vamos a conversar sobre distintos aspectos como ser de la preservación de los recursos vivos y no vivos del mar, el desarrollo de la cooperación y la solución de las controversias que se planteen. La normativa aludida tiene puntos en los que tenemos que reparar: los aspectos políticos y los agentes marítimos de la República. Tenemos la responsabilidad política de hacerla efectiva en el derecho y no dejarla en letra muerta y aprovechar sus prescripciones y disposiciones.

Nos parece importantísimo todo lo referente a las organizaciones subregionales, planteado en el artículo 118 que desarrollaremos en profundidad cuando nos aboquemos al tema de la pesca.

Si bien, en función de los intereses económicos de la República hacíamos una enumeración en forma progresiva de los ámbitos físicos, nos parece más importante hacer un diagnóstico, una prospectiva, identificándolos de otra manera.

Comenzamos por los puertos. La Nación debe su existencia a la Bahía de Montevideo, plaza fuerte, puerto de mar, tal cual reza en la Casa de los Jiménez ubicada frente a la bahía y que, desde los tiempos del apostadero de la flota española, tuvo ese destino. En este momento estamos asistiendo a la muerte por inanición del Puerto de Montevideo. No es una caída abrupta -como otras crisis que ha sufrido la República pero, sin

embargo, estamos asistiendo a un lento proceso de decaimiento que culmina en la nada. En estos momentos -y muchos de ustedes lo saben mejor que yo- tenemos un puerto dotado por la naturaleza de su seguridad y su relativa profundidad, pero al cual no le hemos brindado la ayuda necesaria sino, por el contrario, le hemos puesto un handicap en contra. Es un puerto ineficiente, caro, inseguro, sobredimensionado en su aspecto burocrático que no cuenta con la más mínima posibilidad -cuando debería ser la máxima- de convertirse en el gran puerto de la zona. Estamos frente a lo que podríamos llamar una patología política administrativa dada por el hecho de que el Puerto de Montevideo es sorteado, siendo solamente puerto de arribada forzosa, cuando no hay más remedio que incorporarse al magro número de embarcaciones que en él circulan.

El Puerto de Buenos Aires y su extensión, la zona Alfa -porque ahora se extiende hasta Pocitos-, a pesar de las necesidades de dragado que le insume una ingente cantidad de millones de dólares anuales, se convierte en un firme competidor para nuestro puerto. Quizá esto provenga, más que por una culpa de carácter político-administrativo, por la falta de noción que se tiene de lo que representa un puerto. Tenemos una idea simplista del episodio del acercamiento de una embarcación; de la posibilidad que le da el puerto de estar al reparo de las inclemencias del tiempo y, además, de lo que significa el desembarco de pasajeros y la carga y descarga de mercancías. No tenemos la concepción de lo que es un puerto con respecto a la multiplicidad de servicios que implica; a la infraestructura que puede ocupar mucha mano de obra; a sus posibilidades combinadas con las zonas francas, con las de fraccionamiento, con los trasbordos y con todos los elementos modernos que los portacontenedores han aportado a la técnica portuaria. Creo que todavía seguimos aferrados a esa noción simplista y por ello no hemos logrado o no nos

hemos atrevido a legislar en lo referente a gremios, servicio de estiba, duplicación de servicios, multiplicación de las manos que están en cada lingada. Toda esta estructura -a guisa de nuevo Gulliver, el cual con pequeños hilos iba atando a un gigante- en este momento se encuentra atada y, sin que nos demos cuenta, a punto de caer.

Son cifras más que elocuentes del desperdicio de los espejos de agua de la Bahía de Montevideo, los sesenta u ochenta barcos de ultramar mensuales y un cabotaje casi inexistente. Cualquier foto de principios de siglo -se me podrá decir que los barcos eran pequeños y que tenían menos carga- muestra un puerto nutrido de embarcaciones. En cambio hoy, el pasaje esporádico de un vapor entrando o saliendo de la bahía da la pauta de que tenemos el puerto en condiciones patológicas casi crónica. Por supuesto que se nos puede decir que el transporte carretero ha sido favorecido, aunque no sabemos en este caso qué fue lo primero, si la ineficacia del puerto que corrió a la gente hacia los camiones o si la facilidad de que no hay papeleo, porque el cabotaje increíblemente tiene que cumplir los mismos requisitos que si viene por ejemplo de la Guinea Ecuatorial o del Japón.

Tenemos un hecho concreto que es el siguiente: el país está gastando en carreteras, combustibles y neumáticos, cuando posee esos caminos que andan, que son los ríos y la eficiencia es cuatro o cinco veces mayor, por lo menos, del traslado de toda la producción proveniente del litoral transportada a través del Río Uruguay.

Tengo opinión contraria, en principio, sobre la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires -y he confesado en el Senado de la República mi desconfianza y mi reparo a ese proyecto- pero si eventualmente se construyera ese Puente, y el Puerto de Montevideo continuará en la misma situación, no creo que valga la pena la ejecución de dicha obra que implicaría modificar la estructura

geopolítica de América del Sur.

Lo dicho sobre el Puerto de Montevideo vale también, pero con límites de tristeza, para los puertos del interior, como ser el de Paysandú y el de Fray Bentos, donde sólo se ven pasar embarcaciones con bandera argentina y muy raramente algún pequeño ANCAP, llevando un poco de combustible.

En contraposición con los anteriores, tenemos el de Nueva Palmira, con sus dos puertos, el de la Administración de Puertos y el privado. Es el único que podríamos considerar, a pequeña escala, como un verdadero puerto. El puerto de la Corporación, con su cinta transportadora, sus enormes galpones con esa forma tan peculiar, donde se almacenan enormes cantidades de toneladas de cereales, el buen calado de éste, la posibilidad de que hagan la primera carga cerealera hasta que el calado se lo permita, pero, el hecho de que el Puerto de Montevideo no cuente con silos, -a pesar de que nuestros reclamos se han hecho sentir en todos los programas de Obras Públicas- hace que la carga no se complete en Montevideo, sino, en Buenos Aires o en la "Zona Alfa". No hay, por tanto, una interconexión para que el proceso de las cargas cerealeras se produzca en dos puertos nacionales.

Las cifras comparativas muestran, claramente, cuál es la ventaja del puerto más eficiente, mejor dirigido y más modernizado, -no corresponde a mí decirlo- pero, la relación es de dos a uno.

Es de destacar que, en el año 1987, mientras que al puerto privado llegaron trece buques de ultramar y noventa y siete barcasas, en el muelle oficial, las cifras son las siguientes: ocho buques de ultramar y diecisiete barcasas. Por otro lado, en el año 1988, al puerto de la Corporación, arribaron doce buques de ultramar y setenta y ocho barcasas y, al puerto oficial, cuatro buques de ultramar y una barcaza, teniendo en cuenta que estamos en la mitad del año.

Hemos reclamado a las autoridades per-

tinentes que se hiciera, por Agencias Diplomáticas de la República, en La Paz y Asunción, un especial hincapié en la oferta hecha hacia estos dos países, con relación a la total y absoluta utilización de la Zona Franca de Nueva Palmira. Esta ya está instalada y jurídicamente funcionando.

Sabemos además, de las dificultades que tiene Paraguay, para exportar las cosechas de soja y de algodón, por lo tanto, todo lo que al puerto puede y debe llegar, tiene que ser complementado con el tema de la Zona Franca.

No podemos dejar de nombrar al Puerto de La Paloma, que ha ido adquiriendo una fisonomía particular, como puerto pesquero, en la medida en que dicha actividad, se mantenga dentro de los parámetros que fijó la Ley de Pesca. Sobre este punto veremos que aquí debe haber una evolución, tanto en la flota, como en las capturas y en la propia visión dada por la experiencia de años, que la explotación pesquera ha brindado.

El primer ámbito de los intereses nacional es el o los puertos. En primer lugar, creemos que va ha ser necesario, al igual que con todas las empresas públicas, tener el coraje político de hacer el análisis crítico de su existencia, primero, y de su funcionamiento, después. Esto no significa que estemos abogando por una privatización, no tenemos miedo de utilizar el término, porque entendemos que el Estado no debe ser un fin en sí mismo, sino un medio. Si en el futuro, queremos que el Puerto de Montevideo se convierta en una autoridad, como lo es el de Nueva York, el de Nueva Jersey o el de Nueva Orleans, tenemos que demostrar que no somos conservadores en lo instrumental, que lo somos en la esencia, pero que somos capaces de buscar la forma de hacer más válidas esas esencias nacionales, repensando las estructuras.

Hay hechos concretos que demuestran que el puerto es ineficiente. El antiguo CASE, que ahora se llama ANSE, separado de la

Administración de Puertos, parece deliberadamente organizado para esa ineficiencia. La demora a la que se debe someter toda persona vinculada al comercio exterior, al puerto, en la tramitación pertinente, demuestra que hay algo que no funciona.

Es necesario, que en los próximos meses, cuando estemos discutiendo públicamente ante la Ciudadanía, las opciones de Gobierno, tengamos en cuenta prioritariamente dentro de los Entes Autónomos, al Puerto. De él puede derivar lo que decíamos antes; pero su muerte puede traer como consecuencia, males que no podemos imaginar aún hoy, cuando son tan exiguas las toneladas y las embarcaciones que pasan por sus manos.

El segundo aspecto en este análisis que estamos realizando por categorías, más que por ámbitos, sería el tema de la Marina Mercante. Este nos ha interesado desde tiempo atrás, cuando estábamos en la Cámara de Diputados presidiendo la Comisión Especial de Marina Mercante.

Estamos, quizás, en el nadir de este tema. A pesar de tener dos Direcciones de Marina Mercante, poseemos un solo barco mercante. Creemos que éste es el momento óptimo -discúlpese la palabra- para que el dramatismo de la situación nos llame la atención. Estimamos que nunca en la historia de nuestro país, se ha dado el hecho de que tengamos tan pocos barcos mercantes con bandera nacional.

De esta dramática circunstancia nos vamos enterando gracias a una suerte, digamos, de reacción. A modo de ejemplo, mencionaremos un diario, que los lunes publica movimientos marítimos, artículos referidos al mar, y a los puertos, que se puede inscribir en el "haber" nacional. Pero más allá de que a través de esas páginas navieras, nos enteramos de las cargas y descargas, y de los adelantos que traen los buques extranjeros, también tomamos conocimiento de los cambios de bandera, y de los buques que reducen su personal. Las mismas máquinas y cascos que

estaban en nuestras manos, por distintas circunstancias deben ser vendidos, convirtiéndose en un sano y deseable lucro para otros. Un ejemplo de ello, son los barcos calamitados que se han comprado y vendido antes de ser utilizados. Todos estos aspectos, son realmente dramáticos y, muchas veces, son dejados de lado.

Por supuesto que -teniendo como siempre al Capitán De Ambrossio como el ariete del tema- la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, ha estado tratando esta cuestión, ya sea con errores o con aciertos. Consideramos que es necesario -y no nos duelen prendas decirlo- una revisión de lo recientemente legislado. De nada valen fondos de Marina Mercante, ni disposiciones, hoy día un poco teóricas, de reserva de carga ni de preferencia para los buques de bandera nacional, si no hay buques, y si su enajenación, o su incorporación a nuestra bandera, representa garantías de dinero detenido; o si su consideración, por parte del Banco de Previsión Social constituye algo fuera de este mundo, que ni siquiera se refleja en las jubilaciones que los Capitanes u Oficiales puedan recibir.

En definitiva, estimamos que hay que tomar medidas que, por lo menos, nos hagan volver atrás un par de años, en lo referente a las bodegas, tratando de incorporar un barco más moderno -como se nos dice, va a ocurrir- y con técnicas más actuales.

Vamos a hacer un especial hincapié con respecto al cabotaje. Tenemos conocimiento de que ante el Banco de la República se ha planteado una inversión muy importante en embarcaciones de cabotaje, pensando llegar hasta Corumbá, haciendo toda la ruta interna por los ríos. Hemos urgido -hasta donde es posible por nuestra parte- que se apruebe esa inversión tan importante, para hacer efectiva la incorporación de dos embarcaciones.

En este sentido, es menester que, apenas las embarcaciones se pongan en funcio-

namiento, le quitemos todos los papeles -y no algunos- al cabotaje, por tratarse de trasladados dentro de la República, de toda la producción salteña, sanducera y toda la producción del litoral fecundo, que va a poder encontrar, sin lugar a dudas, las mejores condiciones de rapidez, de seguridad y de precio, en la navegación de cabotaje.

Por todo lo anteriormente expuesto, concluimos que es imprescindible hablar de una industria naval nacional. Cuando visitamos la ciudad de Paysandú, estuvimos en el astillero hablando con la gente que construyó el remolcador "**Leandro Gómez**" y otras embarcaciones importantes. Podemos hablar de industria naval, desde que la Escuela de Artes y Oficios fue la constructora, creo que de la Cañonera "**Rivera**". Hoy, en la época de los "kits", de los barcos modulares, en donde la transferencia tecnológica en esta materia no ofrece misterios, estimamos de tremenda importancia el proteccionismo -aunque no somos demasiado partidarios de éste- como lo hacen otras naciones, para que el buque de investigaciones que va a comprar ILPE, -no se si ya está laudado o no- sea construido por astilleros nacionales. La renovación necesaria de la flota pesquera, nos va a colocar en condiciones de plantear esto en el próximo capítulo.

Digamos pues, que en aspecto de reparaciones, que es el que más ha ocupado a los dos diques y a la industria que está funcionando, debe tener también su importancia. Es decir, colocados estratégicamente podemos establecer un puerto de recalada para reparaciones, cambios, trueque de tripulaciones y de paso, la entrada de los buques para realizar sus servicios que no hay que despreciar como elementos utilizables para el incremento de divisas. Hoy día, cualquier reparación implica cantidades apreciables, que la economía nacional puede y debe aprovechar.

Creemos que el salto hacia la fabricación y construcción de embarcaciones tiene

que ponerse, por lo menos, en condiciones de competitividad mínima, dado que pensamos que la República la puede encarar.

Ahora bien. Vamos a hacer el análisis de nuestros intereses, en lo que tiene que ver con la pesca.

Este es un fenómeno de desarrollo reciente. En mi propia vida, he visto como la alimentación a base de pescado, era fruto de la pesca artesanal realizada en nuestras costas. Luego se incorporan embarcaciones como las lanchas danesas, que vimos en nuestra lejana juventud amarradas en el Puerto de Maldonado. Fueron las primeras experiencias de la navegación del Mar del Norte, con embarcaciones muy redondas de popa, de muy particular construcción, que nos deslumbraron, a pesar de que nosotros, por ser descendientes de vascos, "tanos" y gallegos, que nos tendrían que haber "destetado" con agua de mar, estábamos de espaldas a ese fenómeno.

La actividad privada tuvo una respuesta positiva, en lo referente a la legislación de la pesca. Hoy por hoy, la República debe estar rondando los U\$S 100.000.000 de recursos que extrae de la pesca, utilizando aproximadamente 5000 personas, aplicadas en sus distintos aspectos. Además, como ustedes saben, estamos hablando de un producto que no tiene barreras sanitarias, que no tiene que pedir permisos, ni sortear la mentirosa "valla" de la aftosa. Este rubro proviene de zonas no contaminadas, pudiendo ser vendido como producto de primer nivel, llegando a alcanzar un grado de elaboración que, quien haya visitado la Planta de FRIPUR, se puede sentir "enamorado" de su propio país.

Esta manufactura, no implica solamente el fileteado, sino que va más allá, se trata de todo un complejo proceso de conversión de las riquezas del mar, en un plato pre congelado que lo puede comprar un ama de casa parisina en un supermercado. Hablamos de cosas que no son corrientes sino posibles.

Personalmente, no nos gusta hablar de un país de papel, sino del real. Por esta razón, hemos destinado los días lunes a visitar diferentes lugares, como pueden ser industrias, lugares de interés. Justamente, el lunes que viene vamos a asistir a la Escuela Naval, invitados por el señor Comandante. El día que fuimos a FRIPUR, comentábamos que éste es el país posible, que si lo es en ese aspecto, también lo es en todos los demás.

Indudablemente, ahora, el tema de la pesca no lo tomamos como antiguamente, donde el mar era considerado de todos y de nadie. Este, siguiendo la concepción de Grocius por ser de una tangibilidad distinta a la de la tierra no es susceptible de delimitación ni de apropiación. Actualmente el globo se encuentra achicado y, por lo tanto, al hablar de la pesca tenemos que asumir como hito fundamental que la tierra es finita y, por ende, sus recursos no son inagotables.

No me cabe duda que este fenómeno que ha llevado al interés por el medio ambiente, por la conservación de los recursos vivos, de la biósfera, representa el cambio cultural más importante desde que el hombre está en la tierra. Desde el momento en que bíblicamente al hombre se le dijo que poseyera la tierra, éste creyó que era una relación flechada hacia la extracción y hacia la polución. En esta segunda mitad del siglo XX todos hemos comprendido que el biosistema -en el que sólo somos un pasajero más de la nave espacial "Tierra"- es susceptible de ser desequilibrado, muerto y puede acarrear la desaparición de naciones enteras o de la propia humanidad.

Es decir, que el concepto de pesca actual, ya no es la mera extracción que pueden efectuar nuestras embarcaciones en una zona dada. Estamos en un momento en el cual las naciones marineras y pesqueras se inclinan por éste nuestro Atlántico Sur. Desde siempre las costas del Mar del Norte, las de Islandia, el sur de la Península Escandinava, el norte de Escocia y de Irlanda, han sido terre-

no de enfrentamientos bélicos por los derechos de la pesca. En este marco se puede mencionar al Mar Mediterráneo con sus grandes niveles de polución favorecidos por su carácter de mar cerrado. La sistematización de la pesca, aún a niveles de succión de los recursos, sin la utilización de artes pesqueras tradicionales ha convertido el Atlántico Sur en la única zona donde todavía existen caladeros, como se ha dado en llamarlos en la jerga pesquera de importancia, donde la falta de regulación en este ámbito es lo que políticamente debemos revertir. No podemos continuar permitiendo que setecientas u ochocientas embarcaciones estén pescando en parte de nuestro sistema de biomasa pesquera, extrayendo el calamar indiscriminadamente, cortando el ciclo de evolución de nuestra merluza, transformándose en una verdadera agresión de carácter económico. La República y su política exterior -más allá de lo que importe Contadora, el encuentro de los Ocho o las circunstancias de los Siete- tienen que tener resultados tangibles para la economía nacional. Estimamos que no hay nada más importante en relación a la política exterior que los dos fenómenos que se están produciendo en el Atlántico Sur: la Conferencia que se está llevando a cabo en Río de Janeiro y los episodios que, al socaire del conflicto de las Islas Malvinas, han permitido que se produzca en esa zona la depredación.

El Artículo 118 que establece la posibilidad de fundar organizaciones subregionales tiene que ser el "caballo de batalla". Dicho artículo expresa lo siguiente: *"Los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en la zona de alta mar. Los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos o diferentes recursos vivos situadas en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos. Con esta finalidad cooperarán según proceda, para*

establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca".

Nos parece que hay demasiados intereses concretos, palpables y tangibles nacionales como para que podamos permanecer tranquilos, o por lo menos sin darnos por aludidos, ante el episodio que estamos viviendo. Si la Gran Bretaña -o el Reino Unido- y la Argentina en el Tratado Antártico pueden sentarse como miembros, ¡pues señor! que igual criterio se aplique para conservar los recursos vivos. Eso no implicará que nosotros no le brindemos a la Argentina todo nuestro apoyo en la búsqueda de sus derechos sobre Islas Malvinas, pero, no sea cosa que preocupados por el tema político, dejemos que el mundo real -que a veces no está perfectamente identificado con el mundo político- vaya desapareciendo. La Cancillería uruguaya tiene un rol muy importante que es el de establecerse como punto de articulación o bisagra política entre estas dos naciones para que haya un entendimiento sobre los recursos de la zona. Pensamos que debemos dejar esta cuestión importante -repito para que las palabras no se mal interpreten- de la soberanía de las Islas Malvinas para un momento más adecuado. La República tiene un interés directo, personal y legítimo, apoyado por todos los que somos actores en este tema, por preservar estos recursos relevantes para la economía nacional.

Finalmente, esta descripción de voluntades o bosquejos de lo que podría hacerse no pueden tener una consagración real si no hay un poder naval. Es decir, como decía el Doctor Herrera: *¡"Pobre de los países débiles si deben confiar para su supervivencia en la bonomía o misericordia de los poderosos"!*. No vamos a pretender incorporar al arsenal del mundo, embarcaciones de tremendo poderío, pero es imperioso hablar de poder naval. Cuidado que -por lo menos desde nuestro punto de vista- no creemos que comience por los instrumentos materiales, sino que, el poder naval tiene que ser, prime-

ro y antes que nada, parte de la conciencia nacional. Si no hay conciencia de todo lo antedicho de nada nos sirve ni el "Nimitz", ni el más importante submarino atómico que podamos tener. Este es un problema psicológico, patrio y de conciencia nacional. Si existe la convicción, ésta traerá la voluntad de actuar sobre la naturaleza, la voluntad de interactuar con los actores, agentes económicos y países distintos, la anuencia, no de sobreponerse a ella misma pero sí, de no ser pasada por alto. La voluntad manifestada en Cancillerías, en Conferencias del Mar, en la búsqueda y rescate, en las Naciones Unidas, en las organizaciones subregionales y en el Tratado de Asistencia Recíproca. En resumen; la voluntad, la convicción primero como resorte psicológico, motriz y luego como expresión exterior; posteriormente los medios y dentro de éstos, primero los humanos. Para ser consecuente con esta visión del país como entidad cuya ventaja comparativa no es ni que la merluza ande cerca de nuestras costas ni la reproducción de los animales en las praderas, sino el haber dado nacimiento a esta clase de gente que tenemos. Este potencial humano que va desde el patrón de pesca hasta el señor Comandante en Jefe de la Armada; que va desde el agente marítimo hasta el jefe de una lingada de estibadores; que va desde el que pesca artesanalmente en nuestras costas hasta el que lo hace en San Gregorio de Polanco -Cooperativa de Charqueada- que está sacando de la Laguna Merín, con doce o trece embarcaciones, sueldos y trabajo, de lo que antes no era más que un pedazo de agua que hasta le temíamos como criollos. Dentro de ese potencial humano también se encuentran: el egresado de la Escuela Naval, el oficial de Prefectura, el egresado de la Universidad del Trabajo como patrón de pesca, formando parte fundamental de los intereses del país.

El segundo aspecto a tener en cuenta es lo material. El poder naval expresado en términos científicos y en términos típicamente

bélicos.

¿Por qué lo científico? Porque creemos que debemos lanzarnos a conocer nuestro espacio interior, nuestra propia "NASA". Su ámbito no es la estación orbital, ni el viaje a Marte, ni el "Challenger" pero, a pesar de eso, conocemos mucho más acerca de la Luna que de nuestro propio espacio interior. Tenemos menos conocimiento de lo que hay al Sur de la Isla de Lobos que de los cráteres que están de tal o cual lado de la Luna.

Nuestra propia aventura, nuestra experiencia científica es el conocimiento del mar, y el mar entendido en su concepto total. Comprendiendo los recursos minerales, los recursos vivos, los recursos renovables y no renovables, la salinidad de sus aguas, la extracción de metales, la sapiencia en cuanto a su utilización para la obtención de energía y, por último, la importancia de surcar con sus cascos las rutas para transportar mercaderías. Es decir, el sentimiento de aprensión del concepto marítimo, reiterado en las aguas interiores.

Este conocimiento de que ser oriental tiene una dimensión acuática, fluvial y oceánica, debe ser enseñado desde las aulas escolares, desde que el niño comienza a tener percepción.

Dentro de este concepto científico hemos hecho hincapié en que no hay antinomia entre la renovación indispensable de nuestras fuerzas de mar y la construcción o adquisición de un buque de investigación con capacidad antártica que permita cumplir, cuando el tiempo lo permita, con las misiones de la Base Artigas, con la llegada al centro del Continente Antártico y, en las épocas en que el tiempo no lo permita, venga al norte y realice las tareas de cartografía, hidrografía, balizamiento y conocimiento de esa realidad.

Este es un complemento indispensable para la marina de guerra, para los buques que componen la Fuerza de Mar y para todas las demás embarcaciones que, por cierto, deben

ser renovadas, para que el concepto de Poder Naval no sea algo abstracto, que haga agua. Alguna vez lo mencionamos cuando conversamos con algunos oficiales, y hoy lo reiteramos. Nos negamos a ser estrechos en nuestro pensamiento, a este respecto. No creemos en una Marina que sea la duplicación de una Guardia Costera, sino, en una Marina de "aguas azules", para describirla creo que, técnicamente.

Tenemos aproximadamente 140.000 Km², y por lo tanto, debemos tener la fuerza que merecemos y que, necesitamos. Por supuesto que hay que tener en cuenta las dificultades presupuestales y que la Nación quizás no sea fácilmente convencible de esta necesidad, pero ahí es donde luce la función intuitiva del gobernante. Este tiene que obrar, por encima de la circunstancia actual, y debe tomar decisiones que pueden no ser populares inmediatamente, en una tribuna. De nada nos va a servir el reclamo, el pataleo, la protesta, las notas de Cancillería, si apenas traspuesta la Escollera Sarandí, se puede hacer lo que se quiera en nuestras aguas, sin contar con la más mínima posibilidad de investigar, o de amedrentar a nadie. Es menester inspeccionar en el Sur, en altamar si se están cumpliendo las disposiciones pesqueras, si se está depredando, o si se están utilizando las redes con las mallas correspondientes; ésa es una ilusoria capacidad de investigación y de policía.

Esta Marina que necesitamos, no puede ser un servicio de Guardacostas, una suerte de mera extensión policial en el medio inmediato acuático, sino que tiene que ser -hasta donde las potestades políticas y las posibilidades económicas de la República coincidan- una organización bélica, adecuada a lo que la República quiere para hacerse respetar. Observen ustedes que en un diario de hoy, el Almirante Saboia lo ha expuesto con toda claridad: zona desmilitarizada, desnuclearizada, zona de paz, pero, por otro lado, el Brasil anuncia que se va a seguir

armando. No es necesario leerlo entrelíneas, para marcar que va a seguir contando con una Marina y una importante vocación de proyección geopolítica hacia la costa de Angola, la política de Paralelos hacia el África, que va a tocar y colidir con nuestra frontera en la prolongación del Arroyo Chuy; que va a contar con un submarino nuclear.

Esto significa que los orientales en general, y los actuales políticos en particular, incluidos los actores de la Marina, sea mercante, comercial o de guerra, tenemos que estar muy alerta, pues, el proyecto de la OTAS -Organización del Atlántico Sur- no nos seduce, y tenemos que tratar de no estar ausentes en ningún episodio en el cual nuestra condición de puerta abierta al océano y al Río de la Plata, pueda estar comprometida.

Si alguien dijo: *"nada de lo humano me es ajeno"* pues bien, hoy podemos concluir que nada de lo marítimo al Uruguay le puede ser ajeno, ni lo que pasa en el Estrecho de Ormuz, ni en el Canal de Panamá, ni lo que pasa en la puerta de nuestra casa.

La doble responsabilidad de ser una nación independiente, que torna al Río de la Plata en un río compartido por dos naciones; la responsabilidad de ser del puerto de Paraguay y de Bolivia; nuestra obligación para con las generaciones futuras, nos hace pensar de esta manera y, nos hace hilar algunos conceptos en este aspecto, gracias a la ayuda que nos han brindado, y que mucho agradecemos.

Izando una espinaquer con el viento en popa, en el Senado cada vez que me siento en mi escritorio y levanto la mirada, veo al Vasco Elichiribehety y al **"Instituto de Pesca N° 1"** ambos símbolos de la voluntad de la Marina de los orientales.

En la charla que mantuvimos en la mañana de hoy con personas interesadas en el tema, se nos informó que se ha conformado un Instituto que los auxilia, a efectos de poder conocer la compleja realidad desde el

punto de vista político, y ese Instituto, es el Manual Oribe.

En este momento tengo en mi poder el primer informe del Instituto mencionado, el cual, a mi parecer, es bastante sustancial. Está compuesto de cuarenta páginas, donde se marca la primera descripción general sobre los temas marítimos de la República.

Naturalmente que tenemos conocimiento de las múltiples opciones que ofrece un puerto de aguas profundas pero, a pesar de ello, a nosotros nos domina un poco la idea de lo posible en materia política. A modo de ejemplo: creernos que lo factible es la regla de oro, sin perjuicio de que a veces es bueno levantar la mirada y tener una visión de que lo que hoy parece imposible, intentar llevarlo adelante.

La existencia del Puerto de Río Grande y del de Montevideo, nos hace pensar si no sería conveniente en estos momentos, intentar una tercera opción o si, por el contrario, los recursos no deberían ser utilizados para dotar a los canales de acceso y al Puerto de Montevideo, del calado necesario, suficiente y de las facilidades de ampliación, como por ejemplo, el separar el puerto de cabotaje de uno de ultramar, colocar otra grúa de contenedores, construir un muelle de desembarque rápido, etcétera. Desde mi plinto de vista personal, me queda la duda si lo que acabo de expresar no significaría una primera opción, lógicamente sin abandonar la ideal del puerto de aguas profundas. Sin embargo, creo que toda la infraestructura vial y productiva, está enlazada de tal manera al Puerto de Montevideo, que mi opción, como gobernante -si algún día llegara a desempeñar tal función- sería la de tratar, en primer lugar, en lo que respecta al Puerto de Montevideo, de hacerlo eficaz. Obviamente que no dejaría de lado los trabajos de factibilidad, porque no sea cosa que las próximas generaciones nos hagan sentir culpables, al pensar que ni siquiera hemos considerado el tema.

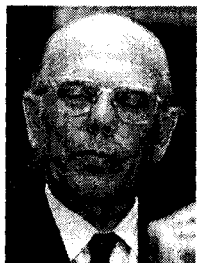


VALOR ESTRATEGICO DEL ATLANTICO SUR

por el Senador Dr. Jorge Batlle Ibáñez

Conferencia dictada en el Club Naval

Página destacada - Marzo 1989



Señoras, Señores, Señores Oficiales Superiores, Señores Oficiales, como ustedes comprenderán, cuando fui invitado a concurrir al Club Naval para tratar el tema que indicaron, sentí a la vez dos sentimientos encontrados, uno el agrado y el honor que suponía para mí estar por acá y el segundo el de entender que yo no era una persona adecuada para tratar este tema, y así lo manifesté porque sentí que se trataba de un tema que requería la presencia de un especialista en las cuestiones no solamente relativas a la situación política de los países ribereños, a la de los países que tienen intereses marítimos en el Atlántico Sur y en la Antártida, sino de una persona que tuviera un conocimiento profundo sobre los temas específicos de las cuestiones vinculadas a las fuerzas en presencia en el mundo contemporáneo y a las tendencias que en esta materia se pueden apreciar de como se presume van a evolucionar en el porvenir.

Cuando finalmente, acepté, en el fondo lo hice porque entendía que era un desafío para poner dentro de mí y ante ustedes cuál era mi manera de pensar, y además tratar de situar cuál puede ser en el contexto de un mundo tan cambiante, la situación de nuestro país referida a ese vasto escenario de tanta importancia desde todo punto de vista en la vida política y comercial del mundo, que es hoy el Atlántico Sur.

Debo decir, por tanto, que no pueden

esperar de mí ninguna otra cosa que reflexiones en voz alta de una persona que al igual que ustedes está interesada en las cosas del país. Las cosas que sé sobre ese tema las aprendí entre ustedes, mejor dicho las aprendí de algunos camaradas de ustedes, las aprendí básicamente conversando con algunos distinguidos oficiales, fundamentalmente con el Contralmirante Aguiar, con el Contralmirante Travieso, con el Contralmirante Canossa, y de la mano del Capitán Pittamiglio, con quien tuve junto con los Oficiales que estaban en el grupo de guardacostas, la fortuna de poder conocer el Río Uruguay y el Río de la Plata, temas que me han interesado siempre y sobre los cuales tengo una posición ya de muchos años muy definida que no ha cambiado, sino que se ha robustecido con el andar del tiempo, al punto que participé como miembro informante en el Acuerdo sobre el Río Uruguay, que se celebró bajo el período de gobierno del Partido Nacional, siendo Ministro de Relaciones Exteriores el Teniente de Navío Homero Martínez Montero; participé de los acuerdos para construir el puente sobre el Río Uruguay; en la primera reunión para construir el puente, primero sobre el Río Uruguay a la altura de Paysandú/Colón, con el Brigadier

Fabre, Gobernador de Entre Ríos y la segunda con los Generales Sánchez de Bustamante, Julio Alsogaray y Osiris Villegas, en Buenos Aires, en casa del Coronel Federico De Alzaga. Participé en el acuerdo sobre el Río de la Plata, como delegado no oficial del gobierno del señor Pacheco Areco, en reuniones que tuve con el General

Osiris Villegas, a quien conocía bien por razones circunstanciales; declaré en el Senado de la República que, siendo que hemos tenido diferencias políticas profundas, de todo tipo con el General Perón, sería el primero en firmar una solicitud para que le hicieran algún día un monumento recordatorio a su persona, porque ha sido gracias a él que el Uruguay resolvió su problema más grave de frontera: la frontera sobre el Río de la Plata, el problema más grave que tenía Uruguay, porque pese a la tesis del General Golbery do Couto e Silva sobre fronteras dinámicas la única frontera en marcha era el Pontón de Recalada en la punta del Canal del Indio, que se corrió más de 20 kms. Quiere decir que para Uruguay la celebración del Tratado del Río de la Plata con la República Argentina fue uno de los acontecimientos políticos, a mi juicio, más importantes de la historia del Uruguay de este siglo.

Naturalmente que no tengo necesidad de hacerle a ustedes una referencia con respecto a la evolución de los intereses políticos y estratégicos que se manejan en el Atlántico Sur desde siempre, creo que no sería respetuoso de parte mía que yo incursionara en esa historia, que ustedes conocen más detalladamente que yo

Digamos que el mundo sale al Atlántico con los portugueses, aunque habían habido de seguro expediciones navales anteriores muy interesantes: el doble ataque sobre Constantinopla que hacen los vikingos, al mismo tiempo por el Mar Negro y dando la vuelta por el Océano Atlántico y el Mediterráneo, pero pienso que hasta que los portugueses y los españoles no circulan por el Océano Atlántico, éste no existía para la historia marítima, ni menos para la nuestra, pero como esa parte de la historia ustedes la conocen requetebien no preciso yo describir cuál fue la evolución de la presencia de las fuerzas españolas, portuguesas y fundamentalmente británicas, durante los siglos, XV, XVI, XVII y XVIII, en todas las costas que, a

ambos lados del Océano Atlántico, fueron el escenario del desarrollo del comercio, de la competencia por la hegemonía naval y de todas las teorías que hablan de que no existe posibilidad de expansión imperial o de expansión comercial o de expansión cultural, si las naciones son meramente continentales y no se abren al mundo a través de los mares. Todo eso lo conocen ustedes, por cierto mucho mejor que yo.

Conocen también y mucho mejor que yo, todo lo que tiene que ver con la forma y manera como nuestras costas y nuestras zonas fueron testigos de confrontaciones a lo largo de esos siglos.

También saben y conocen lo que fue todo el proceso del crecimiento de Europa en el siglo XIX y su influencia en el mundo entero, y como esa confrontación marítima, que a partir del siglo XVI se vió con Holanda, con Francia, con Inglaterra después de la derrota de la Armada Invencible, tradujo la posibilidad de que esas, pequeñas naciones en cuanto eran pequeñas en su territorio, pudieran tener ese grado de expansión formidable que tuvieron en todos los continentes por cierto entre nosotros y en el Africa, a ambas márgenes del Océano Atlántico, así como en su momento, ya en el siglo XX, fue importante el control de los pasajes y como tanto el Indico como el Atlántico fueron escenario de confrontaciones bélicas en el orden naval muy importantes. Alcanza con recordar Coronel, Falkland, y los navíos corsarios alemanes (de los cuales el crucero "Enmden" fue sin ninguna duda el más importante) que desarrollaron toda una estrategia para tratar de cortar las vías de comunicación de océanos que eran vitales para la transferencia de recursos y de hombres en momentos vitales.

Sabemos y recordarnos, lo hemos visto y hemos sido testigos de esa importancia también en el otro proceso bélico mundial, en la segunda parte de la misma conflagración, pues en realidad la guerra empezó si se

quiere en el 14 y terminó en el 45 (porque entre el 19 y el 39 prácticamente el mundo europeo y el mundo vivió un estado permanente de conflicto y de conflagraciones de las mismas naciones que lo habían estado antes).

Pero ahora estamos en otra situación. Parecería que en el mundo se puede pensar con cierto optimismo, que va a haber una forma de convivencia y entendimiento, es la consecuencia del fracaso de determinados sistemas ideológicos. Lo que está sucediendo en el mundo es que los sistemas ideológicos basados en determinadas orientaciones económicas y filosóficas, materialistas y marxistas, que han mostrado al mundo y se han mostrado a sí mismas su incapacidad de cumplir con roles esenciales para alcanzar lo que tiene derecho a recibir y esperar cualquier sociedad, cualquier población, en cualquier tiempo de la historia.

Es evidente que las transformaciones políticas que nosotros estamos viendo, la que hemos visto en China y la que estamos viendo en la Unión Soviética y la que estamos viendo en los países que integran el Pacto de Varsovia, son el fruto del fracaso del sistema. Del más absoluto fracaso del sistema.

Creo que sobre este tema habría cosas interesantísimas para decir y para reflexionar, sobre todo tomando por base los estudios de los costos del mantenimiento del nivel de competencia bélica, analizado por ese bien conocido tratadista griego-francés, Castoriadis, que hace un análisis muy pormenorizado de cómo está planteado el sistema industrial soviético y cuánto del producto y cuánto de la mano de obra ocupa, para demostrar la incapacidad del sistema de retroalimentarse y las razones por las cuales han tenido que tomar las medidas de reducir su presencia en Afganistán y en algunas bases marítimas del Océano Índico y en otras que ocupaban en diversos lugares del planeta.

Y esa también es la razón y la causa por

la que han tenido que ir al acuerdo para disminuir la presencia de misiles con cabezas nucleares de alcance intercontinental, debido fundamentalmente a la incapacidad de atender las necesidades mínimas de una población que ya no está más aislada y sometida al stress psicológico de seguir pensando en que están dentro aún de los epígonos de la "guerra patriótica", porque para toda persona que tiene menos de 40 años en la URSS, la última guerra simplemente es un recuerdo que forma parte de las historias de los padres y de la lectura de los libros, pero no de vivencias personales. Esta situación que es muy grave y que cualquier persona, un observador mediano que circule por la URSS la advierte, es aún mucho más grave en los países del Pacto de Varsovia.

Inclusive en algunos casos como el de Yugoslavia, se está a punto de una casi balcanización y las cosas que se dieron en el tiempo del Imperio Austro-Húngaro, prácticamente se están volviendo a dar en las zonas geográficas que correspondían a ese imperio y que están hoy incluidas en el Pacto de Varsovia. Si existe entonces una distensión real y esa distensión real permite la apertura del comercio, determina que se esté generando, por ejemplo, un acuerdo sobre la situación de Angola que determinará que más de 50.000 soldados cubanos regresen a Cuba; lo que generará un gravísimo problema político en Cuba, y también que el gobierno soviético no pueda estar activo desde el punto de vista militar, con una presencia intensa en muchos otros lugares y así se vaya a la modificación sustantiva de algunos sistemas.

Quiero agregar además que no hay posibilidad de reforma industrial sin previa reforma agraria, y que la reforma agraria en ese país pasa por la transformación del sistema de explotación rural y si no hay una transformación del sistema de explotación rural, no puede liberarse la mano de obra para destinarla a otros sectores de la producción. La URSS tiene 32.000.000 de personas

dedicadas a la producción agrícola y Estados Unidos tiene, 3,5 millones y los 3,5 millones producen más que los 32, lo cual es más grave si a eso se le suma el porcentaje de mano de obra dedicada a las actividades industriales militares, que van desde las fabricaciones militares, hasta la fuente de la materia prima necesaria para esas fabricaciones.

Adviertan ustedes que es en la única actividad en donde la Unión Soviética debe competir, en todos los demás sectores de la vida y de la producción, la Unión Soviética es autárquica y cerrada por tanto no compete, mientras que la única cosa en que debe competir, es en el sector militar y ése se le lleva por lo menos el 20 y pico por ciento de la mano de obra, con lo cual no quedan ni recursos humanos, ni recursos financieros liberables a los efectos de atender otras actividades.

Es asimismo importante observar la orientación que tiene la República China, los acuerdos que viene produciendo y las transformaciones que allí se vienen dando. Ustedes saben que China es el país que tiene más estudiantes becados en las universidades norteamericanas (no hay ninguna otra nación del mundo que tenga tantos estudiantes en la Universidad de Chicago, como la República China). Se contrata además a los gerentes europeos, particularmente alemanes, jubilados a los 60 años, para que vayan a China, cobrando la jubilación en marcos, e incorporan su experiencia de gente enérgica y joven y capaz para contribuir al desarrollo de este país.

Como dijimos, China está en acuerdos muy importantes y muy profundos con todos los países de Asia y fundamentalmente con el Japón. Y toda esa expansión, esa apertura brutal del mundo, determina, me parece a mí, que el crecimiento del comercio, el crecimiento del intercambio, la apertura de las comunicaciones, la instantaneidad y el volumen de las mismas, genere, no digo que para

siempre, no digo que no puedan haber otros conflictos en determinadas áreas, (aún cuando puedan desaparecer, como están aparentemente a punto de hacerlo los conflictos de Irán/Irak, y de Angola), un tiempo de distensión, lo cual generaría a su vez una globalización del mundo, una desaparición creciente de las fronteras, y una cosa casi inexorable: o las naciones se integran a ese sistema, o desaparecen.

Y éste es el caso típico de una nación pequeña como es la nuestra. O nuestra nación se integra a esa tendencia y a ese sistema y se incorpora a esa línea de actividad y en todos los órdenes, desde la enseñanza hasta la administración pública, desde la baja de los aranceles aduaneros, hasta los esquemas de apertura tecnológica, o el mundo le pasa por arriba y quedamos al margen, definitivamente, de la historia. Yo creo que ese es el tiempo que le espera al Uruguay en los próximos 10/15 años.

Yendo más concretamente a lo nuestro, he dicho y sostenido siempre públicamente, y es bueno que lo repita acá que para mí los procesos ocurridos a partir de 1973, no son el comienzo de un tiempo sino que fueron el fin de un tiempo. Para mí ese tiempo comenzó, para elegir una fecha, en agosto de 1956. Con los decretos de agosto de 1956, que forzaron un camino económico, a mi juicio equivocado, se procedió a ser testigo de un decaimiento de la condición social y económica de la República, con un sistema político e institucional que, también y a mi juicio, no funcionaba. A partir del año de 1956 no hubo ningún partido político que pudiera renovar el vale de la confianza electoral, al finalizar su período. La primera elección la perdió el gobierno colegiado encabezado por el señor Luis Batlle Berres; la segunda la perdió a manos de la UBD el gobierno nacionalista que presidiera el Doctor Etchegoyen, ciudadano ilustre y de respeto; la tercera elección la perdió el Partido Nacional a manos de la "reforma naranja". Debo decir que cuan-

do -es un hecho histórico que algún día lo podré escribir y como estoy hablando entre ciudadanos que tienen responsabilidades importantes en la vida de la sociedad uruguaya es que lo digo,- a la muerte de mi padre reuní a la oficialidad superior del sector de la lista 15, para promover la reforma de la Constitución, Don Ledo Arroyo Torres, (a quien seguramente muchos de ustedes deben haber conocido muy bien, y han de haber respetado mucho, -porque era un hombre de alta jerarquía moral e intelectual-), me preguntó si yo le quería regalar la Presidencia al General Gestido, y le contesté que en el Uruguay del futuro había General por votación o por "botación", que eligiera.

En el Uruguay, todos los sectores políticos votaron a un militar; un militar de derecha, un militar de centro y un militar de izquierda, todos los cuales tenían aparentemente una infraestructura de formación similar; eran hombres de orden.

Cuando los ingresos constantes del Uruguay estaban estimados en función de las tasas de ocupación y de salario, en 1940 era 100 y llegaron en 1956 a 250, en 1982 eran de 120. Por tanto se había dado la condición que Hegel en sus estudios filosóficos siempre señala como la de los cambios cuantitativos que generan cambios cualitativos.

Ponemos el agua arriba de la hornalla, al poco tiempo desaparece en vapor: cuando hay compresión hay explosión.

Los mismos jóvenes que 20 años atrás, no pensaban en la posibilidad de una revolución, más allá de las discusiones de café encontraron un espacio para organizar la violencia.

No me cabe duda que hubieron estímulos internacionales exteriores de coyuntura, pero no creo que hayan aparecido allí esos estímulos. Para mí existieron siempre y seguirán existiendo siempre, siempre han existido estímulos. Cuando fui recibido en Cuba, en la primer cena con el señor Carlos Rafael Rodríguez, le dije que me parecía que la

OLAS era la cosa más parecida a la Reina de Inglaterra, porque ella había hecho un contrato con Miranda, y le había entregado una suma importante, para que organizara las revoluciones en América del Sur.

Y así fue que los miembros de la sociedad que Miranda había organizado en Cádiz, y que estaba integrada por Bolívar, por San Martín, por O'Higgins (de quien Miranda fue el maestro de matemáticas), por Moldes, por Bejarano, luego viajaron e hicieron la revolución. Y la revolución de Tiradentes la trató Jefferson en la ciudad de Arles con la francmasonería americana y francesa, que se oponían a la francmasonería inglesa.

Quiere decir que todo esto ocurrió entonces y ahora, aunque yo estuve siempre muy en contra del golpe de estado y además tengo el honor de haber sido su primer detenido, debo decir que la situación era prácticamente casi inexorable. Luego hemos salido del tema y hemos salido con bien y debo decir que el país tiene que estar orgulloso de la forma en que salió, y creo que las Fuerzas Armadas pueden sentirse orgullosas de haber participado en ese proceso de salida excepcional en este continente.

Pero ahora, habida cuenta de que estamos concluyendo el primer tema de las realizaciones, el funcionamiento del mecanismo democrático, tenemos que pensar en el porvenir. Y para pensar en el porvenir tenemos que pensar en las líneas maestras de la acción política del futuro. Y entre las líneas maestras de acción política del futuro, si el primer capital de Uruguay es su gente, el segundo capital de Uruguay es su geografía, y a mi juicio el tercer capital es la forma societaria y de vida que tiene.

El tema de su gente, de su demografía, es un tema muy grave del Uruguay, mucho más grave que la distribución poblacional, puesto que nosotros cuando hacemos cálculos y extrapolamos cifras con respecto a la población que crece, nace y se reproduce en fronteras, por ejemplo calculamos que mis

cuatro sobrinos van a generar hijos en el Uruguay y ello es mentira porque viven en Estados Unidos, y aunque están en los cálculos, no están en la reproducción. Y por tanto esos cálculos demográficos (sobre los cuales fundamentalmente el economista Mehroff tiene algunas investigaciones muy prolijas) son ciertos y falsos a la vez, y muy preocupantes.

En el tema fundamental del capital humano en el Uruguay, va necesariamente considerada la educación, que hoy no va encaminada a sentir las necesidades contemporáneas, pues la educación uruguaya no es que sea ahistórica, es contraria a la historia, y por tanto contraria al presente y contraria al porvenir.

Pienso que ese es un tema, digamos inexorable, que el Uruguay no lo puede rehuir, no hay partido político, ni gobernante que pueda rehuir considerar el tema de la educación en el Uruguay, pero en profundidad y sin temor, a la brevedad más inmediata, y no estoy hablando del problema de los restituidos, ni de los destituidos de la democracia, ni de que el señor Curiel enseñe la teoría del desarrollo de Tanzania, de Corea del Norte y de la China de la época de Mao, como la teoría del desarrollo mejor a los alumnos que estudian teoría del desarrollo en el sector economía. No, estoy hablando de cosas mucho más profundas, estoy hablando de la enseñanza primaria, y de la necesidad de tomar recursos de donde sea para que la enseñanza primaria sea de doble horario, y tengan los niños la posibilidad de ser bilingües, desde que nacen a la vida del conocimiento y que sean trilingües; los niños del Uruguay, tienen que saber tres idiomas, español, inglés y computación, si no van a ser niños de otro planeta.

El segundo tema que para mí es fundamental es el de la geografía del Uruguay. Y aquí, hecha esta disgresión previa, entramos al tema que a ustedes les importa.

Aquí ha estado el señor Senador Lacalle hablando de los intereses marítimos, tema

que él domina, sobre el cual ha demostrado interés en forma permanente en el Senado y en sus intervenciones, y por tanto yo no voy a hablar del tema desde el punto de vista que él lo planteó, sino que voy a hablarlo en función de qué podemos ser nosotros, qué debemos ser nosotros, o qué vamos a hacer nosotros en el Atlántico Sur. Tampoco voy a inventar porque la geografía no se puede inventar. Creo que eso ya lo definió el señor Coriolis cuando fijó los términos de la ley que lleva su nombre.

Yo comparto el punto de vista de los antiguos políticos del Uruguay, comparto los puntos de vista del señor José Batlle y Ordoñez y del señor Luis Alberto de Herrera, pues ambos tuvieron visiones muy claras con respecto a esta situación.

El señor José Batlle y Ordoñez a través de las tareas del Ingeniero Smith, joven que había acompañado a la revolución del Quebracho, fue uno de los que más intervino en los temas del Salto Grande, y se interesó y en su gobierno hubo medidas concretas para el estudio y el análisis del puerto oceánico. El señor Luis Alberto de Herrera en los estudios históricos a los cuales se dedicaba, con inteligencia y sabiduría, habló en más de una oportunidad sobre la importancia del Uruguay por estar situado sobre el flanco del Océano Atlántico, así como de la importancia de toda la Cuenca del Plata, y tengo la impresión de que ése es el tema que tenemos que abordar como tema de decisión política para los próximos 15 o 20 años en el Uruguay. Yendo a puntos concretos de la Ley de Coriolis, inexorablemente determinará la construcción del puente de Colonia a Buenos Aires. Ustedes conocen perfectamente cuál es la situación del delta. Ustedes saben que Timoteo Domínguez ya está unido a Martín García. Saben que la polderización del Delta del Paraná es una cosa que se podría organizar fácilmente para hacerlo en forma ordenada y no como se está haciendo ahora. Saben que el Canal Mitre que corre en el sentido

suroeste noreste está recibiendo por el aterramiento que provocan los limos que por el estiaje diferente del Paraná con respecto del Río Uruguay, se acumulan como una barra, a lo largo de la costa occidental del Río de la Plata.

Saben por las cartas marítimas y por los libros de bitácora que las profundidades que se medían en el siglo pasado, en el Paraná Medio no tienen nada que ver con la realidad de hoy, y que un barco tipo Panamax no puede bajar nada más que con la mitad de la carga y tiene que hacer bunker en algún lugar y hacer top off en frente a Montevideo o de lo contrario completa su carga en Paranaguá, con un costo enorme.

Saben que el flete Foz de Iguazú-Paranaguá son USD 75,00 y el flete Corumbá-Palmira son USD 25. Y con un precio de soja de USD 220, cuando no hay sequía, es insostenible competir con un flete agregado de USD 75,00. Saben que además que la situación financiera y económica de Brasil (que desde el punto de vista de su balanza comercial es positiva puesto que tiene excedente, aún con esta inflación trágica, de 18 mil millones de dólares anuales según lo que viene acumulando), no está hoy en condiciones de invertir para continuar con el esfuerzo de trasegar desde los nuevos territorios agrícolas incorporados, a la costa, a Paranaguá y a Santos, las producciones agrícolas importantes en millones de toneladas del Chaco paraguayo que se está abriendo a la explotación agrícola, lo mismo que el Chaco boliviano y que inclusive existe un marcado interés del gobierno brasileño de habilitar la hidrovía del Paraná y por cierto del Alto Paraguay, fundamentalmente.

Me causó extrañeza, asombro e interés, la presencia después de 307 años, del Ministro de Obras Públicas brasileiro en la inauguración del silo que se hizo en Nueva Palmira. Su antecesor que había estado allí antes había sido el gobernador de la Colonia de Sacramento, el señor Lobo, por las mismas

causas que venía el Ministro de Obras Públicas.

Esa fue la causa de la Guerra de Paraguay básicamente, el pasaje hacia el norte, el control de la navegación fluvial, más allá de cuanto opinemos de las circunstancias coyunturales y de los personajes que intervinieron, y esa es la situación básica que se está dando en el Plata, en la cuenca, que además es una situación muy compleja, porque los arrastres del pantanal del Bermejo y del Pilcomayo, generan aterramientos muy importantes. En General Pico y Puán, provincia de Buenos Aires, donde los domingos se salía a cazar, hoy se sale a pescar. Las inundaciones son muy graves, son muy importantes, afectan tierras muy ricas, y los ríos no pueden verter al Paraná por la presión que hace el Paraná sobre la desembocadura de ellos y si esto lo observamos en un modelo que podríamos intentar hacer (en el año de 1968 estuve en Delft con el propósito de hacer una sociedad (que iluso era), entre la Facultad de Ingeniería de la época y el Instituto especializado de Delft, quizá uno de los mejores del mundo, para hacer un modelo de la cuenca y ver cuál iba a ser su solución).

Sabemos que esto tiene un progreso muy rápido y que sin ninguna duda en 20 o 30 años con las necesidades de transportes marítimos de alto porte y la necesidad de barcos de granel de mayor desplazamiento, va a ser cada día más difícil el uso de las vías fluviales, ya no digo de barcos mayores de un tonelaje de 60 mil toneladas tipo Panamax, hablo de los barcos mayores que son imposibles de maniobrar y de virar dentro del río y además de que el costo de la operación es altísimo. Creo por tanto que el Uruguay, sobre la boca de esta compleja cuenca, tiene una política oceánica en el Atlántico Sur en donde un punto como aquel de la nota de Canning a Ponsomby: *"La Europa no puede permitir que las costas occidentales del Atlántico estén en manos solamente del Imperio de Brasil y de la Confederación Argenti-*

na". La cosa sigue siendo igual, con el agravante de enfrente, que la península de Sud Africa tiene problemas de conflictos muy importantes y aunque sea mitad verdad y mitad mentira, lo que se dice sobre lo que allí ocurre, nos habla de que eso termina inexorablemente en una confederación. Porque hay 6 millones de blancos, 1 millón de hindúes, 10 millones de zulúes, y eso termina en una confederación y no me extrañaría que algún día el presidente de Sud Africa fuera el jefe de los zulúes, que tiene conflictos raciales mucho más duros con las otras tribus que los que tienen con los blancos.

Ahí hay un conjunto de tribus, la tribu blanca, la tribu hindú, la tribu china, la tribu zulú y otras series más que llegaron a la zona del continente, donde al llegar los holandeses, no existía población.

Sobre esta situación del Atlántico Sur y su importancia, creo que una de las cosas más apasionantes la conocí descansando en una hermosa ciudad que había sido puerto, en Brujas, leyendo "Los juicios a Popham". Popham fue un oficial realmente muy importante en la historia de ese tiempo, de la marina inglesa y del gobierno inglés. A Popham lo utilizaron extraoficialmente para hacer cosas que si salían bien eran oficiales y si salían mal le hacían juicios, como se lo hicieron. Y realmente toda su operación de presencia en el Río de la Plata, cómo la hizo y cuándo la hizo, habla claramente de la importancia del Río de la Plata, lo cual se ve claramente en las líneas del juicio.

El Río de la Plata era importante en Martín García porque Martín García era la llave del acceso cuando la navegación era a vela, y en tiempos del combate de la Vuelta de Obligado. Pero el Río de la Plata dejó de ser importante a la altura Martín García y por eso fue que nosotros participamos y estuvimos de acuerdo con el tipo de acuerdo sobre el Río de la Plata, porque el Río de la Plata es importante para el Uruguay considerado con su frente marítimo.

El Uruguay debe de una buena vez darse cuenta que ese espejo de aguas fluviales del Plata y, del océano tienen tanto valor como su tierra. El Uruguay no advierte claramente que hay una equivalencia entre los recursos que puede generar en la tierra uruguaya y lo que puede generar la situación uruguaya en su condición de ribereña de una hidrografía que penetra hasta el corazón del continente; de un río sobre el cual tiene derechos definidos y de un frente oceánico, para definir una política y construir por concesión de obra pública un puerto internacional libre para todos los países que conforman la ALADI, que obviamente incluyan a Perú, Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay, y al ribereño la República Argentina para quien este tema es vital.

Nosotros debemos aprovechar aquello que me señaló el Contralmirante Aguiar un día, diciendo: *"Quieren hacer una reforma del Puerto de Montevideo, le preguntan a la Intendencia, le preguntan a todo el mundo y al único que no le preguntan es al mar"*. En Río Grande, el mar terminó con el superpuerto. El superpuerto de Río Grande es producto de la clara idea que tenía el gobierno de Brasil, de que si no se adelantaba, podría un día aparecer un superpuerto o un puerto abierto al Océano Atlántico, en el Uruguay. En esta materia don Golbery do Couto e Silva nos ha ilustrado en muchas cosas, e inclusive una conferencia de un almirante brasileiro con respecto al Atlántico ha sido muy importante. Tengo los textos y recuerdo perfectamente su idea, y hablan a largo plazo, como siempre hacen las cosas en la República Federativa del Brasil, en donde la constante principal es Itamaratí. El hombre juntaba Tristán da Cunha, Asunción, Fernando de Noronha y las Sandwich del Sur.

Es evidente que los puertos al sur de Paranaguá son puertos de marea, lo es Bahía Blanca y lo es Puerto Madryn y además de ser puertos de marea, son puertos fuera del

eje de la producción. El puerto de ultramar que se intentó hacer con aquel proyecto japonés cerca del Cabo San Antonio, es un puerto imposible.

Conozco esa zona desde Magdalena, las Pipinas, Rincón de López, Laguna del Monte, hasta el Cabo San Antonio. La conozco, la hice de a caballo, la conozco canal por canal, y no solamente hay un problema con el Banco de Arquímedes y con todos los bajíos al sur, sino que hacer una infraestructura allí es prácticamente imposible, pues no solamente hay un falso flete, hay cuatro días más de navegación, y además el gasto de infraestructura no paga la pena.

Está situado por tierra a prácticamente 1000 kms. de distancia de Córdoba, y el desplazamiento de la zona industrial argentina que se extiende en lo que se llama el "Corredor de la Fé", o sea La Plata/Santa Fé, hace para esa zona casi imposible llevarlo a cabo.

Lo mismo pasa con el Puerto de Bahía Blanca, lo mismo también con Puerto Madryn, que como ustedes lo conocen, además de ser puertos de marea, son puertos que no están bien ubicados. Por tanto hay una sola posibilidad que es un puerto atlántico en nuestra costa. El acuerdo con los italianos para que por concesión de obra pública, hagan el puente Colonia/Buenos Aires, hace inexorable un puerto atlántico. Montevideo va a ser un puerto de yates. La existencia de un puerto atlántico para el Plata y para la cuenca, de bandera libre, de la naturaleza y categoría de Rotterdam, es lo que el Uruguay precisa. El Uruguay se transformará en un país de servicios.

Ustedes conocen ya como viene dándose la evolución de la producción y de los recursos humanos aplicados a la producción en el Uruguay. Hay más de un 85% de concentración urbana. Hay una reducción importante de la población rural, se sigue en ello la tendencia de todos los países occidentales y hay un aumento del volumen de la

producción agropecuaria, pese a la disminución de la población como se da en todos los países desarrollados.

Es más, es mucho menos el volumen de los recursos humanos, la magnitud de los recursos humanos aplicados en el Uruguay a la obtención de las materias primas básicas de origen agropecuario que al sector industrial y también que al sector terciario. Me dirán ustedes que el sector terciario tiene esa sobrecarga por la magnitud del Estado; yo digo que sí que es cierto, que el sector terciario tiene una magnitud excesiva con respecto a la capacidad de la sociedad uruguaya de sostenerlo, dado el crecimiento del Estado.

El Estado tendrá que decrecer, pero para que el Estado decrezca, tiene que crecer la sociedad civil y para que la sociedad civil crezca, hay que hacer una apertura al mundo de esta sociedad con un plan de desgravación de aranceles, que en 3 años los deje en el nivel que deben tener porque no hay ninguna razón para que un país no pueda bajar del 60% de inflación y subir de la tasa del 9% de inversión.

Lo ha hecho Chile, pero también lo hizo Paz Estensoro en condiciones mucho más difíciles que Chile, que siempre fue un país industrial importante. Paz Estensoro estaba en el 15.000 por ciento de inflación y hoy está por debajo del 20%, para lograr lo cual hay que tomar algunas medidas, que el próximo gobierno tendrá que tomarlas si el país quiere crecer, y si el país no crece vamos a entrar de nuevo en el tiempo de la querella.

Por tanto si el país tiene que crecer, el país tiene que tomar decisiones políticas de largo aliento, y me parece que una -decisión política de largo aliento, es a mi juicio, estimular todo lo que tiene que ver con el tema de la hidrografía, acentuar nuestra presión, aliados con Italia, para que nuestros hermanos argentinos definitivamente hagan el puente sobre Colonia/Buenos Aires y yo creo que esas reticencias que ellos han tenido sobre los puentes, son reticencias históricas.

Ustedes recordarán, por qué se hizo el túnel subfluvial. Lo hizo el Gobernador Uranga, porque la teoría estratégica del Ejército Argentino, era que la línea de defensa era el Río Paraná, y por tanto la mesopotamia argentina no debería tener caminos, eran todos caminos de tierra, y no tenía puentes el Río Paraná. Los primeros caminos importantes en la mesopotamia argentina, los hizo el gobierno del General Onganía y como las vías fluviales en la Argentina son federales y los territorios son provinciales, Uranga hizo el túnel por debajo del Río Paraná. Financiado por los alemanes, unió Paraná de Santa Fé sin alterar la Constitución.

Pero digo que para América es muy importante el puente entre Colonia/Buenos Aires. Los países crecen más allá de sus decisiones queridas. Brasil crece demográficamente más allá de sus decisiones queridas porque tiene una tasa de crecimiento muy alta, que naturalmente que se va reduciendo en los centros urbanos de alto nivel, pero que en el resto del Brasil, sobre todo, en esa traslación hacia los centros urbanos de pobladores de las zonas rurales la población tiene un crecimiento muy grande y ejerce una presión muy grande. Piensen ustedes lo que ha sido el crecimiento de la ciudad de Río de Janeiro, de la ciudad de San Pablo. El producto bruto de San Pablo es equivalente al producto bruto de Argentina, piensen ustedes lo que es ya Porto Alegre. El Uruguay va a tener dentro de 83 años 6 millones de habitantes; o sea que el Uruguay dentro de 83 años va a tener tantos habitantes como Porto Alegre dentro de 15.

Por cierto que más problemas va a tener Estados Unidos que va a tener 16 millones de mejicanos dentro de 23 años, pero en un país con 3 millones y pico de habitantes contra un país de 200 millones de habitantes y una Argentina tan débil, se crea una inestabilidad en el continente.

Supondrán ustedes qué lejos de mi ánimo, pero ni en la más remota galaxia, está el

pensar que no se haga un entendimiento en América, pero los entendimientos hay que ayudarlos con equilibrios naturales, y para ello hay que integrar a Chile, Paraguay, Argentina, Bolivia, junto con nosotros, a un sistema que genere la posibilidad de un crecimiento común y parejo. Pienso que para una tesis de equilibrio continental, la existencia del puente Colonia/Buenos Aires es muy importante.

Yo no he visto a Holanda perder soberanía porque tenga puentes y fronteras secas con Alemania, al contrario, he visto a Holanda y a Bélgica y a Suiza, fortalecerse porque siendo muy pequeñas son capaces de generar un producto bruto interno suficientemente importante para que los holandeses, los suizos y los belgas sean más ricos que los alemanes y los franceses. Suiza con 6 millones de habitantes, vende 25 millones de dólares, no vende sudor, vende saber. Y Rotterdam es a Holanda lo mismo que debería ser un puerto atlántico en las costas del Uruguay, para América. Si ese puerto se da y existe, no puede ser nunca en Argentina y en Brasil. Porque nosotros tenemos una posición no solamente geográfica, no solamente porque somos la llave y la salida, sino porque además no creamos desconfianza a nuestros vecinos y por el contrario somos una especie de bisagra y podemos ayudar muchísimo, como lo hemos hecho tradicionalmente. Pero creo que para eso tenemos que tener una política y tomar una decisión política válida para los intereses del Uruguay, los intereses de la sociedad y el gobierno uruguayo y los intereses del sector que ustedes representan. Ese es un punto sustantivo. Y es una decisión de futuro que ya deberíamos estudiar siguiendo los lineamientos firmados en Santa Cruz, en las conferencias de la Cuenca del Plata, estimulando la concesión de obra pública de los italianos para que hagan el puente sin que nos cueste nada, sino el peaje. Yo no lo veo al puente simplemente como un lugar por el cual van a pasar 50.000

argentinos a llevarse el tomate, la zanahoria y la carne, puesta, en vez de tener que procesarla y exportarla, sino que lo veo como el factor de unión que le permita a nuestro país transformarse natural e inexorablemente en la boca de salida de toda esta cuenca incluyendo buena parte del hinterland brasileiro. Pero también tenemos que aprovechar lo que poseemos en Fray Bentos; por suerte que lo tenemos en mejores condiciones que antes, que tenemos que aprovechar Palmira, que también la tenemos en mejores condiciones que antes, que tenemos que negociar con la Argentina la eliminación de las losas que limitan el pasaje de los buques con cierto calado en Martín García, porque es evidente que hay que resolver ese problema, que tenemos que utilizar mejor Montevideo, que tenemos que modificar todo el funcionamiento y la estructura del Puerto de Montevideo. Nosotros pensamos hacer la operación AFE el 1° de enero y la operación puerto el 1° de marzo. La operación puerto está totalmente estudiada por el Ministerio de Obras Públicas, e inclusive hay un manual de soluciones para distintos problemas que allí están planteados. Todo esto es cierto y lo tenemos que hacer, pero pienso que la política de los países no es solamente atender el hoy sino además el mañana. Es cierto que debe atenderse la problemática cotidiana, porque no tiene sentido que nosotros digamos, *"Bueno, vamos a no resolver el problema de la estiba, y a no resolver el problema del SUANP, y a no resolver el problema de los portones de entrada, y a no resolver el problema de una cantidad de cosas absurdas que hay en todo el sistema portuario en el Uruguay"*, porque estemos pensando en que vamos a hacer un puerto atlántico. No, yo digo que son dos órdenes de cosas distintas, dos órdenes de situaciones distintas y dos órdenes de flexión totalmente distintas.

Creo que una cosa no contradice a la otra, que ambas hay que tomarlas en su contexto y esto es lo que debemos, a mi juicio,

hacer. La operación sobre el puerto hay que hacerla, no se puede demorar mucho tiempo, aunque a veces hay coyunturas políticas, sociales, que pueden demorarlo. La operación en AFE ha salido bien, es evidente que ha salido bien, pues AFE se está transformando en un organismo mucho más respetado por la sociedad y yo creo que no en mucho tiempo puede llegar inclusive, con algunas pocas inversiones y manteniendo dos líneas de carga gruesa de carácter nacional e internacional, y transformarse en un organismo que no nos genere un subsidio del orden de los 30 y pico de millones de dólares. El Uruguay estaba gastando en AFE 30 y pico de millones de dólares por año, una barbaridad, un volumen de dinero con el cual, ¡lo que podríamos hacer por ejemplo en materia de enseñanza!

Creo que eso lo tenemos que hacer en el puerto, como tendríamos que hacer lo mismo en otros sectores del Estado, pero eso no impide, mejor dicho no tiene nada que ver con que no reflexionemos para el porvenir, que no reflexionemos para los próximos 10 o 15 años, y en esa materia, mi punto de vista personal es que el Uruguay tiene que abocarse con seriedad a definir su política en cuanto a un puerto oceánico. Me parece que si nosotros no lo hacemos, alguien lo va a hacer por nosotros y pese a nosotros, y nos vamos a quedar afuera para siempre, porque no pueden haber dos, no hay lugar para dos.

Imaginen ustedes que si nosotros tenemos un puente y tenemos una secante que va del puente a La Coronilla y que atraviesa el país y estamos en un negocio de contenedores y no estamos más en un negocio de bulbos, es evidente que el país todo puede cambiar. Inclusive algún día no muy lejano, quizás podamos empezar a pensar en trasladar sectores importantes de la Administración hacia otros lugares del interior de la República, para balancear el peso de lo que va a ser un millón de habitantes en la franja que va de Bagé a Pinheiro Machado, pues ahí, entre Bagé y Pinheiro Machado va a haber un

millón de habitantes. Yo creo que todo eso forma parte de las reflexiones que hacen habitualmente los sectores que estudian estos problemas dentro de las Fuerzas Armadas y a veces nosotros los que estamos en la política, porque estamos arriba del tambor, ocupados de las cosas del día a día, no tenemos mucho tiempo quizás para detenernos a reflexionar, ni tampoco hemos tenido todavía la decisión de formar cuerpos de reflexión integrados por representantes del sector público y del sector privado que consideren y analicen estos temas. Creo que sobre este tema tenemos que empezar a trabajar. Yo no tengo ninguna duda de que ese es un asunto prioritario para el país.

Me parece que en un Océano Atlántico Sur lleno de la creciente presencia de todos los países del mundo con intereses en la Antártida, donde el Uruguay ocupa un lugar, (aunque limitado por sus capacidades económicas y por todas las demás cosas que ustedes conocen), que es una zona donde hay riquezas pesqueras importantes, una zona donde pueden haber también riquezas de minerales, una zona que está enfrentada al Océano Índico, que es quizás hoy por hoy, y quizás por mucho tiempo uno de los puntos neurálgicos del equilibrio de poderes en el mundo, (donde Diego García que nadie conocía, ahora pasa a ser un punto central en el manejo de las ecuaciones oceánicas y en la confrontación de fuerzas latentes, que siempre están en el mundo). La única presencia posible de Uruguay en ese Atlántico Sur es si somos la boca de salida de una gran cuenca muy rica, y si no, no existimos.

No vamos a tener, digamos, ninguna presencia.

Creo que cuando el Uruguay compró el crucero "Uruguay" estaba comprando una unidad naval militar que para su tiempo era una cosa importante y que estaba a un nivel razonable, puesto que frente a naciones mucho más poderosas, no podíamos tener jamás cantidad, pero tuvimos la capacidad finan-

ciera de hacer algo importante; hoy para el país esas posibilidades se han limitado muchísimo y con los costos de las nuevas unidades y los costos del mantenimiento y los avances tecnológicos, sentimos que tenemos algunas limitaciones, pero hay algo en que no tenemos limitación; tenemos una cosa que no tiene nadie, tenemos un enclave geográfico único en el Atlántico Sur, sin problemas religiosos, raciales, sociales, demográficos, con estabilidad institucional, con buenas condiciones de vida, con una sociedad donde es agradable vivir, que no está aún superpoblada, en donde estamos en condiciones de decir que todo lo que la tecnología puede aportarnos para crecer no está supeditado a que tengamos una población importante, (porque hoy se crece por robots, no se crece por mano de obra humana). Por tanto pocos pueden producir mucho sabiendo más, quiere decir que una decisión en ese sentido me parece que debe ser una de las decisiones que el país tiene que tomar para los próximos 10, 15, 20 años. Pero, tomarla, empezar a hacer cosas, tenderá a que todas nuestras negociaciones en la cuenca apunten a eso, ir poniendo, digamos, mojones en el camino. Vamos a tener sin ninguna duda la colaboración de muchos estados que son de nuestra dimensión, que van a estar de acuerdo con eso, y la contingencia política de estar entre dos naciones mucho más importantes que nosotros, nos favorece.

Lo que tenemos que hacer es saber si vamos a tomar esa decisión, si eso entendemos entre todos que es útil para el país y que señala un punto similar al pasado, pero con cara al futuro, porque al fin y al cabo, esto es Martín García, ubicado un poco más al este, esto es lo mismo que sucedió antes, no hay nada nuevo, es lo mismo, simplemente es una condición geográfica que no ha cambiado en su esencia y que ha cambiado nada más que en su ubicación dentro del mismo contexto. Por otra parte los que en el siglo pasado y a principios del siglo pasado ya

pensaban en estas cosas, hacían el mismo razonamiento y no lo pensaban en términos de nación, lo pensaban en términos de sus intereses de afuera de nuestra nación. Ahora nosotros tenemos que pensarlo en términos de los intereses de nuestra nación.

Mi opinión concreta es que la única presencia posible y necesaria del Uruguay en el Atlántico Sur es que seamos realmente en ese flanco atlántico, el puerto de toda la cuenca y que tenemos que hacer los esfuerzos más importantes y más serios para lograrlo.

No tengo duda que se le hará bien al continente, contribuiremos a su equilibrio político y económico, fortificaremos al país, le daremos a su gente más trabajo, mejor destino, haremos que los muchachos no se sientan expulsados por la sociedad uruguaya y se puedan quedar en ella, abriéndola a múltiples formas de servicios nuevos, de actividades nuevas, de profesiones nuevas en lugar de esas viejas corrientes de las profesiones liberales de origen napoleónico, en las que los 95.000 estudiantes universitarios suponen casi 60.000 entre abogados, escribamos, contadores, médicos y odontólogos, que determinan que cuando llegan al fin de ese tren expreso, que es la enseñanza en el

Uruguay y salen con el título debajo del brazo, tengan una razón justa para sentir frustración y para tender a sentirse en contra de una sociedad que los rechaza, lo que genera en algunos casos emigración, en otros casos acomodamiento y en otros cursos comprensión, que da origen a la explosión, de las cuales todos hemos sido víctimas. Ustedes se han visto envueltos, todos nosotros los hemos sufrido igual que ustedes, unos de una manera y otros de otras, pero por ese camino tenemos que ser lo suficientemente inteligentes y sabios para no pasar más.

Uno de los puntos clave para mí es éste. Yo no digo que se vaya a dar mañana. Vamos a no confundirnos una vez más.

Desde mi punto de vista, tenemos que empujar el puente, consolidarlo, hacer un puente por concesión de obra pública, hacer un puerto libre por concesión de obra pública y darlo libre a todas las banderas de los países que conforman la ALADI.

Eso va a robustecer el país, lo va a enriquecer, y un país rico es un país soberano. No hay ningún país con miseria que pueda sentirse soberano. Al contrario. Los países con miseria son esclavos, esclavos de sí mismos, o esclavos de otros que los conquistan. Muchísimas gracias.



CRONICAS DEL MAR

LAS ANTÍPODAS Y LA CRUZ DEL SUR

Guillaume Adam fue un fraile dominico que llevó a cabo su labor misionera en Asia y Africa. En un informe que elevó a Felipe VI de Francia en el año 1332 explica cuál es su visión del mundo. En el transcurso de sus viajes había cruzado el hemisferio austral por el este del Africa y advertido la posición del sol y las estrellas sobre el horizonte. Así llegó a las siguientes conclusiones, anotadas en el mencionado informe:

"Diré en primer lugar que entre el Este y el Sur, fuera de la zona templada hay un espacio habitado que es mayor que todo el que se halla entre la latitud alta y baja de esa zona. En segundo lugar, manifiesto que Asia debe cubrir un espacio aun mayor del que se supone. Y en tercer lugar, pienso que no es blasfemia creer en las antípodas. Y aún en cuarto lugar, doy en pensar que nosotros, los cristianos, no formamos la décima parte, ni siquiera la vigésima, de la población del mundo."

Observemos que no menciona la redondez de la tierra, presumiendo que el Rey conoce y acepta esta teoría. En la Divina Comedia de Dante, en el Purgatorio, Canto I, leemos:

*Io nu volsi a man destra, e posì mente
All'altro polo, e vidi quattro stelle
Non visste mai fuor ch'alla prima gente,
Goder pareva il ciel de lor fiamelle,
O settentrional vedovo sito
Poi che privato se'di mirar quelle!"*

Dante escribió estos versos hacia 1318 y no hay duda alguna de que en ellos describe la Cruz del Sur. Mucho se ha cavilado acerca de cómo podía conocer su existencia, puesto que, entera, no se la descubre por encima de la latitud 15°. El relato de Guillaume Adam demuestra que varios misioneros cristianos viajaron lo bastante hacia el Sur para poder referir su conocimiento de ésta y otras constelaciones de aquel hemisferio cuando regresaron a Europa.

- 1.- Me volví hacia la derecha y, dirigiendo mi espíritu hacia el otro polo, distinguí cuatro estrellas únicamente vistas por los primeros humanos. El cielo parecía gozar con tantos resplandores. Oh Septentrión! sitio verdaderamente viudo, pues que te ves privado de admirarlas!

Extractado de: "En busca de las Indias", de Björn Landstrom. Barcelona, 1971.

LA HIDROVIA Y SUS CONSECUENCIAS

por el Sr. Jorge Sanguinetti

Conferencia dictada en el Club Naval por el Sr. Jorge Sanguinetti, Ministro de Transporte y Obras Públicas

Página destacada - Julio 1989

En primer término debemos agradecer la muy amable invitación que nos han hecho para que podamos hablar de un tema que mucho nos interesa, y lo digo en plural porque tengo el gusto de estar acompañado hoy por el Director Nacional de Transporte, el Ing. Conrado Sorrentino, el Director Nacional de Hidrografía, el Ing. Juri, el Director, también de Marina Mercante, Cap. Tebot; todos ellos han estado participando con nosotros en el tema de la hidrovía, tema que nos parece que ha sido interesante de investigar, de profundizar, que es de gran futuro, que va a dar mucho trabajo transformarlo en una realidad tangible en el corto plazo, pero que a nuestro juicio, ni el Uruguay ni la región lo pueden descuidar.

El Uruguay en particular, dentro de todo este proyecto de la hidrovía (en el cual hay 3.442 kilómetros navegables), está en su extremo. Parecería casi que no participara de la propia hidrovía, pero es la boca de salida de ella; el Uruguay por su característica y por su ubicación geográfica ha sido un poco el elemento catalizador y que ha tenido que hacer una serie de contactos de carácter político para ir caminando hacia la viabilización de este proyecto, que como todo proyecto internacional tiene características muy importantes o aspectos importantes del punto geopolítico que ha habido que tocar y que el Uruguay por su tamaño, por su condición de país asociado en este momento con Argentina y Brasil, también conformando ese eje de URUPABOL, ha podido ir trabajando dentro de los países de la Cuenca del Plata, para avanzar en este proyecto.

En primer término vamos a hacer algunas descripciones de lo que abarca la hidrovía. Arranca en Cáceres, en el Estado de Matto Grosso, a 3.450 kilómetros aproximadamente de Nueva Palmira; en su curso tenemos 1.200 kilómetros del Río Paraguay, que cursan sólo el territorio brasileño, luego hay 48 kilómetros que son frontera entre Brasil y Bolivia y ésta es una de las primeras cosas que nos llama la atención o nos hacen pensar un poco profundamente en la geografía, porque todos tendemos a pensar que el Río Paraguay es la frontera natural entre Bolivia y Brasil y no es así, razones de tipo político han hecho que todo Bolivia se viera privado, salvo esos 48 kilómetros que se encuentran en una zona que es un pantano, de estar en costas del Río Paraguay. Existe allí, en un lugar cercano, una pequeña laguna que es el Canal de Tamengo, frente a Corumbá en Brasil, que le da acceso a través de esa laguna al Río Paraguay, pero prácticamente en los 48 kilómetros en que es frontera entre Brasil y Bolivia, el Río Paraguay, es imposible que pueda hacerse ningún tipo de operación portuaria porque se trata de un pantano.

Hay luego unos 350 kilómetros de frontera entre Brasil y Paraguay, 553 kilómetros de territorio paraguayo exclusivo, 375 kilómetros entre el Paraguay y Argentina de frontera y luego 1.200 kilómetros que son el tramo del Río Paraná, que son exclusivamente territorio argentino.

El área geográfica abarca 720.000 kilómetros cuadrados; hay tres capitales que son Asunción Buenos Aires y Montevideo, que están dentro de la región y si observamos por

ejemplo el sector de Argentina que se ve influenciado por la hidrovía, vemos que el eje Santa Fé-Rosario-Buenos Aires, acapara el 85% del producto bruto interno del total de la Argentina y el 75% de todos los habitantes de la Argentina. Esto muestra lo que la hidrovía implica para la Argentina. Para Brasil, hay fundamentalmente dos Estados ribereños que tienen un gran interés en la hidrovía que son el Estado de Matto Grosso del Sur y el Estado de Matto Grosso, los que se encontraban hasta hace muy poco en una explotación ganadera extensiva y poco a poco han ido desarrollando la agricultura, al principio incipientemente, luego en forma más dinámica y en este momento yo diría en forma explosiva, no obstante eso, en el área de Matto Grosso del Sur hay 20.000.000 de hectáreas cultivables, de las cuales sólo se están cultivando del orden de las 5.000.000. Eso nos está marcando a nosotros el enorme potencial que este Estado tiene, o sea que estaría explotando el 25% de su área agrícola con rendimientos realmente muy altos, con tierras muy fértiles.

En el Estado de Matto Grosso del Sur, sólo el 5% de su área cultivable se está explotando; actualmente hay un proyecto trianual de desarrollo en esta zona, que ellos llaman el Centro-Oeste, que tiende a aumentar en tres años, 3.000.000 de hectáreas, lo que va a concluir en producir 6.000.000 de toneladas de soja, arroz, maíz y porotos en esos dos Estados en tres años, digamos que va a haber un incremento de seis millones en esos dos Estados, cifra que es interesante que la analicemos para compararla, resultando que es el equivalente al movimiento total del Puerto de Buenos Aires y al Puerto de Montevideo por año y ese es el incremento que plantean esos dos Estados exclusivamente en el área de producción agrícola.

En Bolivia la situación es más o menos la misma; tenemos en el Departamento de Santa Cruz de la Sierra, donde está la zona más cercana digamos al Río Paraguay, una

dinámica muy particular de producción, tanto en el área industrial como en el área agrícola o agropecuaria y allí las cifras también son realmente dramáticas; previó 150.000 toneladas de producción de soja, que las cumplió el año pasado, se prevee un aumento del 50% este año, para llegar a cifras cercanas a las 230-240 mil toneladas y un estudio recientemente publicado por el Banco Mundial calcula que llegará al año 2000, a las 2.000.000 de toneladas de soja. De manera que tenemos allí otra explosión, digamos de la producción de soja, en el centro, en el corazón mismo de América. Además hay que considerar que allí tenemos yacimientos de minerales de hierro y de manganeso que son de los más importantes de América del Sur, y también en la zona de Corumbá, justamente frente a Cáceres en Bolivia, tenemos también yacimientos calcáreos que igualmente son de los más grandes de América del Sur.

En Paraguay la producción de soja está en estos momentos en 1.200.000 toneladas anuales. Su crecimiento anual es del 20%; no se tiene claro aún cual puede ser el límite total y hay estudios que se están realizando por el Banco Mundial. Pero a Paraguay, el transporte de estas 1.200.000 toneladas, le está creando un serio problema. Para que tengamos una idea de lo que esto significa, hay 1.200 camiones transportando soja al puerto de Paranaguá, el 90% de los cuales son de bandera brasileña y como tienen cuotificada la cantidad de camiones por día que pueden pasar y ésta ya es la capacidad que les ha cedido Brasil, no les es suficiente.

Todo esto, ha llevado en la región a una situación muy particular o sea a la saturación de toda la infraestructura existente. Los puertos de Río Grande, recientemente construido, Paranaguá y Santos, se encuentren saturados, las carreteras se encuentran saturadas, y los ferrocarriles en las mismas condiciones. Esto a su vez lo tenemos que mirar dentro del entorno económico que vive la

región, cuya capacidad para invertir en infraestructura no es la necesaria; los problemas de deuda externa que abarcan a toda la región hacen que se hayan tenido que detener todos los proyectos de desarrollo de infraestructura, y aún más, se han tenido que detener (y esto es lo que discutimos aquí justamente en el mes de noviembre, en un congreso organizado por el Banco Mundial), las inversiones en mantenimiento de carreteras y en mantenimiento de ferrocarriles, lo que va a provocar un daño muy pronunciado y una pérdida de capital invertido muy pronunciada en la región y va a generar problemas más angustiantes aún en el sector transporte.

Quiere decir que nos encontramos, con una saturación de infraestructura, con una falta de capital de inversiones, con un costo creciente porque las zafras están concentradas y con esperas muy prolongadas en los puntos, sea de origen como de destino, que llevan a costos crecientes. Pero a su vez, los países se han ido planteando riesgos, riesgos de carácter político, que se enfrentan. Brasil es un gran exportador de soja y Brasil está exportando a través de sus puertos la soja boliviana y la soja paraguaya que compiten con la soja brasileña. Quiere decir que para los bolivianos y para los paraguayos hay un problema geopolítico; sienten que existe una gran dependencia y que en la medida que esa infraestructura no está dando abasto, va recibiendo prioridad la soja brasileña y ellos quedan para una segunda instancia, y están buscando por lo tanto otras salidas. Paraguay ha venido hablando con Uruguay desde hace un tiempo y ha hecho ya embarques de soja a través de puertos uruguayos, parte por la hidrovía, parte por Ferrocarril, transportando hacia el Puerto de Fray Bentos. Bolivia no lo ha hecho aún, y está transportando por ferrocarriles casi toda su mercadería (y parte por camiones), hacia puertos brasileños. Pero Bolivia está buscando también esa salida al mar, que hace tanto tiempo trata de encontrar

y siente que la hidrovía se la puede dar a través del Atlántico. A su vez, los Estados de Matto Grosso, sienten el mismo problema que los otros países, pues aunque ellos están dentro de Brasil, sienten que Río Grande y las zonas más cercanas, con mayor influencia y peso político, van postergando sus aspiraciones y sienten que a través del río ellos pueden exportar CIF sus productos.

Todo esto nos llevó a entrar en contacto personal con los gobernadores, con los senadores de estos estados, con los gobernantes de Bolivia, con los gobernantes de Paraguay, para tratar de que todos tomaran conciencia de la situación que existía en el área, de las limitaciones de la infraestructura, de los peligros políticos, y así tratar de ir buscando también soluciones políticas, que no fueron fáciles al principio porque existen ciertos antecedentes históricos que van en contra de la solución de estos problemas, por ejemplo: tuvimos varias conversaciones con el ex-Presidente Stroessner, para discutir la autorización o libre pasaje de buques de transporte con mercadería boliviana y tuvimos muy duras discusiones, porque el Presidente Stroessner tiene muy claro o tenía muy claro el tema de la guerra del Chaco y su rivalidad con Bolivia en función de esa guerra y a pesar de que habían pasado 50 años, cada vez que hablábamos de esto el Presidente Stroessner nos planteaba que *"Bueno, mire, aquí este tema va a ser muy difícil, no sólo para mí, sino que es un tema de carácter político nacional"*; a su vez, por el otro lado Bolivia plantea en sus mapas, cuando aparece el territorio del Chaco, como territorio usurpado por el Paraguay y todo eso ha ido generando una tensión muy importante entre Bolivia y Paraguay. Por suerte, en la última visita que realicé al Paraguay, hablé con el General Rodríguez largamente sobre este tema, y también con el canciller, encontrando una situación totalmente distinta, pues dentro de los cambios que se ven en el Paraguay se nota que quiere romper totalmente

con su aislamiento y que para lograrlo lo primero que tiene que hacer es comunicarse con las naciones que lo rodean, sobre todo con las naciones de la Cuenca del Plata. A su vez quiere Paraguay tener un acercamiento muy estrecho con el Uruguay y también se les ha hecho comprender que, el problema no es solamente con Bolivia, sino que también está Brasil al norte y que al fin Brasil es toda una potencia y no es cuestión de andar diciéndoles que unos sí y otros no pueden pasar por el río, o sea que la libre navegabilidad es un concepto que lo tienen que admitir para todos y ellos están en plena disposición para hacerlo. El Presidente Rodríguez planteó para hacerlo un poco más adelante, una vez que hayan ocurrido las elecciones nacionales y que pudiera hacerse a través de un gobierno electo popularmente y no a través de un gobierno de facto como es actualmente el de Paraguay.

En el Brasil hablamos de este tema con el Presidente Sarney, con el canciller también, para ayudar a que Brasil facilitara el dragado del Canal de Tamengo a fin de que Bolivia pudiera tener acceso al Río Paraguay; encontramos buena acogida y comprensión por parte de Brasil, que se comprometió a colaborar, aunque tiene sus problemas económicos para hacerlo, pero en este momento están discutiendo con Bolivia, de qué forma lo harán, si es exclusivamente por cuenta de Bolivia o es por cuenta de Brasil o de ambos, pero es claro que incluso le permitirían a Bolivia dragar por territorio brasileño, por un lugar donde no hay rocas y sería un costo mucho más bajo, y eso haría mucho más factible la comunicación del puerto que ya ha construido un empresario boliviano, el señor Aguirre, directamente al Río Paraguay, quiere decir que esto es una demostración de muy buena voluntad de Brasil de permitir que se haga un dragado en territorio brasileño.

De manera que estos contactos se han ido haciendo, dejando a su vez muy en claro

que no se afectaban intereses vigentes, porque aquí no se trata de poner la hidrovía en competencia con otros puertos, sino que por lo contrario lo que se trata es de canalizar a través de la hidrovía la salida hacia el Océano Atlántico de producciones que ya no tienen posibilidades de salida por toda la infraestructura existente, cosa que hemos dejado en claro en todos los lugares, o sea este no es un sistema que va a actuar en competencia sino complementariamente con los demás sistemas de transporte, siendo por supuesto un modo fluvial, siempre más económico que los demás modos de transporte de mercaderías, sobre todo como los que estamos hablando que son los graneles.

Estos asuntos se manejan dentro de los marcos políticos de lo que es el acuerdo de integración entre Argentina, Brasil y Uruguay; allí hemos hablado de este tema, pero el marco institucional donde tiene que estar inserto es el de la Cuenca del Plata, esa Cuenca del Plata del cual hubo grandes esperanzas, del cual su principal preocupación es justamente toda la red de ríos que la cuenca tiene, pero que se ha avanzado poco a pesar de que tenemos los recursos, los propios recursos de FONPLATA, del Banco del Fondo de la Cuenca del Plata. Estamos en contacto con Cuenca del Plata, lo estamos reactivando, estamos haciendo reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de la Cuenca y también reuniones de cancilleres, también hay reuniones del Comité Intergubernamental de Cancilleres de la Cuenca del Plata. De que estamos ante una posibilidad muy cierta en función de una demanda creciente, muy grande y lo hacemos ante un río o un conjunto de ríos, el Río Paraguay y el Río Paraná, que reúnen condiciones muy particulares y casi únicas, que le permiten en un trayecto de unos 3.500 kilómetros, tener un calado de un metro y medio casi en forma continua y esto sólo es obtenible en la cuenca del Amazonas, y tras la cuenca del Amazonas, es el sistema más prolongado en el mundo. A la vez, por

sus condiciones naturales tiene una gran estabilidad en cuanto a caudal; ésto se debe en parte a tres causas: una, lo que se llama "el pantanal", un gran pantano con una gran masa de agua que va escurriendo lentamente al río y manteniendo así un abastecimiento constante de agua; otra, el poco declive que tiene toda la cuenca, lo cual hace que el drenaje sea lento y que por lo tanto los niveles de agua se conserven y el otro es, como ustedes lo pueden ver en el mapa, la magnitud de la cuenca, que hace que, problemas de carácter hidrológico, problemas de lluvias o sequías, nunca terminen por afectar a toda la región sino que la cuenca va siendo alimentada por uno u otro río, o sea las sequías no la abarcan en su totalidad. De cualquier manera tiene sus períodos de estiaje, pero tenemos la suerte que ocurren justamente en los momentos de menor posibilidad de transporte o sea que es en pleno verano, cuando no tenemos las cosechas, que comienzan en el otoño, cuando empiezan normalmente los períodos de lluvia en la región y por tanto los niveles de los ríos que habían bajado se recuperan, no obstante lo cual tenemos que recordar, cuando se quiere llegar a que tengamos en la navegación fluvial una constancia permanente, o sea que las condiciones sean siempre de excelente navegabilidad, que eso no existe en ningún transporte fluvial del mundo. Lleguemos a los extremos de saber, por ejemplo, que el Volga, que ustedes todos saben la importancia que tiene, durante cinco meses por año está congelado, por lo que durante cinco meses no puede ser utilizado; lo mismo pasa en el Misissipi, donde también hay bajantes que hacen que durante parte del año inutilizan ese río que en Estados Unidos tiene una importancia enorme; ocurre lo mismo en el Sena, tanto sea por las bajantes como por la congelación; también en el Rhin y en el Danubio, quiere decir que el transporte fluvial tiene en todas partes del mundo esos inconvenientes, pero no por ello se ha dejado de usar, sino por el contrario la

tendencia es a usarlo cada vez más, porque ha demostrado ser el transporte más eficiente.

Tenemos acá un trabajo realizado por una consultoría brasileña donde está el relevamiento de todo lo que hay que hacer en el río, es un estudio de prefactibilidad que va a ser completado por un estudio de factibilidad, y allí vemos una cantidad de obras muy importantes para hacer y otras menos importantes; y ahí vemos también las ventajas de la navegación fluvial y de su mejoramiento, sobre otros sistemas, nadie podría pensar, por ejemplo, en tender una vía de ferrocarril y hacer sólo una parte de esa vía, quiere decir que cuando se enfoca la concreción de un proyecto ferroviario hay que empezarlo de una punta a la otra, lo mismo que ocurre con una carretera. Sin embargo, cuando hablamos del río, éste ya existe, el río ya es navegable y por lo tanto no tenemos porqué hacer inversiones masivas en él, no tenemos porqué hacerlas todas juntas, sino que podemos ir haciéndolas en la medida que el tránsito va aumentando y entonces las tasas de retorno van haciendo rentable esos mejoramientos, quiere decir que podemos ir a un mejoramiento paulatino del río, empezando por aquellos pasos o aquellos lugares que generan una mayor dificultad y tienen un menor costo para ser removida.

Creo que esto es importante por la situación en que nos encontramos todos los latinoamericanos en cuanto a inversiones, de allí que cuando uno habla de un proyecto de estos, enseguida se encuentra con los Ministros de Economía del área que inmediatamente dicen no, pero cuando en este caso tienen la ventaja que puede ir costando poco en la medida que vayamos navegando más, y en la medida que vayamos navegando paguemos a través del peaje las obras que vamos realizando, y de esta manera haremos un proceso interactivo entre el mejoramiento del río y el mejoramiento de las condiciones de navegación, el aumento de tránsito y el

generamiento de recursos por ese aumento de tránsito y así sucesivamente. También hay que mejorar en forma notable algo que tiene un bajo costo, muy bajo costo, y un enorme impacto, y es el balizamiento del río, que se encuentra en muy malas condiciones, tanto es así que hay tramos muy importantes que no pueden ser navegados durante la noche, de manera que ésta parecería ser la primera inversión a realizar y es de muy bajo costo y de un retorno muy alto porque pudiendo navegar las 24 horas del día, bajaríamos notablemente los tiempos y ustedes saben que en el transporte el tiempo es muy importante, por el costo de las propias embarcaciones y por los intereses de la mercadería que se va transportando.

En cuanto a si precisamos fuente de financiamiento para hacer estas obras digo que sí, seguramente, este es un proyecto en que precisaríamos fuentes de financiamiento, por la escasez de recursos que tienen los países, pero ya hemos visto que este financiamiento lo podemos obtener por parte del Banco Interamericano de Desarrollo, que lo ha ofrecido y también a través de FONPLATA, el propio Fondo de la Cuenca del Plata, que también lo ha ofrecido, y seguramente vamos a obtener apoyo del Banco Mundial (que ha estado estudiando este tema), y del Exim Bank de Japón, es decir que no vamos a tener inconveniente para un proyecto de transporte que en definitiva es un proyecto absolutamente necesario para poder extender las fronteras agrícolas y poder aumentar la producción del continente, de manera que aquí el tema del financiamiento no aparece como un cuello de botella sino que, por el contrario, parecería que lo podernos obtener fácilmente y que es un complemento a los grandes recursos de capital que vamos a tener que emplear para poder aumentar la producción en todas estas zonas que hemos hablado, tanto sea en Matto Grosso, como en Bolivia, como en Paraguay.

He dejado un poco Argentina de lado

porque, lamentablemente, las cifras argentinas en materia de crecimiento de sus exportaciones no surgen. Lamentablemente, Argentina ha disminuído sus exportaciones cerealeras en función de su propia crisis económica; esperemos que retome el camino, pero no aparece como demandando mayores volúmenes de lo que a hoy tiene.

En cuanto al repago de todo este financiamiento, nosotros pensamos que se puede hacer en función de que, en vez de pagarlo cada país, de acuerdo con la obra que realiza en su propio territorio, generándose así un pasivo nacional, pudiera hacerse cargo de esto la propia Cuenca del Plata y repasando las obras en función de quien las usa, o sea que aquellos que vayan transitando los diferentes segmentos del río, irían pagando peaje y esos serían los recursos financieros para pagar los créditos obtenidos para realizar las obras. De manera que trataríamos de obtener un crédito a través de la Cuenca del Plata para que no figuraran en cada uno de los países, ni en sus propios pasivos, estas inversiones. De manera que los costos tienen como base que no son muy altos, que no tienen que realizarse en forma inmediata sino que, pueden ir haciéndose paulatinamente, y que su financiación no se asumirá individualmente sino en conjunto.

Tenemos entonces a la hidrovía y a Uruguay que está muy interesado en el tema, pero aparece aportando poca producción o poco transporte, en principio, y uno entonces se pregunta ¿cuál es el papel de Uruguay? El papel de Uruguay fundamentalmente está en utilizar su ubicación geográfica y todo su sistema de puertos del Litoral y de Montevideo (que lamentablemente hoy se encuentran prácticamente paralizados), puertos que están algunos de ellos en excelentes condiciones, y otros que están en plena construcción y mejoramiento, preparándose desde ya para esto que sentimos va a ser una realidad en poco tiempo.

Nosotros tenemos el primer puerto que

está relacionado al sistema, que es el Puerto Fray Bentos, 95 kilómetros al norte de la desembocadura del Paraná Bravo. Es un puerto que tiene dos muelles, uno de 224 metros de largo y otro de 125 metros, y tiene un calado de 23 pies y una instalación de silos de una capacidad de 22.000 toneladas estáticas, una capacidad de carga de 400 toneladas por hora, y una capacidad aproximada de operación de unas 200.000 toneladas por año. Fray Bentos tiene dos condiciones, además de su puerto, muy particulares: una es la alimentación por parte del ferrocarril hacia el de Fray Bentos, lo que permite que zonas alejadas del río puedan traer mercaderías hacia el puerto, (lo que está ocurriendo hoy con maderas del norte argentino y también con soja) y la otra particularidad es que tiene al lado el Puente San Martín, que nos une directamente con la Argentina, es decir también con el Puerto de Buenos Aires, lo que también permite alimentar el Puerto de Fray Bentos. Porque una de las cosas que nos interesa, es que todo este flujo de transporte que baja por la hidrovía, tenga también una contrapartida de mercaderías que suban por la hidrovía, lo que es una forma de bajar más radicalmente y rápidamente los costos de transporte. Toda la región, si bien va a ser exportadora, va ser consumidora, desde fertilizantes hasta combustibles o cebada. Parte del Paraguay y Bolivia, por ejemplo, son importadores de trigo, de manera que hay mucha mercadería que va a compensar los fletes de venida con fletes de retorno y a su vez de esta forma se hace más competitivo el sistema.

El Puerto de Fray Bentos se encuentra en perfectas condiciones, puesto que ha sido totalmente reparado entre la Administración Nacional de Puertos y la Dirección de Hidrografía, ha sido dragado, y los pasos al sur de Fray Bentos, hacia Nueva Palmira, también han sido dragados, de manera que el Puerto de Fray Bentos se halla hoy en perfectas condiciones de operación.

Al sur de Fray Bentos está Nueva Palmira; donde tenemos tres elementos importantes a considerar el muelle de la Administración Nacional de Puertos, que está en plena construcción, es el que llamamos muelle oficial, con un calado de 30 pies; se está haciendo en este momento un muelle de 260 metros de largo que permite la capacidad de embarcaciones de hasta 84.000 toneladas y tiene una capacidad de estocamiento de cereales de 50.000 toneladas y una capacidad de ampliación de 30.000 toneladas más, lo que hace que podríamos en un período de 6 meses aproximadamente, movilizar 1.300.000 toneladas de cereales a través de la planta de silos que está instalada, a través del muelle que está en plena construcción y a través de la instalación de transbordo que comenzará su montaje en el segundo semestre de 1989; este puerto estará terminado en 1990, con la instalación de transferencia de cereales que va a permitirle recibir barcasas, para de las barcasas mandar a silos, de los silos mandar a barcos transatlánticos, o de barcos transatlánticos mandar a barcasas, o de barcos transatlánticos mandar a silos, es decir una operación de sistema muy moderno, de alta capacidad (600 toneladas por hora), de manera que vamos a contar en Nueva Palmira con un puerto sumamente competitivo y estratégicamente ubicado en la boca del Paraná; existe también en Nueva Palmira una instalación privada, dentro de zona franca, que es la instalación de "Navíos", que también tiene una capacidad muy importante, con un muelle de 27 pies de calado, una capacidad horaria de 500 toneladas hora, 70.000 toneladas de depósito aproximadamente, que también podría estar operando en el orden del 1.200.000 toneladas por año.

Quiere decir que entre estos tres puertos, Fray Bentos, Nueva Palmira y Navíos, el Uruguay tendría la posibilidad de hacer transferencia de cereales por un total de 2.700.000 toneladas. Esto lo debemos comparar con lo que es el Puerto de Montevideo que es siem-

pre un punto de referencia y que hoy está movilizándolo 1.000.000 de toneladas.

Pero aquí estamos hablando de 2.700.000 toneladas de transferencia de cargas que llegarían de exportación, de la Cuenca del Plata no de lo que nosotros estaríamos enviando de retorno, que sin duda podrían ser volúmenes muy importantes; eso todavía no está cuantificado. Tenemos también en Nueva Palmira, y aquí tenemos al Director, a la Zona Franca, donde se abren enormes expectativas conectadas con todo este sistema de transporte fluvial. La Zona Franca de Nueva Palmira está estratégicamente ubicada al lado del puerto, son 100 hectáreas, y están digamos diseñadas como para ser una zona franca industrial y conectada a este sistema de transporte fluvial, lo que permitiría que muchas zonas que podrían estar aportando allí sus materias primas, las que en la propia zona franca pudieran elaborarse, transformarse, industrializarse y re-exportarse; por ejemplo, podría haber allí una planta de producción de aceite de soja que podría trabajar a "façon", recibiendo soja de diferentes orígenes y exportando el aceite de soja y el expeller de soja, contando con las facilidades portuarias, contando con los silos existentes, contando con que tenemos energía suficiente en la región, de manera que la zona franca de Nueva Palmira, que a su vez va a tener la demanda adicional de que ya se ha colmado la zona franca de Colonia (y por lo tanto no hay más posibilidades de expandirse en Colonia), tiene la posibilidad adicional de ser una zona franca más en el país, de ser una zona franca conectada a todo este corredor fluvial y ha despertado mucho interés en Bolivia, en Paraguay y también en Brasil. El director de Zonas Francas ha participado en todos estos países en exposiciones, en charlas y hemos visto que hay un interés creciente en esta materia. Hay incluso quienes han hablado de un proyecto de colocar una importante industria siderúrgica, trayendo el mineral de hierro de Corumbá y

pudiéndolo transformar en la zona franca y luego re-exportar el hierro ya con una pureza del 100% a partir de ese mineral de hierro que tienen actualmente un 50%; de manera que creemos que esa zona franca va a jugar un rol muy importante asociado al tema del corredor fluvial.

Existe también en Nueva Palmira una pequeña industria que se acaba de montar pero que también nos marca a través de su presencia el potencial de toda la región y es una maltería que ha instalado la empresa Omusa y cuya operación es muy interesante porque hasta ahora las malterías eran de las propias cervecerías y como un subproducto o como un producto submarginal producían cebada malteada para la exportación. El Uruguay tiene un gran futuro en la producción de cebada pues la producción de cebada por razones de tipo climático y de tipo de suelo, está limitada a una pequeña parte de Sud América en Argentina y Uruguay, ni Brasil, ni Paraguay, ni Bolivia pueden producir cebada por lo tanto Uruguay está en condiciones excepcionales de hacerlo, de transformar esa cebada en malta y poderla exportar, lo que ya se está haciendo pero habría que aumentarlo. Nosotros, que tenemos rendimientos bajos en trigo, tenemos rendimientos altos en cebada y la cebada a su vez es de un ciclo más corto, se siembra más tarde que el trigo y se cosecha antes, es un cultivo que a su vez se asocia muy bien a lo que son las praderas artificiales porque se siembra conjuntamente con una pradera artificial. Allí se cosecha la cebada y luego se puede cosechar la semilla de pradera artificial que cuesta de 2 a 5 dólares el kilo y luego queda implantada en la pradera, de manera que es un cultivo de gran futuro para el país desde el punto de vista agronómico. Pero además, en este mundo en el cual estamos tropezando todos los días con barreras arancelarias, nos encontramos en el continente con una demanda muy importante de cebada y a lo largo de todo el corredor fluvial hay cervecerías, algunas pe-

queñas y otras grandes, que están importando cebada y por lo tanto están sumamente interesados en la producción de Omusa. Omusa está asociada a su vez con una empresa australiana de primer nivel, con la última tecnología, y el proyecto es para 25.000 toneladas iniciales pudiendo luego desdoblarse en 50.000 toneladas para culminar en 75.000 toneladas. Como elemento auspicioso podemos decir que las primeras mil toneladas de producción que vaya a producir esta planta en el mes de noviembre, ya las ha comprado Bolivia. Como un símbolo Bolivia ha querido decir que las primeras mil toneladas que produzca esta planta en Nueva Palmira tienen que ir a Bolivia a través del corredor fluvial; también todo el trigo de la ley 480 o parte del trigo de la ley 480 que va a importar Bolivia este año de los Estados Unidos se va a llevar por el corredor fluvial. Pero cuando hablamos del tema Nueva Palmira no lo podemos dividir de otro gran problema digamos, otro gran accidente geográfico que tenemos y que es tal vez la piedra angular del éxito de todo el corredor fluvial y es el Canal Martín García. Lo comentábamos con el Director, el Coronel Sorrentino hoy cuando veníamos, que tenemos que hacer cada vez más esfuerzos para avanzar en el tema del Canal Martín García porque si bien los puertos de Nueva Palmira tienen una capacidad de 30 pies de calado, no tenemos más que 21 pies de calado en los pasajes de Martín García y si nosotros pasamos de 21 pies a 30 pies podemos pasar de buques de casi 30 a 80 mil toneladas lo que es un cambio absolutamente trascendental del punto de vista del transporte donde los costos caen radicalmente; de manera que ese es un tema que no lo podemos analizar separado, sino conjuntamente. El punto tiene sus implicancias internacionales con la Argentina; ustedes saben que las rivalidades portuarias con Argentina son históricas y trataremos de superarlas, pero nosotros tenemos que avanzar en este campo y creernos que el

incluir el tema del Canal Martín García dentro de lo que es el corredor fluvial y dentro de lo que es la Cuenca del Plata, desde el punto de vista político facilita todas las negociaciones con la Argentina porque salimos de la bilateralidad para entrar en una negociación entre cinco países y aparece en la negociación un país muy interesado en este tema que es Brasil y que tiene un peso también muy importante. Quiere decir que esa diferencia natural que se da entre Argentina y Uruguay, en función del poderío de un país en comparación con el otro se equilibra si lo manejamos esto en forma muy amplia y haciendo participar a todos los países. El Canal Martín García está entre el kilómetro 38 y 135, en casi toda su extensión tenemos 24 pies, pero del kilómetro 61 al kilómetro 71 contamos con 21 pies de calado y éste es el tema más importante, la verdad es que no tenemos claramente efectuado un relevamiento del subsuelo para poder saber el costo del dragado pero es algo a lo que nos debemos abocar; dentro de poco tendremos el estudio de factibilidad en la mano, donde aparece como obstáculo el Canal Martín García y nosotros vamos allí a encarar con toda la fuerza la investigación de lo que es el subsuelo para poder analizar el costo del dragado de este Canal, pero insisto en que éste es un tema de particular importancia.

Quisiera también referirme (porque ha habido informaciones en la prensa) al tema Nueva Palmira y lo que aparenta ser un puerto privado y la antinomia entra el puerto privado y el de la Administración Nacional de Puertos y la irregularidad en que este puerto privado estaría incurriendo; por supuesto no hay ninguna irregularidad porque en este país es muy difícil hacer irregularidades, tenemos un Parlamento que nos controla mucho, se pueden decir muchas cosas pero cuando se hacen las que realmente están contra la Ley la reacción por suerte es muy rápida; en el año 54 el Consejo Nacional de Gobierno, por unanimidad, autorizó a la em-

presa Navíos a instalarse en zona franca para hacer todas las operaciones de transferencia de cereales y mejor dicho en aquel momento no lo decía específicamente de cereales, lo decía sobre todo referido a hierro, manganeso y cualquier otro producto, inclusive la Administración Nacional de Puertos, en la época decía: *"autorízase a la firma Sucursal Uruguay Navíos Corporation para construir un muelle particular en la zona puerto de zona franca de Nueva Palmira en el lugar indicado en el plano que corre agregado a la fecha 13 de éstas actuaciones para efectuar en él las operaciones de carga, descarga y trasbordo de materiales, en ejercicio de la autorización concedida por resolución del Poder Ejecutivo de 1954"*; quiere decir que aquí es claro que se le autorizaba a la carga y descarga y trasbordo de materiales, no se le decía específicamente qué materiales, aunque en principio esta instalación fue pensada para que pudieran hacerse estas transferencias para mineral de manganeso y para hierro, pero por cualquier eventualidad la empresa solicitó que fuera para materiales en general, fue otorgado insisto, por el Consejo Nacional de Gobierno, fue otorgado por la Administración de Puertos y así vino hasta hoy dejando de operar en minerales para operar en cereales. Esta empresa años después realizó algunas exportaciones y algunas importaciones en el país y cuando las hizo no pagó ningún tipo de tasa o provento y este Gobierno, el primero de noviembre de 1986 le impone una tasa de un dólar por tonelada que le debe pagar a zona franca por las operaciones que realice de importación o de exportación, a su vez la Administración Nacional de Puertos en la misma fecha pasa a cobrarle, que no le venía cobrando, la utilización de las bitas de Puerto de Nueva Palmira que cuando los barcos atracan al puerto de Navíos utilizan y que no pagaban, a pesar de que esas bitas habían sido construídos por la empresa Navíos a su costo, estaba en propiedad de la Administración Nacional de Puer-

tos y por eso hoy se le pasa a cobrar y además la Administración de Zona Franca multiplicó por varias veces el costo de arrendamiento que pagaba la empresa Navíos a Zona Franca. Quiere decir que no hay, no ha habido, ni habrá nada irregular con este puerto, que trabaja con mucha eficiencia en lo que es transferencia de cereales, que va a implicar una competencia muy dura a la Administración Nacional de Puertos, que va a tener su puerto al lado, que hay espacio para los dos, porque ya hemos visto que las demandas de transporte son muy superiores a las que pueda brindar Navíos o la que pueda brindar el Puerto de Nueva Palmira, pero, lo que es claro, es que cuando hablamos de estos puertos y cuando también tenemos que hablar dentro del sistema del Puerto de Montevideo hay una cosa que es esencial: que todo esto es posible si lo manejamos con eficiencia y eficacia lo que tenemos que reconocer y tenemos que lamentar que no hemos aún logrado en el Puerto de Montevideo. El Uruguay tiene enormes posibilidades de ventas de servicios en toda la región, de ventas de servicios portuarios, de ventas de servicios de transporte, de ventas de servicios bancarios; la situación de Uruguay, la cultura y la calidad de su gente, lo ponen en una condición excepcional, pero tenemos que damos cuenta que no estamos solos en el mundo no somos la única opción en la región, sino que en ella existen otros puertos, en nuestro propio país el caso Navíos y en el Río Paraná ya hay una serie de puertos argentinos privados que están operando con mucha eficiencia y que nosotros vamos a tener que competir con ellos. Hasta ahora Uruguay se ha dedicado a invertir en infraestructura portuaria pero no se ha dedicado a mejorar la operación, la gestión de esa infraestructura portuaria, por diferentes razones, no es el momento por supuesto de discutirlo, pero lo que tenemos que tener claro es que todo esto le brinda al Uruguay una enorme posibilidad, una enorme posibilidad de venta

de servicios, pero ella implica sin ninguna duda un enorme esfuerzo desde el punto de vista nacional para lograr una calidad y una continuidad en los servicios que les permita a todos aquellos demandantes tener la seguridad de que pueden operar en nuestros puertos y en nuestro sistema de servicios con una continuidad aceptable. Nosotros sentimos que hemos avanzado bastante en este proyecto, hemos despertado la conciencia de todos los países en la región, hemos despertado los intereses de todos los países de la región, los intereses tanto comerciales como políticos; creemos que el proyecto de la hidrografía, insisto, es un proyecto posible, es un proyecto demandado hoy por las circunstancias, es un proyecto que implica un enorme esfuerzo, que no tenemos que quedarnos en pensar sólo en las obras de infraestructura, que tenemos que pensar en la gestión como decíamos antes, que tenemos que pensar también en la desburocratización, porque ocurre que cuando hablamos de la navegación fluvial tenemos que pensar que hubo navegación fluvial y que desapareció y que tenemos la necesidad de investigar por qué y que cuando investigamos vemos la cantidad de trabas que se le fueron creando a la navegación fluvial hasta que llegamos al fenómeno de haber vaciado nuestros ríos. Las trabas burocráticas que existen para transportar la misma mercadería por camión desde Bolivia, el Brasil, o el Paraguay a un puerto brasileño o a un puerto argentino, son infinitamente menores de lo que es si la transportamos por la navegación fluvial, aquí tenemos el problema de los Prácticos, aquí tenemos el problema de los puertos, aquí tenemos el problema de los inspectores, aquí tenemos el tema de la propia documentación que hay que hacerla para cada país y cambiarla para cada país y esas son las cosas que tenemos que remover más rápidamente porque son las cosas que no requieren inversión, sino requieren voluntad política y decisión para hacerla.

Decíamos el otro día al propio Canciller

Barrios Tassano, en la reunión que tuvimos cuando llegaron los empresarios bolivianos, qué poco sentido tendría que nos pusiéramos a quitar las piedras y la arena que tiene el río para poder mejorar su navegación, en vez de quitar primero las piedras que hemos puesto nosotros los hombres en el río para que en este río no pudiera navegarse; quiere decir que la primera gran tarea que tenemos que hacer es un análisis profundo de cuáles son todas las trabas burocráticas y todo el papelerío que tenemos alrededor de la navegación y de la operación de los puertos, para simplificarlo. Dentro de pocos días se van a reunir en Brasilia, los Cancilleres de la Cuenca del Plata y van a tomar como tema fundamental el de la hidrografía, lo que para nosotros es de gran satisfacción y dentro del tema de la hidrografía van a tomar como decisión, ya de los Cancilleres, apoyar todas aquellas gestiones que sean de la simplificación, sobre todo en lo que es la tramitación, y eso marcaría una voluntad política de todos los países de avanzar en el sentido de habilitar la hidrografía, de resolver los problemas políticos que pueden aún quedar y de resolver, insisto, todos los problemas burocráticos que existen.

Sentimos que entonces el proyecto va tornando camino, que los países van tomando conciencia de que es una necesidad, que para el Uruguay es una muy importante posibilidad y que debemos seguir trabajando, ir avanzando; paso a paso; estas cosas no se conquistan de un día para otro, pues hay mucho para resolver, incluso escepticismo para vencer, pero la navegación fluvial ha demostrado en todo el mundo que manejada eficientemente tiene costos de transporte por tonelada del orden de entre el 30 y el 50% de los otros modos de transporte; de manera que nosotros creemos que este proyecto tiene que salir adelante, que de él va a depender la extensión de las propias fronteras agrícolas, que zonas que hoy están muy alejadas y que los costos del transporte le impiden la producción, en función del desarrollo de este

proyecto, puedan llegar a niveles de costos de producción que sean cubiertos por sus precios, de manera que es un proyecto que a su vez tiene un profundo contenido integrador, porque no sólo nos vamos a integrar en el transporte, sino que el propio corredor fluvial va a ser un corredor de integración; se va a desarrollar alrededor del propio corredor toda una corriente de intercambio regional que no va a salir toda a través de los puertos del Atlántico, sino que va a haber ciudades que se van a complementar y comunicar entre sí, que se van a complementar en sus producciones, que van a industrializar unos las materias primas de los otros, y que ello tiene un sentido político muy profundo cuando observarnos las integraciones que se han dado en el mundo a través de las noticias recibidas de los países y de los bloques que se han ido conformando, es notorio que no

puede haber integración si no hay un transporte que permita que esa integración se lleve a cabo también materialmente, de manera que la hidrovía Paraguay-Paraná va a cumplir además de la función de darle salida al exterior del continente de inmensas cantidades de producción, la función tantas veces sentida y dicha y procurado por todos los latinoamericanos de lograr la integración regional y de esa manera apoyarnos los países de América Latina y juntos encontrar un destino común.

Esto era lo que yo les quería decir, es un tema muy extenso y estoy a disposición de las preguntas; he tratado de condensar lo más posible esta charla de manera que cualquier interrogante que ustedes quieran plantear estamos dispuestos a contestarlas, tanto yo como los Asesores que me acompañan. Muchas gracias.



APORTES PARA UNA POLITICA NACIONAL ANTARTICA

(1ª PARTE)

por el General Ricardo Galarza

Página destacada - Noviembre 1989



En la propia historia de nuestra civilización es posible distinguir una serie de obras del pensamiento y de acciones que, sin solución de continuidad, se orientan al Sur conformando toda una tradición antártica.

El pensamiento clásico griego, intuyendo la existencia de las tierras polares australes; el trazado de mapamundis en la Edad Media, en los cuales aparece esa zona antártica aún no descubierta; Leonardo da Vinci calculando precisamente la superficie de la Antártida; las innumerables expediciones españolas a partir del Descubrimiento, que iniciaron la aproximación física a las heladas regiones australes; las acciones jurisdiccionales sobre los océanos Atlántico, Pacífico y Antártico que ejerció el Apostadero Naval de Montevideo, muestran el hilo conductor de esa profusión de antecedentes que al apoyarse en estas tierras sudamericanas fueron generando la vocación austral de los Estados Nacionales de la región.

La hazaña del Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety a bordo del "Instituto de Pesca Nº 1", en 1916, engarza ese pasado con este hoy, en el cual el Uruguay ostenta con orgullo su presencia en la base antártica "Artigas", como miembro de pleno derecho del Tratado Antártico.

Presencia ganada luego de un largo proceso de iniciativas particulares y dedicación oficial, que aportaron responsabilidad, lucidez, firmeza y decisión, virtudes que serán también necesarias para lograr la persistencia del objetivo alcanzado.

La Antártida se presenta de cara al siglo XXI, como una gran causa ilusionante y catalizadora del espíritu nacional y en ella se abre la perspectiva de empleo de un inmenso espacio geopolítico, esencialmente marítimo que requiere, para su efectiva utilización, la conjunción de todos los esfuerzos y el aprovechamiento de todos los medios materiales y humanos que la Patria pueda volcar.

El General Ricardo Galarza fue Presidente del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, organismo sostén y albergue motor de la empresa antártica nacional, nos distingue con su especial colaboración en este número de la Revista, haciéndonos llegar su interesante y calificada opinión sobre este tema que consideramos gravitante y crucial para el futuro de la Nación.

En la actualidad el Gral. R. Galarza se encuentra en situación de Retiro, cumpliendo funciones en el Grupo Asesor de Apoyo de la Presidencia de la República.

ALGUNOS ANTECEDENTES HISTORICOS

Según Oscar Pinochet de la Barra¹ Pedro Fernández de Quirós, transformado de contadur y piloto de la "Carrera de las Indias" en celoso evangelizador, trata de conquistar para su causa al virrey Velasco del Perú, a quien escribe en 1597: *"Ninguna cosa al presente será más lucida que ir cortando las olas del mar incógnito, buscando las no sabidas y tan deseadas tierras que divisa el Polo Antártico..."*. Pero Luis de Velasco, con el sentido práctico del gobernante, está más preocupado de atajar la puerta misma del Estrecho de Magallanes a los ingleses y holandeses deseosos de entrar a ese "mare clausum", y con tal objeto envía a su sobrino Gabriel de Castilla, mozo de apenas veinte años.

Entonces tiene lugar uno de los momentos estelares de la "Terra Incógnita". En 1599, el holandés Dirck Gherritsz llega al sur de América, a la latitud 56°, y en marzo de 1603, Gabriel de Castilla, según su contramaestre holandés Lauren Claess, "hasta los 64°", donde tuvieron mucha nieve.

¿Dónde está lo curioso de todo esto? En la relación de Kasper Barlaeus de 1622 -anexa a la traducción francesa de Antonio de Herrera- se atribuye a Gherritsz haber visto "una tierra alta, con montañas cubiertas de nieve, como el país de Noruega".

Uno de los atractivos de la investigación histórica es justamente seguir pistas como ésta tras la verdad. ¿Cuál de los dos navegantes vio esa "tierra alta" hace casi cuatrocientos años? ¿Fue una de las Shetland del Sur, en la latitud 62°, y, quizás, el elevado Monte Barhard en la Isla Livingston (1.788 metros)? ¿Fue el Archipiélago Palmer en la latitud 64°?

Después del avistamiento de Gabriel de

Castilla² vendrán casi doscientos años en que la Antártida aparece ignorada, hasta que los viajes de James Cook determinaron que era efectivamente un continente aislado, siendo contemporáneo con ello el comienzo de un período de redituable dedicación a la caza de los lobos marinos y focas. Tras un intervalo, se produjo el rebrote de la actividad lobera hacia 1870-1880, para después decaer en forma definitiva, pero habiendo bastado para generar muchas expediciones de carácter mixto científico-comercial que fueron preparando el conocimiento de la región para que un día de 1911 el noruego Amundsen diera el asalto al mismo Polo Sur.

Antes y después de tal hito histórico, expediciones cuyas figuras evocamos hoy habrían contribuido a ensanchar el conocimiento antártico:

- William Smith (1819) pionero en desembarcar en Isla Rey Jorge.

- Edward Bransfield (1819-1820) en compañía de Smith descubre la costa noreste de la Península Antártica.

- Barón Fabian Gottlieb Von Bellinghausen (1820), alcanzó los 69° latitud sur, encontrándose con Nathaniel Palmer quien había recorrido la costa de la Península Antártica a la que dio su nombre.

- Capitán James Clark (1819-1820) primero en invernar en la región antártica.

- James Weddell, cazador de focas y navegante, llegó en 1823 a los 74° de latitud sur.

- Durmont D'urville, buscó incesantemente el Polo Sur Magnético sin conseguirlo; no obstante abrió rutas muy útiles para posteriores expediciones.

- Antes de finalizar el siglo XIX dos expediciones invernan en la Antártida: una al mando de Adrián Gerlache que lleva como comandante en su nave al también célebre Roald Amundsen y la segunda expedición a

(1) ABC de Madrid 16.10.89.

(2) Extractado de la Publicación Científica 1985/86, preparado por el C/C. (CG) Juan J. Mazzeo.

cargo del noruego Cartens Borchgrevinks.

- Robert Scott al mando del **"Discovery"** se dirigió a Polo Sur (5 de agosto 1901) permaneciendo en aquella zona hasta 1904 en procura de lograr la conquista del gigante blanco. El día 16 de enero de 1912 logra finalmente llegar al Polo, para ver con amargura la victoria de Roald Amundsen.

- Sir Ernest Shackleton (1914) a bordo del navío **"Endurance"** intentó atravesar el continente de lado a lado, quedando atrapado por los hielos en la latitud de 76° sur. Perdido su barco con cinco compañeros llegó a bordo de una ballenera a las Islas Georgias donde solicitó ayuda. Desde aquí organizó tres expediciones que fracasaron en la empresa, estando ente éstas la del buque de nuestro país **"Instituto de Pesca N° 1"** al mando del Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety.

- Almirante Richard Byrd entre los años 1928 y 1930 con medios modernos comienza una serie de expediciones aéreas para la definitiva conquista del Polo Sur logrando la instalación de varias bases y estaciones para el desarrollo de investigaciones científicas en la Antártida.

CONSIDERACIONES DE CARACTER ESTRATEGICO

El detalle aludido que no es exhaustivo ilustra con elocuencia la intensidad creciente de la disposición por conocer al "gigante blanco", incluyendo en tal esfuerzo, inquietudes de carácter estratégico, en particular para aquellos países con intereses extra continentales. Sin embargo, al menos inicialmente, tal aspecto de la aproximación antártica no revistió una importancia capital exteriorizándose solamente en vagas referencias hasta que se identifica al aceite de ballena como un recurso vital para tiempos bélicos, lo que ocurre hacia el final de la Primera Guerra Mundial. Durante la Segunda, algunas incursiones navales armadas hacia las regiones australes hicieron recrudecer temores en cuan-

to a la posibilidad que la Antártida pudiera convertirse en un lugar desde el cual conducir operaciones militares y aún en el cual se desarrollaran tal tipo de operaciones. Si a ello se suman las pretensiones territoriales formuladas según la teoría del sector, resulta claro que comenzaba a mostrar sus perfiles una situación cuando menos problemática.

La mención de Argentina, Chile y Reino Unido, en el contexto citado precedentemente, aparece no sólo como ilustrativo sino además, inevitable. Similarmente Australia y Nueva Zelandia, ambos reclamantes también de soberanía, expresaban puntos de vista que decían relación con el valor estratégico de la Antártida, fundamentalmente relacionadas con su ubicación geográfica relativa, en el "patio trasero" o a espaldas de sus respectivos territorios metropolitanos, que conceptuaban, si las cosas iban de determinada manera, una amenaza potencial para su seguridad, sólo superable en tanto retuvieran control de dichos sectores antárticos. A mayor abundamiento, el incremento de actividades antárticas soviéticas causaron preocupación en medios militares y políticos de los Estados Unidos, donde se estimaba posible que la región fuera convertida en una "Albania Antártica". Según algún trascendido, hasta se formularon planes de operaciones que se harían efectivos en caso de hostilidades. Desde la perspectiva soviética que guardaba, respecto de la americana, la consabida simetría, se hacían referencias a que la agresividad de los círculos imperialistas, en un intento por extender esferas y zonas de influencia, se materializaría en considerar a la Antártida, entre otras, como región de vital interés. Súmese a las anteriores consideraciones las derivadas de la eventual extensión de las consecuencias de la guerra fría -en sus aspectos tanto nucleares como territoriales- y se habrá conformado el cuadro de los síntomas más notorios e importantes que, partiendo de las apreciaciones estratégicas formuladas global e individualmente por los países más directa-

mente involucrados, permitían predecir una situación si no explosiva por lo menos latente de conflictividad. Los intereses en juego, sin emitir juicio en cuanto a su legitimidad eran más de fondo que de forma y hacían a la esencia de consideraciones estratégicas y territoriales lo que ambientó debates de proporciones considerables en tanto se negociaba el Tratado Antártico.

ROL ESTRATEGICO NEGATIVO

Todo cuanto viene expresado revela que la importancia estratégica de la Antártida, tal como se la concebía en esa época, se basaba tal vez no tanto en una valoración intrínseca y absoluta sino más bien en la conveniencia de no permitir su uso por fuerzas adversas o enemigas reales o potenciales. En este sentido, el análisis se focalizó en lo que podría ocurrir más que en lo que realmente había ocurrido.

Así pues, se optó por lo que se conoce en estrategia como Rol Estratégico Negativo³ que supone, en última instancia, una neutralización de hecho del Continente, la que ha sido lograda a plenitud por el Tratado Antártico. En efecto, la desmilitarización y la desnuclearización del área, celosamente vigiladas y escrupulosamente cumplidas, un status sin duda paradigmático, ha servido no solamente como eficaz instrumento para el cumplimiento de las aspiraciones políticas y estratégicas de los signatarios del Tratado, sino que ha dado satisfacción a la Carta de las Naciones Unidas en lo atinente. Es probable también que su exitosa existencia haya constituido un ejemplo concreto y tangible para el desarrollo de la doctrina de desarmes regionales, que pueden contribuir, a la seguridad global. En este sentido, el Tratado para la prohibición de Armas Nucleares en América Latina es otro logro significativo.

APORTES PARA UNA POLITICA NACIONAL EN ANTARTIDA

Actitudes

En virtud de los servicios prestados por el Capitán Cook, el Almirantazgo Británico le designó para realizar una expedición que debía alcanzar altas latitudes australes con la finalidad de confirmar datos, creencias y presunciones que venían de la antigüedad.

Al regreso de un viaje tan espectacular como exitoso, escribió el recordado Capitán: *"Si alguien navega aún más al Sur de lo que yo lo he hecho, no le envidiaré la fama de su descubrimiento y seguramente la humanidad no se beneficiará de ello"*.

El interés creciente que la Antártida despierta parece desmentir tajantemente esta aseveración rotunda que, aunque poco conocida, trasunta una concepción respecto del Continente Blanco, según la cual no existirían en el mismo, recursos, posibilidades científicas o aspectos dignos de atención. En suma, generaría una actitud de indiferencia, derivada, claro está, no de los dichos del Capitán Cook, cuya expedición tuvo lugar entre 1773-1775, sino de no haber identificado intereses en el área antártica. Si se tiene en consideración que los signatarios originales del Tratado Antártico son sólo doce se percibe fácilmente que a fines de la década del 50 (el Tratado Antártico se firmó en Washington en 1959), la indiferencia era la regla general o, mejor dicho, la actitud generalizada respecto de la Antártida.

Lentamente al principio y luego con una aceleración cada vez mayor, otros estados fueron asumiendo papeles antárticos más activos que permitieran la concreción de anhelos e intereses. No se encara esa actividad exclusivamente por razón de estos últimos, si bien forman una parte importante del haz convergente que motoriza la voluntad de una nación en procura de materializar logros antárticos. En efecto hay, además, una cues-

(3) Peter J. Beck, *The International Politics of Antarctica*.

tión de prestigio que mueve a legítimo orgullo y que confiere a la aproximación antártica el carácter o condición de emprendimiento nacional, así como una extensión de la esfera de acción nacional.

En definitiva por ambas razones, la atención hacia el continente helado crece sin pausa hasta que el inicio de la década de los 80 permite contabilizar 14 Miembros Consultivos y similar número de Miembros Adherentes.

Para entonces era claro el éxito del Tratado Antártico en la consecución de los fines para los que había sido creado, consolidando pues un esquema sin par que contaba con aceptación y adhesión en aumento constante y sostenido. He aquí, pues, una segunda actitud respecto de la Antártida: participar formando parte del Sistema del Tratado Antártico y, en tal caso, obviamente con el máximo de facultades que dicho estatuto consagra: Miembro Consultivo o Pleno, que Uruguay alcanzó en octubre de 1985.

Con el antecedente inmediato en el tiempo de la Conferencia sobre Derechos del y Fondos Marinos, un grupo de países inicia un movimiento cuya finalidad manifiesta es lograr que la Antártida sea declarada Patrimonio Común de la Humanidad, posición que lidera Malasia y que en varias votaciones en el seno de la Asamblea General de la ONU ha obtenido sólidas mayorías, en mociones que varían en lo que hace al punto de aplicación del esfuerzo pero que, en última instancia, apuntan al objetivo de descalificar al Sistema del Tratado Antártico y obtener su desmantelamiento sustituyéndolo por aquella declaratoria. Es esta una tercera actitud que obviamente procura la internacionalización de la Antártida, sostenida y apoyada por estados que no han revelado otro interés que participar sin esforzarse. Fácil es apreciar una actitud que supone la planificación y ejecución por otros de tareas sacrificadas y riesgosas en un medio particularmente adverso, cuando no hostil.

A esta altura del análisis y en la actual situación, no parece haber una cuarta actitud. Si la hubiera sería en realidad una variante de alguna de las mencionadas, con mayor o menor grado de internacionalización. En efecto, como es notorio el Tratado Antártico internacionaliza limitadamente al continente homónimo, atendiendo al esfuerzo que cada país pueda y esté dispuesto a ejecutar. La pretensión de Malasia intenta, en cambio, una internacionalización indiscriminada, ignorando, al menos en apariencia, que puede haber títulos históricos y de otro tipo que convaliden reclamaciones territoriales que el Tratado Antártico y sólo él ha sido capaz de postergar en aras de una solución mejor. La cancelación de dicho Tratado, retrotraería las cosas a la situación potencialmente conflictiva anterior a 1959. En su vigencia nuestra república entiende que puede dar satisfacción, de la mejor manera posible, a los intereses que tiene en el área.

APROXIMACION ANTARTICA URUGUAYA

Sin desconocer los orígenes, hacia 1961, de un interés incipiente en el Continente Antártico, de naturaleza privada y de limitada capacidad de expansión, parece indiscutible que la oficialización del Instituto Antártico Uruguayo en 1975 pone fin a la actitud indiferente, dando comienzo otra etapa que, aún de lento desarrollo inicial, ambientaría concreciones en el largo plazo. En efecto, es recién en 1980 que el Uruguay adhiere al Tratado Antártico formulando "*expresa reserva de sus derechos*" consolidando así no sólo la materialización de su interés sino, además el curso de acción que conceptuaba más apto o idóneo a tal fin.

A favor de esa decisión de capital importancia las mías se elevaron en procura de alcanzar el rango consultivo o pleno el que posibilitaría una efectiva participación en la

coadministración del Continente Antártico. Tal como reza el Artículo IX 2, del Tratado Antártico era y es menester efectuar actividad científica "*importante*" (en inglés "*substantial*") como el establecimiento de una estación científica o del envío de una expedición científica.

Un requerimiento tal exigía, entre otras cosas, la determinación de una política de transportes para la aproximación física al continente de manera autónoma, habida cuenta de las carencias que en tal aspecto, además de otros, se padecían. El intento, que tuvo lugar en el correr del año 1982, analizaba ampliamente las características, ventajas y desventajas de los medios navales y aéreos a emplear eventualmente, terminó, si no en fracaso, en una híbrida relación descriptiva de cursos de acción teóricamente posibles. Por razones que no son del caso analizar ahora, era imposible coincidir en la exclusividad de uno solo de los medios de manera que quedaba como únicamente viable una combinación de ambos que ha de ser, por otra parte, la solución óptima y que seguramente en el futuro, tal vez próximo, pueda convertirse en realidad, en una empresa en que hay lugar para todos aquellos que, con intención de servicio, vocación antártica y sin afares excluyentes, puedan aportar tanto capacidad científica como logística. Pero en aquel momento, 1982, el País soportaba una severa recesión a la par que incurría en uno de los más abultados déficits de su azarosa historia fiscal, por mencionar solamente dos parámetros económicos cuya mención puede no obstante explicar la renuencia al gasto en particular para encarar inicialmente una actividad cuyos réditos materiales -que de

ninguna manera son los únicos- no serían visibles ni siquiera en el largo plazo.

El efecto combinado de la falta de coincidencia y las dificultades económicas impidieron la determinación de una política de transportes antárticos.

En esas condiciones, la adaptación del FAIRCHILD T-572 de la Fuerza Aérea Uruguaya y la efectivización del primer vuelo, con medio propio, en enero de 1984, deben ser reconocidos como jalones históricos y en el contexto de la situación política existente en el seno del Sistema del Tratado Antártico, valorados como la resultante de una decisión oportuna, audaz, pionera y de decisiva importancia al punto de tornar irreversible la intención de concretar la presencia uruguaya en el Continente Antártico y su activa participación en aquel Sistema.

Así, la política antártica nacional, sin haber sido formalmente formulada adquiría perfiles propios y conduciría al establecimiento de su primera instalación en la Isla Rey Jorge, Archipiélago de las Shetland del Sur, en la cual, el 22 de diciembre de 1984 se izaría orgulloso e hidalgamente el Pabellón Nacional, de manera tan plena como lo fue alcanzar la membresía de tal carácter en la XIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, en Bruselas, el 7 de octubre de 1985.

Los intereses de la República, en el Continente Antártico, encontraban de esta forma el vehículo más adecuado para su satisfacción.

En la 2da. Parte de este trabajo, se encarrarán dichos intereses así como también otros aspectos de relevancia, que hacen, en la opinión del autor, a la determinación de la política antártica nacional.



APORTES PARA UNA POLITICA NACIONAL ANTARTICA

(2ª PARTE)

INTERESES URUGUAYOS EN ANTARTIDA

por el General Ricardo Galarza

Página destacada - Marzo 1990

INTRODUCCION

Hacia 1555, Carlos V encomienda al entonces gobernador de Chile, Alderete, le informara respecto de la Antártida *"Deseando entender, los secretos que hay en aquella tierra... la utilidad de ella y saber y entender que poblaciones y gentes hay en ella, que cosas se crían y que manera de vivir y que costumbres tienen los que habitan, y si hay monzones, corrientes y que manera de religión tienen, y si son idólatras y que manera de gobierno tienen, y que leyes y costumbres, y que minas y metales, y que otras cosas que sean provechosas, hay en la dicha tierra y si comen carne humana, y si hay o hubo ente ellos memoria de nuestra religión o de otra secta, y si tiene reyes por elección o suceden por herencia o derecho de sangre, y que tributos pagan a sus reyes..."*.

Como puede apreciarse, un interés significativo, que dejaba pocas cosas libradas a la iniciativa de quien debía producir el informe y que apuntaba a la conformación de una política hacia la Antártida, tal como lo había sido para otras regiones.

Los intereses uruguayos en el área se identifican como: científicos, ecológicos, económicos, en sus dos grandes vertientes: recursos marinos vivos o renovables y recursos minerales y energéticos o no renovables y estratégicos.¹

1.-En referencia al interés estratégico nacional, se entiende que su explicitación está cubierta en el punto "El rol estratégico negativo", incluido en la primera parte de este artículo, Rev. Naval Noviembre 1989 (N. del A.).

CIENTIFICOS

Como es conocido, aprovechando el desarrollo del Año Geofísico Internacional (A.G.I.) tuvieron lugar en el continente Antártico investigaciones científicas sin precedentes, a la par que otras actividades afines. Más tarde la creación y puesta en marcha del SCAR que por así decir, coordina la parte científica del Tratado, hizo posible el más amplio intercambio de las investigaciones científicas que se efectuaban en la Antártida, en el necesario y eficaz complemento para evitar la repetición inútil de esfuerzos, así como la coordinación de los mismos, aún cuando no siempre lo ha logrado.

Las disciplinas científicas en el continente blanco se agrupan en: Ciencias de la Tierra, Ciencias de la Atmósfera y Ciencias de la Vida.

La presencia uruguaya proporciona el marco adecuado para la iniciación de sus proyectos científicos, que dieron satisfacción a requerimientos nacionales de tal carácter de conformidad con los intereses que la República tiene en el Continente Antártico, así como para contribuir a un conocimiento científico cada vez más amplio de la Antártida. Uruguay es un país de reducidas dimensiones y relativamente escasos recursos y tiene, comparado con las otras Partes Consultivas, un número menor de científicos entre los cuales seleccionar aquellos que formarían parte del programa antártico de ciencias. Ante tal situación se convino que el Instituto no

debería cubrir las disciplinas de la ciencia Antártica, sino sacar partido de sus reales posibilidades, dentro de la propia comunidad científica del país en el cual, por ser de economía predominantemente agrícola, las ciencias de la vida se hallan mayoritariamente representadas.

En vista de la creciente importancia de las ciencias de la vida y ambientales para la futura explotación de la Antártida, resultó razonable concentrar el programa científico en dicha área, sin excluir necesariamente por ello la observación en otros campos.

La continuidad que, aún con altibajos, se ha intentado imprimir al programa antártico de ciencias unido a la capitalización de experiencias propias así como al intercambio en cada oportunidad que ha sido posible, han contribuido a una moderada expansión científica superando un comienzo necesariamente limitado. Lógica consecuencia de ello fue la consecución de la membresía también plena en el mencionado SCAR (Comité Científico de Investigación Antártica) siguiendo un itinerario diferente al de la mayoría de las Partes Consultivas que optaron prioritariamente por el ingreso al SCAR como meta inicial. Sin perjuicio de reconocer que parece éste un criterio más orgánico o coherente no es menos cierto que la aproximación inversa seguida por el Instituto Antártico Uruguayo produjo, igualmente, resultados aceptables.

Por otra parte, la optimización en la asignación y empleo de recursos, no siempre suficientes, señalan la pertinencia de la modalidad de operar mediante convenios, aprovechando así al máximo la capacidad instalada y calificación técnica, cuya duplicación no sólo no agregaría eficiencia sino que, además, resultaría en la distracción innecesaria de recursos escasos. En este contexto, el Instituto Antártico Uruguayo coordina, en aquella modalidad, las actividades de investigación antártica de instituciones tales como Dirección Nacional de Meteorología, Direc-

ción Nacional de Minería y Geología, Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada, Servicio Geográfico Militar, Facultad de Veterinaria e investigadores privados.

Complementariamente y habida cuenta de la carencia en relación al medio naval propio se destaca el aprovechamiento integral de toda ocasión propicia para embarcar científicos y técnicos uruguayos en buques de investigación de otras Partes Contratantes del Tratado Antártico como por ejemplo:

- ARA "Almirante Irizar" (Argentina)
- "Stenna Artica" (Suecia)
- "Meteor" (Alemania)
- "Polarstern" (Alemania)

En próximas campañas será seguramente viable ampliar esta nómina incluyendo además de los expresados a Finlandia y Noruega, sin excluir a otras Partes Contratantes.

Respecto a la orientación relativa a los objetivos científicos, el esfuerzo pasa por lograr un equilibrio entre aquellos proyectos de exclusivo valor antártico -y dentro de ellos a los que materialicen la aludida creciente importancia de las cuestiones ambientales- con los que intentan algún tipo de retorno sea económico, sea en aspectos de medicina preventiva o de otro tipo.

ECOLOGICOS

Como se ha expresado, la vigilancia y control del Ecosistema Antártico, no sólo para preservarlo de eventuales impactos que puedan afectar su delicado equilibrio y su relativa fragilidad, sino también por la influencia que el mismo ejerce sobre nuestro ecosistema, al que se encuentra indisolublemente relacionado, es materia esencial y, por ende, de particular atención: una vez más las prescripciones del Tratado Antártico conforman un marco particularmente adecuado para el desarrollo de tareas de preservación

medioambiental. En efecto, tal marco comprende:

- * Medidas acordadas para la Conservación de la Fauna y Flora Antárticas y recomendaciones afines.
- * Convención para la Conservación de Focas Antárticas.
- * Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos.
- * Convención para la Reglamentación de Actividades de Recursos Minerales.
- * Recomendaciones relativas a:
 - el Sistema de Zonas Antárticas Protegidas que comprenden las Zonas Especialmente Protegidas, Sitios de Especial Interés Científico y Sitios y Monumentos Históricos.
 - el Código de Conducta para expediciones y actividades antárticas.
 - los efectos del turismo antártico y expediciones no gubernamentales.
 - el uso de radio-isótopos.
 - contaminación por combustibles.
 - la prohibición de arrojar desechos nucleares en Antártida.
 - los procedimientos para evaluación de impactos en el medio ambiente.

Como puede advertirse fácilmente, la actitud inequívoca de preservar el medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados, las iniciativas en tal sentido de considerable significación tanto cuantitativa como cualitativamente, así como la preocupación constante para el efectivo cumplimiento de aquellas prescripciones y el control consecuente, no responde solamente a la tendencia de acompañar el actual impulso que en tal sentido se aprecia en el mundo de hoy, sino que es el resultado de convicciones propias y que se han anticipado largamente a tal inquietud. A mayor abundamiento, en la XVa. Reunión Consultiva del Tratado Antártico, París, 1989 se han logrado progresos adicionales por la vía de la aprobación de varias recomendaciones de neto contenido

medioambientalista, incluyendo una relativa a la elaboración y efectiva instrumentación de medidas globales para la protección del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados y otra que dice relación con explorar y discutir propuestas para un Protocolo de Responsabilidad, accesorio a la Convención de Minerales.

La actividad del Instituto Antártico Uruguayo, en este sentido ha sido consecuente con los postulados enunciados y ha contribuido significativamente a impulsar el criterio de preservación medio ambiental en el marco de su activa participación en las negociaciones para elaborar la Convención de Minerales. En el plano de las actividades científicas, realiza monitoreos en las proximidades de su primera instalación antártica, ampliados en las oportunidades en que se han embarcado técnicos uruguayos en buques científicos de otras Partes Consultivas y que deberá constituir uno de los parámetros fundamentales de investigación cuando se planee el emplazamiento y demás factores que conducirán al establecimiento de la segunda y última base antártico uruguaya.

ECONOMICOS

(RECURSOS MARINOS VIVOS O RENOVABLES)

(RECURSOS MINERALES Y ENERGETICOS O NO RENOVABLES)

El análisis de cada uno de ellos impondría una profundización de tipo técnico que no haría otra cosa que repetir los resultados de investigaciones efectuadas que concluyeron en la existencia de ambos, aunque con matices importantes en lo que hace a su rentabilidad. En efecto, los **Recursos Marinos Vivos Antárticos** han sido objeto de explotación aún antes que se formara conciencia de la existencia continental de la Antártida, seguramente por la exhuberancia de los mismos que han llevado al SCAR (Comité Cien-

tífico de Investigación Antártica) a afirmar recientemente que los mares antárticos son, en términos de biomasa, los más ricos del mundo y por apreciable margen. Tal convicción, unida a la vital necesidad de protección de las especies para evitar su extinción, como había ocurrido con las ballenas, pavimentaron el camino para la firma de la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos que, en uno de sus artículos, establece que a los efectos de dicha convención el vocablo conservación implica utilización racional.

Se introduce así la posibilidad comercial en cuyo marco varios países antárticos realizan importantes volúmenes de captura ictícola.

Uruguay concurre a las Reuniones de esa Convención solamente en carácter de observador, circunstancia ésta que le impide participar en el proceso de toma de decisiones. Inicialmente no se advertía mayormente tal necesidad a lo que se sumaba la evidente injusticia que todos los miembros pagaran igual cuota cuando no son todas las Partes Consultivas las que llevan a cabo actividades de captura. Esa situación se ha corregido y sería pertinente lograr el status consultivo también en esta Convención, la cual además, ha superado alguna inercia de tipo burocrático orientándose a una mayor eficacia. No habían, pues, inconvenientes para acceder al rango consultivo previa aprobación para el aporte de una contribución anual, la que no se ha concretado por estar bajo revisión la política de afiliación a organismos internacionales.

POSIBILIDADES URUGUAYAS DE EXTRACCIÓN

El Instituto Antártico Uruguayo ha intentado darle vida a la Política Antártica contenida en la Estrategia de Desarrollo del Sector Pesquero, tratando de interesar tanto al

sector privado como al público, reconociendo las dificultades que en todo momento, pero en particular inicialmente deberán superarse y que han impedido la concreción de tales propósitos al presente. En el mismo marco, se presentó a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto un proyecto para aprovechamiento integral del Krill, tanto desde el punto de vista alimentarlo como otros accesorios, que no ha obtenido todavía una respuesta.

La postura que mejor consulta los intereses del país, es obviamente aquella que procure ordenadamente, la extracción de recursos marinos vivos en función de estudios de marketing fundamentalmente en el mercado externo y formación de empresas del tipo adecuado que apunten a la eficiencia y al lucro legítimo como forma de obtener o aceptar algún retorno económico de la actividad antártica, que, en parte, pudiera ser volcada para financiarla.

En cambio, los **Recursos Minerales y Energéticos**, si bien detectados, no parecen en la actualidad demostrar una rentabilidad tal que justifique su explotación. En todo caso, como se afirmaba tiempo atrás en la publicación especializada "The Petroleum Economist": *"no habrá operador que invierta en la actividad minera hasta que exista un estatuto que lo posibilite"*, tal como aconteció con los Recursos Marinos Vivos. Un estatuto de características tales ha sido concluido como se sabe, logrando armonizar posiciones e intereses diferentes representados por:

- Países que formulan reivindicaciones territoriales firmes en tanto otros los niegan y otros ni los apoyan ni los niegan.
- Países de economía socialista y de economía de mercado.
- Países que hacen cuestión de aspectos ecológicos y otros que no lo hacen en la misma medida.
- Países desarrollados y en desarrollo.

El Instituto Antártico Uruguayo ingresa a las delineaciones algo tardíamente (la Convención de Minerales empezó a ser discutida en 1981) pero no tanto como para no desarrollar un rol activo, dando decisivo impulso al llamado "Grupo de los 4" (Brasil, China, India y Uruguay, como se advierte, países en desarrollo no reclamantes de soberanía) y aún oficiando como sede de la 10ª ronda de negociaciones (mayo 1987). La Convención fue finalmente aprobada en junio de 1988 por los delegados y abierta a la suscripción y ratificación a partir del 25 de noviembre del mismo año; ha encontrado resistencias focalizadas fundamentalmente en Australia y Francia, quienes habían participado de manera activa en el largo período de negociaciones y que, de buenas a primeras, asumieron, también activamente, una pretendida defensa del medio ambiente antártico por la vía de no firmar ni ratificar la Convención. Son notorios en el mismo sentido, los esfuerzos del Comandante Cousteau, de intensidad semejante, a su desconocimiento del contenido de la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos, atento a sus propias manifestaciones.

Escapa a la intención de esta nota un análisis profundo de la Convención² sobre los Recursos Minerales Antárticos, pero entendiendo que la actitud que hacia ella se adopte forma parte importante de la política antártica uruguaya, se incluyen 2 consideraciones que se conceptúan esenciales para formar opinión al respecto:

- * desde el punto de vista de la preservación del medio ambiente no se conoce otra Convención tan completa, tan detallada y tan perfeccionista que, debidamente instrumentada para una correcta aplicación, se constituirá en una efectiva salvaguarda del medio ambiente antártico y sus

ecosistemas dependientes y asociados.

- * la no aprobación de la Convención significaría, entre otras cosas, un retroceso hacia situaciones ya superadas definitivamente en particular en lo referente a las reivindicaciones territoriales pues la Convención de Minerales que solucionó ese punto de alguna manera, debe ser considerada parte integral del sistema del Tratado Antártico. Desde otro punto de vista la total carencia de controles del tipo jurídico y la dificultad en ejercer controles físicos facilitarían la piratería minera con consecuencias imprevisibles.

Habida cuenta de lo anterior, que no incluye ni remotamente el total de consideraciones afines, ¿qué será más conveniente: la vigencia de esta Convención o la ausencia de una Convención en lo absoluto? Recordemos que lo mejor es enemigo de lo bueno y lo bueno es lo real y lo posible.

En todo caso, una actitud pro-Convención de Recursos Minerales no necesariamente significa una actitud pro-explotación, particularmente si las solicitudes o aplicaciones no reúnen las condiciones, exigentes condiciones sin duda, que aquella prevé en etapas previas y desde el comienzo mismo de la gestión.

DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA

Local: continuar funcionando mediante el sistema de convenios tratando de aprovechar la capacidad de investigación instalada.

desarrollar gradualmente la informática e incorporar tèle-mail.

Antártida: conveniencia de instalar una segunda y última base en el continente antártico, lo que se encara con atraso. Para cumplir esta aspiración es menester:

2.- Por una visión más detallada de estos aspectos, ver "Los nuevos caminos jurídicos del sistema antártico" del Dr. Roberto Puceiro Ripoll (N. del A.).

- * Contar con recursos presupuestales suficientes y oportunos.
- * Efectuar una correcta evaluación de impacto medio ambiental para confirmar que la instalación de la segunda Base Uruguaya tendrá un impacto mínimo.
- * Determinar los proyectos científicos a ejecutar en coordinación con SCAR y con énfasis en cuestiones referidas a la preservación del medio ambiente antártico.
- * Potenciar una política de transportes antárticos adecuados a ese medio. Tal política puede no estar exclusivamente relacionada con la instalación de una segunda base y sí con la intención de una mayor autonomía.

Hasta el presente, la aproximación antártica uruguaya se efectúa exclusivamente en avión FAIRCHILD de la Fuerza Aérea Uruguaya, lo que si bien, como se ha expresado, ha sido decisivo y debe ser reconocido como tal, resulta insuficiente y genera dependencia de otras Partes Consultivas.

Justo es consignar que tales dependencias no derivan en compromisos políticos y en definitiva, en Antártida, siempre cabe la oportunidad de tener que recurrir a alguien por necesidades o requerimientos de índole variada.

No obstante, reducir ese margen es conveniente. La futura disponibilidad de medios adecuados tanto navales como aéreos permitirá una planificación más autónoma, mejor ejecutada y durante todo el año, a la vez

que en la faz investigativa, un desarrollo mayor.

OTROS ASPECTOS IMPORTANTES

- Concurrencia a foros antárticos.

Son muchos y muy variados los foros antárticos, por lo cual el Instituto Antártico Uruguayo entendió del caso fijar política al respecto limitando su participación a:

- Reuniones Consultivas y Preparatorias.
- Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR).
- Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos.
- Convención de Minerales.
- Expertos en Seguridad Aérea.
- Directores de Programas Nacionales, está en análisis y estudio para evitar repeticiones y contribuciones innecesarias.

TENDENCIAS ACTUALES

- * Accidentes Recientes, alguno de los cuales terminó en naufragio, han excitado la necesidad de mejorar o introducir previsiones no contempladas anteriormente, intentando un más acabado desarrollo en materias de particular importancia, incluyendo:
 - Contaminación Marina, tema en el cual el Instituto Antártico Uruguayo trabajó con ahínco preparando un documento de trabajo que luego permitió un rol activo y protagónico en la XVa. Reunión Consultiva del Tratado Antártico.
 - Hidrometeorología.
 - Relevamientos cartográficos náuticos.
- * Asimismo, se verifica la tendencia de incrementar las medidas de preservación del medio ambiente antártico, tal como se expresara en el rubro intereses ecológicos

uruguayos como gran tema de permanente atención.

En ese contexto, la delegación uruguaya a la XVa. Reunión Consultiva del Tratado Antártico impulsó decisivamente un proyecto de Recomendación, finalmente aprobado y presentado en forma conjunta con Chile y Reino Unido, relativo a la concentración excesiva de estaciones en determinadas regiones antárticas de más fácil acceso, con la consiguiente potencial o real afectación del medio ambiente por impactos acumulativos.

- * La instalación de una secretaría permanente es tema recurrente y a pesar que últimamente se presentaron argumentos novedosos en su favor lo cierto es que se nota una creciente oposición a esa iniciativa.

Se ha intentado, en estas dos entregas, trasladar los aspectos sustanciales de la política antártica uruguaya, cuya falta de formu-

lación formal, como se ha expresado, no puede obstar a la consolidación y desarrollo de este emprendimiento netamente nacional. Parece haber llegado el momento de abordarlo con mayor profundidad y alcance, atendiendo a la circunstancia de haber superado bien los inicios no siempre seguros y a veces vacilantes, que no fueron óbice a un desarrollo que, como el actual, está consolidado pero que requiere alcanzar logros más importantes, mejor capacidad logística, mayor capacidad científica y presencia ampliada.

Finalmente, aunque pueda resultar ocioso, las pautas aquí establecidas no pueden tener rigidez alguna atendiendo a la dinámica de las situaciones que impondrán los cambios o modificaciones que resulten aconsejables. Sin embargo, en las condiciones actuales, las mismas trasuntan fielmente no sólo la opinión personal del autor sino, las más de las veces, el sentir que el mismo ha interpretado en el seno del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, organización señera y líder orgullosa de la actividad.



CRONICAS DEL MAR

24 DE MARZO DE 1989: ACCIDENTE DEL "EXXON VALDEZ"

Ante lo acontecido frente a Punta del Este en el mes de Febrero de 1997, con el accidente sufrido por el petrolero argentino "San Jorge", traemos al recuerdo uno de los más graves eventos de este tipo sufridos en la historia de la navegación: el accidente del super petrolero "Exxon Valdez" luego de la medianoche del 24 de Marzo de 1989. El hecho tuvo lugar en el Estrecho del Principe Williams, en la costa de Alaska, vertiendo al ambiente acuático 37 mil toneladas métricas de crudo, provocando la contaminación de 1.750 Km. de la línea costera y matando miles de pájaros y animales, en una situación que aún en la actualidad se está tratando de solucionar.

Desde esta fecha miles de millones de dólares se han gastado en el área y los científicos todavía no se ponen de acuerdo acerca de si los efectos del trágico derrame han ya terminado. El petróleo del buque contaminó porciones de la costa del Estrecho Principe Williams, la Península de Kenai, el Archipiélago Kodiak y de la Península de Alaska. Entre las áreas contaminadas existen una reserva forestal activa, cuatro refugios nacionales para la vida salvaje, tres parques nacionales, cinco estatales, y un santuario natural. El petróleo llegó a alcanzar incluso porciones de la costa ubicadas a unos 600 km. al sur del accidente.

Durante 1989, los esfuerzos se concentraron en limpiar los restos del petróleo y rescatar animales salvajes contaminados. Los habitantes del lugar trabajaron quitando petróleo de las aguas y se colocaron barreras para evitar que el crudo llegase a los desovaderos del salmón rosado del lugar. Una flota de pesqueros privados, llamada Flota Mosquito, cumplió un papel importante en la defensa del desovadero, asistiendo a los lugareños y capturando animales para transportarlos a centros de rehabilitación. Ese mismo año, la EXXON comenzó la limpieza de las costas bajo la dirección de la Guardia Costera que fue asesorada por agencias estatales y federales. Varios miles de hombres limpiaron las orillas con las técnicas más diversas y en algunos lugares se usaron fertilizantes para favorecer la actividad de microorganismos que metabolizan el petróleo.

En 1990 una investigación conjunta de la EXXON y el gobierno federal, mostró que buena parte del trabajo quedaba por hacer. Años después se realizaron nuevos relevamientos costeros y tareas limitadas de limpieza, pero el crudo seguía siendo visible. En 1992 se visitaron 81 lugares y se constató que siete de las 21,4 millas costeras relevadas mostraban restos superficiales de petróleo y que en las zonas más afectadas por el derrame de 1989, se registraba profuso petróleo superficial. Los investigadores llegaron a la firme conclusión de que las limpiezas adicionales provocarían más problemas ambientales que el dejar los restos del crudo que aún se hallaban sobre el lugar. En 1994, finalmente, trabajadores especializados dedicados a la restauración biológica del lugar realizaron tratamientos manuales para acelerar la degradación del petróleo superficial residual en aproximadamente una docena de sitios con bancos de mejillones que se hallaban seriamente afectados.

La empresa EXXON propietaria del buque siniestrado y responsable del derrame según dictamen judicial, gastó 2.500 millones de dólares en tareas de limpieza, demandas civiles y en agencias de seguros que reembolsan a las personas afectadas. Además la empresa está pagando 900 millones de dólares adicionales a un panel integrado por agencias estatales, para la restauración a futuro del área. Estos aportes se deben a un acuerdo extrajudicial de 1991, que incluye una cláusula que dice que si entre los años 2002 y 2006 se descubren nuevos impactos del derrame, EXXON deberá pagar 100 millones de dólares adicionales por el desastre. También la empresa debe pagar unos 40 millones de dólares a los pescadores de la zona y los habitantes del lugar.

Empero es tan vasto el alcance de este accidente, que el juicio continúa, donde ya se han procesado varios elementos referentes al futuro de este territorio. Aún se cree en el ambiente cercano a este tipo de eventos, que todo esto llevará un tiempo más de lo que indican los especialistas.

UNA POLITICA PESQUERA PARA LOS 90

por el Dr. Juan Oribe Stemmer

Conferencia dictada en el Club Naval por el Dr. Juan Oribe Stemmer, Director del Instituto Nacional de Pesca el 16 de agosto de 1990

Página destacada - Noviembre 1990



Al analizar la política pesquera debemos partir de la base de que los caladeros contienen recursos limitados, pero renovables.

Las comparaciones subconscientes que a veces realizamos con la ganadería no sirven, excepto si nos remontamos a las épocas del Virreinato cuando, antes del alambrado, las grandes vaquerías recorrían la región con total libertad.

Como lo demuestra la experiencia en otras pesquerías podemos llegar a agotar los recursos si no actuamos con prudencia. El ser humano generalmente interviene en forma negativa sobre los recursos, esto es capturándolos, extrayéndolos y, de esta manera, afectando un sistema ecológico muy complejo y muy dinámico que apenas comprendemos.

Los recursos pesqueros -a diferencia de lo que sucede en las actividades agropecuarias- no le pertenecen específicamente a ningún estanciero, agricultor o campesino. No existen huertos ni corrales en el mar. Los recursos pesqueros le pertenecen a la Nación como un todo. Son un patrimonio común y al administrar sus recursos, cada país debe operar dentro del marco de su derecho interno y del Derecho Internacional, el cual es cada vez más complejo. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reconoce la conveniencia de promover los usos con fines pacíficos de mares y océanos y de asegurar la administración equitativa y eficiente de sus riquezas, incluyendo el estudio, la protección y la preservación del me-

dio marino y la conservación de sus recursos vivos. Las grandes declaraciones ponen énfasis en el interés compartido que tiene la Humanidad de asegurar una explotación racional de los recursos globales y compartidos.

Sin embargo, estas referencias directas o indirectas a la solidaridad internacional no deben ocultar la realidad fundamental de que existe una considerable rivalidad a todos los niveles. Tenemos competencia entre los pescadores que operan en el Río de la Plata o en la Zona Común de Pesca. Hay competencia entre los buques que pescan en el Atlántico Sur Occidental, y así podemos seguir hasta llegar al nivel global.

También existe competencia en la industria y para conquistar mercados. Existe por ejemplo rivalidad entre las plantas que exportan productos con mayor valor agregado desde América del Sur y quienes lo procesan en el otro lado del Océano Atlántico. Los trabajadores en el Reino Unido, Francia, no están muy dispuestos a perder su empleo porque nosotros exportemos pescado más procesado. En materia de exportación del producto de la pesca, tenemos los mismos problemas que cualquier otra de las industrias de los países en vías de desarrollo.

Para el gobierno, la función más complicada es encontrar el compromiso adecuado entre una cantidad muy variable y dinámica de intereses. Debe buscar el mejor equilibrio entre las fuerzas de la cooperación y las fuerzas de rivalidad.

Quienes pescan en los caladeros de la región tienen, por un lado, interés compartido en asegurar que en el largo plazo el

ecosistema continúe rindiendo sus frutos en forma estable. Pero, como los recursos son limitados en proporción a las demandas de los pescadores, existe una competencia muy fuerte por extraer las cantidades de materia prima requeridas para exportar.

Esos conflictos de intereses pueden ser resueltos con relativa facilidad cuando los armadores, los recursos y las autoridades son de la misma nacionalidad. Sin embargo, la mayoría de nuestras capturas se realizan en la parte más exterior del Río de la Plata y en el Océano Atlántico. Es aquí donde las declaraciones internacionales y las normas del Derecho Internacional comienzan a mostrar sus limitaciones, porque el régimen jurídico de la pesca frecuentemente no encaja bien con la realidad del ecosistema.

Sin duda el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo es un paso de gran importancia que realizaron Argentina y Uruguay para administrar racionalmente una parte importante de sus recursos pesqueros compartidos.

No es correcto pensar que la República Argentina realizó a nuestro país concesiones extraordinarias en ese tratado. En realidad ambas partes realizaron concesiones recíprocas que contemplaron debidamente sus intereses fundamentales. Al mismo tiempo, la experiencia nos está indicando que se hace cada vez más necesario considerar la posibilidad de llegar a acuerdos más amplios para lograr una mayor administración óptima de los recursos compartidos.

Hoy en día importantes flotas de terceros países operan en alta mar, fuera de las 200 millas. Hace poco tiempo el gobierno de las Islas Malvinas suspendió un mes antes de lo previsto la temporada del calamar. Existen una variedad de indicaciones que subrayan la magnitud de las operaciones de las flotas internacionales, que operan en el Atlántico Sudoccidental, en lo que técnicamente es el alta mar.

Sin duda es un tema complejo que tenemos que analizar con mucho cuidado. Pero si

deseamos proteger las riquezas dentro de las aguas bajo nuestra jurisdicción, es decir la mitad norte de la Zona Común de Pesca, no podemos pensar solamente en términos de zona económica exclusiva uruguaya sino en términos de ecosistema. Pienso que sería en el mejor interés del Uruguay llegar a un acuerdo (siguiendo el ejemplo de otras regiones), para establecer un marco multilateral regional para la administración de los recursos. Ya existen elementos importantes que apuntan hacia esa dirección. Ustedes recuerdan la declaración conjunta del gobierno británico con el gobierno argentino hecho en Madrid, donde se incluyó una cláusula que se refiere al intercambio de informaciones técnicas sobre la pesca entre los 45° y 60° de Latitud Sur. Se trata de una medida interesante, sobre todo si consideramos que en 1982 hubo una guerra entre ambos países.

Desde el punto de vista uruguayo también deberíamos reafirmar nuestro derecho a pescar en la zona de alta mar, fuera de las 200 millas. La divisa de la política pesquera del nuevo gobierno es "pescar mejor y pescar más lejos". Pero para hacerlo necesitamos mejores barcos, probablemente buques congeladores bastante más grandes de los que estamos usando hasta ahora, dispuestos a enfrentar el desafío.

El Uruguay pesca para exportar. Debemos desarrollar la capacidad de producir productos con el máximo valor agregado respondiendo a la demanda de los mercados en el exterior. En el INAPE, se adjudicará una importancia básica fundamental a la parte comercialización y mercados. Si logramos abrir los mercados, pienso que los armadores uruguayos y los industriales responderán en forma positiva al desafío.

A pesar de que suele exagerarse su importancia, el descarte es un problema importante que debemos resolver. Se pueden llegar a producir descartes de dos tipos: porque se capturan individuos de sus especies-objetivo, cuya talla está por debajo de las dimensiones comerciales, o porque se pescan ejem-

plares de las llamadas especies acompañantes. Ambas capturas suelen ser desechadas, lo que obviamente, es un desperdicio de recursos.

Si Uds. analizan la situación del punto de vista del corto plazo (aquí nos encontramos otra vez con el problema de cómo conciliar intereses opuestos), el armador tiene un barco de capacidad limitada y es obvio que intentará optimizar la captura. Para ello descartar el pescado demasiado pequeño o que no sea de las especies reclamadas en el mercado. En nuestro país la demanda se concentra en unas pocas especies. En 1970 el 28% de las capturas eran de merluza, corvina el 18%, pescadilla el 19%, las otras especies sumaban el 35%. En el 80, cuando ya estaba en pleno vigor la política de pesca, las capturas fueron: merluza el 52%, la corvina el 26% y la pescadilla el 13%. Quiere decir que ya en el 80 el movimiento de la flota pesquera uruguaya estaba concentrada en la merluza. En el 88 la merluza asciende al 56.5%, la corvina alrededor del 24% y la pescadilla cayó al 6.3%.

La merluza no es una especie exclusiva de nuestro país. Por lo tanto la administración de los recursos pesqueros explotados por nuestra flota, no es solamente un problema de derecho nacional o interno, sino que es un problema de derecho internacional. No es un problema de política pesquera uruguaya, sino, un desafío de política y estrategia internacional pesquera uruguaya.

La flota nacional fue diseñada esencialmente para pescar en la Zona Común de Pesca o un poco más lejos. Formada por buques enfriadores, la edad de la gran mayoría de los cuales ronda o supera los 10 años de edad, rápidamente se va acercando el momento en que será necesario renovarla. Debido a la forma en que la flota se desarrolló, no tendremos una renovación gradual sino que tendrá a concentrarse en un período relativamente breve. Lo que requerirá una cantidad considerable de capital.

Este es un prospecto preocupante. El

sector parecería tener considerables dificultades para invertir el capital que necesita para desarrollarse. La pregunta es ¿de dónde saldrán entonces los fondos que se requerirán para renovar la flota? Seguramente no es razonable aspirar a otro plan pesquero tan generoso como el anterior. También debemos pensar que si deseamos pescar más lejos tendremos que incorporar barcos congeladores. Lo que nos llevaría a otra dimensión totalmente diferente del negocio pesquero, bastante más costosa.

En cuanto a las capturas, éstas parecen haber alcanzado una cierta estabilidad. El modelo concentrado en las tres especies clásicas parece haber llegado a su límite. En 1975 capturamos unas 26.000 tons.; en 1980, 120.000 tons. Entre 1983 y 1987 fueron 140.000 toneladas anuales. En 1988 107.000 tons. y 122.000 tons. en 1989. Quiere decir que las capturas han oscilado entre los 100.000 y los 140.000 durante 4 años. Unido a esto el rendimiento de los barcos parecería haberse estancado. Esto significaría que nuestros costos pueden llegar a ser cada vez menos competitivos en el mercado internacional.

Las relaciones laborales son otro tema difícil. El INAPE es un Instituto que no tiene competencia en el aspecto laboral. Sin embargo, las relaciones laborales son un dato externo importante que el Instituto deberá tomar en cuenta al definir la política pesquera.

Al analizar la situación gremial debemos tener presente que, además de los trabajadores y empresarios el sector pesquero incluye un tercer elemento fundamental que ha invertido una cantidad importante de sus escasos recursos en esta actividad: la sociedad uruguaya. El INAPE tiene como objetivo principal defender los intereses de largo plazo de esta colectividad.

Las estadísticas anuales de pesca muestran dos tipos de oscilaciones; uno se debe a las variaciones naturales de un recurso, sobre la cual tenemos muy poco o ningún control. Pero también existen oscilaciones más

intensas, las cuales se deben a dificultades de tipo laboral.

El personal del sector pesquero se divide en dos grandes grupos, la flota que ocupa (datos del 88) unas 3.200 personas y las plantas que ocupan alrededor de 6.400 personas.

No entramos a calificar las causas de los conflictos, eso es algo que le compete a las gremiales y al Ministerio de Trabajo, lo que sí deseamos hacer es llamar la atención hacia los efectos que estos conflictos tienen sobre las exportaciones y la producción.

En setiembre comenzará lo que llamamos el estudio sectorial pesquero, que será un completo análisis de la situación del sector. Los expertos formularán un diagnóstico de la situación actual y recomendaciones para el futuro. Una vez definida la nueva política pesquera, se tratará de establecer las estrategias para el desarrollo del sector y es ingenuo pensar que las relaciones laborales no serán tomadas en cuenta en ese momento.

El país ha invertido una suma demasiado considerable en el sector pesquero como para abandonarlo. A pesar de todas las críticas que se le hacen, hoy el país tiene una flota importante, dispone, de una considerable capacidad instalada en tierra, y también, ha conquistado mercados difíciles en el exterior cosechando 60.000.000 de dólares al año de exportaciones.

Tenemos que pensar en el largo plazo. Consideramos que la mayoría de los armadores y también la mayoría de los tripulantes y de los gremialistas, piensan en el largo plazo y hacen sus mejores esfuerzos para respetar las normas que existen sobre protección de los recursos. Sin embargo, INAPE se encargará de vigilar cuidadosamente que las normas que existen sean debidamente aplicadas.

Se apoyará el desarrollo de la acuicultura. Estamos en proceso de definir un programa de 5 años para el desarrollo de la acuicultura y pesca en pequeña escala. Ustedes dirán: ¿Por qué la acuicultura?

La razón es que es un sector que promete, y que esperarnos al cabo de 5 años podrá realizar exportaciones importantes. También algo que debería interesarnos a todos -y creo que le interesa fundamentalmente, al gobierno- la acuicultura es una actividad que puede contribuir al desarrollo del interior de la República.

Ustedes saben que el Presidente de la República anunció ya un proyecto muy importante para desarrollar el corazón del territorio nacional, cuyo eje es el Río Negro y sus tres embalses. Los expertos del INAPE viajan con frecuencia al interior para encontrarse con las diferentes cooperativas artesanales y gobiernos departamentales para definir e implementar programas de apoyo y cooperación.

Otra prioridad es reforzar la parte de comercialización. Es importante exportar productos cada vez con más valor agregado. Para eso tenemos que ir a los mercados y ofrecer lo que ellos consumen, en las condiciones que ellos requieren. Algunas empresas ya lo están logrando y tenemos la esperanza que para cuando termine este período de gobierno, ese tipo de exportaciones hayan aumentado mucho más.

La estrategia pesquera que el INAPE está definiendo encaja dentro del gran marco de la política de este gobierno. Somos partidarios de un sistema de economía social de mercado, en el cual el Estado interviene en los procesos económicos, pero le deja un gran margen de acción a las leyes de la oferta y la demanda, a la dinámica de la competitividad, de la tecnología del ingenio del empresario, del esfuerzo del trabajador.

El futuro de la industria de pesca depende de los armadores, industriales, tripulantes y trabajadores en tierra. El Estado podrá ofrecer algunos incentivos y apoyo, pero, en última instancia, el futuro de la pesca en nuestro país depende fundamentalmente del sector pesquero.



ATLANTICO SUR, ¿CUAL DE ELLOS?

por el Sr. Contralmirante (ARA) (RE) Fernando A. Milia

Conferencia pronunciada en el Club Naval, el 27 de julio de 1989

Página destacada - Marzo 1991

El conferencista ejerció durante su servicio naval diversos comandos embarcado.

Fue Agregado Naval a las embajadas en Méjico, Washington y Ottawa y Jefe de la Casa Militar de los presidentes Guido e Illia.

Su actividad intelectual es ampliamente conocida a través de las obras "Constitución y empleo del Poder Militar", "Estrategia y Poder Militar", "Gauchos y Marineros", "La Atlantártida", "El Colonialismo Intelectual" y "El Conflicto - Análisis estructural", además de una abundante producción publicada en los diarios "La Nación" de Buenos Aires, y "El Litoral" de Santa Fe, patria chica de la que es oriundo.

El Contralmirante Milia fue Presidente-Director General de CITEFA, Director fundador del Centro de Estudios Estratégicos de la Marina. Vice-presidente ejecutivo del Instituto Nacional de Tecnología Industrial y consultor de las Naciones Unidas en transferencia de tecnología y desarme.

A la fecha de dictar esta charla, ejercía la cátedra de Estrategia en el Instituto del Servicio Exterior de la Nación, Consejero titular del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, Miembro del Advisory Board del International Security Council, Presidente del Instituto Naval de Conferencias y Director del Boletín del Centro Naval.

Esta apretada síntesis biográfica, exime de mayor presentación al artículo que conforma la Página Destacada de la edición de hoy, a través del cual el autor propone una novedosa perspectiva del Atlántico Sur, que constituye un esquema atractivo por su racionalidad y su enfoque americanista.

Me permitiré corregir a mi gentil presentador, el señor Capitán de Navío Salvo, porque ha omitido un elemento muy importante de mi biografía y es que soy hijo de uruguayo. Me parece oportuno decirlo aquí porque explicará a Uds. la emoción que me embarga. Mi abuelo paterno fue un marino español cuyo buque tuvo por apostadero, durante algunos años, el Puerto de Montevideo. Fue así que mi padre nació en esta tierra oriental y en ella transcurrió su primera infancia. Pese a que la vida lo llevó de vuelta a

España y luego a la Argentina, siempre guardó un entrañable amor por su tierra natal y supo transmitir a sus hijos su devoción por la Patria Oriental. Cuando yo era niño no existía esta actual necesidad de veranear, pero algunas veces mi padre llevó a su familia de veraneo y, siempre, pasábamos esas vacaciones en Pocitos. Por eso, al orgullo de hacer uso de la palabra en el Club Naval de Uruguay, se añade esa circunstancia afectiva pro-oriental que me ha rodeado desde la cuna.

"Cuando era más joven" suele decir una

conocida actriz rioplatense, uruguaya pero que los argentinos queremos como propia. Quiero copiarle el dicho, así que diré que cuando era más joven, en uno de mis libros, critiqué a Napoleón. En **"Estrategia y Poder Militar"** en el capítulo dedicado a los astigmatismos estratégicos puse a Napoleón como ejemplo de **simplicismo terrestre**, un astigmatismo o parataxia estratégica.

Ese es el nudo de mi disertación. Las deformaciones mentales que se producen al tratar de comprender un teatro, o ámbito geográfico. Pese a lo sofisticado de los términos (parataxia mental, astigmatismo) que traigo de la patología médica, creo adecuado su empleo. Por ello me permitiré dedicar unos minutos para ampliar su significado. Astigmatismo en óptica es un defecto estructural de una lente o del ojo (el que también es una lente), que produce una deformación de la imagen. Parataxia mental, en medicina, es la deformación de la imagen producida por anomalías en los mecanismos de intelección del cerebro. Es decir que, según esta analogía que propugno, astigmatismo estratégico es un concepto erróneo resultante de mala o escasa información. Parataxia estratégica sería un fenómeno producido por condicionamientos culturales que conducen a una tergiversación de la realidad.

Napoleón, que padecía de parataxia estratégica en lo marítimo, decía en sus **"Máximas"**, *"Un almirante no tiene reconocimientos que hacer, ni terreno que dominar, ni campos de batalla que estudiar. El Océano Indico, el Océano Americano, el Mar del Norte son siempre un plano líquido"*¹. Esa visión simplista del Océano es absolutamente paratáxica (ante este auditorio no necesito fundar este aserto más que someramente). Primero, el océano no es plano, sino cóncavo (o convexo, según desde donde lo contem-

plemos). Además, no siempre es tan plano ni tan homogéneo. Pero aún los marinos solemos incurrir en similar simplicismo al referirnos a los espacios marítimos. Ello responde a un acostumbamiento originado por el trabajo sobre las cartas o mapas con el simple objetivo de navegar.

La idea que quiero proponerles hoy es la de contemplar el Atlántico Sur de una distinta manera. El título de esta disertación **"El Atlántico Sur ¿Cuál de ellos?"**, pretende inducir esa distinta manera al admitir la existencia de una pluralidad de Atlánticos Sur. En realidad estoy jugando con un concepto moderno de la estrategia y de la geopolítica que es el de los escenarios. Es decir, un ámbito geográfico puede ser considerado un "teatro", también puede suponerse que es posible disponer los decorados de manera de tener varios "escenarios".

UNA METODOLOGÍA

Quisiera, inicialmente, proponer una metodología, que sería aplicable no sólo al Atlántico sino a cualquier espacio geopolítico-estratégico.

Hay tres elementos causales que nos permiten clasificar los elementos geográficos.

1º - Las causas y los hechos determinísticos. Es decir causas consistentes en actos de Dios o naturales, que se caracterizan por ser anteriores al problema que queremos estudiar, o inmutables aunque el hombre puede introducir modificaciones (como lo hizo seccionando los istmos de Suez y Panamá, practicando sendos canales). El estudio de estas causas naturales corresponde a las Ciencias Exactas y Naturales (Geografía, Física, Oceanografía, etc.). El mapa, la carta marina, reflejan sucintamente esa condición determinística.

Conviene tener presente, asimismo, que

(1) Fernando A. Milia, *Estrategia y Poder Militar*, Buenos Aires, I.P.N. del Centro Naval, 1965.

el mapa es una entelequia, una abstracción, en la cual una superficie curva como lo es la terrestre es reducida a un plano, lo que es una primera deformación. Pero esa reducción a un plano se hace mediante una proyección, lo cual introduce otra deformación todavía más seria. Casi todos quienes nos hemos reunido hoy aquí somos marinos, por lo tanto hemos nacido a nuestra profesión a la sombra de la proyección **Mercator**, cuya única virtud es permitir trazar un rumbo con una línea recta. En todo lo demás la deformación que produce esta proyección, sobre todo en las altas latitudes, es tan grande que pretender hacer Estrategia o Geopolítica, o cualquier otra actividad vinculada a la Política, con una carta Mercator puede conducir a la comisión de errores gruesísimos. Como en el que incurrió nada menos que el Almirante Mahan cuando propuso a la administración conservadora de los EE.UU. un eje geopolítico de aproximación al Japón a través de las Islas de Hawaii, lo que condujo a un olvido de la ruta más directa, cual era la de las Islas Aleutianas.

Pero quisiera insistir en un dato de la realidad estratégica de todo mar u océano, para mí importante, que son sus accesos. En los accesos que comunican los mares, las líneas de navegación confluyen con otras, aumenta la densidad de población marítima y con ello la trascendencia de los actos políticos. En otro lugar² he llamado a este fenómeno "el poder de las penínsulas". En efecto, la necesidad de acortar distancias obliga a contornear las penínsulas; los accesos a todos los mares consisten en general, en pares de penínsulas que se oponen formando un estrecho o angostura. Resulta así que los accesos son los lugares más poblados del mar y esa condición los hace estratégicamente importantes, los más importantes de

todo ámbito político-estratégico.

2º - Las causas o hechos de tipo estadístico (socio-económico). Es decir que en el espacio en consideración, actividades comerciales, industriales, científicas que se acumulan, se repiten y se influyen mutuamente. Esto cambia la imagen inanimada, estática, que pudiera brindar la contemplación desprevénida de un mapa o carta. La diferencia esencial de estos hechos (o sus causas) es que son contemporáneos con la necesidad estratégica o geopolítica, mientras que los determinísticos eran anteriores a toda iniciativa humana. Asimismo son estos actos humanos, mientras que los otros son actos naturales, actos de Dios.

Estos actos humanos se llevan a cabo en un hábitat cuyo estado natural es el de despoblado. Si, se calcula el número de marinos que "pueblan" los océanos, se llega a cifras bajísimas. Esa población alcanza, escasamente a dos millones de tripulantes de buques o habitantes de instalaciones off-shore. Es decir que los mares están poblados por solamente uno de cada dos mil quinientos habitantes del mundo. El mar es un desierto en cuanto a población. Lo anterior es considerando el globo entero. Pero nuestro tema de hoy es el Atlántico austral. En el hemisferio Sur prevalecen las superficies oceánicas sobre las terrestres y por añadidura la actividad naviera y off-shore es mucho más reducida. Si los océanos son un desierto en el globo, como decíamos poco antes, en nuestro hemisferio esa soledad es mucho mayor. Quizás el Pacífico Sur sea el más despoblado, pero también nuestro Atlántico Sur participa de esa soledad. Es importante retener esta idea de soledad para lo que hemos de ver luego.

3º - Tenemos un tercer género de hechos y causas. Se trata de los acaeceres **políticos-estratégicos**. A diferencia de los anteriores, que eran anteriores o contemporáneos

(2) Fernando A. Milia, *La Atlantártida*, Buenos Aires, Editorial Pleamar, I.P.N. del Centro Naval.

con la actividad humana, el hecho político es una consecuencia de esa actividad y, por ende, posterior a ellos. Podemos agregar otra singularidad del hecho político-estratégico, cual es su discontinuidad y variabilidad, en oposición al primer género que es inmanente, al segundo que se caracteriza por cambios lentos.

El paso que sigue es aplicar la metodología que he esbozado, al Atlántico Sur. Este auditorio no necesita que se le explique la morfología del Atlántico Sur.

Uno de los elementos determinísticos del Atlántico Sur es un recurso renovable: la pesca. Un recurso importantísimo pero muy susceptible a la acción depredatoria. Hace 35 o 40 años el Golfo de Guinea contenía ricos caladeros, hoy en día está prácticamente despoblado. La depredación tiene consecuencias en estas áreas, porque todas están ligados por las especies migratorias.

Existe otra condición determinística en el caso del Atlántico Sur. Son las convergencias oceánicas, ese fantástico fenómeno en el cual ingentes masas de agua fría se precipitan debajo de otras de agua caliente. La originalidad del Atlántico Sur es la de contar con dos convergencias.

HECHOS SOCIO-ECONÓMICOS EN EL ATLÁNTICO SUR

El primer hecho son los tráficos transzonales. Usaré para analizarlos la proyección Wollweide conforme empleada en la figura 1. Encontramos un importante tráfico que implica miles de buques-año que transportan cobre, uranio, más otras doce o catorce materias primas, críticas o estratégicas. Pese a que, frecuentemente y con alguna picardía, los marinos sudamericanos hacemos referencia a este tráfico, la verdad es que el mismo no nos afecta y nosotros poco podemos hacer por afectarlo. De todas maneras es un escenario digno de particular

consideración.

Prácticamente superpuesto y de sentido contrario hay otro tráfico que, sorprendentemente, es poco conocido o nada mencionado. Me refiero al tráfico soviético, transzonal por el Atlántico Sur. La necesidad de este tráfico se origina en el desarrollo de la Siberia Oriental, que genera grandes demandas de tráfico que se realizaban a través del Ferrocarril Trans-Siberiano. Pese a las ampliaciones de esta vía férrea, que llegaron a su duplicación, su capacidad ha sido saturada y la consecuencia es el mencionado tráfico marítimo, que puede ser estimado en 25-30%, del tráfico de países de la NATO.

Ante la imposibilidad de emplear la ruta del Océano Ártico durante buena parte del año, la URSS tenía la opción de la ruta por el Cabo de Hornos o la del Cabo de Buena Esperanza; en distancia son prácticamente equivalentes. Pero la ruta contorneando el África y atravesando el Océano Índico para llegar a las costas orientales asiáticas tiene una ventaja político-estratégica muy importante. Es que a lo largo de ese trayecto se encuentran áreas críticas: buena parte del Tercer Mundo, India, S.E. asiático, las bases en Vietnam (particularmente la de Da-Nang), etc.

Este hecho ha creado una situación muy particular y novedoso en el campo estratégico: una gran vulnerabilidad marítima soviética que me lleva a proponerla como otro de los escenarios que debemos inventariar en el teatro del Atlántico Sur.

El último tráfico inter o transzonal que queda por considerar es el que liga naciones atlánticas sur-occidentales con el Hemisferio Norte. Es ésta, para nosotros, una actividad trascendente, vital. Pero es de una magnitud inferior a los que hemos considerado anteriormente.

Ya no tráfico mercante, sino militar, es el despliegue y redespiegue de fuerzas navales, de ambos bloques, que deben surcar el Atlántico Sur para cambiar el frente maríti-

mo de operación. Esto comprende, primordialmente, a los portaaviones y, en menor medida, a los submarinos de gran tonelaje. Los pasos son escasos, el escenario es importante más por la posibilidad de su empleo en caso de guerra o crisis que por el empleo que, de esta vía, hacen hoy en día las flotas norteamericanas y soviéticas.

TRÁFICOS INTRAZONALES

El más importante de los tráficos intrazonales es el cabotaje brasileño. Brasil, como bien sabemos, depende gravemente del mar para su comercio interior. Las causas son el escaso desarrollo ferroviario y vial; aunque nuestro gran vecino está empeñado en corregir esa situación, el cabotaje marítimo es la columna vertebral de su sistema de comunicación.

Tenemos también el cabotaje argentino, en el cual prevalecen los graneles líquidos. El cabotaje internacional Brasil, Uruguay, Argentina y la hidrovía constituida por los ríos Paraguay y Paraná, ahora algo decadente pero con perspectivas de ser revitalizada; tal parece ser el objetivo de los países de la Región.

Cabe agregar la actividad aérea. Los vuelos hacia Europa componen el grueso de esta actividad; existe también la línea Brasil-Sud Africa que tuvo algún momento de expansión, ahora limitada por razones políticas, particularmente el sitio ideológico a que está sometida Sud-Africa.

EL ESCENARIO PESQUERÍAS

La actividad pesquera parece ser la actividad más significativa de nuestro Atlántico Sur. El Golfo de Guinea supo ser un emporio pesquero, la pesca depredatoria agotó sus caladeros.

Quedan ahora dos zonas de pesca activas, la que se extiende frente a las costas brasileñas y la que más interesa particularmente a uruguayos y argentinos que es la que se extiende desde la convergencia atlántica principal hacia el Norte. Es una actividad pesquera que está limitada a la ribera Oeste; como la zona es atravesada por migraciones ictícolas, la actividad pesquera tiene influencia en otras áreas.

Nos falta considerar una actividad potencialmente importante. Es la minería "off-shore". Pese al impulso que ha recibido en los últimos años puede considerarse que, en el Atlántico Sur, esta actividad es aún incipiente; el Uruguay ha desarrollado alguna actividad en la Boca del Río de la Plata, la Argentina desarrolla tareas en la costa nororiental de la Tierra del Fuego. En resumen, es una expresión de deseos a la espera de una coyuntura favorable que aliente la inversión de tecnología y capital necesarios. Una vez más, también en otro rubro, el vacío, el desierto que sigue siendo la característica del Atlántico Sur.

Nos resta otro gran vacío, otro desierto, un área poco conocida, poco explorada, donde nadie transita, en la cual no se sabe que pasa; la región de "los Cuarenta Bramadores". Insinúan, algunos biólogos oceánicos, que en esta área está el centro de reproducción de la cadena biológica de las pesquerías. Una serie de problemas vinculados con la determinación de la captura permitible podrían resolverse por un mejor conocimiento de "los Cuarenta Bramadores".

Falta considerar los hechos también de tipo sociopolítico que se producen en el Atlántico Sur, aplicando, de nuevo, la metodología propuesta de los escenarios.

Inicialmente quiero señalar una vez más, la extrema vulnerabilidad del tráfico soviético. La U.R.S.S. ha desarrollado en el Atlántico Sur, una actividad que no sólo es económica sino también política, haciendo acto de presencia en el Golfo de Guinea. A ello hay

que agregar todos los demás objetivos políticos y económicos axialmente existentes, desde el Cabo de Buena Esperanza hasta el Mar de la China. En este campo, el Atlántico Sur es para la U.R.S.S. un elemento articulante. Pienso que el análisis de lo que los soviéticos hacen o dejan de hacer en el Atlántico Sur puede ser un buen indicador de sus intenciones en Europa o en el Pacífico Norte. No he podido conseguir información precisa, pero indicios hay de tráfico de "boomers" es decir grandes submarinos porta-misiles soviéticos que se redesplegarían por el Pasaje de Drake. Dentro de este cuadro de conflictos hipotéticos, quizás sea más propio hablar de vulnerabilidades.

Me toca referirme ahora a un conflicto cierto, vigente que es el de Malvinas. La "fortaleza" Malvinas ha producido un desbalance en la zona con el riesgo de que si no se llega a una pronta solución de este conflicto, la intespectiva presencia británica en la explotación ictícola puede transformarse en permanente. Lo cual implica traer a nuestra área un conflicto que nos es ajeno. De todas maneras no quiero abusar de la paciencia de ustedes, hay una evolución muy rápida del tema y creo posible que en un corto plazo registremos novedades significativas en relación con este asunto.

Si se soluciona este conflicto, la forma de resolverlo va a acarrear otro cambio de escenario, menos álgido pero igualmente digno de consideración. Una de las características de ese cambio de escenario en el Atlántico Sudoeste sería la iniciación de operaciones petroleras "off-shore" ahora con significativo grado de actividad, en la rica cuenca llamada "de San Julián". A esta cuenca se le había, hasta ahora, imputado el ser demasiado gasífera, pero los últimos datos nos hablan de una atractiva proporción de hidrocarburos líquidos y gaseosos.

Finalmente queda un último punto, quizás discutible, que es el que proviene de considerar que no existe una solución de

continuidad entre el Atlántico y el Océano Antártico. La idea de la Atlantártida fue expuesta en un libro que escribí en colaboración con un distinguido geopolítico uruguayo, que nos acompaña integrando el auditorio³. Se coincide o no con el neologismo "Atlantártida", propuesto en dicho libro, es indiscutible que todo lo que acaezca en la Antártida repercute ineludible e ineluctablemente en el Atlántico Sur.

Estamos en 1989⁴, dentro de dos años (1991) será una fecha significativa para el Tratado Antártico. Errónea y frecuentemente se dice que en 1991 vence este Tratado. No es así, en 1991 se puede, a propuesta de las partes, proponer modificaciones, pero el Tratado Antártico seguirá en vigor.⁵ Lo cual nos agrega otro escenario a tener en cuenta.

Hasta aquí y tal como lo he desarrollado hasta ahora, el tema carece de espectacularidad. "¿Para esto nos han hecho venir aquí?, ¡Ya lo sabíamos!", podría ser el comentario obligado tras treinta minutos de charla.

De todas maneras, para mí sí vale la pena haber cruzado nuestro ancho Río de la Plata para explicitar la necesidad de no pensar simplísticamente en relación con el Atlántico Sur. Puede que sea un gran vacío, como ya lo señalé, pero en él se influyen, de manera compleja, múltiples escenarios que es imprescindible no olvidar mientras nuestra atención es requerida por sólo uno de ellos.

Dentro de esta complejidad, merece especial consideración la costa africana, a la cual se asoman naciones de muy reciente constitución. Esa "juventud" se ve realizada porque dentro de los límites políticos de las colonias que les dieron origen subyacen otros

(3) Se trata del Doctor Bernardo Quagliotti de Bellis.

(4) Esta conferencia fue dictada el 27 de Julio de 1989.

(5) Cf. Alberto L. Davérede, La Supuesta Terminación del Tratado Antártico, Boletín del Centro Naval, Volumen 106, Nº 752/3, Página 107.

límites, tribales, raciales, más fuertes que los políticos. El único país coherente, para un criterio occidental, es Africa del Sur, que está sometida actualmente a un intento de alineación político-ideológico por su política de **apart-heid**. De manera que los únicos países ideológicamente coherentes que quedan en todo este teatro son Uruguay, el Brasil y la Argentina. Esto implica una responsabilidad extra que debe ser tenida muy en cuenta. La conclusión que quisiera finalmente dejar es la que expresa el subtítulo de la conferencia de hoy.

“¿Cuál de ellos?” es la pregunta que deberíamos formularnos cada vez que queramos expresar un cuadro de situación de nuestra frontera oriental.

Ello no implica dejar de lado el panorama global del teatro. No hacerlo implicaría no respetar al auditorio, entre el cual me honra con su presencia un Jefe de Estado Mayor. Pero esa globalidad será más precisa si se integra con el conocimiento actualizado de cada uno de los escenarios que he enunciado y de otros que pude haber omitido.

Quisiera terminar transformando mi monótono monólogo en un diálogo fecundo, en que se sometan a crítica las ideas que he expuesto y me enriquezca yo con las ideas de ustedes.⁶

Pregunta relativa a la flota pesquera soviética que opera en la ZEE argentina y el tráfico aéreo de Aeroflot.

Respuesta: Muy bien Coronel. La pregunta es urticante porque los acuerdos pesqueros a que Ud. alude han sido, a mi

entender, firmados con cierta torpe ingenuidad. Como argentino no me agrada reconocerlo, pero es así. Estoy de acuerdo con lo que expresó el presidente Alfonsín acerca de dejar de lado los ideologismos. Pero sí me preocupa que abramos nuestros caladeros a un solo “ideologismo”. Parecería que con ello se quiso hacer un gambito en el conflicto por Malvinas, para crearle un desbalance político al Reino Unido.

El jaque resultó un fiasco e hizo aparecer a la Argentina como inclinada a uno de los imperios en oposición. A ello cabe agregar que si bien la URSS es una potencia pesquera, el otro país comunista incluido en los tratados de pesca, no sólo no es una potencia sino que su actividad ha sido ineficiente y -según mi información- será cancelada próximamente la autorización.

Pregunta relativa a la margen oriental del Atlántico Sur.

Respuesta. En la costa occidental de Africa barrieron con la pesca. Su pregunta es interesante y se la agradezco, porque muestra la asimetría entre la presencia soviética en nuestras márgenes y en la africana. De todas maneras en muchas aguas no ha habido señales de presencia o tráfico militar de apoyo a esa actividad pesquera. La actividad ha sido estrictamente comercial, ha traído beneficios de tipo económico, entre ellos se destaca el beneficio a nuestros astilleros por las reparaciones de las unidades soviéticas. La carga de trabajo puede expresarse mencionando que en Dársena Norte han llegado a estar surtos en ese taller, entre quince y veinte pesqueros rusos. Lo que implicó una sensible mejora económica para nuestra alicaída industria naval.

No me opongo a ningún convenio pesquero en la ZEE argentina, solamente pido transparencia económica e ideológica en las adjudicaciones.

(6) La grabación no registró debidamente las preguntas formuladas por el auditorio, razón por la que solamente se da el tema sobre el que se interrogó al disertante, pero pueden ser fácilmente deducidas de las respuestas, que sí se consignan en su integridad.

Deseo aclarar que no domino el tema pesquero, de modo que mis respuestas deben ser tomadas con beneficio de inventario. Pero hay otra circunstancia que no termino de entender, me refiero a Japón. Japón nos ha montado una escuela de pesca, invirtiendo docenas de millones de dólares, en un establecimiento que parece lujoso en relación a nuestras otras modestas escuelas, sin embargo no hay presencia japonesa en nuestra ZEE, salvo la de pesca experimental. Aunque hay quien dice que esa pesca "experimental" alcanza al 40% de algunas especies. De ser así sería una escapatoria legal para permitir tal actividad.

Pregunta, referente a que los pesqueros realicen tareas de espionaje.

Respuesta. El tema que Ud. plantea es importante, todos los que aquí estamos profesamos la militaridad, de modo que no es necesario enfatizar la importancia de la información.

Aquí debo hacer una aclaración; desde hace varios años tengo un "convenio" con las autoridades de mi Armada: no necesito pedir autorización para escribir libros o artículos o dictar conferencias, pero debo atenerme a información ajena y pública. De manera que lo que paso a contestar (y lo que he expresado anteriormente) corresponde al dominio público periodístico.

Según mi información la actividad pesquera es bastante inocente, en general. Ello no obsta para que algunos buques factoría tengan instrumental que, si bien tiene aplicación pesquera, también puede recoger información de interés militar, como serían gradientes térmicos (particularmente inversiones de temperatura), densidad del agua y otros elementos físicos que hacen a la oceanografía biológica, pero también a la táctica antisubmarina.

Lo que es útil para una mejor respuesta

es volver a la soledad del mar, que mencioné al comienzo de esta charla.

Ante esa soledad básica, la concentración en un área determinada de treinta o cuarenta buques tiene un efecto explosivo. Ello no tiene parangón en tierra. Una concentración naval, militar o mercante, implica actividad política. Sobre todo en la ZEE, esa novedosa figura legal que creó la III convención de la O.N.U. sobre Derecho del Mar, de la cual uno es dueño en tanto uno ejerza presencia y poder de policía. Es decir que cuando en la ZEE se produce una concentración de buques, esta es causa de un efecto más político que económico.

Yo no desprecio la potencialidad del hecho, creo sí, y esto es una de las pocas cosas en que coincido con mi actual presidente, que no hay que manejarse con ideologismos sobre el tema.

Pregunta, extiende la anterior a la circunstancia uruguaya.

Respuesta: Dios me libre y me guarde de meterme en problemas uruguayos, me bastan con los propios. Pero sí podría señalar que en la experiencia argentina, toda la mano de obra es argentina, el grueso de las reparaciones se hace en un astillero (TANDANOR), que fue fundado por la Armada y sigue controlado en cierta forma por la Marina de Guerra. No han traído los rusos ningún dique seco, el ingreso de divisas es muy directo y significativo.

Vuelvo al efecto político que señalé anteriormente. En un océano solitario, pongo un buque, luego agrego cuatro, tengo un aumento de cuatrocientos por ciento. La actividad industrial de reparaciones navales en la Argentina estaba muy decaída, de manera que la presencia rusa fue una contribución muy importante para su recuperación.

No puedo cuantificarla pero sí afirmar que fue importante. Hubo un problema con

los repuestos, que debieron ser aportados por los soviéticos. De todas maneras, según la opinión de una persona que actúa directamente en este asunto los buques y sus artificios de pesca no son muy sofisticados, de modo que cuando faltaron repuestos fueron fabricados localmente, al **uso nostro**, con gran sorpresa y satisfacción de los soviéticos.

No estoy en condiciones de dar consejos a los uruguayos en un campo en que los argentinos no estamos más adelantados. Por el contrario la R. O. del Uruguay ha demostrado tener una coherencia política superior a la nuestra, pero les digo que en cualquier actividad el único ideologismo que hay que poner es el amasado con sabiduría, precaución e inteligencia en la defensa de los propios intereses.

Si así se procede y se está dispuesto a ejercer el debido poder de policía, no habría inconvenientes (conste que empleo el modo condicional), en abrir la ZEE a la industria pesquera rusa. Estos tiempos de **glasnost** y **perestroika** indicarían que la actitud general soviética ha cambiado. Ver para creer.

Lamento que mi respuesta sea ambigua, pero no tengo elementos ni autoridad para ser más concreto. El problema es de ustedes.

Pregunta relativa a la SATO u OTAS.

Respuesta: Yo nunca pude saber quién promueve la OTAS. De todas maneras hay un elemento de asimetría (me agrada que el Coronel haya empleado ese concepto porque es adecuado para la cuestión). En el Atlántico Sur hay tres países en la ribera occidental, que tienen capacidad naval como para servir de algo y son Uruguay, Brasil y la Argentina. En la otra ribera está solamente Sud Africa, pero esta Nación es el paria que tiene una gran base naval (Simonstown), que es una de las más importantes del mundo. En este momento debe servir a tres destructores sud

africanos.

De manera que crear una OTAS sin Sud Africa no tiene sentido. Y con Sud Africa es inaceptable para todos los países del Hemisferio Norte (a uno y otro lado de la Cortina de Hierro). Y del resto de los países de la costa africana, solamente Nigeria -aparentemente- es emergente. De manera que yo, personalmente, creo que la OTAS no es viable por razones, como diría un bioquímico, organolépticas. Pero sí hay un hecho que es importante, que viene a cuenta de lo que Ud. afirma. Se trata de otro fenómeno frecuente pero raramente mencionado; cuando yo era un joven Guardiamarina leí por primera vez el "Jane's Fighting Ships". Se me ocurrió contar cuántas Armadas existían en el mundo, había 48, hoy son 118. Se ha producido una explosión en el número de marinas militares. Cierto es que muchas de ellas no son nada más que guardacostas militarizados; son la respuesta de muchos países costeros al poder de policía que confiere la creación de la ZEE.

Pero por una u otra razón han nacido numerosas marinas, algunas como la de Argelia que tiene un número sorprendente de unidades, livianas todas. Cuba es otra nación que sorprende por su desarrollo naval.

Y lo más importante de este fenómeno, es que estas fuerzas sutiles tienen un sorprendente poder de fuego, como consecuencia del aporte de la cohetería, en particular los "sea-skimmer". Treinta o cuarenta de esas embarcaciones, de 40 a 120 toneladas, en condiciones particulares pueden producir una tremenda sorpresa a una fuerza naval moderna, como sería la VIa. flota norteamericana.

Naciones de esas características navales conforman otro escenario específico. ¿Podría formarse una OTAS con tal tipo de naciones? La respuesta sólo podría venir tras una larga y seria meditación, en la que debería buscarse respuestas a una pregunta básica: ¿para hacer qué? ¿Para defender qué intereses comunes?

Mi respuesta final a su pregunta sería, veamos primero cómo evoluciona el ambiente político general y político naval desde Costa de Marfil hasta Namibia.

Pregunta: Relativa a Bolivia y Paraguay.

Respuesta: Creo que sí, además, ¿quién dijo que no es ribereño Bolivia? La Argentina, que tiene ínfulas de país grande, tiene vías navegables fluviales ultramarinas del orden de mil millas (exagerando). Bolivia tiene 2000 a 3000 millas de vías navegables fluviales. Hay un punto que conozco personalmente a 40 kms de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Allí corre un afluente del Mamoré que tiene, durante todo el año, un calado admisible de 22 pies (6,65 metros). Un país con esa característica no es mediterráneo, creo que Bolivia es prisionera de un "viejo rencor" (perdonen Uds. que use una expresión tanguera) originado en la pérdida de su salida al Pacífico. Por ello han dejado de desarrollar su acceso al Atlántico, fácil y generoso, por ríos de libre navegabilidad. Parece una paradoja pero ¿cuánto más atlántico es Bolivia que Paraguay!

El caso de Paraguay es también bastante significativo, la salida fluvial de Paraguay es difícil, hay todo un trecho pedregoso del Río Paraguay que es de difícil practicaje con 8 pies de calado dos terceras partes del año. No habrá tráfico significativo por el Alto Paraguay hasta que una solución técnica haga viables esos tramos al sur de Corumbá. Hay riquezas que incitan a desarrollar la hidrovía Paraná-Paraguay. Se mencionan con frecuencia los depósitos de hierro y no la principal riqueza, que es el manganeso. Uno puede hacer acero sin minería de hierro, pero no sin manganeso. Quiero ser precavido en la respuesta, su pregunta me lleva a dominios ajenos a mi conocimiento, pero creo que las circunstancias geopolíticas (y hay demasia-

dos geopolíticos en la sala para mi tranquilidad) hacen que no puedan estar nunca en el mismo plano o nivel que los otros países ribereños. Pero de todas maneras tienen el derecho de acceso o tránsito y creo que, en general, los países ribereños les hemos dado bastante injerencia y respeto en el tema. Cuando no han estado en alguna de las conferencias (CAMAS y actividades conexas) ha sido porque no han querido.

Con respecto al Paraguay, mi timidez y precaución en opinar se acrecienta. En los pocos años de vida que me restan quiero dedicarme a lo que me interesa y conozco; pero con respecto a Bolivia creo que es digno de tener en cuenta y estudiar esa especie de atadura, de reata, que tienen con el Pacífico, que los ha inhibido de desarrollarse proyectándose hacia el Atlántico, lo que les podría haber significado muchas y muy grandes ventajas. Pero, insisto, quiero limitarme a lo que sé, discúlpeme si no respondo plenamente a su pregunta.

Pregunta: Profundizando la anterior respecto a la OTAS.

Respuesta: La pregunta podría ser reformulada requiriendo si hay una relación causa-efecto en la creación de una alianza. Este pensamiento es un tanto mahaniano, cuando Mahan en el prólogo a su primer libro "Influencia del Poder Marítimo sobre la Historia" dice que "la existencia de una Armada se justifica solamente por la existencia de una Marina Mercante y la necesidad de defenderla" (cito de memoria de modo que puedo haberlo hecho de manera poco exacta, pero el sentido es el verdadero).

Una alianza se hace en base a una serie de objetivos e intereses comunes, si no va al fracaso. En el caso de la OTAN ¿cuáles son los objetivos comunes?. Tienen que ver con el tráfico soviético y el de la NATO.- Persona que interroga -Interrumpe y se refiere al

caso del Atlántico Sur-

Respuesta: entonces yo interpelaría a Mrs. Thatcher o Mr. Bush y les diría: "paren la música, esa es mi responsabilidad, ese es mi tráfico y esa es mi área".

La Política, decía Monsieur Clemenceau, es el arte de lo posible. Yo creo que la mejor estrategia para una OTAS-SATO que alguna vez existirá, consiste en desarrollarlos y ocupar ese mar vacío; el día que lo tengamos pleno de estaciones **off-shore**, muchos pesqueros, controlando debidamente la ZEE, en ese momento se sentirá la necesidad de la OTAS, o mejor la OTASO (porque tiene más sentido nuestra defensa del Atlántico Sur occidental). Porque en el Atlántico Oriental, el que va desde Dakar a El Cabo, nunca nos van a dejar meter las narices. Carecemos del poder necesario. Además para llegar hasta ahí en capacidad de actuar (yo estoy muy desactualizado, tengo 18 años de retirado y más tiempo aún que no me ocupo de Táctica) habría que multiplicar a las flotas reunidas del Brasil, Uruguay y Argentina 25 o 30 veces para poder tener alguna posibilidad de defender ese tráfico. Si consideramos el sostén logístico necesario, me limito a mencionar que en estos momentos la Armada argentina no tiene siquiera un petrolero para reabastecimiento.

El sociólogo Max Weber, al definir Poder decía que es la capacidad para imponer conductas. Para imponer conductas en esa área necesitaríamos un potencial que no tenemos. Para crearlo necesitamos capacidad económica. Hace pocos días un compatriota mío, que fue celador mío en el Colegio Nacional de Santa Fé y que es hoy Ministro de Defensa (el Dr. Italo A. Luder), decía que la primera medida estratégica de nuestro país es recomponer su capacidad económica.

De manera que va a morir el siglo y yo con él, sin que la OTAS tenga viabilidad. Por el tiempo que llevo fatigándolos creo que debería contestar la última pregunta, que se

lleva el último premio libro- que aquí entrego.

Pregunta: Requiere precisar la metodología que el conferenciante propuso para el análisis de un teatro, al caso del Atlántico Sur.

Respuesta: Ud. ha hablado verdad, pero yo no planteo la hipótesis de un Atlántico Sur vacío, la realidad es que está vacío.

Se terminó el tiempo de los que hacen declaraciones, de los que escribimos teorías. Hay que pasar a los hechos. Los estados ribereños tienen que ocupar la ZEE y para que ello no sea gravoso y no solamente político, tiene la acción que ser principalmente económica. Si se pretende ocupar el espacio mediante actos gratuitos, el esfuerzo va a tener un costo financiero insoportable para cualquier país. La única forma de que podamos hacerlo es navegarlo, explotarlo, investigarlo (incluyendo los famosos nódulos para saber su composición y -sobre todo- el tamaño de sus concentraciones).

La pampa verde que pisamos debe ser una plataforma para proyectarnos a otra pampa azul marino que abarca millones de Km². Hay que ocupar ese mar, y la ocupación se hace poniendo gente en él.

De todas maneras el propósito que me trajo aquí creo haberlo satisfecho y Ud. ha dado el adecuado colofón, por lo cual se ha ganado el último premio-libro "Conflictos en el Atlántico Sur", del capitán Cortines, de muy reciente publicación.

Quiero concluir insistiendo en el tema de esta charla. Estudiemos cada uno de los escenarios para poder ensamblar un conjunto congruente. Comenzar por el todo y lo general, ha sido una frecuente declamación sudamericana, programática y ambiciosa. Cuando se registra una situación favorable no podemos concretar la idea ambiciosa porque no tenemos debidamente estudiados los

componentes.

La solución es la misma de siempre, hay que trabajar y estudiar.

Quiero agradecer muy especialmente la atención que me han prestado y la colaboración al animar un debate que, lamentablemente, no tenemos tiempo de prolongar.

Quiero reiterar el orgullo que experimenté por la invitación a usar de esta tribuna del Club Naval, y también repetir lo que dije al principio: la emoción de exponer en esta tierra, la patria de mi padre y a la que él me enseñó a querer. Amor que todavía anida en mi corazón.

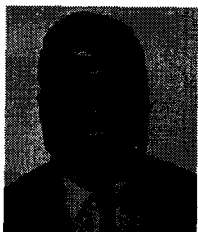


EL MERCOSUR Y LA SEGURIDAD REGIONAL

por el Dr. Edison González Lapeyre

Conferencia dictada en el Club Naval el jueves 2 de Mayo de 1991

Página destacada - Julio 1991



El Dr. Edison González Lapeyre fue Presidente de la Delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río Uruguay y Catedrático de Derecho Internacional en la Facultad de Derecho, ha sido Embajador en la República Dominicana y representante permanente de nuestro país ante la OEA. Fue negociador del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay. Está vinculado desde hace larga data con la Armada uruguaya siendo profesor de la Escuela de Guerra Naval desde el año 1965. Es autor de múltiples obras entre las cuales se destacan: "El Estatuto del Uruguay" y "Violencia y Terrorismo". Fue designado por el grupo político al que pertenece como miembro de la Comisión multipartidaria asesora del Poder Ejecutivo respecto al MERCOSUR. En la actualidad es el Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

INTRODUCCIÓN

El 26 de marzo de 1991, en la ciudad de Asunción, los presidentes de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, suscribieron el tratado constitutivo del Mercado Común del Sur que constituye un paso histórico hacia el desarrollo de los países parte.

Se trata de un tratado marco que fija una meta sumamente ambiciosa: el 31 de diciembre de 1994, y que como tal plantea múltiples interrogantes respecto a las etapas que se deben recorrer para alcanzarla. Entre otros escollos particularmente difíciles de superar, se encuentran los correspondientes a la coordinación macroeconómica y al establecimiento de un arancel externo común.

Como puede apreciarse, se refiere nada menos que a dos de los presupuestos básicos para el establecimiento de cualquier merca-

do común.

Si se me permite la "boutade": se ha elaborado el marco, ahora es necesario hacer lo propio con el cuadro que se colocará dentro de él.

Y ello implica un proceso muy intenso de negociaciones en distintas áreas, a cuyos efectos se han creado una serie de grupos de trabajo y la adopción de cambios en la estructura económica de cada país, que van desde el logro de una mínima estabilidad que permita la coordinación con las políticas de otros y la reconversión industrial e, incluso, la reforma de las personas públicas estatales a los efectos de que al ingresar a competir en el mercado común que entrará a funcionar a tan corto plazo, se tenga la eficacia y competitividad necesarias.

Este proceso implica un enorme desafío al Estado y a los particulares. Al Estado porque tiene que adoptar cambios prácticamente revolucionarios dejando de lado su

ineficacia y su alto costo de funcionamiento. A los particulares, en especial a los empresarios, profesionales, técnicos y en general, a todos aquellos vinculados con la producción y el comercio, porque deberán competir en un mercado de 190 millones de habitantes con una alternativa de hierro: ser eficientes y triunfar o desaparecer...

A modo de ejemplo en cuanto a la reforma del Estado e incluso de algunos organismos para-estatales, vale la pena referirse a los servicios portuarios y al transporte fluvial.

Es claro que el MERCOSUR dinamizará la hidrovía Paraguay- Puerto Cáceres- Paraná Nueva Palmira. Cuatro de los cinco miembros de la Cuenca del Plata participarán en este proceso de integración e incluso puede adelantarse una eventual incorporación de Bolivia que actualmente la está considerando.

Hemos dicho que si nuestro país no modifica sensiblemente toda la normativa y el marco tributario de nuestros servicios portuarios cuyo costo es de los más altos del mundo y deja de discriminar el transporte de mercaderías por agua en beneficio de otros medios, las cargas de la hidrovía y, por ende en gran parte del MERCOSUR, pasarán cerca de nuestras costas, en buques de otras banderas, pero no dejarán beneficios.

Esto da la idea de que nuestros dirigentes políticos tienen que trabajar sin desmayos y con particular celeridad para promover los cambios indispensables antes de que comience a funcionar a pleno el Mercado Común del Sur.

LAS CAUSAS DETERMINANTES DE LA INCORPORACIÓN DEL URUGUAY AL MERCOSUR

Son múltiples las razones que han llevado a nuestro país a incorporarse a este proceso de integración regional.

Las de carácter exógeno, tienen que ver fundamentalmente con el hecho de que cada vez es más claro que las reglas de la economía y del comercio internacionales están dadas para el protagonismo de los bloques económicos.

La experiencia de la Comunidad Económica Europea y de su éxito indiscutible es claramente ilustrativo, pero también observamos lo que acontece con Japón y otros países industrializados de Asia, lo que sucede con Estados Unidos y Canadá a cuyo proceso de integración se incorporará próximamente Méjico, que a su vez constituye con Venezuela y Colombia el grupo de los 3 y al mismo tiempo Venezuela que pretende lograr un proceso rápido de integración con los países anglo-parlantes del Caribe, que han constituido hace años el CARIFTA-CARICOM.

En este mundo de bloques económicos que se protegen y hacen valer su potencial el mantenerse al margen puede ser suicida.

Pero también han incidido razones de carácter endógeno. La República Oriental del Uruguay es uno de los países del mundo que ha tenido menos crecimiento económico en las últimas décadas. Nuestros jóvenes desde hace larga data, en un proceso que se ha venido agudizando, encuentran cada vez menos fuentes de trabajo que les permitan desarrollar su vida en su propia Patria y se ven obligados a emigrar.

Obviamente un mercado de sólo 3 millones de habitantes, con una administración pública enorme e ineficiente, por sí solo tiene muy pocas posibilidades de revertir esa situación.

Se ha dicho que es muy difícil que el MERCOSUR se concrete efectivamente por la necesaria coordinación de políticas macroeconómicas y los cambios abruptos en el campo económico-financiero que frecuentemente se producen en la región, particularmente en Brasil y Argentina. Que puede darse aquí un nuevo fracaso como se produjo

con el Tratado de Montevideo de 1960 constitutivo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y como en cierta medida se está apreciando en lo referente a A.L.A.D.I.

Pero lo cierto es que si este proyecto tan ambicioso fracasa, los cambios que necesariamente tiene que ir procesando nuestro país serán beneficiosos. Si la administración pública se racionaliza, si las empresas reconvierten su parque industrial y se hacen más competitivas, el Uruguay tendrá en el MERCOSUR o fuera de él, más posibilidades de luchar por un futuro mejor para sus nuevas generaciones.

OTRAS EXPERIENCIAS DE INTEGRACIÓN - LA C.E.E.

Cabe preguntarse cuál fue el camino que se siguió en Europa Occidental para alcanzar su integración. ¿Cómo se arribó a lo que es hoy la C.E.E.?

Pues bien, al respecto la metodología seguida fue completamente distinta a la que se ha elegido por los países del MERCOSUR.

Su origen partió de la imaginación de uno de los economistas franceses más brillantes de los últimos tiempos, Jean Monnet, que en su condición de ministro del gobierno del General De Gaulle, tenía la responsabilidad de procurar la reconstrucción económica de su país destrozado por la guerra. Monnet, para alcanzar ese objetivo, se lanzó en 1950 a elaborar un proyecto para establecer en Europa un "pool" del carbón y del acero. En esas circunstancias, la idea fue recogida por el Ministro de Relaciones Exteriores francés, de la época, Robert Schuman, que compartiendo el proyecto hizo pública una declaración en la que se esbozaba todo un plan para la creación de una comunidad europea de esos insumos.

Esta declaración, que se ha designado con el nombre de "Plan Schuman", establecía como puntos más importantes del proce-

so a seguir los siguientes:

- *"La unión de Europa es necesaria para mantener la paz".*

- *"Europa no se hará de un solo golpe, ni en una construcción de conjunto; se hará mediante realizaciones concretas, creando primeramente una solidaridad de hecho".*

- *"La unificación de las naciones europeas exige que la oposición secular de Francia y Alemania sea eliminada: la acción a emprenderse debe comprender primeramente a Alemania y Francia".*

- *"Con este fin el gobierno francés propone colocar el conjunto de la producción franco alemana de carbón y de acero bajo una Alta Autoridad común en una organización abierta a la participación de otros países de Europa".*

*"La puesta en común de las producciones del carbón y del acero asegurará inmediatamente el establecimiento de bases comunes de desarrollo económico, primera etapa de la Federación europea..."*¹

La reacción inmediata a este plan en Europa fue variada. Respondieron positivamente en un primer momento, Alemania, Italia y el Benelux, mientras que Gran Bretaña aceptó a actuar simplemente como observador.

Pero el lanzamiento de la CECA y los resultados que a través de ella se iban alcanzando, provocaron un gran entusiasmo en el ímpetu unificador de los europeístas que se fueron proyectando en otras áreas y que culminaron el 25 de marzo de 1957 con la firma de los Tratados de Roma que crearon la Comunidad Económica Europea y la EURATOM.

(1) V. SEARA VAZQUFZ, Modesto, Tratado General de la Organización Internacional, Méjico 1974 ps. 799 y ss.; MONACO, Roberto, "Le istituzioni internazionali di cooperazione europea" Milán 1956; CATALANO, Nicola, "La Comitá Europea e la Euratom", Milán 1957.

El proceso a partir de ese momento fue de integración gradual y progresiva pero sin fijarse al principio metas a alcanzar en plazos excesivamente breves. Así la unión aduanera, es decir, la eliminación de los aranceles aduaneros internos, recién se logró el 1° de julio de 1968.

Con la incorporación de los otros Estados que componen ahora la CEE y prácticamente a algunos meses de alcanzar a constituirse en la Federación Europea que avizoró el Plan Schuman en 1950, no cabe duda alguna que mediante este largo pero inteligente proceso de integración los países de la CEE han creado uno de los bloques económicos más poderosos del mundo y con un índice superior de crecimiento.

LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y EL MANTENIMIENTO DE LA PAZ Y LA SEGURIDAD REGIONALES

Como puede apreciarse del primer punto del Plan Schuman, fue básico en la filosofía que lo inspiró, el mantenimiento de la paz, a cuyos efectos se estimó indispensable la unión de Europa.

Y en ese proceso, tan diferente al del MERCOSUR, que se fue construyendo con realizaciones concretas y a través de un período prolongado de tiempo, los aspectos vinculados con la seguridad interna y externa, y la coordinación de esfuerzos entre las Fuerzas Armadas de los distintos países de la CEE, constituyeron cuestiones de especial interés.

Los países de la CEE estrecharon relaciones con la Organización del Atlántico Norte para salvaguardar su seguridad frente a un ataque externo y crearon el marco jurídico y operativo para la lucha contra los ataques subversivos y terroristas.

Al respecto debe mencionarse la Convención Europea sobre Represión del Terrorismo firmada en Estrasburgo el 27 de enero

de 1978 que constituye un cuerpo normativo muy importante en la cooperación internacional contra este flagelo².

A ello se agregan los vínculos de cooperación que, en el plano preventivo y represivo, existen entre los cuerpos policiales y militares especializados en la lucha antiterrorista, como el SG9 alemán, la Compagnie d'Intervention de la Gendarmerie Française, el S.A.S. británico, etc.

Es indudable también, que la integración implicó entre los países de la CEE la cooperación en el área de la fabricación de armamentos en una gama sumamente variada, que incluye complementación industrial y tecnológica en la construcción de aeronaves, blindados, misiles, etc.

EL MERCOSUR Y LA SEGURIDAD REGIONAL

Es claro que todo aquello que implica establecer vínculos entre los países y promover su integración, incide favorablemente desde el punto de vista de su seguridad.

Entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay se ha dado una experiencia que consideramos particularmente ilustrativo en esta materia.

En efecto, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de Noviembre de 1973, no fue un simple acuerdo de límites. Fue un verdadero estatuto donde se consagraron normas para la adecuada operación entre los países parte, respecto a una racional utilización de los recursos allí contenidos.

Incluso este Tratado establece disposiciones sobre lo que se denominó la defensa del área focal del Río de la Plata, que estima-

(2)V. GONZALEZ LAPEYRE, Edison, *Violencia y Terrorismo*, Santo Domingo 1980 ps. 138-146 comentario sobre la misma y el texto en traducción al español del autor, en ps. 281 y ss.

mos totalmente compatibles con el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), en la medida en que están referidas no a la defensa común de los países platenses, sino a las cuestiones relativas a la defensa individual (art. 85) y en que se consagra el criterio de que "cada Parte" es la que puede adoptar las medidas defensivas correspondientes.

Pues bien, este estatuto jurídico que se dieron los países platenses cumplió un rol importante en ocasión del triste y lamentable conflicto bélico del Atlántico Sur, ya que la República Oriental del Uruguay a través de un intercambio de notas que mantuvo con el Reino Unido, logró el reconocimiento del mismo que había sido puesto en entredicho por algunas medidas de carácter bélico adoptadas por el Gobierno de su Majestad Británica.

El incidente de referencia se inició con la nota N° 137 de la Embajada Británica en Montevideo de fecha 15 de mayo de 1982, donde se hablaba del *"estuario del Río de la Plata"* y no se descartaba la posibilidad de que ese país pudiera realizar actividades militares en esa área si las circunstancias así lo indicaran.

La respuesta uruguaya fue particularmente enérgica. En efecto, por nota de nuestra cancillería de fecha 23 de mayo de 1982, que redactaron el extinto y brillante jurista y diplomático Embajador Dr. Gualberto Talamás y el autor de este artículo, se rechazó terminantemente la posibilidad planteada por el gobierno británico y la utilización de la expresión *"estuario del Río de la Plata"*, con las consecuencias jurídicas en materia de jurisdicción que la misma acarrea³.

La respuesta británica implicó un abierto allanamiento a la posición sustentada por

nuestro país en su nota, pero además, también un reconocimiento al estatuto que la República Argentina con el Uruguay habían establecido sobre esas aguas.

La nota N° 158 del 26 de mayo de 1982 de la Embajada Británica en Montevideo fue clara en establecer *"que ni la nota anterior, ni las palabras usadas en la misma tenían la intención de manera alguna de cuestionar la posición del Uruguay respecto a las aguas del Río de la Plata ni tampoco de originar interrogantes jurídicas respecto a su condición legal"*.

Obviamente, al reconocerse el estatuto jurídico que el Uruguay le habla dado al Río de la Plata, se estaba también reconociendo el correspondiente a la República Argentina, por cuanto el mismo resulta del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Este incidente está indicando la importancia que tienen los vínculos que se establecen a nivel regional en el plano defensivo.

Y esos vínculos adquieren mayor trascendencia e intensidad en un proceso de integración, por lo que es claro que los países involucrados en el mismo tienen que considerar entre todos los aspectos integradores, aquellos que se refieren a la seguridad ya no de cada país aisladamente considerado, sino de toda la región que comprende el mercado común que se va a constituir.

Ello significa coordinación de la acción de las Fuerzas Armadas y sobretodo planificación conjunta, pero también es indispensable el establecimiento del marco jurídico necesario para la efectiva acción de las mismas.

En el plano interno localizamos dos campos importantes en la acción preventiva y represiva.

Uno el jurídico y el otro el operativo.

En el campo jurídico, los países que integran el MERCOSUR no cuentan con un acuerdo de las características de la Convención Europea sobre Represión del Terrorismo que ya hemos comentado. Por ello puede

(3) V. GONZALEZ LAPEYRE, Edison, Los Límites de la República Oriental del Uruguay, Montevideo 1986 ps. 31 - 35.

darse el absurdo que un delincuente terrorista o incluso una organización subversiva que utilice estos medios, luego de desarrollar sus actividades en un país, pueda lograr so pretexto del pretendido fin político perseguido, refugio en otro integrante de la región.

Y naturalmente, una de las bases políticas de este proceso integrador es la vigencia del sistema democrático. Si se atacan las instituciones en uno de los Estados parte se está atacando la base misma del proceso integrador de todos.

Por esa circunstancia entendemos indispensable trabajar en este campo, logrando acuerdos que permitan combatir con eficacia ese tipo de delincuencia que, por su naturaleza, no limita su virulencia a las fronteras políticas de un país.

En el plano operativo, deben incrementarse los procedimientos de cooperación policial como se ha hecho también entre los países de la C.E.E.

Otro de los tipos de criminalidad a los que una región a integrarse es particularmente vulnerable es el correspondiente al narcotráfico.

El mismo, que constituye un verdadero flagelo social que ataca esencialmente a los jóvenes y corrompe física y moralmente a los grupos humanos donde se inserta, ha demostrado una especial capacidad para vincularse con grupos terroristas. Los ejemplos de Colombia y Perú son aleccionantes y están indicando que no se trata de simples delitos comunes los que resultan del narcotráfico, sino que se proyectan al campo del terrorismo por lo que requieren la respuesta adecuada para combatirlos y el establecimiento de los procedimientos de cooperación entre todos los países del sistema para actuar contra ellos con eficacia.

En el plano del armamentismo el MERCOSUR va a tener también incidencia. Parecería indispensable llegar a una política común y coordinada de los países miembros, respecto a la fabricación de armas en la re-

gión y en cuanto a la adquisición de las mismas fuera de ella.

EN SINTESIS: dentro del difícil camino que deben seguir los países que firmaron el 26 de marzo de 1991 el Tratado constitutivo del MERCOSUR hasta su plena vigencia, corresponde también intensificar las vías de diálogo y negociación para coordinar y, en cierta medida, integrar los servicios de defensa y seguridad de los Estados involucrados.

PREGUNTAS REALIZADAS AL CONFERENCISTA

¿COMO EVALUA QUE CHILE NO INTEGRE EL MERCOSUR?

- Esa situación no es definitiva; lo que sucede es que la economía chilena es la más estable de América del Sur, y entonces pueden darse el lujo de integrarse o no integrarse en cualquier bloque económico y eso le interesa fundamentalmente a Estados Unidos. Por eso es que en este momento México, está en vía de establecer una unión aduanera con Canadá, y EEUU, está en conversaciones con Chile, lo que le daría a éste un acceso más directo al mercado de aquéllos. Chile está en una situación privilegiada, puede elegir donde se inserta porque su economía y su aparato productivo son particularmente eficientes. No podemos descartar la posibilidad de que Chile se incorpore al MERCOSUR, pero evidentemente tiene en este momento otras prioridades y otros mercados que le interesan más.

¿SI EL FRENTE AMPLIO LOGRA OBTENER EL GOBIERNO, CUAL SERIA LA PERSPECTIVA DEL MERCOSUR?

Es una pregunta de pronosis bastante difícil. La experiencia que hemos tenido a

nivel de la política internacional, indica que los movimientos de tipo socialista cuando acceden al poder se aburguesan; el Partido Social Obrero Español, era más progresista, en muchos aspectos, que el Frente Amplio; sin embargo al influjo del Presidente Felipe González, se defendió el mantenimiento de las bases de EEUU en la Península Ibérica y su vinculación con la OTAN; se convocó a un plebiscito donde el PSOE se jugó por entero para la defensa de ese tipo de soluciones, y España ha sacado un provecho tremendo del Mercado Común y la Comunidad Europea. Me parece que hay dos actitudes en política, una cuando se es opositor y otra cuando se es gobierno.

En este caso se es mucho más realista.

Pienso que la hipótesis que Ud. plantea es imposible por ahora, pero si se diera, sería irrelevante con respecto al MERCOSUR. Por otra parte los técnicos del Frente Amplio que participaron en esta comisión, que yo también he integrado, no tuvieron ninguna objeción, si bien fueron concientes en reconocer las ventajas del sistema para nuestro país. De modo que a nivel técnico, no creo que a ciencia cierta hubiera un cambio radical a nivel de las autoridades del Frente Amplio.

¿PODRÍA FRACASAR EL MERCOSUR, HABIDA CUENTA DE OTROS INTENTOS DE INTEGRACION COMERCIAL QUE NO TUVIERON EXITO?

-Me voy a remontar a 1826; en esa oportunidad Simón Bolívar convocó al Congreso Anfitrónico de Panamá y después de transcurridos algunos años dijo que respecto a la unión de los pueblos de América Hispánica se había arado en el mar.

ALALC se constituyó en 1960; había fijado como meta para 1980, una zona de libre comercio que no se alcanzó; ese año ALALC, se sustituyó por ALADI. La Asociación Latinoamericana de Integración, está

haciendo agua porque, se ha dado un fenómeno síquico particular, ALALC, procuraba soluciones de multilateralidad, más acordes con lo que es el MERCOSUR; en ALADI, se va a las soluciones bi-laterales. Vuelvo un poco a las causas exógenas y las causas endógenas; los factores externos están presionando de tal manera que, el ingresar al MERCOSUR nos obliga hacer un esfuerzo, para ser más eficientes; aunque el MERCOSUR fracase, nuestro aparato será más eficiente si entre 3 o 4 años realiza los cambios que se tienen que realizar-, y si no se realizan, todos vamos a ser responsables, en especial, los dirigentes políticos.

Todos los días en este tiempo de encuentros se va creando conciencia de la necesidad de cambio y eso es fundamental porque el tener conciencia es dinamizar el proceso evolutivo.

Tengo dudas, y que me disculpen los empresarios uruguayos, si tenemos el nivel y el número necesario de empresarios capacitados para afrontar esta nueva instancia.

Van a tener que hacer un estudio de mercado en toda la región, van a tener que sentarse muy seriamente con los técnicos y pensar qué productos pueden colocar; van a saber además que si no tienen éxito, desaparecen. Se va a acabar el Uruguay en que tengamos que consumir el azúcar más caro del mundo, porque ese tipo de artificio no puede sobrevivir en ninguna economía sana; se va a acabar con MERCOSUR o sin MERCOSUR. Con respecto a lo que se tiene que producir, tengo una posición escéptica y espero equivocarme en el pronóstico, que las metas que se trazaron en la Comisión se concreten. Creo que no vamos a llegar al MERCOSUR el 31/XII/94, que puede haber una prórroga, 2 o 3 años, pero que no son significativos en este proceso. Con que los países del MERCOSUR ingresen al siglo XXI con un Mercado Común, funcionando adecuadamente, me consideraría satisfecho, porque fundamentalmente es una tentativa, muy

difícil de alcanzar, pero que va a imponer una presión muy grande sobre los hombres del gobierno, los empresarios, los técnicos, que va a ser de gran utilidad estrictamente para nuestro país y creo en el hombre uruguayo, en su capacidad, en su nivel, y que las estructuras en que se desarrolla la actividad en el Uruguay, no le permiten alcanzar el máximo de su potencial. La constitución de este mercado común le va a dar la oportunidad de demostrarlo cabalmente, y así la mayor parte de los jóvenes va a dejar de estudiar abogacía o medicina u otras actividades consideradas tradicionales en Uruguay, para estudiar marketing, administración de empresas, comercio exterior o promoción de exportación, y tecnología a nivel industrial. Ahí está el gran desafío; en aquellas cosas que están apergaminadas para ir a lo que realmente el país necesita. Al asumir ese gran desafío, nos enfrentamos al futuro.

¿COMO PUEDE AFECTAR AL COMERCIO MUNDIAL ESTE NUEVO BLOQUE AMERICANO?

- El MERCOSUR, no tiene la significación cuantitativa como para provocar un gran deterioro en el Comercio Internacional o en el movimiento de bloques económicos. Obviamente los va a afectar, observe Ud. que la Rep. Federativa del Brasil acaba de comprar 100 mil ton. de cuartos delanteros, a la Comunidad Económica Europea, que subsidia tremendamente este producto. Nosotros sabemos que las vacas en Europa son privilegiadas, en invierno duermen en el establo y sin embargo las venden a la mitad de lo que las nuestras valen. Es un subsidio pavoroso. Pero si nosotros tenemos un arancel externo común, esas carnes, para ingresar al MERCOSUR van a tener que pagar esa tarifa y van a perder competitividad frente a las nuestras, Pero eso va a estar dentro del marco de la negociación porque nosotros colocamos corte Hilton en la Comunidad Econó-

mica Europea, en cantidades pequeñas y es posible que nos digan: nosotros queremos entrar con este tipo de carne; no podemos abastecer al mercado brasileño y estamos dispuestos a aumentar el cupo al Mercosur en tantas miles de corte Hilton ?

¿PARA LUEGO NEGOCIAR CON LA C.E.E., PRIMERO DEBEMOS OBTENER DE ELLOS TECNOLOGIA. COMO AFECTARA AL MERCOSUR LA RELACION DE COMPROMISO PLANTEADA?

Los países industrializados son conscientes que tienen que hacer una gran inversión en tecnología en la parte industrial y no vamos a tener más remedio que recurrir a ellos, que es indudable que son los que cuentan con la tecnología de mayor avanzada. Por otra parte son los que manejan los organismos internacionales de carácter crediticio, es decir si queremos que financien la tecnología y los bienes de capital, obviamente vamos a tener que acudir a esa clase de producto, porque es un fenómeno que evidentemente se va a producir. Pero estoy planteando otra alternativa a mas largo plazo, es decir, el MERCOSUR funcionando como va a operar, con más fuerza, con un criterio de coordinación, con una dirección monocrorde va a tener la posibilidad de negociar en mejores condiciones. Ahora en esta primera etapa están interesados por supuesto como nosotros y el MERCOSUR significa invertir 5 o 6 mil millones de dólares en maquinaria y en tecnología lo van a ver con muy buen agrado. Quién lo financia, sino ellos mismos, que no saben qué hacer con todo el dinero que tienen. Fíjense por ejemplo el caso de la República Italiana, cuarto o quinto país del mundo, que está financiando a empresas italianas que realicen inversiones, obras, exportaciones al exterior, a 30 años con el 3% de interés.

Esto les da la pauta de cuál es la reali-

dad de esos países, y no hablemos de Japón, y de otros países de la Comunidad Europea, con una cantidad enorme de capital, muchas veces inmovilizado, que están interesados en dinamizarlo. Así que en la primera etapa ellos serán los principales proveedores y vamos a tener que comprar; pero después que tengamos la tecnología, van a tener que negociar con nosotros en el mismo pie de igualdad o si no de igualdad por lo menos, van a tener que respetar mucho más a un bloque económico, con prácticamente 200 millones de habitantes, como va a ser el MERCOSUR DENTRO DE 4 AÑOS.

¿EL GOBIERNO PREVE A QUE INDUSTRIA, A QUE AREA DE LA PRODUCCION NACIONAL PIENSA OTORGAR ESOS PRESTAMOS O PIENSA DEJARLOS LIBRADOS A LAS PROPIAS EMPRESAS? ¿CON QUE AVAL SE VAN A OTORGAR, PORQUE EN DEFINITIVA SI ESTO FRACASA EXISTE UN ENDEUDAMIENTO PERMANENTE ¿MAS DEUDA EXTERNA?

- Es muy interesante su pregunta y quiero destacar que el tratado del MERCOSUR no ha entrado en vigencia; sin embargo me consta que a nivel del Ministerio de Industria y Energía y a nivel de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto ya se está trabajando con todo lo que tiene que ver con la selección de empresas que pueden ser viables dentro del MERCOSUR. Supongamos que viniese la gente de Bella Unión, y pide traer máquinas nuevas para trabajar con la caña de azúcar. Esto no puede caminar. Hay algún tipo de actividades, que de por sí o claramente no van a ser competitivas; estoy dando el ejemplo más discutido hoy, pero hay obviamente otros que Uds. han imaginado. El Estado tiene que trabajar con mucha seriedad a nivel técnico, evaluando cuáles son las empresas que están en condiciones de pagar las obligaciones que asuman

internacionalmente y para pagarlas tienen que ser competitivas, y esto significa una estrecha cooperación entre Estado y empresario.

No se trata de que cualquier empresario se presente y pida un préstamo y se lo concedan porque está ofreciendo la posibilidad de colocar sus productos en el MERCOSUR. Requiere un filtro muy serio; montar una organización a nivel técnico, de alto nivel, para poder juzgar la protección de esa empresa en el MERCOSUR.

¿CÓMO INCIDIRÁ EL PROBLEMA SOCIAL DE DESOCUPACIÓN QUE SE GENERARÁ?

- Hace muchos años que el país viene pagando un tremendo costo social; cuántos uruguayos han emigrado y siguen emigrando?

Recuerde que el Uruguay es uno de los países de menor crecimiento; estamos en la misma línea con Haití. Allí, donde tuve la oportunidad con mi esposa de viajar frecuentemente dado que estaba como Embajador, uno se encuentra con las cosas más patéticas; ¿existe la tracción a sangre humana! Cuando hablamos de tracción a sangre pensamos en caballos; allí son seres humanos que arrastran los carretones de material de construcción, de leña. La gente sale de la casa sin saber si va a comer y las epidemias y enfermedades son catastróficas. Haití tiene el mayor índice de SIDA en el hemisferio. Uruguay está en esa cercanía y pregunta cuál es el costo social. En nuestro país, los jóvenes no encuentran trabajo; están golpeando los despachos de dirigentes políticos y empresarios para tratar de resolver su futuro. Ese no es un problema de ahora ni de antes; es la estructura económica que no funciona. Hemos pagado, es evidente que puede haber una cuota mayor a pagar, pero Chile pasó por ello cuando hizo su reforma y hoy es un país con una inflación prácticamente mínima y un alto Índice de ocupación.

Nuestra propia ineficiencia, es la responsable de lo que ha sucedido en el Uruguay y ahora es tarde, evidentemente. Quizás haya que pagar aún un mayor costo social, pero lo prefiero si la perspectiva es clara para un Mercado Común de 200 millones de habitantes y no una política neoliberal construida en nuestras propias fronteras, porque eso fue y será suicida. Su pregunta es válida pero ya hemos pagado gran parte de ese costo social y vale la pena seguirlo pagando en estos pocos años para afrontar el gran desafío. Es la única ventana abierta al porvenir de las nuevas generaciones, bien definida, que tenemos en este momento, yo no avisto otra; si existiera, me gustaría que alguien la pudiera encontrar.

**¿NO ES MUY POCO EL TIEMPO
DE 4 AÑOS PARA PAGAR EL COSTO
SOCIAL? NO SERA MEJOR VALORAR**

**UN PLAZO MAYOR PARA QUE NO SE
HAGA TAN GRAVOSO A ESTAS NA-
CIONES TAN CASTIGADAS?**

-Creo que se ha magnificado mucho el costo social, y te voy a explicar por qué. En estos 4 o 5 años se tiene que producir la reconversión industrial; eso significa que van a entrar a nuestro mercado cerca de 500 a 600 millones de dólares que se van a convertir en ORO, se van a realizar construcciones, se van a instalar maquinarias, se van a hacer trabajos de distintas naturalezas, que significa absorción de mano de obra. Personalmente creo que el costo social no es tan significativo. Si Ud. me dice cual es mayor, el costo social de seguir como estamos o hacer el cambio; yo le digo: es mayor el costo social de seguir como estamos, pero es un opinión muy modesta por cierto, en un tema tan difícil.



LA SOCIEDAD URUGUAYA Y SUS FUERZAS ARMADAS EN UN TIEMPO DE TRANSICION

por el Sr. Tomás Linn

Conferencia pronunciada en el Club Naval el jueves 12 de setiembre de 1991

Página destacada - Noviembre 1991



Tomás Linn es periodista profesional y se desempeña como columnista de "Búsqueda", desde febrero de 1989.

Estudió en la Escuela Superior de Periodismo de Buenos Aires y a su regreso trabajó en "El Diario" de la noche, donde llegó a ser subsecretario de redacción. Fue Redactor Responsable de la revista "Opción" y secretario de redacción del semanario "Aquí". Ha publicado artículos en varias revistas y también incursionó en el periodismo radial ("En Perspectiva" de Emisora del Palacio) y televisivo (informativo del mediodía de Canal 5). Colaboró en alguna ocasión con la Agencia Reuters y escribe regularmente notas para el diario "El Espectador" de Bogotá.

Como periodista le ha tocado viajar a cubrir diferentes eventos en Estados Unidos, Europa, Cuba, Brasil, Chile y en la Unión Soviética.

Es un privilegio que le tocó a nuestra generación. Sólo el hombre que pasó de la Edad Media al Renacimiento o el que estuvo en París antes y después de la Revolución Francesa pudo (si fue consciente) sentir algo similar. Es el privilegio de ser testigo y protagonista de un cambio de era en la historia del mundo. Como quien vive el paso de un capítulo a otro en el texto de historia.

Este Uruguay lejano y aparentemente olvidado no es, ni puede serlo, ajeno a toda esa correntada de cambio mundial. Una generación entera que vio iniciar esta etapa después de la Segunda Guerra Mundial, con la guerra fría, y la ve concluir hoy con la disolución del Partido Comunista de la Unión Soviética (PCUS) y el vuelco radical de ese país.

Para comprender dónde se ubica Uruguay en todo esto, convendría enumerar algunos de esos profundos cambios mundia-

les. Primero, la caída de la Cortina de Hierro, con el fin de los regímenes comunistas en Europa Oriental y la unificación alemana como corolario. Luego, el fin del apartheid en Sudáfrica con todas las interrogantes que ese nuevo comienzo implica para África en general. También la aceleración de los pasos para una integración más sólida en Europa, que consolida una etapa a fines del 92 y que, a la misma vez, abre nuevas perspectivas de integración regional a otros planos (especialmente político y militar, más con el fin de las desconfianzas provocadas por la cercanía de una URSS amenazante). El poderío económico y comercial de países como Alemania y Japón hablan de nuevas formas de relacionamiento internacional. Además están los pasos dados por México hacia Estados Unidos para formalizar algún tipo de apertura de mercados que conduzca a una mayor integración de esta región con efectos

difíciles de pronosticar hacia los propulsores de esa integración y, especialmente, hacia América Latina que siempre observó prejuiciosamente esos contactos.

En lo regional, hay que mencionar el complejo, delicado, pero sereno tránsito a la democracia que han vivido prácticamente todos los países del continente americano. Sólo Cuba sobrevive como una excepción que despierta, a esta altura, más desconcierto o curiosidad, que pasiones. Asimismo, el proceso de integración regional iniciado en el Cono Sur plantea desafíos e interrogantes hacia el futuro. Las promesas de un tiempo mejor suenan dulces al oído aunque todos parecen aceptar que la inevitabilidad de dicha integración podrá ser beneficiosa al largo plazo, pero dolorosa en el corto plazo.

Finalmente, el frustrado golpe en la URSS desencadenó una serie de hechos que hubieran demorado mucho más en producirse de no haber mediado esa intentona. La disolución del PCUS equivale al cambio de poder real. De ahí en más, todo lo que sobrevendrá en Rusia, será mejor o peor, pero ciertamente distinto a lo ocurrido hasta ahora. El reconocimiento de la independencia de las repúblicas soviéticas, pone fin al otrora poderoso imperio comunista y abre la posibilidad de que las repúblicas que conformaron ese sistema, recuperada su soberanía, la negocien - pero en otras condiciones - para conformar entre sí una serie de comunidad económica, como la europea.

La Guerra del Golfo mostró a su vez el fin de la modalidad de confrontación bélica pauta por la Guerra Fría. Otros serán los conflictos, los modos militares de enfrentarlos, los enemigos, los desestabilizadores de la paz mundial. Desde el punto de vista de Occidente, la amenaza musulmana (en sus vertientes más radicales), el narcotráfico y el exarcebado nacionalismo que se observa en muchos países de Europa (a lo que se suma una creciente xenofobia y racismo) conforman quizás, las amenazas más inmediatas a

su estabilidad. Como se verá, el contexto no es más pacífico que antes de la Guerra Fría, pero sí distinto.

¿CÓMO AFECTA ESTO A URUGUAY?

Toda esta oleada de cambios, un compacto masivo que estremece al mundo, afectará profundamente a nuestro país y lo desafía a introducirse él también en las nuevas corrientes, más allá de los riesgos y ventajas que implica.

Conviene aclarar que Uruguay tenía que proponerse una serie de cambios a nivel de su sociedad, del funcionamiento de sus instituciones y sus mecanismos de producción, ocurriera lo que ocurriera en el mundo.

En 1985 con el retorno de la democracia, se insinuaba la necesidad de un cambio de mentalidad que ayudara, a redinamizarlo. Desde entonces el país ha ido sorteando con mayor o menor sabiduría sus problemas, pero sigue sin encarar ese cambio sustancial que tanto necesita. Este desafío presionaba desde antes del advenimiento de Gorbachov con todos sus cambios. La ventaja que ese vendaval mundial implica para Uruguay es que, urgido por sus propias necesidades, tiene claro el panorama del nuevo mundo.

Los cambios en una sociedad no se dan por la sola voluntad de una persona, de un gobierno, de una situación. Hay una suma de factores que ayudan a añadir paulatinamente nuevas ideas y nuevas realidades a un pueblo muy aferrado a sus certezas. Generada una acumulación sustantiva de datos, súbitamente se desencadenan los cambios mentales con sus repercusiones y resultados en la vida cotidiana. Quizás esta reflexión sea un poco optimista y pretenda indicar que si bien Uruguay sigue aferrado a sus viejos esquemas, por lo bajo y muy interior, se han procesado modificaciones en su estructura mental que

tarde o temprano desembocarán en ese deseado cambio. Pero en definitiva, habrá que pensar que esa posibilidad existe y que por lo tanto es necesario presionar hacia allí.

¿POR DÓNDE EMPEZAR?

Por efectos de la correntada mundial pero también por necesidad propia, los uruguayos están aprendiendo a discutir en términos más prácticos, y a despojarse de sus posturas ideológicas. Durante años fueron capaces de preferir que las cosas salieran mal, si ello comprobaba las virtudes de las ideologías que defendían.

El caso más claro está vinculado a su relación con el estado. El grueso de la población, atada a una noción (quizás necesaria y positiva en su época) del estado que ya no se aplica, tendió a negarse a la discusión de todo cambio en esta área. Privatizar era mala palabra y reestructurar resultaba demasiado audaz. Durante todos estos años, de alguna manera quedaba planteado, sin que se hiciera expreso, el tire y afloje entre el sector de la población que vive del estado (funcionarios) y el sector que aporta al estado.

Para unos el estado era la soberanía, para otros era un drenaje incontenible de fondos que provenía de su propio bolsillo. Hoy las generaciones nuevas tienden a eludir la posibilidad de la seguridad que ofrece un empleo público y se vuelcan al sector privado para resolver su inserción laboral.

Por aquí pasa uno de los primeros cambios de la sociedad: su relación con el estado. Cada individuo, cada integrante de esta sociedad cumple en ella roles a la misma vez. Es ciudadano, vota, elige gobernantes y por tanto debe controlar su gestión y castigarla o premiarla en cada nueva elección. Es consumidor y cada vez que paga por un bien, debe exigir que se le entregue la mercadería prometida en las condiciones, cantidades y cali-

dad anunciadas antes de la compra. Es usuario, y por lo tanto tiene derecho a reclamar que se le otorgue el servicio que la empresa pública cobra por brindar. Es contribuyente y debe reclamar que cada peso que pone se le devuelva en mejores funcionamientos del estado hacia la sociedad. Debe reclamarlos y debe verlos.

Este cambio sustancial en la actitud del individuo hacia la dinámica de las instituciones públicas y privadas, debe ser asumido con firmeza por cada uno. Es la única manera de exigir cambios en la empresa privada y pública. Nadie tiene derecho a pedir dinero sin otorgar a cambio lo que le corresponde. Así como comerciante no puede anunciar bienes de determinada calidad y precio, para luego no darlos; el estado tampoco puede cobrar impuestos para luego no responder por ellos. El dinero no es suyo, es de la sociedad, y cada contribuyente lo cede para el bien común. La tarea del gobernante es administrarlo para ese bien común y responder por él.

Una nueva relación entre el ciudadano y el estado (o la empresa privada) es el primer paso para conseguir eficacia. La eficacia es una necesidad para la sobrevivencia del país, pero el único modo de imponerla es a través del legítimo reclamo de los afectados. Afincada esa mentalidad, como el juego de dominó que hace caer una ficha tras otra, toda una cadena de cambios se producirán en forma casi seriada.

El otro síntoma de cambio real en la sociedad uruguaya se verá el día en que altere radicalmente su agenda de prioridades. Buena parte de las preocupaciones nacionales que refleja el parlamento, la prensa, los grupos de presión no son prioritarias (si bien sí son escandalosamente notorias).

Muchas veces para poder enfrentar esos dramas, hay que resolver otras cosas primero. Para un país sobrecargado de fiscalazos, por ejemplo, qué sentido tiene poner la cuestión de la seguridad social en el primer lugar.

Ciertamente aquí hay un tema a resolver, pero si no se prioriza la creación de fuentes productivas de trabajo para que más gente joven entre al mercado, genere riqueza y haga sus aportes, ¿de dónde saldrá el dinero que resuelva las jubilaciones?

EL CAMBIO ES CAMBIAR SIEMPRE

El otro gran paso que debe dar la sociedad uruguaya es aceptar la idea de que el país no sólo debe cambiar en tal o cual dirección; sino también de que ese cambio se modificará infinitas veces más. Los profetas que auguran que si Uruguay se dedica a producir tal o cual producto volverá a ser la tierra de ensueño, pueden tener razón ... pero la dinámica mundial muestra que ninguna solución mágica dura por vida. La receta de hoy será otra mañana.

El Uruguay ganadero, cerealero, lanero que conocieron nuestros padres y que tanta bonanza dió, tuvo un ciclo. El gran problema de Uruguay no fue que el mundo le cambió las reglas, sino que nunca supo adaptarse a los caprichos variables de ese mundo. Lo que es negocio hoy, no lo será mañana, lo cual no significa que hay que esperar hasta pasado. Significa más bien que hay que recoger el guante, aceptar el desafío cada día. Aceptar el reciclamiento, la reconversión, el cambio de estrategia toda vez que sea necesario. Adaptarse rápido, perder menos tiempo en la discusión de si es o no conveniente.

Muchos profetas de buenas ideas vieron cómo las suyas dieron dinero a terceros y ya pasaron de moda. El tren se perdió en debates banales. La idea ya no tiene vigencia pero se la sigue discutiendo como si la tuviera.

Disimula la ausencia de otras.

Aquí el cierre de malos negocios provoca duelo. Una oleada de nostalgia cubre al país porque un legendario galgo dejó de re-

correr las rutas nacionales. Sin embargo, nunca antes conoció la población un servicio de transporte interdepartamental mejor servido y atendido en calidad y cantidad. ¿Por qué no, en vez de llorar al que no soportó la competencia bien hecha, reconocer el éxito de una multiplicidad de empresas que ganaron ofreciendo lo único que puede exigir un cliente: mejor servicio?

Aceptar el cambio permanente, dinámico, que no se detiene, lleva también a aceptar que quien hace bien las cosas merece ese éxito. El éxito, tan injustamente castigado en Uruguay, es el medidor de la eficacia y es también el medidor de un beneficio otorgado a este individuo que deberá ser "ciudadano - usuario - cliente - contribuyente - consumidor".

YA ESTAMOS CAMBIANDO

Muchas veces discutir sobre lo que hay que cambiar lleva a olvidar lo que ya se cambió en relativamente poco tiempo. Ya cayeron muchos prejuicios, no todos. Es un país menos dispuesto a esas eternas discusiones ideológicas y se acerca más al ideal de una discusión. Esto, sumado a algunos de los grandes cambios mundiales, termina con una forma de hacer política e incluso, con una forma de encarar sus cuestiones de seguridad. El adversario en tiempos de paz, el enemigo en tiempos de enfrentamiento, ya no es más ideológico. Ciertamente los debates parlamentarios han perdido la fuerza ideológica del pasado, pero todavía quedan resabios de ellas. Cada vez más, esos cambios pesarán en los objetivos militares y ciertas estrategias de enfrentamiento a un enemigo interno ideológico, que pesaron en el pasado reciente, ya no serán necesarias.

Los puentes nos han cambiado. Tres puentes sobre el Río Uruguay y un sistema de rutas más abierto en la frontera con Brasil,

modifican sustancialmente el tramado social del país. El interior es otra cosa. Mira hacia afuera y hacia adentro con otra mentalidad. No depende tanto de Montevideo y hace valer la idea de región. El intercambio de cultura, de pautas y modismos, de bienes con nuestros vecinos se abre en un proceso sin retorno.

Esto apareja cambios imperceptibles. La voz del interior cobra otra fuerza en la medida que sus referencias se modifican. La integración regional avanza en la práctica, más allá de los protocolos diplomáticos. La concepción de defensa varía en la medida que las fronteras se ensanchan.

Aquí curiosamente, el debate puede terminar siendo el mismo que en Europa.

Terminada la idea de una OTAN supranacional vigente para una Guerra Fría concluida, los europeos se plantean la necesidad de una defensa regional. El ensanchamiento de sus fronteras nacionales lleva a estos planteos. En su comarca, Uruguay quizás caiga en reflexiones similares.

El mar empieza a ser finalmente visto como esencial. El puerto a ser uno de los puntos neurálgicos de un país que pretende convertirse en un proveedor de servicios. La pesca - y la defensa de nuestra riqueza en ese terreno - está aún en plena formación, con marchas y contramarchas. El temor a las contramarchas es parte de la vieja mentalidad, aceptarlas y saber como adaptarse a cada circunstancia, es síntoma de cambio.

También en lo formal urgen modificaciones que ayudarán al cambio de la sociedad. Se habla de una adecuación constitucional a nivel parlamentario - electoral. Obviamente urge hacer la tan mentada "revolución educativa" que, como el cuento de la gallina y el huevo, plantea una dura interrogante. ¿Un país con su actual mentalidad podrá cambiar el sistema educativo para que éste cambie la mentalidad del país, o deberá primero producirse esa transformación en la sociedad, para que luego se traslade a la

educación? De todos modos, hay que seguir cotejando ideas y aplicando con audacia nuevos modelos. Instituciones privadas, algo distanciadas de los rígidos contralores oficiales, tienden a ensayar fórmulas educativas novedosas en sus actividades extracurriculares. La idea de una educación permanente, que no se cierra y que va dejando abiertas nuevas puertas para un aprendizaje sin fin, cobra mayor interés.

La reforma del estado sigue pendiente. Una sociedad trancada en este tema frena cualquier modificación real. Es que la primera reforma pasa por la reducción del estado y ello significa dejar mucha gente en la calle si no hay una fuerte actividad privada que la recoja. No son decretos los que destraban estas realidades, sino mentalidades renovadas y frescas. En este caso, la pelota vuelve a caer en la cancha del empresario, hasta ahora muy acostumbrado a jugar cómodo, arriesgando poco y conformándose con lo necesario. La integración lo desafiará a competir por su sobrevivencia, lo que no está de más y beneficiará también a los trabajadores. Estos, aglutinados en sindicatos que defiendan sus intereses, también deberán aceptar que su lucha no pasa más por consignas revolucionarias o pugnas ideológicas que solo ahuyentaron inversores reduciendo nuevas fuentes de trabajo. Que la empresa funcione y el patrón gane, es la única garantía de que el empleo se preserve. Los sindicatos deberán aceptar que la buena marcha de una fábrica beneficia, no perjudica. Empresarios abiertos y flexibles, deberán a su vez, demostrarlo. Este es un terreno donde los síntomas de cambio son aún muy tenues.

Uruguay, un país en paz consigo mismo y con sus vecinos, deberá también aceptar que sus Fuerzas Armadas acompañen esa idea de cambio permanente y que el rol de hoy puede ser otro mañana. Para ello, claro está, deben asumirse dos ideas. Una, que el militar es un ciudadano más en este país, que

vota, consume y paga impuestos y que por tanto, ello le genera derechos.

Otra, que ese ciudadano en uniforme, deja de lado sus preocupaciones cotidianas para, con criterio profesional, técnico y moderno, encarar sus tareas. La profesionalización, la tecnificación forman parte de una idea de modernización que compromete a todo el país y que por tanto abarca a sus Fuerzas Armadas. También el ingenio y la innovación, como criterios esenciales para

cumplir su misión eficazmente en un país que, por el momento, no tiene de donde sacar más recursos.

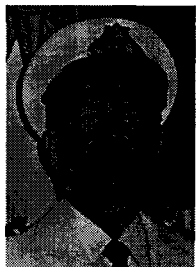
Esa es la gran desventaja y ventaja a la vez. Uruguay no nada en la abundancia. Ya nadie tiene más que perder. Un cambio de la sociedad parte necesariamente de esa austeridad inicial. Obligado por su imaginación e inventiva, reconoce caminos dolorosos y etapas difíciles, conflictivas, para finalmente llegar con éxito a la meta propuesta.



EL URUGUAY Y EL ATLANTICO SUR

ASPECTOS POLITICOS Y ECONOMICOS PARA EL DESARROLLO NACIONAL Y DEFENSA DE LA SOBERANIA

por el Contralmirante Eladio R. Moll



Página destacada - Marzo 1992

El presente trabajo fue redactado por su autor en 1986, antes de su ascenso al grado de Contralmirante, producido en febrero de 1990.

Según nos ha sido expresamente indicado por el Sr. Contralmirante, el mismo fue resultado de las inquietudes compartidas con el entonces Capitán de Navío James Coates, quien fuera Vicealmirante y Comandante en Jefe de la Armada.

Es obvio que la dinámica de cambio que marca la tónica de los tiempos que vivimos, ha hecho perder vigencia a algunos de los aspectos tratados, en particular aquellos relacionados con la situación internacional y las hipótesis de conflicto de las grandes potencias.

Sin embargo, en lo que respecta a la consideración de los caminos e instrumentos para alcanzar la presencia y proyección nacional en el mar, se aprecia una incuestionable correspondencia entre los conceptos trazados entonces y la realidad de hoy.

La participación de buques y aeronaves navales en el programa antártico nacional, la presencia efectiva de unidades de superficie en todos los cardinales del Atlántico Sur, la adquisición de medios materiales -con aptitud para el cumplimiento de tareas previamente fijadas y no sólo como meras oportunidades del mercado remanente- en especial la reciente de los buques para la guerra de minas, son algunas de las pautas que marcan la existencia de un hilo conductor entre aquel pensamiento y estas acciones.

El Contralmirante Eladio R. Moll Escanellas ascendió a su actual jerarquía el 1° de febrero de 1990, pasando a desempeñarse como Comandante de las Fuerzas de Mar.

En febrero de 1992 fue designado por el Poder Ejecutivo en Misión Diplomática en los Estados Unidos de Norteamérica, como Jefe de la Delegación Uruguaya ante la Junta Interamericana de Defensa, y Asesor ante la O.E.A.

A su regreso al país en 1994, pasó a ejercer el cargo de Director General de Información de Defensa, hasta julio de 1995 y luego como Comandante de la Flota. En la actualidad se encuentra en situación de Retiro.

INTRODUCCION

La República confronta desde hace decenas de años un tremendo problema de defensa de su soberanía y, paralelamente, un

ataque cada vez más intenso a sus intereses políticos y económicos que, en definitiva, afectan su desarrollo, por el abandono de su destino histórico en el Atlántico Sur y, por ende, su proyección sobre la Antártida.

Tenemos nuestra parte en la herencia del dominio español pero, en los hechos primero y en los tratados después, nuestra imagen soberana se ha ido desdibujando en el tiempo.

Nuestro propósito es, por un lado plantear los problemas y por otro, buscar la instrumentación de las soluciones que hagan viva nuestra presencia en tan importante zona geográfica, no para marcar nuestra influencia posible sino para llevar al conocimiento público la importancia de la problemática y defender los intereses en juego que día a día hemos ido perdiendo y que afectan no sólo nuestra participación política sino nuestro desarrollo económico.

Constituye una frase hecha pero, por cierto, no menos valedera: hemos dado siempre nuestra espalda al mar y agregaría que nuestra visión a la alta mar ha sido totalmente miope.

En los últimos tiempos una política pesquera ha intentado con enormes dificultades marcar un camino en la explotación de los recursos ictícolas lo que al propio tiempo significó una tenue presencia nacional en el mar.

Y el camino es pues, volver la cara a ese mar; pero para ello hay que instrumentar las soluciones que permitan hacer realidad esa justa ambición.

Si en la época del dominio español nuestro puerto fue apostadero naval, marcando sin ningún género de dudas, su posición geopolítica única, de privilegio en el Cono Sur y si desde él se emprendieron importantes expediciones a otras tierras, ello pone en evidencia que la hemos perdido y que sin afectar los derechos de los demás Estados debemos retornar a los antiguos caminos y hacernos de nuevo presentes.

Ello supone, además, que esa presencia no sea meramente simbólica sino que traiga aparejada la oportunidad de defender y hacer que nuestros recursos mejoren nuestro desarrollo económico.

En el curso de este trabajo incurriremos en los diversos aspectos del problema pero desde ya afirmamos que es la Armada Nacional la que está comprometida en primer término a participar con sus medios marítimos en el inicio y sostenimiento de la defensa de los derechos soberanos de la República en el Atlántico Sur y en la Antártida.

LA HISTORIA MARCA EL CAMINO

Como anunciáramos en la introducción somos herederos de un patrimonio histórico que no sólo se ha visto realizado en tierra sino que ha de ser puesto de manifiesto en el mar.

Para ello resulta indispensable recordar ese pasado y nada mejor entonces que remitirse a la opinión de los expertos.

Dice Leslie Crawford en su URUGUAY ATLANTICENSE, *"El Meridiano de Tordesillas que se inserta en playa atlántica sur y hasta su proyección Antártica, constituyó el área oceánica bajo soberanía española, cuyo centro de poder naval se asentó en Montevideo fortificado, luego de 1724. Las áreas del Pacífico, así como las del mar del Caribe o Antillas, corresponden a otro teatro de operaciones, que si bien se señalan, no se consideran en extensión, en esta obra, sino los Estrechos y proyección hasta Chiloé"*.

"El espacio que comprendió esta área oceánica bajo responsabilidad de Montevideo tuvo su vértice en las costas del hoy Uruguay proyectándose hasta el sur (la culata Antártica). Caen pues, en esta inmensa área, el Occidente Antártico, las aguas del Estrecho de Magallanes en su totalidad, Islas Malvinas y costas Patagónicas, Plataforma Continental y alta-mar océano. Tal es, en breve el área de soberanía española ejercida y detentada efectivamente hasta 1814".

"Este magno territorio marítimo, ignorado por historiógrafos nativos, salvo ex-

cepciones, ocultado por los historiadores nacionales de otros países, como por la historia universal, tenía como centro de poder y maniobra a Montevideo en su versión de Apostadero Naval y asiento de autoridad legítima, nominalmente Almirantes de Flota o alter ego navales del Rey Español".

"Este mar Interior Hispánico, fue resistido por Inglaterra, Francia y Holanda. No obstante, la penetración legal de esos pabellones en el área, fue posible únicamente a través de estipulaciones en Tratados, cuyas cláusulas limitaban la acción.

Luego de 1814, esta área marítima fue muy disputada internacionalmente".

No se discute pues la posición estratégica del Uruguay y sus puertos con respecto a todo el Atlántico Sur y la Antártida, prácticamente desde el descubrimiento, y, por ende, sus derechos a ejercer su presencia soberana y a tutelar y velar por sus intereses amparando la explotación de sus recursos en defensa de su economía y como estímulo a su desarrollo.

Pero antes de ello resulta preciso incursionar en nuestro pasado para probar en qué aislamiento hemos caído.

EL AISLAMIENTO MARITIMO DE LA REPUBLICA

La falta de unidades de la Armada Nacional haciéndose presentes en nuestro mar ha concretado en forma evidente nuestro aislamiento marítimo.

Factores negativos: En los últimos veinte años se ha producido un proceso de deterioro material lento pero inexorable. Provista de destructores escoltas y barreminas en la década del 50 y el 60, la Armada Nacional intervenía en condiciones técnicas aceptables en las maniobras UNITAS y en las operaciones bi y tri nacionales con Brasil y Argentina. Hoy y en el futuro cercano de no mediar un cambio quedaremos encerrados dentro de

nuestra Zona Económica Exclusiva.

La participación nacional en operaciones navales internacionales y regionales es mínima.

La posibilidad de creación de un organismo similar al CAMAS (Comando Area Marítima Atlántico Sur) en el pasaje oceánico Atlántico-Pacífico, reduciría nuestra influencia actual en el control del espacio marítimo atlántico.

Algunos países americanos se proyectan hacia los territorios orientales del Atlántico, mientras nuestra actitud es de repliegue, particularmente con respecto a Sud-Africa.

Las especies ictícolas migratorias son controladas por potencias extrarregionales, con mínima posibilidad de hacer valer los derechos nacionales.

Consecuencias: Cada una de las tranqueras se van cerrando a nuestro paso y pronto estaremos en la situación del propietario de un campo rodeado por propiedades de otros, sin derecho a paso y con vecinos que puedan entrar legalmente a sus terrenos para defenderse de los ladrones. Pero aún más, los caminos públicos están controlados por los mismos vecinos que no nos ven como poseedores de derechos suficientes y no hemos hecho nada para convencerlos de lo contrario. Así tendremos que el Uruguay, país marítimo por imposición, cierra sus opciones económicas y políticas en lugar de ampliarlas.

LA EFECTIVA UTILIZACION DE LOS MARES Y SUS RECURSOS

El Atlántico Sur ha sido una de las áreas oceánicas más tranquilas militarmente hablando, siendo raramente turbada su paz durante escaso períodos en este siglo. (1ª y 2ª y Guerra Mundial y Malvinas).

El tráfico marítimo por el Cabo de Hornos fue siempre escaso, en comparación con otros mares. El movimiento marítimo se verificó siempre sobre las zonas costeras entre

el Río de la Plata y el Cabo San Roque; el resto de esta amplia zona marítima era navegado por balleneros y algún que otro buque mercante de travesía entre el Cabo de Buena Esperanza y el Pacífico Sur. Sin embargo, en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, se aprobó a fines de 1969, un Plan Intencional de Investigación Oceánica, impulsado y patrocinado por los países más desarrollados. Este plan se llevaría a cabo durante la década del 70 y con el *"objetivo de llegar a un más comprensivo conocimiento de las características de los Océanos y sus cambios y el más profundo entendimiento de sus procesos con el propósito de una efectiva utilización de los mares y sus recursos"*.

Por este motivo pudimos apreciar en la década del 70 un incremento de Buques de Investigación Científica recalando en Montevideo, cuyo destino era el Atlántico Sur y la Antártida.

Se recordará que en esa década se empezó a hablar del krill y su potencial proteínico, pero poco o nada se oyó de las distintas especies de peces, del atún, del cangrejo rojo, del calamar e incluso de la merluza, típico espécimen de la corriente de las Malvinas.

Hasta el famoso Cousteau y su Calipso invirtió un año de trabajo en el área.

Por lo que sabemos todavía no se ha podido desarrollar un método de industrialización para el krill, pero sí se puede comprobar que a fines de la década del 70 hasta la fecha ha ido en crecimiento continuo la presencia de flotas pesqueras de países que se encuentran muy alejados de esta zona (Rusia, Japón, China, Bulgaria, Grecia, España, Polonia, etc.). Se estima entre 300 a 400 los buques que operan hoy en la zona.

Si volviéramos atrás y buscáramos entre los países que apoyaron el Plan de la COI, que entre sus objetivos tenía el de "Asistencia a las Naciones en Desarrollo" veremos con sorpresa que son los mismos que hoy asolan estas aguas, depredando para su con-

sumo nuestras riquezas. Parece irónico; sin embargo me atrevería a decir que es el fruto de la necesidad de estas naciones de mantener un consumo creciente de proteínas blancas cada vez más escasas y por lo tanto más caras en todas partes del mundo,

LAS NN.UU. Y EL DERECHO DEL MAR

En la Tercera Conferencia de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar., en octubre de 1982, se establecieron reglas de juego para el uso del mar por parte de los Estados. Allí quedaron definidos el régimen jurídico de:

- El mar territorial y la zona contigua
- Estados Archipiélagos
- Zona Económica exclusiva
- Plataforma continental
- Alta mar
- Régimen de islas
- Otros

La Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositada el sexagésimo instrumento de ratificación o de adhesión.

Nuestro país aún no lo ha hecho y se estima para que se cumpla lo establecido para su entrada en vigor pasaran por lo menos 5 años más.

En la Parte V de la Convención se define la Zona Económica Exclusiva y la explotación de los recursos vivos, así, el artículo 61 regula la Conservación de los recursos vivos. El Art. 62 habla de utilización de los recursos vivos. El Art. 63. se expresa sobre las Poblaciones que se encuentran dentro de las Zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños como en *un área más allá de ésta y adyacente a ella*.

El Art. 64 habla del régimen para las especies altamente migratorias y dice: *"El Estado ribereño y los otros Estados cuyos*

nacionales pesquen en la región de las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I, cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones en que no exista una organización internacional apropiada el Estado ribereño y los otros Estados cuyos nacionales capturen esas especies en la región cooperarán para establecer una organización de este tipo y participar en sus trabajos".

La parte VI se refiere a la Plataforma Continental y el Art. 76 la define; el Art. 77 establece los Derechos del Estado ribereño sobre la Plataforma Continental.

La Parte VII habla de la Alta Mar. Esta es una de las partes que considero más importantes para nuestro país. El Art. 87 se refiere a la libertad de la Alta Mar y establece: *"la libertad de pesca con subjeción a las condiciones establecidas en la Sección 2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona".*

La Sección 2 de la parte VII se refiere a la Conservación y Administración de los recursos vivos en la Alta Mar, y así el Art. 116 habla del derecho de pesca en Alta Mar, el Art. 117 dice del deber de los Estados: *"...adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la Alta Mar en relación con sus nacionales";* el Art. 119 habla sobre la Conservación de los recursos vivos en Alta Mar.

Pero detengámonos en el Art. 118 y veremos que dice: *"los Estados cooperarán entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en la zona de alta mar. Los Estados cuyos nacionales explotan idén-*

ticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos. Con esta finalidad cooperarán, según proceda, para establecer subregionales o regionales de pesca".

No cabe duda ya, que los países desarrollados del Hemisferio Norte, muy alejados del Atlántico Sur, lo están depredando sin que nadie se sensibilice por ello. El Art. 118 nos da un área para actuar inmediatamente y considero que la acción es independiente de la vigencia del Tratado y aún más allá de su suscripción o adhesión. Los países afectados de esta Area: Argentina, Brasil y Uruguay deben formar a la brevedad posible una organización Sub-Regional o Regional con el fin de proteger nuestras riquezas en el Atlántico Sur antes de que sea demasiado tarde.

La situación creada hasta el momento nos muestra cómo los países del Norte mucho más desarrollados que los del sur, regulan sus stocks pesqueros con los recursos de nuestras aguas.

Es de conocimiento que las zonas pesqueras del Atlántico Norte han sido durante muchas décadas explotadas por el consumo de los países europeos de la CEE o aquellos pertenecientes al grupo socialista liberados por la URSS.

La teoría de la regulación de los stocks de las materias estratégicas llevadas a cabo por la CEE durante la década del 70, le permite hoy regular los precios de muchas materias primas; aún con la aplicación de subvenciones, como ser petróleo, carnes, pescados, frutos, etc. Resumiendo, y en el caso de las especies citadas, estos países están regulando los precios del mercado, con nuestros propios stocks en el Atlántico Sur; mientras que por otra parte, mantienen los propios recuperándose y sumamente controlados por la sobre explotación.

En este caso el negocio para esos países

es aún mucho mejor que el de las carnes que deben ser altamente subvencionadas; mientras que las especies capturadas y procesadas en el Atlántico Sur llegan rápidamente al consumidor sin ninguna subvención. Esto es más notorio aún en estos momentos, que la baja del petróleo hace las operaciones de captura y proceso muchos más económicas.

Para poner freno a este abuso descontrolado es necesario crear de inmediato un organismo regional de los países del Atlántico Sur (siendo hoy el nuestro el más perjudicado), para la defensa de esas riquezas que quizás dentro de muy poco tiempo sean tan reducidas, que sólo nos quede la opción de un lamento, que no disimulará nuestra propia incapacidad para defender a tiempo nuestros derechos.

Hace pocos días leímos un cable que anunciaba que España había suscrito su adhesión al Tratado Antártico y que además establecía un acuerdo con Polonia para la reactivación en conjunto de la base polaca en la Antártida.

Parece coincidencia pero España y Polonia junto a la URSS son los países con mayor infraestructura naval en el Atlántico Sur para la pesca.

Da toda la impresión que esta área sigue siendo de sumo interés para estos países del Hemisferio Norte que desean por todos los medios asegurar sus derechos a través de su permanencia efectiva en la Antártida y el Atlántico Sur.

EL STATUS MILITAR DEL ATLANTICO SUR

Participación de otras Armadas: A partir del comienzo de la década del 60, con el advenimiento del TIAR, comienza a hacerse más continua y sistemática la presencia de buques militares en el Atlántico Sur. Se nota un visible incremento de las actividades de la Royal Navy realizando operaciones con la

Armada del Brasil, Argentina y eventualmente con los "modernos destructores" uruguayos.

Por otro lado en 1960 comienzan las famosas operaciones UNITAS con la Armada de los EE.UU.

A partir de ese entorno, la presencia de buques de guerra en el Atlántico Sur se hace en forma sistemática. Es obvio que se trata de naves modernas y bien equipadas que no sólo cumplen el fin que es el de mantener entrenada a las Armadas del Area para la defensa mutua, sino que el objetivo esencial es conocer el medio marítimo, sus características, sus variaciones y fundamentalmente saber que está pasando en el área año a año.

No cabe duda que el control y conocimiento de esta Area Oceánica no es exclusiva de los arriba mencionados países, sino que también los Soviéticos hacen presencia efectiva, a través de sus submarinos, "Buques de Investigación", buques de apoyo a la flota pesquera y los mismos pesqueros.

Estos países saben perfectamente y día a día lo que está pasando en el Atlántico Sur.

Los brasileños y argentinos también conocen bastante lo que sucede en nuestro mar, pero ¿nosotros sabemos qué pasa? No podemos saber lo que pasa porque no tenemos presencia en el área.

Objetivos a alcanzar: La finalidad de conocer efectivamente el posible alcance de la utilización de los mares que acceden directa o indirectamente a nuestras costas y los recursos que puedan proveer, requiere un apoyo logístico de significación.

Es así que el problema debe examinarse en relación al potencial que la República pueda aportar al respecto y la misión tutelar que la Armada debe cumplir no sólo para afirmar nuestra presencia soberana sino también estar en condiciones de apreciar en su verdadera dimensión el aprovechamiento de los recursos que el mar ofrece.

Por ello resulta indispensable entrar al

examen técnico de la posición de la Armada desde el punto de vista logístico para servir esos fines y para ello es necesario pasar revista a los recursos físicos y humanos de los cuales hemos podido disponer y que contamos al presente en posibilidad de utilizar.

LA INFORMACION Y SU IMPORTANCIA

La información que obtenga cualquier país incluso nuestros vecinos, tiene mucho valor para cederla gratuitamente.

Fundamentalmente esa información le permite negociar con aquellos que hacen uso de nuestras riquezas ictícolas; como por ejemplo Argentina con Rusia y España, Brasil por concepto de provisiones, combustibles y diqueado de los pesqueros ¿Cuanto le aportan a Argentina los permisos de pesca, fundamentalmente para la merluza y el calamar en su plataforma?

Una rápida visita a los astilleros argentinos durante el año 1985 y en lo que va del 86 nos permite confirmar la presencia casi continua de cuatro o cinco pesqueros rusos en cada uno de estos astilleros argentinos. ¿Cuanto le significa al Puerto de Río Grande la presencia de más de mil pesqueros extranjeros durante el año 1985?

Acaso no cabe preguntarse; ¿cuál es la parte que corresponde a Uruguay de esas riquezas? Si no es posible controlarlas ¿cómo negociar con quienes la usufructúan? pero por lo menos que algo quede en el país.

Si tenemos en cuenta que sólo algunos pocos buques polacos y de otras banderas entran a Montevideo durante el año, es lógico suponer que estamos omisos en reclamar nuestra parte o lo que es peor le estamos regalando a otras naciones más ricas que la nuestra, riquezas que jamás se nos ocurrió reclamar fundamentalmente por *no saber lo que pasa en el Atlántico Sur*.

EL URUGUAY, EL ATLANTICO SUR Y LA ANTARTIDA

Existe la voluntad política no sólo del gobierno sino de todos los partidos políticos de que debemos reivindicar nuestros derechos en la Antártida; y en ese sentido se vienen haciendo todos los esfuerzos posibles para asegurado. Sin embargo, el primer esfuerzo para reivindicar nuestros mínimos derechos en el Atlántico Sur que paradójicamente es el espacio marítimo exclusivo para llegar a la Antártida, debe comenzar por el Río de la Plata. La sola mención de las operaciones de transferencia de cargas que se operan frente a nuestras costas desde hace años al amparo del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo representa un drenaje de divisas y de pérdidas de servicios portuarios de real consideración.

¿Cómo vamos a poner de manifiesto nuestra presencia en el Atlántico Sur y en la remota Antártida sino defendemos nuestro propio puerto, el mejor del Cono Sur?

LAS FUNCIONES A CUMPLIR

Consideraciones generales:

No sólo seguimos viviendo de espaldas al Mar sino que nos estamos encerrando ciegamente en un potrero sin salida.

No queremos dramatizar con esto, pero nos parece tan obvio que no resiste el más mínimo análisis. Durante nuestra vida de marinos hemos podido convivir con camaradas argentinos y brasileños, fundamentalmente, y este concepto de que el Atlántico Sur es responsabilidad de ellos no es tema de discusión. Su presencia es efectiva durante todo el año en esta área y hablan con orgullo del conocimiento de este mar desde la Antártida hasta el Río de la Plata.

El Uruguay debe hacer presencia efectiva en todo el Atlántico Sur desde hoy mis-

mo a través de los buques de su Armada. Teniendo en cuenta que nos llevará fácilmente 10 años conocer, mediante el almacenamiento de datos adquiridos, las características más importantes del área de operación Atlántico Sur y fundamentalmente formar tripulaciones competentes que puedan permanecer por lo menos un mes en alta mar, es imprescindible que nos aboquemos hoy mismo a trabajar en este aspecto.

LAS FORMULAS A MANEJAR

No se nos escapa las tremendas dificultades de medios materiales y humanos, para realizar la trascendente empresa de hacer realidad nuestra presencia en el Atlántico Sur y eventualmente desarrollar una política en la Antártida, pero es indispensable vencer aquellas y buscar soluciones que franqueen nuestro camino en nuestro propio mar, porque no podemos estar reducidos al Río de la Plata.

Es necesario establecer prioridades en la acción.

¿Cómo reparar en el país nuestras unidades y hacerlas aptas? ¿Cómo llevar a cabo los planes de operación? ¿Cuál es la inversión en el período?

¿Qué equipamiento mínimo es necesario a bordo para adquirir información?

Esta colección de información puede ser además importante para nuestros pescadores, que podrán saber las características de las amplias zonas donde un gran número de especies se desplazan durante los distintos meses del año. Estas informaciones y otras tienen también importancia militar como ser propagación del sonido a distintas profundidades, tipo y características de la comunicación sobre la superficie y submarinas, etc.

Cada día que pasa no sólo quedan menos riquezas en el Atlántico Sur, sino que seguirnos sin saber lo que está pasando en el área; no sólo estamos disminuyendo nuestra capacidad negociadora sino que también es-

tamos mediatizando nuestra soberanía y nuestro acceso a la Antártida.

La opción indiscutible: Armada oceánica o defensa costera y policial

La primera precisión que se requiere para ubicarnos en el tema es cortar el nudo gordiano romántico que ha plagado la existencia de la Armada en su relación con el Gobierno, las otras ramas de las FF.AA. y su propio Personal Superior. En los últimos años la temática ha girado en torno de dos términos que han adquirido vida propia haciendo olvidar las reales coordenadas del problema. Ellos han sido la defensa nacional y la seguridad nacional. Nada más lejos de nuestra intención de entrar en una polémica que aún está teñida de fricciones por las malas interpretaciones que generan concepciones equivocadas. Debemos conocer, en primer lugar, que el mundo está compuesto de Estados, cada uno de ellos soberanos, es decir, que en teoría puede decidir dentro de un territorio sin recurrir a autoridad superior alguna. Si bien este siglo ha presenciado el nacimiento y muerte de la Sociedad de las Naciones y una cierta agonía de las Naciones Unidas, existe alguna limitación legal y moral generada por el derecho internacional. Decíamos una cierta limitación porque llegado el momento en que los intereses de cada nación entran en juego, ésta recurre a medidas que afectan a las demás. Estas medidas pueden ser clasificadas de muchas maneras, políticas, económicas, sociales, militares, etc. Si bien cada categoría tiene su peso en la vida de cada nación y no pueden ser ignoradas cuando llega el momento de considerar las que orgánicamente nos competen, enfatizamos lo militar por ser lo que es nuestra responsabilidad como administradores en nuestra área, del orden público internacional.

Como Aliado tenemos una servidumbre del mar que se destaca hasta hacerse agobiante.

No contamos con fuentes propias de hidrocarburos y en el futuro previsible no lo encontraremos y debemos seguir transportándolas por mar. Algo similar podría decirse con respecto al resto de nuestras importaciones o exportaciones pero es suficiente visualizar que sin hidrocarburos no operaría el transporte terrestre incluido por riel, ni marítimo y que gran parte de la industria debería ser reequipada.

LA DEFENSA NACIONAL

Tanto en un conflicto regional como mundial de guerra limitada, y prolongada, será la servidumbre mencionada la que marcará la tónica. En los casos descriptos, la nación permanecería neutral (lo que será muy difícil) o se dará beligerante de parte de uno de los bandos. En ambas situaciones tiene que buscar en esos mismos beligerantes que se le venda el crudo, que se lo transporte desde su lugar de origen al país y que se lo proteja en tránsito.

Seamos neutrales o beligerantes, ningún país o alianza estará dispuesto a regalarnos esos bienes sin que contribuyamos con nuestros medios y hombres a sostener ese esfuerzo. Nadie por razones políticas dará sin recibir. Lo mismo acaecerá por razones militares. En consecuencia parecería entonces que nuestra misión fundamental debe ser la protección del tráfico marítimo lo que se traduciría en operaciones antisubmarinas admitiendo como es lógico, que siendo las armas usadas por el adversario serán torpedos o misiles crucero. Es decir que en primera instancia tenemos un requerimiento antisubmarino por el tipo de plataforma a enfrentar y requerimientos de guerra antiaérea por otro de los tipos de armas a enfrentar. Este tipo de tareas recae fundamentalmente en unidades aéreas y de superficie navales. Queda sin embargo aún otra área de misión a cumplir que jurisdiccionalmente no se discute y que

pertenece a la Armada. Nuestras aguas son minables más aún porque somos el corredor de tránsito esencial para la vida de la República Argentina.

Hasta el Tratado del Río de la Plata y de su Frente Marítimo cabría reconocer que cada una de las naciones proveería a su defensa.

Hoy exigiría un enorme costo político; que puede afectar nuestra independencia o por lo menos de nuestra neutralidad. Muchos argumentarán que no hay posibilidad de conflicto porque América no los quiere. Otros dirán que la disuasión nuclear nos ha dado la faz del terror porque no habrá guerra entre superpotencias y que de haberla sería corta sin intercambio nuclear. ¿Porqué no podría evitarse la escalada? En la guerra se lucha con la idea con que fueron educados los combatientes y el material existente condiciona la educación. Por esta única razón ya habría un fortísimo argumento, existiendo la posibilidad de una guerra limitada y prolongada que requeriría una postura nacional de neutral o alineado con Occidente por la geografía o de beligerante por compromisos.

Es más, entre los elementos que permitieron el logro y el goce de nuestra independencia existió el patronazgo de las potencias marítimas de turno. Así fue durante la "Pax Británica" y en parte durante las primeras décadas posteriores a la II Guerra Mundial con los EE.UU. Podríamos preguntarnos ¿Aún es necesario hoy? Siendo la situación mundial la que es, ¿no continuamos necesitando del seguro que nos proporcionarían las potencias de turno? No significa esto que debamos perder soberanía cediendo bases u ofrecer sin condiciones nuestro territorio y nuestras capacidades; eso sería un acto de sumisión que jamás debe ser aceptado.

Pero lo que sí podemos negociar es nuestra capacidad profesional en el área, el conocimiento profundo de la misma para las operaciones navales y una férrea voluntad de defender nuestra soberanía y nuestros derechos en el mar.

Si logramos este estado espiritual quizás los primeros síntomas sean de volver a recibir la ayuda de equipos y unidades que nos permitan mantener esas capacidades. Pero reitero: previamente debemos mostrar que somos profesionalmente capaces en todo el Atlántico Sur. Si la geografía hizo inevitable nuestra dependencia y limitó nuestra libertad de acción, como estado no nos limitemos más aún; obtengamos provecho de lo que puede ser inevitable. Quedaría aún un argumento más, en favor de una Armada Oceánica: que el Cuerpo de Oficiales está educado a ese nivel profesional y es en el que se basan sus aspiraciones.

La situación económica nacional y mundial seguirá siendo desfavorable en el plazo previsible y todo hace dudar que no se produzca el clásico salir en búsqueda de una misión.

La otra alternativa gira en proveerse de lanchas que recorran el Río Uruguay carente de tráfico nacional, el Río de la Plata y la zona económica exclusiva. Ninguno de estos medios tiene capacidad de combate y con su predominio desaparecería la capacidad de actuar en el plano militar. Por carecer de medios, los conocimientos técnicos y profesionales permanentemente adquiridos a través de los planes de ayuda mutua y de las operaciones UNITAS quedarían reducidas a un núcleo cada vez más pequeño de Oficiales Superiores, que desaparecerán junto con ellos al llegarles el retiro.

CONCLUSION

Retomamos nuestra introducción que marcó los objetivos de nuestro trabajo presidido en dos aspectos fundamentales: uno, la presencia soberana de nuestra nación en el

medio marítimo; otro, la defensa de nuestros intereses en busca de mejorar sensiblemente nuestro desarrollo económico y social. Debemos conducirlos refiriéndose al instrumento esencial básico para el logro de aquellos objetivos y a éste es menester volver.

Resumiendo: nuestra posición geográfica, la situación política mundial y regional a corto y medio plazo siguen requiriendo una Armada profesional y eficiente, **una Armada de aguas azules**, con capacidad de guerra antisubmarina y contraminado, con una posibilidad remanente de control insular y lacustre y de proyección del poder desde el mar sobre la tierra.

Cambiarla por una función de policía marítima y fluvial sería volver a 50 años atrás con una consiguiente pérdida y riesgo para el país y con el despilfarro de una inversión de 30 años.

Por último, hemos leído hace pocos días el informe de la CEPAL sobre Latinoamérica. Seremos más pobres aún por lo menos hasta 1990 y podríamos agregar sin ser muy pesimistas que esa situación seguirá hasta final de siglo.

Es entonces el momento de no regalar nada y sí reclamar nuestra próxima participación en cualquier área económica.

Las riquezas existentes en el Atlántico Sur y nuestra Zona Económica Exclusiva no han sido aún determinadas y por tanto no las podemos reclamar. Cuando planteemos nuestros legítimos derechos, ¿serán reconocidos? o ¿ya será demasiado tarde como le sucedió a los países como Perú y Ecuador, que una captura intensiva liquidó el stock de varias especies?

Ellos por lo menos pudieron llevarse una gran parte de esas riquezas: que supieron a tiempo reclamar y defender.



EL PLANETA ENFERMO

Dimensión humana del problema ecológico

por Monseñor Pablo Galimberti, Obispo de San José y Flores



Página destacada - Julio 1992

Monseñor Pablo Galimberti Di Verti nació en 1941 y desde niño vivió de cerca las realidades del mar en razón de la dedicación de su padre a la profesión de marino militar.

En 1958 ingresó al Liceo Militar y Naval con intención de continuar luego en la Escuela Naval, pero el llamado de su vocación religiosa lo llevó al año siguiente al Seminario.

En 1965 cursó estudios de Teología en la Pontificia Universidad Gregoriana hasta 1969.

En 1970 desde su trabajo en una parroquia de Montevideo, dicta clases y se va dedicando con mayor interés a la orientación o dirección espiritual, junto a quienes iniciaban sus investigaciones tratando de aproximar la espiritualidad clásica enseñada por la Iglesia Católica con algunas corrientes contemporáneas de la psicología.

En 1983 fue nombrado por el Papa Juan Pablo II, Obispo de la Diócesis de San José de Mayo (Departamentos de San José y Flores).

En la actualidad desempeña además cargos como Presidente de la Comisión de Ecumenismo de la Conferencia Episcopal del Uruguay (CEU), Presidente de la Comisión de Doctrina de la CEU, e integrante de tres organismos de la Santa Sede: Miembro del Pontificio Consejero para el Diálogo con los No Creyentes, Miembro de la Congregación para el Clero y Miembro de la Comisión Episcopal Latinoamericana para el Colegio Piolatino americano de Roma. Participó en la IV Conferencia Episcopal Latinoamericana que se realizó en octubre de 1992 en Santo Domingo.

ELEMENTOS PARA UN DIAGNÓSTICO

"El hombre es él y sus circunstancias".

De acuerdo a esta conocida definición, la pregunta que nos hacemos en esta reflexión es qué grado de responsabilidad nos cabe - como personas inteligentes, libres y dueños de nuestras acciones- con respecto al deterioro o "enfermedad" que padece en la actualidad la naturaleza que nos circunda.

El deterioro y agresión del hábitat humano debe leerse, en última instancia, en

clave antropológica; es consecuencia de un deterioro y de un estado anímico de confusión, que ha ocurrido en el hombre contemporáneo. En su libro "El hombre en busca de sí mismo" el psicoterapeuta norteamericano Rollo May afirma que uno de los síntomas más frecuentes, a esta altura del siglo XX, es la vaciedad. Y pensemos un poco si para "llenar" esos vacíos no somos capaces de cualquier tipo de violencia que va a quedar objetivada en la naturaleza propia o en la circundante. Rollo May trae el siguiente ejemplo: "el habitante suburbano que se levanta

a la misma hora todas las mañanas, toma el mismo tren para ir a trabajar a la ciudad, almuerza en el mismo lugar, regresa a casa en el mismo tren todas las noches, tiene dos o tres hijos, cultiva su jardincito, pasa las dos semanas de vacaciones veraniegas -que no disfruta- a la orilla del mar, va a la iglesia todas las navidades y pascuas y lleva una existencia rutinaria y mecánica año tras año hasta que por fin se retira y se jubila y poco tiempo después muere de una falla cardíaca, posiblemente producida por la agresividad reprimida, yo siempre tuve la secreta sospecha de que muere de hastío". Aunque el autor lo refiere al ciudadano medio norteamericano, el esquema de vida marcada por la rutina existencial que va dejando ricas posibilidades personales reprimidas, prepara a un agresor potencial; en ese sentido puede aplicarse también a los uruguayos.

Pensamos que el problema de lo ecológico o antiecológico debe ser abordado desde diversos enfoques: científicos, educativos, jurídicos, políticos, filosóficos, religiosos, culturales... de modo semejante a como tratamos los demás problemas típicos del hombre. Es este encuentro básicamente un acuerdo entre gente de distintas procedencias ideológicas o religiosas. La urgencia, paradójicamente nos une.

El Dr. Rodolfo Tálice, incansable predicador de la "etecología" afirma que *"es imperativo un cambio radical del comportamiento. Ese cambio radical abarca el modo de sentir, de pensar y el modo de obra,"*. Y dirigiéndose a un grupo de jóvenes les decía: *"El planeta está actualmente enfermo en sus aguas, en su atmósfera y en sus suelos, por culpa del hombre"*.

El Director del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Eduardo Gutiérrez, al presentar pocas semanas antes de la "Cumbre de la Tierra" (Río 92) un documento titulado "La salvación del planeta: desafíos y esperanzas sobre las acechanzas", afirmaba que *"estamos ante un diag-*

nóstico sombrío que muestra el fracaso de la raza humana en el siglo XX". La dimensión humana del problema va ganando consenso. *"El hombre es la mayor catástrofe para la naturaleza"* afirmaba Peter Menke Glückert, ex titular de Medio Ambiente de Alemania. En nuestro país el Dr. Mateo Magariños de Mello, que en 1972 representó a Uruguay en la 11ª Conferencia Mundial sobre Medio Ambiente, afirmaba que *"estamos asistiendo a un reconocimiento en todas las capas sociales de una toma de conciencia de la gravedad del problema ambiental, urgiendo a cambiar la filosofía del componente humano e insistiendo en las ventajas de un enfoque interdisciplinario que permita acceder a conciencia "holística" (del griego "holos" = todo), es decir, la conciencia de la globalidad del ecosistema. En la misma línea el ecologista francés René Dumont afirmaba que "para salvar el planeta hay que replantear la sociedad"*.

La preocupación por lo ecológico o antiecológico va en aumento, felizmente, quizás debido a los daños que el deterioro ambiental provoca en la salud humana. Algunos afirman que el 85% de casos de cáncer tiene origen ambiental. Epidemiólogos sostienen que ambiente y ciertos genes interactúan y provocan diabetes. También se ha demostrado la estrecha vinculación entre ambiente y enfermedades pulmonares y alergias, entre otras.

Las consecuencias de esta agresión sobre la vida marina son importantísimas y agreden a toda la pirámide ecológica. En efecto, la superficie del mar y los seres vivos de esa fina capa (phytoplankton y zooplankton) son afectados por rayos solares dañinos a raíz del agujero en la capa de ozono; de esa manera se daña el primer escalón de la pirámide ecológica (bacterias sintetizadoras, protozoarios, las microscópicas algas azul-verdosas) como describe Novicov en su libro "Estructura y dinámica celular". El mar también es intoxicado por

los inescrupulosos traficantes de basura cada vez que emprenden traslados a los países subdesarrollados.

En cuanto a los océanos, algunos se han preguntado si seguirán siendo una fuente insustituible de recursos naturales o bien la cloaca mundial. Las algas de los océanos, mares, lagos y ríos suministran alrededor del 90% del oxígeno que respiramos. Los océanos moderan la temperatura, mantienen una variedad incalculable de modos de vida y desempeñan un papel clave en los ciclos climáticos.

Lamentablemente, por diversas causas, estamos asistiendo a la ruptura de este admirable ecosistema. Se calcula que los océanos reciben anualmente 300 millones de toneladas de desperdicios orgánicos, 11 millones de toneladas de residuos industriales, 2,3 millones de toneladas de combustibles y 6,5 millones de basura doméstica. Esta contaminación provoca epidemias, impide aumentar la producción ictícola y destruye la vida en el mar.

También las playas del mundo están siendo usadas como gigantescos basurales. Nuestro país, por su ubicación en la desembocadura de la cuenca del Plata es el resúmdero de 13 millones de km² con varios polos de desarrollo industrial sin el menor cuidado por la ecología, afirmaba el Dr. M. Magariños de Melo. Asimismo persiste la preocupación por los niveles de colibacilos de las playas capitalinas, como por la contaminación del Río Uruguay.

ECOLOGÍA E HISTORIA

La relación entre el hombre y su entorno natural ha ido variando de acuerdo a las sucesivas etapas del desarrollo humano y cultural.

Una mirada panorámica nos permitirá ubicarnos mejor en la nueva conciencia histórica que hoy tenemos del problema ecológico.

A lo largo de las diversas etapas de la evolución humana el hábitat natural ha sido como el espejo donde han quedado grabadas

las distintas actitudes del ser humano ante la naturaleza. Estas han oscilado pendularmente entre dos posiciones extremas: la temerosa y estática por un lado y la marcada por el usufructo insaciable y la depredación sin límites.

En algunas circunstancias el hombre no se sentía amo de la creación sino su esclavo y su víctima. El paso gradual de un hábitat cerrado a la llanura abierta; la consiguiente transformación de la dieta -de vegetariana a omnívora-; la imperiosa necesidad de participar en el juego de matar y morir a manos de otros; las exigencias de aumentar la movilidad del grupo humano a través de grandes distancias; la necesidad de buscar o construir artefactos, defensas y refugios; todo esto exigió al hombre una rápida evolución tanto en lo físico como en lo psicológico y social. Mientras el número de individuos fue exiguo, los efectos producidos al principio por la recolección de alimentos y por las primitivas batidas de caza y pesca, no pudieron influir sensiblemente en el ambiente. El surgir de otras exigencias, como la de procurarse vestido, refugios y utensilios, fue ya significativo en cuanto constituyó el claro indicio de que esa relación entre hombre y naturaleza, podía llegar a convertirse al cabo de muchos milenios en grave problema.

¿Qué factores intervinieron en la modificación progresiva de la relación del hombre con la naturaleza?

Dejando de lado las imprevistas catástrofes naturales (terremotos, erupciones volcánicas, deshielos) que cambiaron drásticamente los hábitats naturales, hay que tener en cuenta las intervenciones del hombre.

El uso del fuego -para facilitar el pastoreo y la agricultura- fue índice de progreso tecnológico pero también el primer medio de destrucción y de influjo profundo en el ambiente.

El nomadismo y luego el establecimiento de comunidades humanas, implicaron también desorden, modificaciones y sustituciones de los eco-sistemas naturales en favor de

objetivos tales como la eliminación de animales peligrosos, desmontes y allanamientos de obstáculos, construcción de habitaciones, acumulación de desechos, etc. Estos hechos, que alteraron profundamente las relaciones entre el hombre y el ambiente, constituyeron las primeras zonas de contaminación y de enfermedades.

Las civilizaciones fluviales y la construcción de las primeras ciudades fueron causa de grave erosión y degradación del ambiente natural. Con el derecho a la explotación del suelo y el surgir de un primer tipo de civilización, el hombre se colocó en la fase de arrogarse el dominio, explotación y sustitución de los eco-sistemas naturales. Una demostración grandiosa de poder y superioridad son las pirámides de Egipto.

El ejercicio de algunas de las más antiguas actividades humanas, llevó a los cazadores de pieles, a los leñadores, mineros y pastores, a causar en los correspondientes ámbitos un impacto que a la larga resultó decisivo.

En los tiempos recientes se ha mantenido el mismo esquema de relación pero con algunas novedades: el comercio, los investigadores, turistas y amantes de la vida al aire libre, la caza y la pesca de tipo deportivo, restos de guerras, son señales claras de que el escenario humano es permanentemente utilizado conforme a la voluntad, muchas veces caprichosa, del ser humano.

Algo totalmente novedoso en nuestro siglo ha sido la construcción de modelos artificiales en laboratorios para recoger y elaborar datos complejos; así el hombre ha podido llegar a dominar y dirigir la interacción de innumerables factores que regulan el devenir de la naturaleza. Se ha incrementado de este modo la exploración de las profundidades de la tierra, la transformación de los desiertos, la explotación de nuevos recursos. Pero de golpe, en los años 1968-1970 se produjo un cambio en el optimismo de los años anteriores: se constata con sorpresa y pesimismo las influencias nocivas causadas

en el ambiente por tecnologías inexorables y comportamientos inadecuados. Un libro de la UNESCO, publicado en 1969 tiene el título: "Estamos haciendo inhabitable el planeta". Científicos, médicos, naturalistas y ecólogos han dado el grito de alarma. El método de tratar la superficie mediante aditivos bioquímicos (insecticidas, herbicidas, detergentes) actúa sobre la tierra, los cultivos, el agua, los ríos y la atmósfera. En nuestro país hace algún tiempo que se viene discutiendo sobre la desestabilización de uno de los ecosistemas más ricos del país, el de los Bañados de Rocha. Allí convergen diversos intereses: productores, trabajadores, calidad de vida de los habitantes de la zona, gobierno departamental y técnicos, en procura de la mejor solución que no parece fácil y que a todos preocupa.

Chimeneas y vehículos de motor inundan la atmósfera de residuos gaseosos cada vez más cargados de veneno. Se constata la ruptura de la relación sin ecológica entre millares de especies vivientes y su ambiente natural.

El rápido avance de las construcciones urbanas, la fuerza de racionalización industrial, al tiempo que estimulan la invención provocan hambre de tierra, sed de agua, necesidad de consumir para producir y viceversa.

Los problemas ecológicos crecen por su número y por su diversidad.

En nuestro país no hemos vivido un Chernobyl pero hay preocupación por las lluvias ácidas que han castigado a poblaciones fronterizas de nuestro territorio ubicadas a menos de 100 kilómetros de la usina brasileña de Candiota.

La Conferencia Europea de Estrasburgo (1970) presentaba un resumen de la situación ecológica mundial en cuatro grandes temas:

- los efectos de la urbanización (destrucción del campo en aras de la desordenada expansión de la construcción de edificios y comunicaciones, inconvenientes psicofí-

sicos por superpoblación, congestión, falta de espacios libres).

- los efectos de la industrialización (contaminación del aire y de las aguas, instalaciones hidroeléctricas, petrolíferas).

- las consecuencias de la explotación agrícola (erróneos sistemas de cultivo, desmontes, erosión); y a la vez defensa del suelo y de la función protectora de los bosques. Ejemplificando el punto el Dr. Mateo Magariños sostuvo hace dos años que casi el 30% de las tierras fértiles afectadas por la erosión en nuestro país podrían resultar irrecuperables para el laboreo y el aprovechamiento productivo.

- los aspectos sociales del problema; cuanto más aumenta la movilidad y se acrecienta el bienestar, tanto mayor es la exigencia de espacios naturales para esparcimiento de poblaciones en aumento.

ELEMENTOS PARA UNA REFLEXION

Al tiempo que crecen los problemas va también en aumento una nueva conciencia de los problemas ecológicos; no sólo a nivel de cada país sino también mundialmente. Voy a reseñar brevemente estos pasos.

- Discurso de Pablo VI a la FAO en 1970 encarando la crisis ecológica como problema de conciencia y de cultura. Afirmaba el Papa la necesidad de un cambio urgente y radical en la conducta para que la humanidad estuviera segura de sobrevivir. Al hombre le han sido necesarios varios milenios para aprender a dominar la naturaleza. Ahora le ha llegado la hora de dominar su mismo dominio. El crecimiento económico más prodigioso, si no se une a un auténtico progreso social y moral, se vuelve, en definitiva, contra el propio hombre. El invento mata al inventor. Denuncia el Papa que una de las tentaciones de la crisis ecológica es la de pretender disminuir el número de convidados en vez de multiplicar el pan que se debe repartir. Rechaza un control

de nacimientos realizado mediante métodos indignos del hombre.

- Declaración sobre la administración del ambiente natural en Europa, según la Conferencia Europea para la conservación de la Naturaleza, en Estrasburgo (9 al 12 de febrero de 1970).

- Congreso de juristas católicos aborda el tema de las relaciones entre la ciencia, la filosofía y la moral referidos a la problemática ecológica. Insisten en que el problema hay que afrontarlo de un modo global, buscando ante todo las causas de ese progresivo proceso de explotación indiscriminada de los recursos naturales, comenzando con la era industrial. Señalan asimismo la necesidad de una reconversión filosófica y cultural, encaminada a la recuperación de la necesaria armonía dentro de las regiones más propiamente humanas: fantasía, sentimientos, experiencia histórica, inteligencia. Para este Congreso, llevado a cabo en Roma en 1971, el Papa Pablo VI acomete el tema ecológico con amplitud.

- Congreso Mundial de las Naciones Unidas en Estocolmo, 1972. Allí 1200 delegados de 114 países industriales o en vías de desarrollo, discutieron 450 relaciones (preparadas durante 4 años de estudio) sobre la situación ambiental del mundo, aprobando al final, una Carta ecológica de las Naciones Unidas. De ella resaltamos lo siguiente: no puede darse un saneamiento ecológico a escala universal sin la redistribución de bienes y productos y sin la eliminación de los desequilibrios sociales. Explícitamente dice: *"los recursos naturales del globo, incluidos el aire, el agua, la tierra, la flora, la fauna y los eco-sistemas, deben preservarse en beneficio de las generaciones presentes y futuras"*. En cuanto a los recursos no renovables *"hay que usarlos de modo que no se agoten y que las ventajas de utilización sean compartidas por toda la humanidad"*. El artículo 24 condena el uso de *"las armas nucleares y de los demás medios de exterminio de masas"*, pero desafortunadamente no menciona las

armas biológicas y químicas.

Para tal Conferencia el Papa envió un Mensaje, insistiendo, entre otros puntos que no hay que olvidar a las naciones jóvenes y pobres, dado que la miseria es la peor de las contaminaciones. Creo que la epidemia del cólera analizada sobre un mapa de América daría toda la razón al Papa.

- Conferencia de Bucarest (año 1974). El uso responsable de los recursos de la Tierra supone la superación de los injustos desequilibrios.

El problema demográfico se analizó más en el contexto del desarrollo, que en el de la reducción de las tasas de natalidad.

- Conferencia de la FAO (Roma 1974). Se maneja el tema ecológico. Pablo VI advierte que se han cometido muchos errores, tales como la contaminación ambiental, el frenesí de crear sucedáneos artificiales y el exceso de consumo. Hay que tomar decisiones enérgicas según el nuevo concepto de justicia social, que es no sólo no robar sino también saber compartir. El objetivo de dar de comer a todos es un objetivo posible, con la condición de limitar los despilfarros, frenar la loca carrera de armamentos y conceder importancia primaria a la agricultura.

- "Hábitat"; Conferencia mundial en Vancouver (Canadá, junio 1976).

El delegado del Papa presentó una Declaración para tal evento, insistiendo en que las condiciones generales del hábitat humano cambiarán sensiblemente en los próximos 50 años, mucho más de lo que cambiaron a través del milenio que está por acabar.

- Ecodesarrollo: Se camina hacia la búsqueda de una clave filosófico-cultural para la solución de los problemas ecológicos. En los ambientes de la ONU se propugna el concepto de **ecodesarrollo**, según el cual, en vez de adaptar el ecosistema a las técnicas que se han experimentado en condiciones ecológicas y culturales diferentes y que tienden a destruir el ecosistema con consecuencias desastrosas, se quiere adaptar las técni-

cas al ecosistema, a las condiciones del ambiente natural y social y de la población local. Algunos filósofos creen descubrir un tercer capítulo de la ética, de índole antropológica, que regula las relaciones entre el hombre y la tierra: lo llaman bio-ética.

- "Calidad de vida". El Ministerio francés de la calidad de vida propone cinco puntos esenciales: la protección de la naturaleza; la humanización de la vida urbana; la mejora de las condiciones de trabajo; una nueva política para las vacaciones, las distracciones y el tiempo libre, el aligeramiento del formalismo administrativo.

Mientras todas las naciones se preocupaban por mejorar la calidad de vida, insistiendo en los puntos principales de la ecología y las condiciones materiales de la vida, el pensamiento moral debe implicar otras opciones aún más importantes. Hay muchos modos de entender la cultura y la calidad de vida. La cultura técnica por ejemplo, ofrece muchos modos para aumentar la esfera de poder del hombre sobre la naturaleza, pero también muchos riesgos. Desde el Renacimiento el tipo de "homo faber" ha pasado a la calidad de "homo oeconomicus", cuando se polariza en los fines económicos de la vida.

Por eso que es urgente un estudio y luego una política de las necesidades humanas, es decir, una política ecológica que defienda los valores ambientales de la contaminación y de otros daños. Parece que éste es el único modo convincente para superar la crisis actual, que es económica, energética y cultural.

Luego de esta reseña de los principales pronunciamientos públicos y en cierto modo oficiales de la Iglesia, principalmente en ocasión de eventos de carácter mundial, voy a presentar a modo de síntesis, una sistematización de los puntos de reflexión sobre lo ecológico.

El Concilio Vaticano II, clausurado en 1965, si bien no trata explícitamente el tema ecológico, sin embargo proporciona algunos principios que pueden ser útiles.

- las cosas son un bien; tienen un valor utilitario e instrumental;

- las realidades de la naturaleza tienen leyes y valores propios; poseen consistencia propia, verdad, bondad, orden;

- las cosas están subordinadas al hombre como a su centro y vértice;

- el hombre modifica y desarrolla las cosas mediante el progreso, el trabajo, la ciencia, la técnica, la cultura. Juan Pablo II en ocasión de su visita al Uruguay tocó este punto en un discurso en la Universidad Católica (7/V/1988) definiendo a la cultura como un diálogo mantenido a diversos niveles. *"Es un diálogo con el mundo inanimado, observado con los métodos propios de la ciencia, a fin de reconocer y poner sus potencialidades al servicio de la humanidad. Es deber de todos, particularmente en nuestra época, procurar que la relación del hombre con el mundo esté cada vez más marcada por una cierta medida para así cuidar el equilibrio ecológico y hacer mejor uso de las cosas, teniendo en cuenta las necesidades reales de la humanidad y evitando que sean encaminadas hacia el despilfarro o la destrucción. Es también necesario defender al hombre de hacerse esclavo de las cosas que pretende dominar, porque siempre será verdad que él vale más por lo que es, que por lo que tiene. Por consiguiente, es menester educar también a una actitud capaz de respetar y admirar el mundo que nos rodea, para escuchar el silencioso mensaje que trasmite al corazón del hombre"*.

Este jugoso texto expresa muy bien cuál es la tarea del hombre ante la naturaleza, conforme al pensamiento de la Iglesia, que muy bien puede ser compartido por todos los hombres y mujeres de buena voluntad ya que se basa en principios de ética que la misma razón humana puede elaborar apoyándose en el sentido común en búsqueda de la verdad. El perfil ético para un estilo de vida "etológico" en el mundo, es el siguiente:

- Poner las potencialidades de la naturaleza al servicio de la humanidad. Es una soli-

daridad basada en que los bienes de este mundo están originariamente destinados a todos.

- La virtud de la medida o medida para hacer mejor uso de los recursos. Con una doble bifurcación muy concreta: atender las necesidades reales de la humanidad y evitar el despilfarro y la destrucción. En la Encíclica "La Preocupación Social" (30/XII/1987) Juan Pablo II decía: *"El dominio confiado al hombre por el Creador no es un poder absoluto, ni se puede hablar de libertad de usar y abusar, o de disponer de las cosas como mejor parezca. Una justa concepción del desarrollo no puede prescindir de estas consideraciones -relativas al uso de los elementos de la naturaleza, a la renovabilidad de los recursos y a las consecuencias de una industrialización desordenada-, las cuales ponen ante nuestra conciencia la dimensión moral, que debe distinguir el desarrollo"*. (Nº 34).

- Ser y Tener: el hombre vale más por lo que es, no por lo que tiene.

¿Está siendo el hombre, en la actualidad, señor o esclavo frente a las cosas? En la misma Encíclica afirmaba el Papa: *"Están aquellos -los pocos que poseen mucho- que no llegan verdaderamente a ser, porque por una inversión de la jerarquía de los valores, se encuentran impedidos por el culto del 'tener'; y están los otros -los muchos que poseen poco o nada- los cuales no consiguen realizar su vocación humana fundamental al carecer de los bienes indispensables. El mal no consiste en el 'tener' como tal, sino en el poseer que no respeta la calidad y la ordenada jerarquía de los bienes que se tienen. Calidad y jerarquía que derivan de la subordinación de los bienes y de su disponibilidad al 'ser' del hombre y a su verdadera vocación"*. (Nº 28)

- Educación de cara al mundo que nos circunda; escuchando su silencioso mensaje transmitido al corazón y la inteligencia del hombre. Se dice que Dios nos habla a través de dos grandes libros: en primer lugar la Biblia, luego la naturaleza interpretada como creación o "cosmos" dotado de una integri-

dad propia y de un equilibrio interno y dinámico.

En su Mensaje para la celebración de la Jornada de la Paz del 1º/I/90 Juan Pablo II trató explícitamente el tema ecológico, planteando los siguientes puntos de reflexión:

- Si el hombre no está en paz con Dios o con el Principio o Fuente de la vida, la tierra tampoco estará en paz. La experiencia del "sufrimiento" de la tierra es compartida también por aquellos que no comparten la fe en Dios, tal como lo habíamos indicado en la primera parte de esta reflexión. **El deterioro ambiental es uno de los aspectos más preocupantes de la profunda crisis moral de nuestro tiempo.**

- El signo más profundo y grave que manifiesta el problema ecológico es **la falta de respeto a la vida**. Las razones de la producción prevalecen a menudo sobre la dignidad del trabajador y los intereses económicos se anteponen al bien de cada persona o incluso al de poblaciones enteras. Dentro de este capítulo menciona los peligros de una indiscriminada manipulación genética y el desarrollo irreflexivo de nuevas especies de plantas y formas de vida animal. El respeto a la vida y en primer lugar a la dignidad de la persona humana, es la norma fundamental inspiradora de un sano progreso económico, industrial y científico.

- Responsabilidad del Estado. Corresponde al Estado la función de prevenir el deterioro de la atmósfera y de la biósfera, controlando, entre otras cosas, los efectos de los nuevos descubrimientos tecnológicos o científicos y ofreciendo a los propios ciudadanos la garantía de no verse expuestos a agentes contaminantes o a residuos tóxicos.

El derecho a un ambiente seguro debería incluirse en una Carta actualizada de los derechos humanos.

- Revisar cierto estilo de vida. En muchas partes del mundo la gente se inclina al hedonismo y al consumismo pero permane-

ce indiferente frente a los daños que éstos causan. La austeridad, la templanza, la autodisciplina y el espíritu de sacrificio, deben imprimir un sello a la vida de cada día a fin de que la mayoría no tenga que sufrir las consecuencias negativas de la negligencia de unos pocos.

El tema del consumo merece un análisis particular, tanto desde el punto de vista económico como del psicológico y cultural.

- Educar en la responsabilidad ecológica: responsabilidad con nosotros mismos y con los demás, responsabilidad con el ambiente. Es una educación que no puede basarse simplemente en el sentimiento o en una veleidad indefinida. Su fin no debe ser ideológico ni político y su planteamiento no puede fundamentarse en el rechazo del mundo moderno o en el deseo vago de un retorno al "paraíso perdido". La primera educadora es la familia en la que el niño aprende a respetar al prójimo y a amar la naturaleza.

- La creación tiene un valor estético. El contacto con la naturaleza es de por sí profundamente regenerador, así como la contemplación de su esplendor es fuente de paz y serenidad. La Biblia habla con frecuencia de la bondad y de la belleza de la creación, llamada a dar gloria a Dios. Las ciudades pueden tener también una belleza particular, una buena planificación urbana es un aspecto importante de la protección ambiental y el respeto por las características morfológicas de la tierra, es un requisito indispensable para cada instalación ecológicamente correcta.

San Francisco de Asís, proclamado Patrono de los ecologistas en 1979, ofrece el ejemplo de un respeto auténtico y pleno por la integridad de la creación. Amigo de los pobres, amado por las criaturas de Dios, invitó a todos -animales, plantas, fuerzas naturales, incluso al hermano Sol y a la hermana Luna- a honrar y alabar al Señor. Aquí reside el secreto de la paz y la "fraternidad" con todas las cosas.



SELLOS DEL MAR

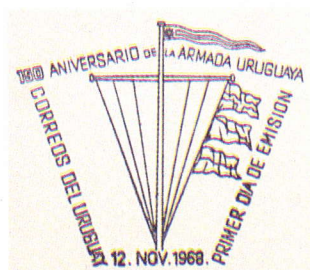
**Presentación especial preparada por el
Capitán de Fragata (CIME) Pedro Linares**

El Capitán de Fragata Linares redacta, desde su inclusión en nuestra Revista, la columna "Sellos del Mar".

Aficionado a la filatelia, en particular sobre el tema marítimo y naval, es poseedor de una importante colección de sellos nacionales y extranjeros.

Prestó servicios en diversas unidades de la Armada, y como Jefe de Máquinas del "Huracán", "Capitán Miranda", "San José" y "Artigas". En 1992 se diplomó en Estado Mayor. Actualmente presta servicios en la Dirección General de Material Naval.







Desde nuestro
nuevo y moderno local
nos adherimos
y saludamos a la
Revista Naval en su
10º Aniversario



Pedro Cosio 2109

Tel. / Fax. 525 1707*

E-mail: lugrama@adinet.com.uy

11400. Montevideo. Uruguay

LEY DE PUERTOS

Página destacada - Noviembre 1992

Como señalamos en la página editorial, se han producido en los últimos tiempos una serie de hechos que parecerían estar enmarcando un ambiente adecuado para el desarrollo de la actividad marítima nacional.

De todos ellos quisimos destacar hoy la Ley de Puertos, ya reglamentada, por entender que este asunto reviste suma importancia no sólo para la operativa portuaria en sí, sino también en cuanto a su proyección a todo el sistema fluviomarítimo del país.

Conociendo la persistencia de criterios divergentes sobre vastos aspectos contenidos en la citada ley y su reglamentación, decidimos -variando excepcionalmente la costumbre establecida- solicitar distintas opiniones al respecto. Así entonces, la Página Destacada de este número contiene un artículo del Ingeniero Eduardo Alvarez, actual Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, organismo directamente vinculado al tema en cuestión y encargado de la ejecución de varias de las disposiciones allí establecidas, y otro del Capitán Eitel Ravenna, Presidente de la Cámara de la Marina Mercante y que ha desarrollado una extensa y reconocida trayectoria en el ambiente marítimo.

Ambos presentan sus argumentos, bajo la óptica lógicamente diferente de sus respectivas actividades y cargos, los que sometemos al juicio de los lectores.

EL FUTURO PORTUARIO EN LA NUEVA LEY

por el Ing. Eduardo Alvarez



El autor de este artículo, fue Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, es Ingeniero Industrial egresado de la Facultad de Ingeniería y Agrimensura de la Universidad de la República en 1969.

Luego de titulado realizó estudios de especialización tanto en el país como en el exterior.

Desarrolló su actividad profesional en las áreas pública y privada, ocupando cargos de asesoramiento, gerenciales y de dirección en distintas empresas particulares y estatales.

Fue docente de la Universidad del Trabajo del Uruguay entre 1963 y 1977.

Participó en diferentes proyectos de inversión y fabricación, públicos y privados, desarrollando en la actualidad tareas de consultora en temas de ingeniería civil e industrial en la empresa SATEC-Ingenieros Sociedad Civil.

Es miembro del Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, y del Sub-Comité de Ingeniería de Mantenimiento de la Comisión Panamericana de Asociaciones de Ingenieros (UPADI).

La Ley de Puertos nació como respuesta a una situación imperante en el Puerto de Montevideo que lo había llevado a un estado de inestabilidad permanente en las condiciones operativas y a una baja confiabilidad para los usuarios.

¿QUE CORRIGE LA LEY?

En primer lugar los defectos en la operativa provenientes de la dualidad de mando en las operaciones de carga/descarga. Intervengan dos clases de personal con remuneraciones distintas y provenientes de administraciones independientes. La ley crea la figura del operador portuario, trayendo consigo la *Unidad de Mando* en las operaciones de carga/descarga, eliminándose así el problema anteriormente mencionado.

Define la *Autoridad Portuaria* a través de la Capitanía del Puerto destinándola a coordinar y arbitrar las diferencias entre los actores portuarios (públicos y privados) con el fin de evitar demoras e ineficiencias en las operaciones.

¿QUE PERMITE LA LEY?

La intervención de la empresa privada buscando que su natural actividad comercial aumente la eficiencia y la atracción de nuevos clientes para el puerto.

Que la empresa privada tenga la posibilidad de generar proyectos de inversión de riesgo, los que con la aprobación de las autoridades, permitan el desarrollo de nuevas actividades sin aumentar el endeudamiento público. Esto va a permitir dirigir los escasos fondos públicos a inversiones que el Estado no puede eludir.

¿QUE SE RESERVA EL ESTADO?

El Estado se reserva el derecho de fijar la política portuaria y coordinarla con la política general del transporte, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Administración Nacional de Puertos tendrá la obligación de planificar y desarrollar la infraestructura manteniendo actualizados planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo.

También supervisará la calidad y seguridad de la operativa y cuidará la libre competencia evitando distorsiones que perjudiquen los fines buscados. Para ello se reserva a la A.N.P. la posibilidad de prestación de servicios en forma directa o indirecta, previa autorización del Poder Ejecutivo.

SU REGLAMENTACION

Se dictaron las normas generales de la reglamentación las que serán complementadas con el Reglamento de Operaciones, el Reglamento de Capitanía y las normas de coordinación con la Dirección Nacional de Aduanas. Estos últimos reglamentos se están confeccionando a través de una Comisión compuesta por el M.T.O.P., A.N.P. y asesores.

Una vez aprobado este conjunto de reglamentos y normas, creemos firmemente que los puertos del Uruguay estarán preparados para ser competitivos y aprovechar el desarrollo de la región trayendo consigo el beneficio para nuestro país.

SITUACION PRESENTE

Promulgación y vigencia de la Ley

16.246: 23 de abril y 4 de mayo de 1992.

Vigencia Decreto Reglamentación: 7 de setiembre de 1992.

Transformación real de las operaciones: 23 de julio de 1992.

SITUACION FUTURA

Se va a hacer énfasis en la Zonificación y Especialización de las Zonas y Muelles del Puerto, a los efectos de alcanzar los altos niveles de eficiencia de las terminales modernas.

Se va a propiciar una fuerte descentralización de los puertos del interior para que cada uno sea un polo de desarrollo para la

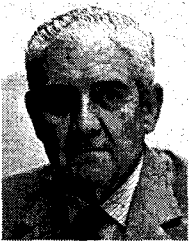
comunidad local y tenga el apoyo y la participación de ésta en el crecimiento.

En el Puerto de Montevideo se va a proceder a un estudio para determinar las áreas destinadas a concesión y/u otra forma de participación privada con el fin de explotar al máximo las posibilidades que ofrece la ley. Para ello se tratará de aprovechar al máximo la condición de Puerto Libre para acopio y distribución de cargas.

Estamos además abiertos a recibir de la empresa privada, todas las sugerencias y proyectos que estén alineados con la filosofía del cuerpo legal y reglamentario vigente, conducentes a incrementar y concretar el potencial de los puertos nacionales.

LA LEY DE PUERTOS Y SU REGLAMENTACION

por el Capitán de Fragata (R) Eitel Ravenna



El autor de este artículo, ya fallecido, fue Oficial de la Armada Nacional, graduado en la Escuela Naval en 1940 y Retirado como Capitán de Fragata.

Durante la 2ª Guerra Mundial, navegó embarcado en comisión a bordo de un buque de guerra de la Marina norteamericana.

De su proficua labor se destaca sus actividades como Presidente de la Cámara de la Marina Mercante Nacional, Presidente de Chadwick Weir Navegación S.A.; Representante por Uruguay en el Comité Académico Regional de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos y Presidente de la Comisión Directiva del Instituto Superior San Fernando de Maldonado (Universidad en formación).

Conferencista y autor de numerosos trabajos escritos vinculados con el tema marítimo, fue permanente colaborador de nuestra Revista desde sus inicios.

Quien esto escribe, vinculado a la actividad marítima y portuaria desde el año 1954, puede afirmar, con conocimiento de causa, que ya en aquellos años, se comentaba acerca de la inoperancia del Puerto de Montevideo como tal.

Hay una única razón para ese deterioro, que desde hace cuarenta años se ha venido agravando. Por el Directorio de la Administración Nacional de Puertos han pasado algunas decenas de Directores, con profesiones varias; abogados, médicos, militares, po-

líticos profesionales, etc. vinculados todos ellos por un elemento común; su notoria ignorancia de lo que es un puerto y cuál es la razón lógica de su existencia y operación.

Si a ello agregamos la equivocada conducción gremial en los temas de la estiba y la incapacidad del organismo administrador de las Bolsas de Trabajo, todo ello a cargo de A.N.S.E. (Administración Nacional de los Servicios de Estiba) se comprenderá que hubiera sido necesario desde hace ya muchos años, una mano justa e informada para modificar lo que últimamente se había tomado inalicificable.

Entrar en el detalle de las anomalías que año a año se fueron sucediendo, sería inconducente a los efectos de esta nota. Pasemos pues, a resumir nuestra opinión con relación a la nueva ley N° 16.246, llamada "Ley de Puertos".

A partir de 1988, como consecuencia de la aparición de los resultados del estudio realizado por una consultora española, acerca de las actividades portuarias en nuestro país y en vista de la calamitosa situación de nuestro Puerto de Montevideo, sobre el cual pendía la advertencia de los armadores de implementar recargos a los fletes que se tomaran en el exterior para cargas destinadas a Montevideo, comenzó a gestarse la idea a nivel gubernamental, de hacer algo al respecto. El propio Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, manifestó públicamente ante un numeroso grupo de usuarios de nuestro puerto, que no se esperaran resultados en el período preelectoral que se acercaba.

En efecto, fue así y recién sobre fines de 1990, se estructuró un proyecto de ley que fue enviado por el Poder Ejecutivo al Parlamento, para su estudio y aprobación. En esos días, el Centro de Navegación Transatlántica analizó el proyecto original y señaló distintos aspectos que, basados en su experiencia, debían atenderse.

Dicho estudio se distribuyó entre los

Sres. Legisladores que tenían el proyecto del Poder Ejecutivo a estudio, como asimismo se entregó al M.T.O.P. Este proyecto, a lo largo de más de un año de estudio en el Poder Legislativo, fue transformándose hasta llegarse a un acuerdo político que permitió su aprobación parlamentaria y su posterior puesta en vigor por parte del Poder Legislativo, el 6 de abril del corriente año. Debemos aclarar que, tanto los operadores marítimos, como los organismos oficiales vinculados a la operación portuaria, como así también las gremiales involucradas, fueron recibidos por los distintos parlamentarios vinculados a su estudio, en distintas oportunidades, pero a juzgar por los resultados, ello no sirvió de mucho. Como consecuencia, con las variantes introducidas a su texto, la ley hace agua por varios lados. Se pretendió, según se deduce a texto expreso, que su reglamentación pudiera encauzar los cambios propuestos, a fin de lograr una operativa portuaria eficiente y competitiva, tal como es la expresión de deseos puesta de manifiesto en el Artículo 11 de la ley.

En efecto, el Art. 9 del texto legal expresa que "*La prestación de los servicios portuarios en el Puerto de Montevideo, por parte de empresas privadas, se ejercerá en los términos y condiciones dispuestos por la reglamentación que a los efectos dictará el Poder Ejecutivo, con el asesoramiento de la Adm. Nacional de Puertos,*" y a partir de la fecha de promulgación, se otorga un plazo de 120 días (Art. 23) para reglamentar lo relativo a requisitos técnicos y económicos que deberán reunir las empresas prestadoras de servicios.

Sobre fines del mes de junio pasado, la A.N.P. elevó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas su proyecto de Reglamentación. La Cámara de la Marina Mercante Nacional elevó también a dicho Ministerio las observaciones que el proyecto de la A.N.P. le mereciera. Otras instituciones, creemos que también hicieron oír sus discrepancias.

El hecho cierto es que nadie entre los operadores portuarios tradicionales, tuvo acceso directo, salvo quizás alguna excepción, a quienes tuvieron a su cargo la reglamentación definitiva.

Sobre el vencimiento del plazo legal, fueron aprobados por el Poder Ejecutivo dos Decretos (Nos. 412 y 413, de fecha 11 de Setiembre de 1992), conteniendo el primero 78 artículos y siete disposiciones transitorias, y el segundo, más breve, que trata de la habilitación de las empresas operadores y sus requisitos necesarios, con apenas 23 artículos.

Como será fácil al lector comprender, es imposible, sin extenderse mucho más allá de una simple nota, entrar al análisis de cada uno de los artículos de la ley y su reglamentación. Echaremos pues, un vistazo a los principales ítems que contienen la esencia de sus conceptos.

Ante todo, debemos subrayar el hecho de que estas reglamentaciones fueron redactadas entre los meses de julio y agosto; que ningún operador marítimo fue consultado y que se ignora hasta hoy quien o quienes fueron sus redactores, aunque lo presumimos, dada la contratación de un consultor español por parte de la A.N.P., hace ya algún tiempo, según informaciones de prensa (La Mañana, del 26/9/92) y algún asesor jurídico del M.T.O.P.

Algo muy significativo se deduce de la lectura de los textos y es que, junto con proponer normas de la privatización de algunos servicios, se otorga a la A.N.P. facultades ilimitadas, incluso para la aplicación de sanciones a los operadores privados en forma discrecional, aunque como no podía ser de otro modo, a los sancionados les queda el recurso que el Art. 317 de la Constitución de la República otorga al ciudadano.

Por otra parte, a A.N.S.E. se le conceden atribuciones de contralor laboral, de recaudación y pago de jornales, así como también la facultad de recomendar sanciones de

la A.N.P. para ser aplicadas a los operadores infractores. A.N.S.E., en los hechos ya no existe en cuanto a administradora de las Bolas de Trabajo, ya que la totalidad del personal obrero se ha acogido a los beneficios de un suculento retiro, a través de un premio de 24 sueldos más 20.000 dólares complementarios para aquellos que no tuvieron causal jubilatoria; A.N.S.E. decimos, mantiene su organización administrativa en pleno, como fiscal de los operadores privados e incluso, paga los salarios del personal obrero de los operadores, bajo el pretexto de controlar el cumplimiento de las leyes sociales por parte de los empleadores. Para mantener su planilla de 140 funcionarios administrativos, A.N.S.E. cobra un porcentaje sobre los jornales pagados que llega al 11 % de su totalidad, encareciendo así directamente los servicios de estiba, que se pretenden racionalizar.

Nada objetamos a las sanciones que el Poder Ejecutivo pueda aplicar a los operadores que transgredan las normas establecidas, pero teniendo en cuenta que la Reglamentación de la Ley establece claramente que ciertas disposiciones de la primera deberán reglamentarse, obliga con ello a los futuros operadores a aceptar de antemano cualquier disposición o norma que la A.N.P. quiera establecer.

Al reafirmar este concepto sancionatorio, la reglamentación, en sus artículos 20, 21 y 22 establece el régimen de sanciones a aplicar, llamando la atención la simplicidad y vaguedad de sus definiciones.

Así, dice:

- Faltas leves** - *Son aquellas acciones que no tengan la consideración de graves o muy graves.*
- Faltas graves** - *serán aquellas acciones u omisiones que no tengan la consideración de muy graves*
- Muy graves** - *serán aquellas acciones u omisiones que supongan la reiteración de determinada*

*infracción grave antes del
plazo de prescripción*

Pero no obstante la latitud que estas definiciones suponen, se refuerza a texto expreso la potestad de la autoridad marítima, al señalar que *"de conformidad con lo establecido en el inciso 1º de este artículo, podrá incluir en la clasificación que estime adecuada, cualquier acción u omisión que a su juicio sea constitutiva de infracción"*.

Por otra parte, *"la expresión conceptual de las infracciones, contenida en los incisos anteriores, no tiene carácter exhaustivo, sino meramente enunciativo"* (Art. 18, último párrafo).

Pese a los recursos que contra tales sanciones puedan presentarse, al amparo del mentado artículo 317 de la Constitución, las sanciones impuestas tienen aplicación inmediata y pese a la posibilidad de que los montos por concepto de sanciones puedan reintegrarse, de ser anulada una sanción, será difícil, si no imposible para un operador, resarcirse de los daños económicos y del desprestigio que la suspensión de sus actividades puedan originar.

Esto se agrava sensiblemente en el caso de operadores que hayan debido realizar inversiones de cientos de miles de dólares en equipos y utilajes exigidos por la Autoridad portuaria.

Y pasemos a otra cosa. La A.N.P. exige que los operadores entreguen al organismo toda la información relativa a costos operativos, precios cobrados, etc., a los efectos de mantener estadísticas respecto a las actividades de cada empresa. Ello no es compatible con disposiciones expresas del Código de Comercio y de la Ley de Sociedades Comerciales, que señalan que la presentación de los libros es facultad de la Justicia, y a pedido de parte. La natural discreción que una empresa debe mantener en cuanto a los resultados de su gestión, en un campo de intensa competencia, queda anulada por esta disposición, a todas luces ilegal.

Pese a lo profuso del articulado, al redactor de la reglamentación le ha sido imposible analizar todas las variantes que concurren a la actividad portuaria, por lo que, para muchas de estas variantes, la solución de los problemas que plantean queda a discrecionalidad de la autoridad portuaria, lo que no contribuye a dar continuidad ni eficiencia a las operaciones de los buques.

Los requerimientos económicos determinados por los artículos 7, 8 y 9, así como las exigencias técnicas en cuanto a equipamientos, requeridas en los artículos 10 al 13 de la reglamentaciones, son de una importancia tal que parecerían tendientes a eliminar a aquellos operadores de gran experiencia pero escaso capital. En efecto, la incorporación de personal permanente en sus empresas y la adquisición de equipos de muy elevado valor, reduce las posibilidades de empresas menores y de acceder a las tareas de operadores de cargas.

Lo curioso de este articulado surge del hecho de que en el Art. 9 (párrafo 2) de la ley, se establece que *"dicha reglamentación establecerá los requisitos técnicos y económicos que deberán poseer tales empresas. Estas podrán trabajar con equipos, utilaje y personal propios. También podrán contratar el uso de equipos y utilaje de la A.N.P."* ¿Por qué, entonces, la exigencia de contar con equipos y utilajes propios?

No piensen los lectores que nuestra crítica encubre la reacción provocada por la eliminación de los Agentes Marítimos, de su secular tarea de operadores de los buques en cuanto a estiba y desestiba se refiere, tareas que de acuerdo al Art. 3 del Decreto N° 413 están impedidos en forma expresa de ejercer. Precisamente para que no pueda pensarse que todo lo anterior obedece a razones subalternas, no hemos mencionado este tema en nuestra nota.

No deseamos cansar al lector con más observaciones referentes a los artículos de la Reglamentación de la Ley N° 16.246.

Pero no debemos dejar de recordar un elemento importante.

Quienes hayan leído el "Diagnóstico sobre el Puerto de Montevideo" que mencionáramos más arriba, podrán fácilmente verificar que los principales responsables del profundo deterioro en que cayera nuestro puerto hasta hace sólo un mes, fueron precisamente los organismos en cuyas manos la legislación anterior y la que hoy tratarnos, les fuera entregada la administración y operación portuaria.

Conocemos muy de cerca la intención de los actuales Directores de la Administración Nacional de Puertos en cuanto a intentar, no siempre con éxito, una racionalización de los servicios portuarios tratando de activar el trabajo de un espesa burocracia existente.

Sabemos también que de aquellos 4000 o más funcionarios con que contaba la A.N.P. al comienzo del mandato del actual Directorio, en razón de facilidades otorgadas por el

Poder Ejecutivo, se retiraron muchos, siendo el número actual de los que han permanecido, de unos 2500, lo cual no es poca cosa, probando una vez más que aquellos 1500 que se retiraron, poco o nada debían trabajar, cuando su ausencia no ha alterado mayormente el funcionamiento del Ente. Seguramente, dentro de los retirados se encontraban los mayores grados jerárquicos del Ente por lo que se produjo una baja importante en los niveles medios de mando.

¿Pero quién puede pensar que en un futuro no lejano, las autoridades de la A.N.P. no hayan de reeditar actitudes anteriores y más aún, con los poderes que esta ley y su reglamentación la confieren a su Directorio?

El hecho que más nos preocupa es, precisamente, la filosofía de estos textos, otorgando poderes ilimitados a la A.N.P., con posibilidad de actuar en forma discrecional, transformando así a esta Ley en un instrumento más estatista de lo que fuera en el pasado la actividad portuaria.



CRONICAS DEL MAR

CHARRÚAS EN LAS ISLAS MALVINAS

“Recordaremos también que de los cuatro charrúas llevados por M. Curel a París en 1833, el cacique Perú había recibido un gran golpe de sable, en tanto que su compañero Senaqué un lanzazo en el vientre, de cuyas resultas vino a morir en julio de 1834. En cuanto a que en los hechos de Salsipuedes, una vez ordenado el cese del fuego, los guaraníes del 2° y 3° Regimiento se desmandaron de los jefes y continuaron la matanza por cuenta propia, o que, finalizando el combate, los cadáveres de los indios fueron cargados en carretas y arrojados a una laguna cercana, son otras tantas versiones que difícilmente podrán ser confirmadas. No obstante, el hecho de que a su tiempo, los indígenas arrojaron el cuerpo de Bernabé Rivera a una laguna *“para que los suyos no lo enterrasen”* pudo haber constituido una réplica o venganza por el trato dado a los caídos en Salsipuedes, si es que así ocurrió. Es sabido que los charrúas daban suma importancia a la inhumación ritual de sus muertos, especialmente los caídos en combate, cuyos cuerpos debían ser recuperados a toda costa. Quedaría pendiente entre tanto, el referirnos al incidente protagonizado por algunos charrúas radicados en las Islas Malvinas, los cuales, un 26 de agosto de 1833, al mando del gaucho entrerriano Antonio Rivero, atacaron el establecimiento de Luis Vernet en Puerto Soledad, donde trabajaban como peones rurales. Este episodio, que por sus características y la instancia política que se vivía en aquellas islas habría de tener resonancia internacional, no se vincula con los charrúas apresados en Salsipuedes, ya que los que viajaron a las Malvinas lo hicieron con anterioridad a 1831. Es significativo que en el manifiesto de carga de la *“Fiburtina”*, figuren entre otras mercaderías *“quillapis”* sin duda destinados a dichos indios. Este buque había sido fletado por Luis Vernet con destino a Puerto Soledad en el año 1828.”

(Luis Vernet había nacido en Hamburgo y radicado en el Río de la Plata, se casó con una uruguaya, María Sáez en 1819. En ese mismo año consigue una concesión para trabajar en las Malvinas, para tres años después ser nombrado por los argentinos Gobernador Político y Militar de las islas. Referente al gaucho Antonio Rivero, éste protagonizó un tremendo drama donde el asesinato y el robo fueron centro de los hechos. Luego de ser capturado por los ingleses, que se hallaban ya en posesión de archipiélago, fue conducido a Inglaterra para ser sometido a juicio.)

Extractado de: “Salsipuedes, 1831”, de Eduardo F. Acosta y Lara. Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Tomo XXVI, año 1989. Montevideo.

HIDROVIA: UN PROYECTO DE IMPORTANCIA Y DE FUTURO

por el Contralmirante Gualberto Ruiz

Página destacada - Marzo 1993



El autor de este artículo, ascendió al grado de Contralmirante el 1° de febrero de 1991, desempeñándose desde entonces como Prefecto Nacional Naval y Presidente de la Delegación Uruguaya Permanente ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná/Puerto Cáceres-Puerto de Nueva Palmira.

A partir de febrero de ese año, fue designado Jefe de dicha Delegación, y Agregado Naval a la Embajada de la República Oriental del Uruguay, en la República Argentina. Con fecha 1° de febrero de 1998 le fue otorgado el grado de Vice Almirante y ostenta el cargo de Comandante en Jefe de la Armada.

En el presente trabajo analiza la situación pasada y presente de la Hidrovía, y sus perspectivas de futuro para nuestro país y para toda la región.

El abaratamiento de los fletes, la venta de servicios portuarios, el desarrollo de nuevas actividades industriales por la reasignación de recursos excedentes, la creación de nuevos puestos de trabajo, son algunas de las ventajas señaladas que este proyecto, ya en marcha, ofrece, y que lo convierten como indica el autor, en una iniciativa importante y de futuro.

AYER

La Hidrovía no es un invento moderno. Es quizá las venas mismas de nuestro continente. Por ella en la época precolombina se realizaron las primeras comunicaciones entre sus indígenas y en la época poscolombina fue un elemento fundamental para la colonización.

Al finalizar esa etapa, nuestras luchas de independencia tuvieron en los ríos sus protagonistas mayores.

Por ellos llegamos a la guerra de la Triple Alianza y también de ese modo devolvimos al Paraguay los trofeos de guerra. Por esos mismos ríos vinieron los restos de nuestro prócer en su repatriación.

O sea que para el Uruguay la Hidrovía no solamente representa una promesa de futuro sino que es parte de su propia historia.

A partir de principios de este siglo los

ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de la Plata, fueron elementos fundamentales del desarrollo a través del transporte de cargas en toda su zona de influencia, llegando a confluir en una importante red de puertos y terminales que funcionaron en forma muy eficiente hasta la década del 50.

Desde esa época, se produjo un fenómeno regional por el cual la legislación de los puertos fluviales fue unificada con la de los puertos de ultramar, de modo que esos puertos artesanales de bajo costo, se transformaron en verdaderas burocracias. De la misma forma, los trámites aduaneros se fueron acrecentando; el papeleo en los diferentes pasos, en el puerto mismo y la estiba, hizo que todo este sistema, que originalmente fue ágil, se transformara en ineficiente.

A su vez, las políticas de transporte fueron dando prioridad a otros sistemas que al día de hoy, vemos que pueden ser comple-

mentarios pero no los principales.

Después de treinta años de buscar a través de la Cuenca del Plata la integración de América, en la Conferencia de Cancilleres de Punta del Este realizada en el año 1985, por primera vez se identifican las vías navegables de la Cuenca como puntos importantes. A partir de allí empieza un proceso que se acelera por sí mismo. En 1987 los mismos Cancilleres califican a esas vías como elementos fundamentales para el desarrollo.

En 1988 se reúnen los Ministros de Transporte de la Cuenca del Plata en Campo Grande (Brasil) y le dan un impulso importante: crean un grupo ad-hoc y luego, en 1989, el Comité de la Hidrovía.

Conjuntamente, las Declaraciones de la Paz y la Declaración de Montevideo, le dieron a la Hidrovía el impulso político al más alto nivel, comprometiéndose los Presidentes de los cinco países a instrumentar a través de sus Cancillerías y de los integrantes del Comité, la más rápida concreción de este proyecto.

Por otro lado y en forma concurrente, en 1989, el sector privado crea la Comisión de Transporte de la Cuenca del Plata y hace el primer viaje simbólico desde Puerto Aguirre hasta Nueva Palmira, para unir a los empresarios y los operadores en este gran proyecto.

A partir de ese momento empieza una verdadera aceleración de situaciones en que Presidentes, Ministros de Transporte, Cancilleres y operadores privados, aúnan esfuerzos para lograr el objetivo final.

Este objetivo puede sintetizarse en lograr un transporte a bajo costo, que permita hacer competitivas las importantes producciones agrícolas y de minerales de la Cuenca del Plata, y las importaciones e intercambio entre las economías regionales. Paralelamente el ahorro basado en la eliminación de los sobre costos del transporte, hará posible realizar importaciones para mejorar la producción y esto, a su vez, permitirá una mayor capacidad de consumo. Por lo tanto no se trata solamente de un proceso de exporta-

ción, sino también de importación y de intercambio comercial regional, con mejor rendimiento productivo y de consumo local.

Este proyecto podría haber sido uno más de los tantos que tuvo la Cuenca del Plata para su integración durante los últimos treinta años.

Sin embargo, es la primera vez que organismos internacionales -el Banco Interamericano de Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Instituto de Integración para Latinoamérica, la Asociación Latinoamericana de Integración y la Comunidad Económica Europea- se interesan en ofrecer recursos no reembolsables para realizar los estudios de factibilidad para las obras y para apoyar al Comité en la realización del proyecto.

Cuando se crea el Grupo ad-hoc en 1989, dependiente de los Ministros de Transporte, se encarga la realización y el estudio de dos puntos que importan y que después vamos a identificar más claramente: mejorar la navegabilidad y la concreción de un instrumento jurídico que permita establecer reglas de juego claras para que el sector privado pueda invertir en este proyecto.

En base a esta rápida reseña podríamos iniciar lo que se llama la etapa de concreciones.

HOY

En setiembre de 1991 se firmó el Acuerdo para el Proyecto de la Hidrovía con el Banco Interamericano de Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Fondo de Fomento de la Cuenca del Plata (FONPLATA) por un total de casi U\$ 11.000.000, requiriéndose un apoyo de U\$ 1:000.000 de parte de los cinco Gobiernos, en bienes y servicios disponibles. Este aporte es, fundamentalmente, una forma de justificar el apoyo de los gobiernos, pero en realidad como se ve, el préstamo principal es el otorgado por estas instituciones internacionales.

El proyecto persigue definir las obras necesarias para mejorar la navegabilidad en toda la Hidrovía Paraná - Paraguay - Puerto Cáceres - Puerto de Nueva Palmira, de modo de aprovechar las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año en condiciones de seguridad, es decir, con un balizamiento adecuado y con calado constante -por lo menos desde Asunción hasta Nueva Palmira-, del orden de los tres metros. Eso implica realizar una cartografía, analizar el impacto ambiental y realizar todos los estudios correspondientes. Se programaron fundamentalmente dos grandes módulos de estudio: uno de corto plazo y otro de mediano y largo plazo.

El módulo de corto plazo consiste en lograr el dragado y balizamiento desde Corumbá, incluyendo Canal Tamengo en Bolivia, hasta Nueva Palmira.

Este módulo establece solamente las condiciones mínimas de navegación segura, balizamiento y dragado para un calado uniforme. Se piensa que estará finalizado este año, después de lo cual los Gobiernos podrían intentar el inicio de las obras, que se espera se realicen por concesión de obra pública.

El segundo módulo es mucho más importante. Se prevé que tendrá una duración de dieciocho meses y está concebido para el estudio de las obras importantes de ingeniería e impacto ambiental, que van desde Puerto Cáceres en el Mato Grosso, Brasil, hasta Nueva Palmira, analizando las condiciones del Pantanal, el dragado y rectificación de los meandros del río, y asegurando calados permanentes en toda la Hidrovía.

De los estudios realizados, surge que esta obra tendrá una tasa de retorno del 24% al 30%, valor muy interesante para cualquier inversión.

Estos números surgen del gran aporte que tuvo la República Federativa del Brasil a la Hidrovía, que tiene un serio problema en ciernes con su producción en la zona central

y sur del Mato Grosso. Se pensó, inclusive, en instalar una vía férrea que tendría un costo de U\$ 1.500.000.000. El transporte de carga por camiones hacia los puertos de Río Grande y Paranaguá está saturado, por lo cual en época de zafra no es posible llevar la producción completa. El costo de ese transporte es de alrededor de un 50% del costo de la producción. Una tonelada de soja cuesta U\$S 200 y el costo del transporte es un 50% de ese valor, lo cual implica incrementar la producción.

Brasil debía pues optar entre mantener su línea este-oeste para seguir mandando sus producciones hacia el Atlántico por tierra, o decidirse por el eje norte-sur para enviar sus producciones del centro a través de la Hidrovía. El estudio realizado por INTERNAVE dio resultados muy interesantes y permitió que Brasil se definiera por su integración a la Hidrovía, entusiasmo que fue creciendo en forma constante.

Habíamos mencionado anteriormente 2 grandes temas: el mejoramiento físico de la Hidrovía y la concreción de un instrumento jurídico que permita tener normas unificadas y claras para que los cinco países y sus inversores privados puedan acceder a ella. El primero está en vías de solución a través de todos los organismos ya mencionados y cuyo último instrumento fue firmado por los Jefes de Delegación en la ciudad argentina de Las Leñas.

En cuanto al instrumento jurídico, se trata del Acuerdo de Transporte Fluvial para la Hidrovía, sobre el que se trabajó durante varios meses, y que terminó de concretarse en junio del año pasado en Buenos Aires. Se logró el consenso de los cinco países para tener igualdad de condiciones, de tratamiento y de oportunidades a fin de lograr lo que representa el factor clave: competitividad dentro del sistema.

Este acuerdo tiene capítulos en los que se trata la libertad de navegación para terceras banderas, la libertad de tránsito para los

Estados parte y la igualdad de tratamiento. Asimismo, se establece la figura de la reserva de carga regional y la eliminación de la reserva de carga interna entre los cinco países. También se crea la figura del armador de la Hidrovía, y para la facilitación del transporte y el comercio, se establecen protocolos adicionales: navegación y seguridad, seguros, condiciones de igualdad de oportunidades, solución de controversias y asuntos aduaneros. Otro capítulo habla de los servicios portuarios, estableciendo el compromiso de los países a lograr la eficiencia de los mismos y que solamente se cobre el servicio efectivamente prestado. Por último tiene capítulos referidos a la vigencia, duración, adhesión y denuncia del acuerdo.

En cuanto a los protocolos adicionales, son importantes dentro del acuerdo y fueron condición fundamental para su firma. Prácticamente eliminan los problemas que tenía esta vía navegable hasta que el mismo entre en vigencia: los pilotos, las aduanas, los diferentes controles portuarios y los despachos, es decir, la gran carga administrativa y burocrática que llevó a que esta Hidrovía fuera sustituida por otros medios de transporte.

El protocolo de seguros, brinda a los Estados parte resguardo en cuanto a los riesgos de una contaminación o de que se produzcan escollos a la navegación por accidentes, los que se verán respaldados por el seguro que deben tomar los armadores.

Otro protocolo -que es la base económica de este Acuerdo- es el de las condiciones de igualdad de oportunidades para todas las nacionalidades de la Hidrovía; en él se fijan los parámetros fundamentales a fin de que no se acepte ningún costo que no sea el efectivamente prestado. Si un buque tiene que cargar petróleo en cualquier puerto, su costo va a ser el mismo para las cinco banderas. Todos van a tener el mismo sistema de calificación y habilitación del personal embarcado, el mismo sistema de controles e inspecciones de buques y el mismo sistema de contralor y

habilitación de los pilotos. También se logra un documento aduanero único -establecido en otro de los protocolos- con el cual navegar desde Puerto Cáceres hasta Nueva Palmira.

Esos son los elementos que han sido discutidos y negociados entre los países y atendiendo el punto de vista del sector privado. En este momento podemos decir que este Acuerdo no solamente satisface en un 100% a los países que han logrado ese consenso, sino en un 90% al sector privado, porque así lo ha manifestado ante el Comité.

Otro protocolo es el de la solución de controversias. Había que buscar una forma de asegurar a los usuarios y a los países entre sí la existencia de un instrumento que diera garantías de que todos cumplirían con el Acuerdo. Eso se logra a través de dos órganos: el Comité Intergubernamental, órgano político, y la Comisión del Acuerdo, órgano técnico, los que serán los encargados de llegar a la solución de controversias; luego existe la instancia de un tribunal arbitral. Esto dio garantías a los Estados, y a los usuarios privados de que este sistema es el más conveniente, que es, por otra parte, el que se está adoptando en el MERCOSUR.

En Las Leñas se firmó el Acuerdo de Gestión con el Banco Interamericano de Desarrollo y con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, para iniciar el estudio de las obras a realizarse y el Acuerdo de Transporte que, luego de depositado en ALADI y de que todos los lo ratifiquen, entrará en vigencia y hará que en un corto plazo, la Hidrovía sea una realidad.

Actualmente el Programa Hidrovía ha dado pasos importantes y trascendentes a partir de la última reunión del Comité Intergubernamental realizada en la ciudad de Montevideo los días 8 y 9 de diciembre.

En esta reunión, los integrantes de las cinco delegaciones acordaron lo que podría resumirse en cuatro puntos que son:

- en acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de las

Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se decidió la contratación de los técnicos de los cinco países que integran la Unidad Coordinadora, entre el 12 de febrero y el 12 de mayo de 1993, los que iniciarán los estudios de corto y largo plazo e impacto ambiental, estimándose que los de corto plazo estarán finalizados este año, como se ha indicado anteriormente.

- se continuó el proceso de aprovisionamiento de los Reglamentos Unificados de: asignación de franco bordo, balizamiento, comunicaciones, etc.

- asimismo fue aceptado el programa de apoyo y ayuda ofrecido por la Comisión de Comunidades Europeas, la que en febrero de 1993 enviará una Misión Técnica que efectuará el diagnóstico y posibles soluciones en las áreas indicadas por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía como ser: sistemas portuarios, flotas y formación de personal en áreas generales y administrativas.

- se instó a los gobiernos a que efectivicen la ratificación del Acuerdo de Navegación y Transporte ante la Asociación Latino Americana de Integración (ALADI), para su rápida puesta en funcionamiento. Como hecho fundamental y anterior a la X Reunión Ordinaria del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, se destaca la realización de la Vigésima Reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata, realizada en Punta del Este, el 4 y 5 de diciembre próximo pasado, y sus resultados, puesto que en la misma se aprobó el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, por el cual quedó institucionalizado como Órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, acordándose a la vez la instalación de su Sede y Secretaría Ejecutiva en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina.

FUTURO

La Hidrovía es un corredor fluvial de 3.442 kilómetros entre los puertos de Cáceres

en Brasil y Nueva Palmira en Uruguay, a través de los ríos Paraguay y Paraná. Tiene un área de influencia estimada en 1.750.000 kilómetros cuadrados, de los cuales Argentina y Paraguay tienen un importante porcentaje, lo siguen Bolivia y Brasil y, por último Uruguay.

En esta superficie hay una población actual de 17.000.000 de habitantes con un producto bruto interno de U\$S 180.000.000.000 y un ingreso per cápita de U\$S 1.950 por año.

Actualmente se transporta una producción de 5.000.000 de toneladas, y el costo transporte por tonelada desde Puerto Aguirre, en Bolivia hasta Nueva Palmira, es de U\$S 22, a lo que hay que agregar que para recorrer ese tramo un convoy habitualmente demora entre 35 y 37 días.

Las tendencias estimadas para los 10 años siguientes a la implantación del sistema, indican que se va a tener que hacer una inversión de U\$S 110.000.000 para lograr las mejoras a la navegación -dragado, balizamiento, etc.- y de unos U\$S 14.000.000 anuales por concepto de mantenimiento. Se calcula que deben invertirse en instalaciones portuarias unos U\$S 130.000.000 y en flota, cerca de U\$S 650.000.000. Ya mencionamos que estas inversiones tendrían una tasa de retorno del orden del 25% al 30%.

Las proyecciones indican que solamente en lo que tiene que ver con la operación fluvial el número de empleos se incrementará en 23.000 fuentes de trabajo. En esa cifra no se incluye el incremento que se va a producir por el aumento de la producción o de los servicios vinculados a la actividad portuaria y al aprovisionamiento de buques, las construcciones navales y los servicios de mantenimiento. En todas esas áreas, fundamentalmente en las de producción, se estima un desplazamiento del orden de los 100.000.000 de habitantes, o sea, que los 17.000.000 habitantes actuales se van a transformasen 117.000.000. Además, se estima que habrá

un ahorro de combustible que a va empezar por un 50% y va a terminar en un 30%.

Los 23.000 empleados iniciales en el tráfico se verán multiplicados por un factor de 3.5 % en sueldos. En cuanto a las producciones, actualmente Bolivia está en 200.000 toneladas anuales de soja y los planes para los próximos diez años son de 2.000.000 de toneladas al año.

Paraguay está explotando el 30% de sus tierras cultivables y en los últimos años ha producido promedialmente 1.600.000 toneladas. En Brasil, en el centro del Mato Grosso, se está explotando sólo un 5% de las áreas cultivables por no existir vías de salida para la producción, pero se estima que su capacidad de producción es del orden de los 5.000.000 de toneladas. Si sumamos esto a lo que ya está produciendo Argentina, en diez años estaríamos transportando por la Hidrovía alrededor de 21.000.000 de toneladas de carga frente a los 5.000.000 o 6.000.000 actuales.

Hay otros datos que también son interesantes. Por ejemplo, un tren de barcazas transporta 24.000 toneladas y es impulsado por un empujador de 5.000 caballos de fuerza. Para transportar esa misma cantidad de carga, necesitaríamos entre 800 y 1.200 camiones de 150 a 200 caballos de fuerza. Eso implica un importante ahorro de combustible y también el cuidado del medio ambiente.

En cuanto a nuestro país, el muelle oficial de Nueva Palmira tiene una capacidad de 42.000 toneladas con una cinta de transporte de 500 toneladas/hora. La corporación Navíos -el muelle privado- tiene una capacidad de silos de 75.000 toneladas y dos cintas de transporte, una de ellas recientemente instalada. Hay firmado un proyecto con la Cooperativa de Granos de Paraguay para realizar una inversión de US\$ 8.000.000 en estaciones de silos y manufactura en la zona franca

de Nueva Palmira, y en este momento se instaló Frigofrut con su muelle exportador en la zona franca de ese puerto. Al día de hoy en el muelle privado de Nueva Palmira se están operando, alrededor de 400.000 toneladas anuales, y ahora se va a empezar a trabajar en el muelle oficial recientemente instalado.

Hasta ahora hemos hablado de cargas que salen. Pero ¿qué pasa con esas barcazas cuando que tienen que regresar? Sin duda la solución a este problema no va a venir inmediatamente. Sin embargo ya se está produciendo un gran movimiento de frutas, de autos y de carga general, por lo que las barcazas que vienen con granos están regresando con este tipo de carga.

Con la Hidrovía y el Acuerdo de Transporte, después de las mejoras que se hagan en el sistema, por la ubicación preferencial -aunque no única- de Nueva Palmira como estación terminal, este puerto va a favorecerse; pero captar cargas, producciones y transferencias, en la medida que sea competitivo que el costo operativo sea razonable y menor o igual que el de otros.

Por último, el éxito de este programa y el interés de los organismos internacionales, que lo visualizan como uno de los proyectos más importantes de integración física de la región, debería mantenerse sobre la base de una estructura en la que todos los países de la Hidrovía actúen con igualdad de oportunidades y de tratamiento, con economías sanas que permitan el desarrollo de un sistema competitivo en el que tengan todos los mismos derechos y obligaciones.

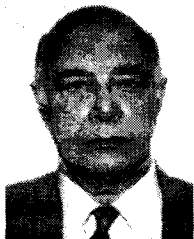
Personalmente califico a la Hidrovía como un éxito para los cinco países, en particular para el nuestro. Se trata de un proyecto de importancia y de futuro: no una concepción de seguridad, sino una oportunidad a aprovechar.



PROYECCION MARITIMA URUGUAYA EN LA ESTRATEGIA NACIONAL

por el Prof. Bernardo Quagliotti de Bellis

Artículo seleccionado - Julio 1993



El autor de este artículo es Secretario General de la Asociación Sudamericana de Estudios Geopolíticos y Director de la Publicación GEOSUR.

Dicta la materia "Geopolítica" en la Academia de Guerra Naval, Instituto Militar de Estudios Superiores, Universidad Católica del Uruguay, Escuela de Comando de la Fuerza Aérea y Asociación Uruguaya de Relaciones Públicas. Conferencista y escritor, ha publicado: "Uruguay en el Cono Sur, destino geopolítico" (1975, 3 ed.); Geopolítica del Atlántico Sur (1976); Constantes geopolíticas en Iberoamérica" (1978); "Bases para una geopolítica uruguaya" (1982). En coautoría: "La Atlantártida" (1978); "Geopolítica y Relaciones Internacionales" (1981); "Los países del Atlántico Sur" (1983); "Geopolitics of the southern cone and Antarctica" (1988).

Es miembro de Honor de la "American International Academy" (USA) y Miembro de UNIDIR (ONU) para el Desarme y Desarrollo.

La revitalización del espacio interior de la vasta cuenca del Plata, obliga a la República Oriental del Uruguay -atento a su ubicación y relacionamiento con aquélla- a formular una sólida y dinámica estrategia marítima, acorde a los desafíos geopolíticos actuales. Desde el siglo XVII, los fundadores de los primeros asentamientos humanos en la "tierra de Sanabria", tuvieron muy en cuenta la histórica frase que Garay lanzara desde Asunción del Paraguay: "Hay que abrirle puertas a la tierra". Expresión ésta que siempre mantuvo vigencia. Los puertos de la costa oriental del "hinterland" platense -como visionariamente lo comprendiera Artigas- se presentaron siempre como factor primordial para una eficaz conjugación del binomio tierra-mar.

En el presente trabajo se procura tender líneas generales respecto a cuatro pilares que deben afirmar una política marítima uruguaya-

ya actualizada, dinámica y con proyección conforme lo exigen los comportamientos regionales en el Río Uruguay, Río de la Plata, Atlántico Sur occidental y Antártida.

INTRODUCCION

Reza un viejo proverbio oriental: "Si un hombre vive del pasado desprecia el presente; si un hombre desconoce el presente tal vez desprecie el futuro".

Tomando como guía este pensamiento, pretendemos esbozar líneas básicas a favor de una proyección marítima uruguaya, tomando en cuenta los antecedentes históricos, las realidades actuales y los ineludibles desafíos de futuro. El concepto según el cual determinados marcos geográficos condicionan o determinan la vida de comunidades humanas y, que incluso, fijan comportamien-

tos políticos, sociales y culturales, ha quedado archivado en páginas de la historia. El posibilismo geopolítico amenguó la fuerza del determinismo, para dar vitalidad a la tesis sudamericana del relativismo geopolítico. A su vez, en un mundo tan interdependiente como el actual, la integración física como el desarrollo de los valores humanos y económicos de cualquier espacio soberano, es el resultado de un proceso combinado de proyectos nacionales coincidentes con grandes objetivos supranacionales.

Aceptada tal postura intelectual, puede concebirse a la INTEGRACION/COMPLEMENTACION de países de una región o de un continente, como un compacto haz de soberanías comparadas, que actuando lo más sincrónicamente posible, definan y practiquen planes de desarrollo sustentable plural, en base a una concepción armónica de "espacio económico - tiempo político"; un proceso de INTEGRACION/COMPLEMENTACION de dimensiones amplias que permita alcanzar resultados trascendentales. Los pueblos latinoamericanos aspiran a que los Estados-Nación evolucionen hacia la conformación de Estados Continente, pues sólo a través de una estrategia común podrán pesar en el nuevo orden político y económico en gestación.

Es insoslayable que la actual situación mundial exige a los gobernantes a actuar conforme a concesiones geopolíticas; a entender la visión parroquias de los "limes" hacia los espacio-fronteras. Como señala acertadamente Emmanuel Mournier, *"la más grande virtud política es la de no perder el sentido de las integraciones, pues al concepto IDENTIDAD-NACION se va superponiendo el de IDENTIDAD-REGION, que goza de mayor posibilidad y transcendencia"*.

Tal posición, a nuestro criterio, no desdibuja la figura y contenido del PODER NACIONAL. Por el contrario lo afirma, en cuanto éste representa la suma de los valores morales y los recursos materiales de una Na-

ción, que sólo puede afirmarse en el tiempo-histórico a través del desarrollo sustentado de la integración/complementación plurinacional.

Giscard d'Estaing expresa que una colectividad humana consciente debe conducir ella misma su evolución. *"Corresponde - dice- a los hombres de nuestro tiempo guiar la marcha de nuestra sociedad hacia una más completa unidad. Las medidas propias a acentuar esa evolución son necesariamente de naturaleza y alcance muy diversos"*. En su libro "Democracia francesa" señala un camino: *"El espíritu que debe acentuar esa evolución debe estar referido a la Justicia y a la Solidaridad"*.

GENESIS GEOPOLITICA DEL ESCENARIO MARITIMO PLATENSE

Desde el planalto del Mato Grosso, desde las sierras brasileñas; desde la cordillera andina boliviana; desde el Pantanal; una misma fuerza de atracción arrastra cursos de aguas orientados hacia el Río de la Plata.

Por éste y sus grandes tributarios, los ríos Paraná y Paraguay, los españoles se asentaron en el "heartland" sudamericano. En un excelente estudio, el Dr. Greño Velasco describe los tres parámetros del río: el histórico, el doctrinal y el geográfico, analizando los variados acontecimientos políticos que ocurrieron desde las "Declaraciones unilaterales de la Corona de Castilla" hasta el "Tratado del Río de la Plata" del 19 de noviembre de 1973.

En la faja comprendida entre Vitoria (Brasil) hasta el Cabo de Hornos, se ubican los puertos atlánticos del Cono Sur. Descubierta el Río de la Plata, primero por portugueses y definitivamente por españoles, adquirió importancia como vía de penetración hacia las ricas sierras "metálicas". Si la segunda fundación de Buenos Aires (1580) respondió a la preocupación de Garay, "abrir-

le las puertas a la tierra", la fundación de Colonia de Sacramento por los portugueses (1680), llevó a la realidad un proyecto geopolítico largamente estudiado y madurado como continuación de la acción "Bandeirante", particularmente para penetrar en la región de la Cuenca del Plata.

Nos dice el historiador brasileño Moniz Bandeira: *"La necesidad de mantener la conexión con Potosí, es reactivando el comercio de contrabando con la América española y fomentar el flujo de la plata, que la economía de Portugal, en crisis, demandaba, lo que determinó el desencadenamiento de la operación militar por Manuel Lobo que procuraba así, el doble objetivo de asegurar el dominio de una de las márgenes del gran río y, al mismo tiempo, crear las condiciones para la ulterior conquista de Buenos Aires"*.

La tendencia portuguesa hacia el Río de la Plata, además de la fundación de Colonia de Sacramento, estaba acompañada por el asiento en Villa San Francisco (1660), y las ocupaciones en la Isla de Santa Catarina (1675) y en la zona de Laguna (1676), que servían como puertos en dirección a la boca interior platense.

La contraofensiva política-militar de España no se hizo esperar. Se ordenó levantar el fuerte de Montevideo y luego, por Orden Real dictada en San Ildefonso el 9 de agosto de 1776, se instaló el Apostadero Naval. *"El dispositivo ofensivo-defensivo de este Apostadero poseía apoyo de tierra mediante fortalezas y ciudades amuralladas, tal los casos de Santa Teresa, San Miguel, Isla de Lobos, Gorriti y Flores; puertos de Maldonado y Montevideo; asiento militar en el Real de San Carlos, Colonia de Sacramento e Isla Martín García; Puerto de Buenos Aires, Puerto Deseado y Puerto Egmont en las Islas Malvinas y fortificaciones en los estrechos fueguinos, cual el malogrado Puerto Hambre. Este dispositivo probó su eficacia a la época de las invasiones inglesas de 1806 y se mantuvo hasta 1814, fecha en la cual el*

Mariscal Vigodet hizo entrega de la ciudad de Montevideo", señala el Profesor Julio C. Musso.

En este escenario marítimo platense, comenzó a adquirir importancia comercial el Puerto de Montevideo. Juan F. Aguirre, en sus "Noticias históricas y económicas sobre Montevideo" comenta en 1763: *"Es Montevideo casi único puerto en el Río de la Plata; llave de las inmensas provincias de estos dominios; domina el tesoro de estas campañas que son los ganados; ha sido el principio de que se extienda la población que es en algún modo freno para que se contengan los portugueses en sus límites"*.

Seis años después, en 1789, Alejandro Malaspina en su libro: "Estada en Montevideo, excursiones y aprestos para la campaña sucesiva", confirmó la importancia de la costa atlántica de la Banda Oriental -concretamente del Puerto de Maldonado- expresando: *"Los chasquis o extraordinarios, los correos periódicos y la comunicación hasta los puestos del Río Grande por Maldonado, llegan así a su destino con una brevedad de la cual fuera difícil dar una cabal idea sin temer de ser tachados de exageración"*. Descripción muy similar a las anotadas en el diario de bitácora del navegante inglés Francis Drake, que zarpando de Plymouth el 15 de noviembre de 1577 y luego de pasar por las Islas de Cabo Verde, permaneció en las costas atlánticas uruguayas en abril de 1578, para luego cruzar la "tierra de los demonios", e invernar en la bahía patagónica de San Julián.¹

La influencia geopolítica del Río de la Plata, de sus puertos en la costa oriental y su

¹ El escritor Juan C. Sabat Pebet, en artículo publicado en "Mundo Uruguayo" (11/01/1931) indica que Satébos -el demonio de Calibán- es un demonio patagónico, cuyo nombre llevó Magallanes a Europa y que aparece citado en los escritos de Drake. Relaciona Sabat Pebet en su artículo, la influencia de este curioso antecedente americano en la posterior obra de William Shakespeare, "La tempestad".

proyección al interior continental, se fue ampliando en todo el período de la conquista y colonización. Así lo percibió Acarrete de Biscay, transmitiendo su impresión en el libro "Relación de viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú" (1672). Expresó: *"No debo omitir aquí la razón por la cual los españoles no toleran que la plata del Perú y de las provincias vecinas, sea transportada por el Río de la Plata, ni que toda suerte de barcos vayan a comerciar allí sin licencias; es por esta consideración, que si dieran franquicias al comercio libre por este lado, donde el país es bueno y fértil, la tierra abundante en frutos, el aire saludable y hay comodidad de transporte, los mercaderes que comercian en el Perú, Chile y Tucumán, pronto abandonarían la ruta de los galeones y el pasaje ordinario a través de los mares del Norte y del Sur a través del Continente, que es difícil e incómodo y tomarían la ruta de Buenos Aires"*.

Las constantes geopolíticas perduran. El Río de la Plata se presenta como boca de desagüe de los principales ríos navegables del Cono Sur. Si en la época colonial fue un Flandes sudamericano, si desde comienzos del siglo XIX se lo integró al diseño de un novedoso esquema geopolítico, que procuró la conquista del Golfo de México al norte y del Estuario del Plata al sur, en esta hora de la integración/complementación, Argentina y Uruguay deben coordinar en ese escenario, políticas dirigidas al bien común de la región.

Se nos hace profundamente absurdo que el régimen portuario del Río de la Plata, habiendo sufrido los tiempos de la lucha de puertos, ahora provoque -junto al sistema brasileño- una lucha de hinterlands. Volveríamos, incomprensiblemente, a reactivar "las insularidades culpables" como decía el Dr. Luis A. de Herrera.

EL FACTOR MARITIMO EN LAS INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII

En esta tierra de Sanabria, como luego en la Banda Oriental del Virreinato; más tarde en la Provincia Oriental de Artigas; como en su breve lapso de Provincia Cisplatina; finalmente desde 1830 como República; en este mismo espacio y conforme a los actores que en él participaron, se disecaron proyectos geopolíticos disímiles. Es que todo proyecto rehace un determinado espacio geográfico, por lo cual mucho importa la percepción -dinámica o estática que de él tengamos.

Hace 180 años, al dictar las célebres "Instrucciones del Año XIII", el General Artigas tuvo clara conciencia del alcance geopolítico del espacio Oriental, conforme a las circunstancias políticas y económicas del marco regional. Indudablemente que el espacio interior de la Liga Federal estaba estrechamente vinculado al sistema portuario de la Provincia Oriental.

Conformaban una unidad política, social y económica. Acota Alberto Demichelli en su libro "Formación constitucional rioplatense" que, *"...si bien en las Instrucciones 12 y 13 no se menciona el Puerto de Montevideo por encontrarse en poder de los españoles, se deduce con toda lógica que una vez recuperado, debía gozar de la misma libertad de comercio que Maldonado y Colonia consagrada ella en el artículo 14 de las mencionadas Instrucciones"*.

El Jefe de los Orientales y Protector de los Pueblos Libres conjugó la visión territorial con la visión marítima. Aquilató la importancia del litoral fluvial y marítimo de la Provincia Oriental, impulsando una política ampliada, donde la frontera se desdibujaba en el horizonte; comprendiendo que la dinámica que Colonia, Montevideo y Maldonado

alcanzaban, no se debía a la previsión española sino que fue una necesaria respuesta a la sagacidad de la política portuguesa.

Esta postura llevó a Artigas a firmar -a mediados de 1817- el Tratado de Comercio con el Comodoro Guillermo Bowles, Jefe de las Fuerzas Navales Británicas en el Atlántico Sur, acuerdo por el cual se consagraron por vez primera en el Cono Sur latinoamericano dos principios básicos de política internacional: libertad de comercio y libertad de navegación para un río interior (Uruguay), de uso exclusivo hasta entonces para barcos de bandera española.

Tal actitud respondía al "*destino misio-nero*" que para Artigas tenía la Provincia Oriental. No una patria más, sino una patria impuesta a favor de una concepción espacial comunitaria, mayor, la "clave de bóveda" de la Confederación, espacio articulador o charnela entre el determinismo terrestre de las tierras mediterráneas y el posibilismo marítimo-oceánico oriental. Muchos intereses se manifestaron contrarios a este esquema integrador. La oligarquía portuaria de Buenos Aires vio en peligro su "llave portuaria" con la cual disponía de la vida socio-económica del interior argentino. En esta "*rigurosa ortopedia geopolítica*" al decir de Viviani Trías, escapaba la Provincia Oriental con su generoso sistema portuario ultramarino. A la ecuación artiguista TIERRA-RIOS-PUERTOS, se opusieron tenazmente los intereses de las oligarquías mercantil y terrateniente de Buenos Aires y Río de Janeiro, alentadas por el Foreign Office londinense.

EL URUGUAY MARITIMO

El Estado Oriental del Uruguay (como reza en la Constitución de 1830), nació a la vida independiente con dos grandes desafíos geopolíticos a enfrentar: la frontera terrestre con Brasil y la frontera fluvio-marítima con Argentina. Cuestiones que aún mantienen

perfiles de conflicto.

El influjo marítimo fue -y lo seguirá siendo- un factor vital para el desarrollo de la vida política, económica y social del Uruguay.

Particularmente su generoso frente portuario desde el Río Uruguay hasta el oceánico. En el epicentro de esa extensa faja costera, el Puerto de Montevideo, que para el argentino Juan B. Alberdi, "*...tiene en su situación geográfica un doble pecado y es el de ser necesario a la integridad del Brasil y a la integridad de la República Argentina. Los dos Estados lo necesitan para complementarse, ¿Por qué motivo? Porque en las orillas de los afluentes del Plata, de que es llave principal el Estado Oriental, están situadas las más bellas provincias argentinas. El resultado de esto es que el Brasil no puede gobernar sus provincias fluviales sin poseer la Banda Oriental, ni Buenos Aires puede dominar las provincias litorales argentinas sin la posesión de esa Banda Oriental*". Los tiempos cambian, aunque los influjos geopolíticos se mantienen. La República Oriental del Uruguay sigue siendo, indudablemente, necesaria para COMPLEMENTAR el desarrollo del "hinterland" de la Cuenca del Plata, cuya vitalidad alcanzó actualmente las tierras bolivianas y paraguayas. Los puertos uruguayos -fluviales, marítimos y oceánico- vuelven a presentarse como indiscutida "clave de bóveda" de la región, económicamente denominada MERCOSUR, con su espina dorsal fluvial en la hidrovía mediterránea Paraná-Paraguay.

La conciencia marítima uruguaya debe entender que no es potestativo de los gobiernos el desdeñar las leyes geográficas, al decir de Alberto Dauzat.

El Uruguay del siglo pasado, con las características de enclave inglés, no tuvo necesidad de conjugar el factor marítimo, pues el escenario del Río de la Plata incluso sus puertos, vivía al compás de los intereses británicos.

En la división internacional del trabajo, Uruguay se contentó con las ventajas de situación que le proporcionaba su ganadería extensiva. Tal simplicidad en su forma de actuar, pretendía presentarse como clave efectiva de un modelo político y socio-económico, que se nos presenta actualmente como causa de la debilidad del sistema, hasta quedar el país con *"la fe vacante"*, al decir de Ortega y Gasset.

Al insistir sobre la necesidad de afianzar una conciencia marítima que responda a las exigencias de los nuevos tiempos, consideramos que todo es posible por cuanto en épocas anteriores lo fue y con destaque. El Dr. Eduardo Acevedo en sus *"Anales Históricos del Uruguay"* nos recuerda que en 1830 la bandera mercante oriental ocupaba el tercer puesto en el movimiento de navegación por el Río de la Plata.

banderas	buques	tonelaje
Estados Unidos	80	1) 17.694 toneladas
Argentina	123	2) 12.951
Uruguay	200	3) 12.469
Inglaterra	46	4) 8.827
Brasil	61	5) 7.955
Francia	29	6) 6.655
totales	539	66.151 toneladas

Fuente: E. Acevedo, tomo I.

Los intereses del naciente Estado Oriental, con visión terrestre y a su vez marítima, llevó a que en 1834, el gobierno dictara un decreto con el fin de promover la presencia marítima del Uruguay en la región. Recuerda el citado Dr. Acevedo: *"Los buques de cabotaje serán nacionales y sus patrones serán siempre ciudadanos del Estado, principiaba diciendo ese decreto, con la advertencia de que la simulación de la primera calidad sería castigada con la pérdida del buque y una multa de 500 pesos. Los buques de cabotaje gozarían del privilegio de guardacostas durante sus viajes, con derecho a*

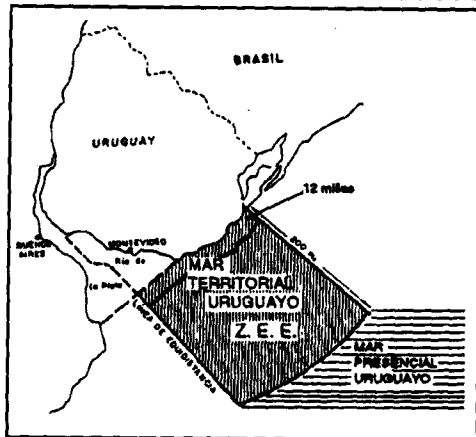
practicar el reconocimiento de los barcos anclados en costas orientales y obtener la mitad de las presas que capturasen. Tendrían como distintivo una bandera cuarteada con nueve estrellas azules y una lista horizontal del mismo color en campo blanco".

Tal decreto se encuadraba tanto en las implicancias del poder marítimo y del poder naval. Recogía la visión artiguista del Río de la Plata y sus tributarios, que al desgastarse en él *"pierden personalidad"* como consideró el Dr. Luis A. de Herrera. Para el caso uruguayo la geografía no admite más que una interpretación: se trata de un espacio territorial comprometido con la vida interior (frontera) y la comunicación exterior (río-oceano). Así lo reconoció el Gral. Bartolomé Mitre en su *"Historia del Belgrano"* (tomo I, pág. 432) al decir que en 1812, Montevideo tenía *"...el dominio absoluto de las aguas que se aseguraban sus buques mayores en el Río de la Plata y su escuadrilla sutil en los ríos superiores"*. Evidentemente, la activa presencia de las flotillas artiguistas en el escenario fluvial, como la de los corsarios en el marítimo, garantizaron la unión de las provincias argentinas.

En las instancias actuales, ante el aumento de la potencialidad del *"hinterland"*, Uruguay es también valioso para Paraguay y Bolivia platense en la relación TIERRA-MAR, como esos países son para Uruguay en la relación TIERRA-TIERRA sudamericana. Si aquellas geopolíticamente se presentan como la tierra corazón continental, éste cumple la función de vital arteria comunicante intercontinental.

Georges Clemenceau, a fines del siglo pasado, en su libro *"Voyage dans l'Amérique"*, describe el escenario marítimo platense como el que reúne las aguas de la cuarta parte de la América del Sur, señalando: *"Montevideo, a 200 kilómetros de Buenos Aires, parece guardar la entrada del mar interior, mientras que la capital de la*

PROYECTAR EL ESPACIO URUGUAYO



Uruguay: factor geográfico

Superficie terrestre	176.215 km. ²
Mar territorial y ZEE	120.684 km. ²
Río de la Plata	15.219 km. ²
Río Uruguay e islas	633 km. ²
Laguna Merín	1.031 km. ²

Factor terrestre	176.215 km. ²
Factor fluvio-marítimo	137.567 km. ²

Argentina, casi en el fondo de la bahía, parece destinada a recibir la vida interior y a distribuir la que llegue de Europa. De esta manera se complementa la acción política, social y económica de los dos emporios del Uruguay y la Argentina”.

Se suceden los presidentes y los políticos, pero los imperativos geográficos y las aspiraciones de los pueblos son constantes. En la feliz interpretación de éstas radica el feliz suceso de aquéllos.

La ordenación del espacio uruguayo (terrestre-fluvial y marítimo) se nos presenta como una cuestión de previsión y prospectiva. La integración/complementación en la región debe estar estrechamente relacionada con las determinantes que cada país establece en su Proyecto Nacional, permanentemente adecuado a las variables tiempos e historia.

Hay que aceptar que el “viejo” Uruguay sólo tuvo políticas sin espacio.

El “nuevo” Uruguay debe una corrección a su miope visión capital-puerto, a favor de un campo óptico que abarque tanto su frontera terrestre como la marítima, con el objetivo de planificar estrategias -de por sí históricas- de país charnela o gozne, fundamentalmente para descubrir y aprovechar a favor de sus intereses nacionales, el “Uruguay atlanticense” que tan elocuentemente

describe Leslie Crawford en su libro con título homónimo.

Las variables y dinámicas proyecciones sociales, económicas y estructurales, obligan al Uruguay a practicar políticas con visión espacial, pues los logros a que aspira alcanzar cualquier Nación no pueden quedar librados al multado de la casualidad o en base a un simple determinismo supuestamente beneficioso. Los países del Cono Sur están dialogando en función de espacios integrados; felizmente, derribando mitos decimonónicos; creando nuevos símbolos y arquetipos. La integración/complementación exige nuevas definiciones. En el sistema internacional -por ejemplo- el concepto de soberanía no representa una cuota asignada de aislamiento ni una silvestre porción de soledad. Por el contrario, encierra la posibilidad de alcanzar la difícil plenitud de nuevos valores, compartidos intereses y asumir responsabilidades nacionales dentro de un amplio contexto de soberanías compartidas. “*La soberanía -nos dice Sánchez Sorondo- no se gradúa por coeficientes de impenetrabilidad; se mide por la propia capacidad de comunicación. No es déficit, sino un superávit en la relación internacional*”.

En el ámbito nacional, como expresáramos en líneas anteriores, el espacio urugua-

yo acusa diferencias funcionales: desde el sur-este (con vocación atlántico/platense) al nor-oeste donde se siente comprometido como frontera. Ambos espacios se ven hoy enfrentados a dos proyectos regionales trascendentales: el MERCOSUR y las hidrovías Paraguay-Paraná y Uruguay. En tal contexto espacialmente ampliado, Uruguay cuenta con óptimas condiciones para cumplir una función de Estado de servicio, entrelazando el concepto funcional de maritimidad al de continentalidad en base a un profundo y generoso espíritu nacionalista-integracionista. Los autarquismos nacionales quedaron archivados, por obsoletos o negativos.

El desarrollo comunitario de los países latinoamericanos no sólo debe enfocar el crecimiento del sistema económico. Nuestros pueblos necesitan de un inmenso esfuerzo histórico para plantear programas de integración física, armónicamente articulados, donde cada nueva obra física sea parte de un mecanismo mayor. En tal sentido, se hace imprescindible evitar la dispersión de esfuerzos, pues objetivos nacionales y regionales no pueden ni deben oponerse a superiores intereses multilaterales.

Un planteo global no supone un esquema abstracto ni es el resultado de una suma de hechos parciales, sino que debe reflejar la veracidad de un proceso integrador, encaminado a superar y afianzar un estado social de convivencia. En menos de tres décadas se ha producido una verdadera revolución en materia de integración física en el Cono Sur latinoamericano.

En el caso particular de Uruguay, desde largo tiempo atrás, está muy comprometido en la definición de objetivos y estrategias a favor de un actualizado proyecto de país, tomando muy en cuenta las proyecciones que vienen alcanzando la planificación geopolítica de los países de la región.

José Ingenieros logró redondear un bello pensamiento al expresar que, *"si un pueblo es vital y tiene un destino histórico que*

cumplir, un ciclo que recorrer, sus hombres lo prevén y lo interpretan, anticipándose con el pensamiento a la realidad que otros alcanzarán a vivir". En buen romance, interesa saber no sólo qué preocupa al mundo, sino también cómo la sociedad mundial reacciona y hacia donde se dirige. Y éste es el punto de partida para resolver la actual problemática uruguaya: auscultar los movimientos regionales y mundiales, sus tendencias, sus alcances, e inteligentemente ubicarse dentro de ese gran contexto con decisiones que más favorezcan al interés nacional.

POR UNA CONCIENCIA MARITIMA

El Uruguay debe ser visto desde fuera de sus fronteras. Desde el mar que lo rodea; extenderse por su territorio y confundirse en el vigor constructivo de la región toda. Afirma el "maestro del predecir" Hennan Khan: *"Es seguro y cierto que las medidas tomadas en el presente condicionan el mañana. El problema sólo reside en que la elección del futuro no puede ser involuntaria, indeseable, imprevisible"*.

Analizar la situación uruguaya desde el mar, implica la necesidad de revitalizar la conciencia marítima que en otros tiempos tuvo. Ante las realidades actuales, evaluar las enormes posibilidades que ofrece su espacio marítimo y fluvial, apoyado con la facilidad de navegación y la cobertura de sus puertos naturales. Conciencia marítima que sitúa al Uruguay en una indiscutida encrucijada, relacionando mercados del Cono Sur con los transcontinentales. Esta posición privilegiada no sufrió cambios -como le sucedió al Puerto de Valparaíso- ante la apertura del Canal de Panamá, como no opacó la importancia de Ciudad del Cabo o Simonstown en el Atlántico Sur Oriental. Por el contrario, adquiere trascendencia ante la dinámica de la región y los inconvenientes que se acumulan en el Puerto de Buenos Aires. En 1857, ya escribía Domingo F. Sar-

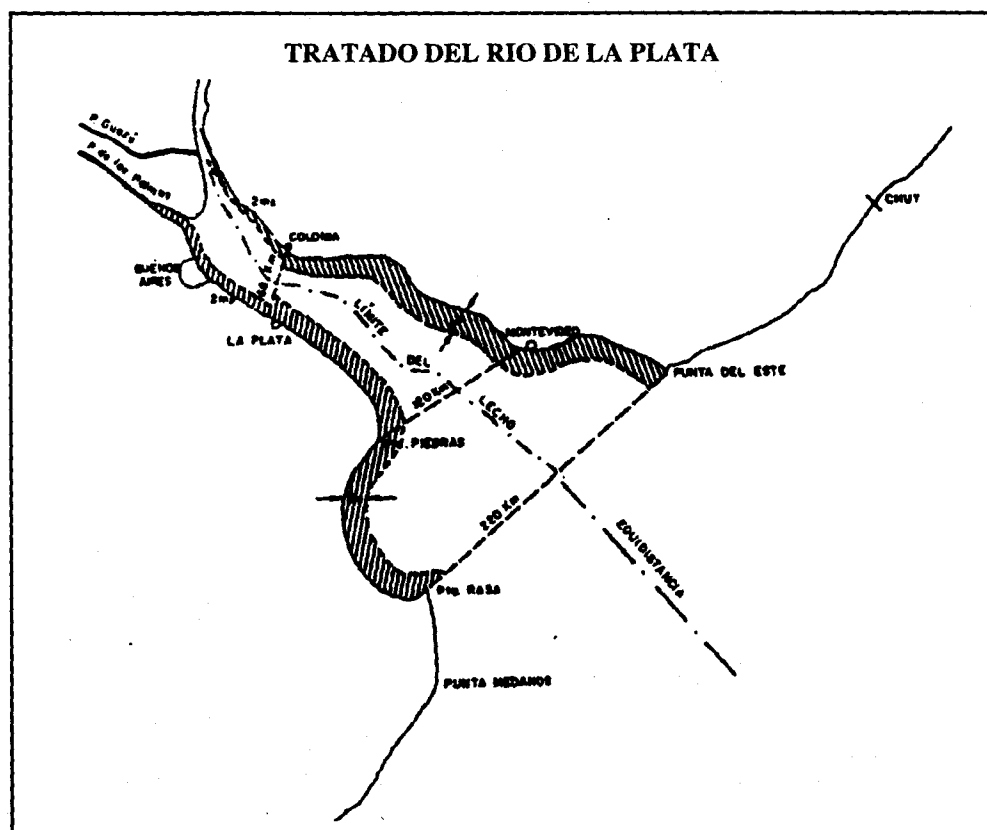
miento: *"El Río de la Plata se embanca rápidamente en toda su extensión y en pocos siglos más, Buenos Aires habrá dejado de ser puerto y porteños se llamarán sólo los que pueblan la ensenada"*. No existen observaciones que permitan determinar la velocidad del crecimiento de los sedimentos, aunque en otros casos como el Missisipí se ha comprobado que su delta avanza unos 60 metros por año; el del Ródano avanza 42 metros. (Juan B. Médici "Informe sobre los ríos y estuario del Plata").

LA POSICION MARITIMA DEL URUGUAY

La República Oriental del Uruguay se
sitúa *"en la esquina del Río de la Plata y el*

"Océano Atlántico", manifestaba en el Senado el Dr. Bauzá en 1897, cuando se debatía acerca de la construcción de un puerto de aguas profundas en La Coronilla". Vibraba en los estadistas de fines y principios de siglo, una conciencia marítima a favor de los intereses regionales. Era constante el debate político dirigido a fortalecer el Poder Marítimo Nacional, entendiéndose que éste como afirmara el Almirante Gorshkov- "Puede ser aquilatado no sólo por las armas con las cuales una Nación podrá participar en los acontecimientos del mar, sino también por su marina mercante, sus unidades pesqueras y oceanográficas, sus instalaciones portuarias como también por sus perspectivas y tradiciones marítimas".

Las tradiciones y las perspectivas, ex-



puestas permanentemente en artículos, libros, debates, realizados tanto en Argentina como en Uruguay, señalaron como una constante, la importancia geopolítica del escenario platense. En nuestros días asistimos a la expansión de las fronteras agrícolas de la región, el auge de centros de desarrollo, el aumento comercial intra y extra regional, hechos concretos que requieren facilidades de transporte a bajo costo a través de infraestructura competitiva, sistema multimodal adecuado, agilidad en los trámites burocráticos, seguros canales de navegabilidad y puertos aptos con capacidad de maniobra.

La región se viene dinamizando social y económicamente. El Brasil del suroeste no escapa a esa atracción y por ello alentó la actualización técnica de la hidrovía Paraguay-Paraná. El Departamento de Santa Cruz de la Sierra ve en ella una nueva posibilidad para obviar su mediterraneidad, al igual que Paraguay dado que la producción de sus ejes agrícolas sojeros reclaman nuevas oportunidades de salida al exterior. Argentina que concentra el 62% de la carga agrícola en la zona de influencia portuaria de Rosario sufre dificultades, señaladas por el experto argentino Ing. Boscovich: *"Los canales de navegación en el Río de la Plata (Canal Punta Indio-Intermedio-de Acceso Norte y Sur), por donde se accede a los puertos fluviales de la Cuenca del Plata, permanecen con la misma profundidad -28 pies al cero- como hace más de cien años cuando fueron inaugurado"*, lo que incide directamente en los costos de flete.²

Ante estas realidades insoslayables, Uruguay debe ponderar su política marítima con espíritu integrador, haciendo uso de sus ven-

tajas geográficas comparativas. Desde la época colonial el sistema portuario de la Cuenca del Plata se presenta como un serio problema a resolver. Antaño los puertos y la Isla Martín García, ayer no más la jurisdicción marítima en el río; hoy las zonas de alije, indirectamente las zonas francas; finalmente los canales de acceso desde las hidrovías Paraguay-Paraná y Uruguay. El mal entendido sentido de competitividad, ignora el alcance positivo del factor complementariedad.

El Contralmirante argentino Jorge A. Fraga, considera que en un futuro, próximo, *"...quienes establecerán los puertos de embarque serán los exportadores, los armadores, y se basarán en los costos, en las modalidades del tráfico mundial, en la posición geográfica y geopolítica del país en consideración, su eficacia, las distancias, los fletes, las profundidades, los tipos de cargas y todos los aspectos"*, que ofrezca *"esta entrada a la tierra"*.

Concordamos con este criterio, en cuanto a que la decisión final la tiene el sector privado. La Ley de Puertos (Argentina) de 3 de junio de 1992 reglamentó en su capítulo II, el dominio y utilización de los puertos, clasificándolos en estatales, nacionales, provinciales, municipales y privados. Es decir que las condicionantes favorables para una toma de decisión por parte del sector privado, deben estar respaldadas por políticas portuarias que los Estados determinan. Existen otros antecedentes en la región: los "corredores de exportação" brasileños, respondiendo a un acuerdo previamente firmado con empresarios japoneses en 1972, con el fin de definir geográficamente las áreas productivas y potenciales que deberían recibir infraestructura adecuada para la movilización y embarque de productos destinados a la exportación. Oportunidad aprovechada con intuición geopolítica por Brasil para trasladar los "ejes fluviales de los meridianos" hacia "corredores terrestres de los paralelos", hacia sus puertos (Paranaguá, Itajaí, Río Gran-

2 Para trasladar cereales por el Paraná a 600 km. al norte se pagan 27 dólares/tonelada. Para llevarlos al Japón su costo es de 22 dólares. Una carga por tren Rosario-Bahía Blanca (700 km.) cuesta 24 dólares/tonelada; desde Bahía Blanca a Rotterdam (12.000 km.) menos de 20 dólares/tonelada.

de) y apoyado por la Resolución 52 del Tratado de la Cuenca del Plata.

PROTAGONISMO URUGUAYO Y SUS ESCENARIOS

El protagonismo uruguayo debe consolidarse en cuatro escenarios marítimos que convergen con dos áreas terrestres vitales: Cono Sur y Antártida. Aquellos escenarios son: Río Uruguay, Río de la Plata, Mar Territorial y Zona Económica Exclusiva, y Atlántico Sur.

Quedó determinado que el espacio terrestre uruguayo ocupa 176.215 km.².

Por Decreto N° 604 de 3 de diciembre de 1969 y posteriormente por Ley N° 13.833 de 29 de diciembre del mismo año, la soberanía espacial uruguaya prácticamente se duplicó, teniendo en cuenta además, que por lo decidido en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la frontera marina debe ser medida hasta la plataforma continental y definir así la jurisdicción nacional.

En líneas generales, la conciencia marítima uruguaya debe considerar en su agenda geopolítica, entre otros puntos:

- mantener presencia en las aguas jurisdiccionales uruguayas, controlando eficazmente la investigación técnico-científica, como la explotación de los recursos ictícolas.

- consolidar su actuación política y económica en el área del Río de la Plata y en el Río Uruguay, en base a una estrategia de complementación con la República Argentina, como lo determinan el Tratado del Río Uruguay y el Tratado del Río de la Plata.

- facilitar la salida de cargas del hinterland platense, adecuando los canales de Mar-

tín García, en relación con las exigencias tiempo-costo que determina el comercio internacional.

- actualizar la política portuaria del país, en estrecha relación con las necesidades de las regiones interiores del Cono Sur.

- intervenir activamente en acuerdos políticos, económicos, ecológicos y de defensa en el Atlántico Sur.

- mantener activa presencia en el Atlántico Sur, en la faja comprendida entre los paralelos que delimitan el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva y el Mar Presencial uruguayo.

- consolidar la presencia política, científica y tecnológica uruguaya, en el territorio antártico conforme a lo establecido por el Tratado, dada su condición de parte contratante del mismo (11/I/1980) y Miembro del SCAR (12/IX/1988).

CONCLUSIONES

La lectura de nuestro pasado revela que Uruguay se detuvo o sufrió debilitamiento o demuestra estancamiento, desde que volvió las espaldas al mar.

Uruguay es una unidad geográfica tierra-mar, pieza fundamental en la región del Cono Sur atlántico sudamericano.

Ante aquella lectura y esta realidad, a Uruguay se le hace exigencia educar para el mar, alentando su investigación, cuidándolo como fuente de recursos, pues el mar uruguayo forma parte del complejo sistema ecológico del Atlántico Sur y la convergencia antártica, además de servir sus aguas y sus puertos como "puerta de salida" a las hidrovías, consideradas éstas como "entradas a la tierra".

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- Lewis Tambs:** Factores geopolíticos en América L. Montevideo, GEOSUR, año I, N° 2, 1979.
- Raymond Barré:** El desarrollo económico, México, F. Cultura, 1962.
- Leslie Crawford:** El Uruguay atlanticense, Montevideo, Monteverde, 1974.
- Giscard d'Estaing:** Democracia francesa, Barcelona, 1980.
- Justiniano Allende Pose:** La cuenca del Plata, Buenos Aires, 1976.
- Homero Martínez Montero:** El Apostadero Naval de Montevideo, Montevideo, 1957.
- José E. Greño Velasco:** Argentina-Uruguay, punto a una larga controversia. Madrid, Rev. de Política Internacional, N° 132, 1974.
- Francis Drake:** The world encompassed, Londres 1854.
- Acarrete de Biscay:** Relación de viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú (traducido del francés y editado por Alfer y Vays, Buenos Aires, 1943)
- Alberto Demichelli:** Formación constitucional rioplatense, Montevideo 1955.
- Juan B. Alberdi:** Reconstrucción geográfica de la América del Sur, en Obras selectas, tomo 7, 1943.
- Eugenio Petit Muñoz:** Artigas y su ideario a través de series documentales. Ed. Universidad de la República s/f.
- Carlos Badía Malagrida:** El factor geográfico en la política sudamericana. Madrid, Ratés, 1919.
- F.A. Kirkpatrick:** South America and the war. New York, 1919.
- Georges Clemenceau:** Voyage dans l'Amérique. Tomo 2, París, s/f.
- Eduardo Acevedo:** Anales históricos del Uruguay. Montevideo, Barreiro y Ramos, 1933.
- Moniz Bandeira:** O expansionismo brasileiro. Río de Janeiro, 1985.
- Alberto Palomeque:** La jurisdicción del Plata. Montevideo, Edit. Guimaraens, 1909.
- Francisco P. Miranda:** Influencia de la marina en el porvenir del país. Montevideo, Impr. La Nación, 1896.
- Cuadernos de Marcha** Nos. 21 y 77 de 1969 y 1974.
- L. Dudley Stamp:** Geografía aplicada. Buenos Aires, EUDEBA, 1965.



LAS FUERZAS ARMADAS HACIA EL SIGLO XXI

Panel abierto realizado en la Sede Centro del Club Naval el 11 de junio de 1993, a cargo del Dr. Daniel Castagnin, Prof. Juan Rial, Prof. Carina Perelli y Dr. Alfonso Lessa

Página destacada - Noviembre 1993

LAS CARACTERISTICAS DEL CONFLICTO FUTURO

por el Dr. Daniel Castagnin

El Dr. Daniel Castagnin es abogado y fue profesor de historia en la enseñanza media y superior. Integra el cuerpo docente del IMES (Instituto Militar de Estudios Superiores).

Sus ensayos han merecido distinciones en distintos concursos, de las que destacamos la Mención de Honor que obtuviera en el Concurso Aniversario del Club Naval, por su trabajo "El Pacífico, base para una geopolítica del siglo XXI".

Ha publicado artículos y libros sobre temas de política, historia y estrategia, tanto en nuestro país como en el extranjero.

También ha dictado conferencias sobre estos mismos temas en el Estado Mayor General de la Armada, Universidad Católica, Club Naval y Sala Vaz Ferreira.

Fue miembro de la Comisión Directiva de la Liga marítima Uruguay y es Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguay de Historia Marítima y Fluvial.

Ha colaborado desde el comienzo con nuestra Revista, tanto con artículos sobre los temas de su conocimiento, como a través de la columna de Comentarios Internacionales.

Para comenzar quiero leer un pequeño párrafo, enormemente significativo, de un artículo recientemente publicado en el semanario "Búsqueda", el cual dice así:

"Al parecer está en vigor una siniestra ley de mantenimiento del conflicto. El total del conflicto humano es siempre el mismo. Sólo pueden cambiar sus formas y la identidad de sus adversarios".

Como un "Lavoisier" de la guerra, según esta teoría el conflicto siempre sería el mismo, aunque cambiara de forma, y, siguiendo esta línea de razonamiento, esto supondría que las Fuerzas Armadas, los equipos armados necesarios, van a ser siempre permanentes.

No hay una teoría política que sea absolutamente errónea; toda teoría política, cualquiera que sea, siempre tiene una cuota parte de verdad y ésta creo que también la tiene.

Es decir que el conflicto va ser permanente, que el conflicto cambiará de forma, cambiará de pauta, cambiará de actores y tendrá víctimas muy diferentes.

No es esto un concepto nuevo; la historia universal, en alguna medida, es la historia de la guerra. Por supuesto que sí, creo, que nos abocamos a un nuevo tipo de conflicto y aquí está lo interesante.

Evidentemente el Estado actual, el Estado en que nosotros vivimos, y los Estados que viven junto al nuestro, por su estructura,

por su nivel de vida, por su sentido del servicio social, por la complejidad técnica y económica que necesitan, ya no pueden soportar ni hacer la guerra. Es decir lo que en el lenguaje militar se llama guerra convencional, muy probablemente no se vea nunca más, ya que ningún Estado, en la dimensión actual, puede asumir que va a destruir y va a sumir en el caos a su vecino.

Un conflicto estilo napoleónico y que cobró vigencia con el modelo que resultaba de la primera guerra mundial: el Estado preparándose, el Estado con sus alianzas, los planes del Estado Mayor, la movilización total, absoluta y económica que ha tenido panegiristas de todo tipo, empezando por los escritos de Moltke antes de la Primera Guerra Mundial y los escritos de Lúndendorff antes de la Segunda Guerra Mundial, ese tipo de conflicto, evidentemente ya hay que descartarlo.

La sociedad es muy compleja, las armas son muy poderosas, los horrores son muy difíciles de borrar, y por lo tanto ningún Estado puede ya pensar en un ejército que esté a la expectativa de un enemigo que no va a existir.

Hace algún tiempo se dio una película, "El desierto de los Tártaros", donde justamente se mostraba la existencia de una serie de oficiales que esperaban un enemigo que era puramente imaginario.

Pero como decíamos, hay otros enemigos reales y otras formas de conflicto.

Lo dicho aparece claramente en la Segunda Guerra Mundial, cuando un general alemán, Von Choltitz, rindió la guarnición de París contra las órdenes que le habían dado, simplemente porque se dio cuenta que era un disparate destruir una ciudad, para perder la guerra enseguida. Los franceses recuperaron su ciudad intacta, llenaron los huecos que se habían producido en el friso de su historia militar con el mito poderoso y naciente de De Gaulle, y acá no ha pasado nada. A partir de ese momento el conflicto

empezó a cambiar de forma.

Si nosotros miramos las revistas militares norteamericanas, que son muy certeras y muy exactas para su consulta, nos encontramos que ellos ya visualizan un nuevo tipo de conflicto. La "First University Review", nos dice lo siguiente: *"El presente campo de batalla en los 20 años venideros, es más probable que sea una selva urbana de concreto y de edificios, el complejo estructural de un aeropuerto internacional, o los senegales, selvas y desiertos del tercer mundo"*.

Esto significa que nos vamos encontrando con un tipo de guerra que va a ser absolutamente diferente al conflicto convencional, que va a apuntar a enfrentar situaciones y a sostener luchas con un enemigo muy diferente. Un enemigo que no va a tener uniforme, un enemigo que no va a tener bandera, un enemigo que va a surgir en forma repentina e improvisada, que va a ser capaz de multiplicarse rápidamente y que por lo tanto va a excluir las grandes directivas militares imperantes.

La escuela tradicional franco-anglosajona, con su frente codo con codo, con sus planes muy bien pautados, con el juego de la defensiva-ofensiva, va a ir dejando lugar a un tipo de conflicto con mayor relevancia en el plano operacional.

Es decir una unidad mediana, bien dotada, autónoma, pero que no va a responder a los esquemas de una gran unidad; va a tener que proceder contra un enemigo bastante desconocido, difícil de ubicar y quizás no demasiado fuerte. Se trata de un tipo de combate como el que visualizaba la Escuela Militar Alemana.

Un combate de encuentro, decidido, a fondo, que quizás sea en este momento la forma de combatir doctrinariamente más acertada.

Todo esto nos lleva entonces, a tener que visualizar un enemigo distinto, un enemigo diferente, un enemigo artero que muy probablemente utilice técnicas de lucha no

permitidas, no legales, no convencionales y que a su vez no va a ser afectado por una serie de armas en las que nosotros estamos acostumbrados a confiar.

Un enemigo que es un narcotraficante, no va a ser afectado por la propaganda psicológica, que le diga las maravillas de la democracia liberal o del mundo occidental y cristiano, ni cosas por el estilo. Los grupos de fanáticos religiosos o de cualquier tipo, van a ser impermeables a una serie de campañas, de manejos de la opinión pública. Van a actuar como enemigos profundamente enquistados en la sociedad y con armas sumamente arteras buscando justamente desmoralizar a los equipos armados contrarios.

Toda esa lucha que fue muy hábilmente concebida por Gramsci en su momento, es decir, la capacidad de mantener el control de los intelectuales como generadores de ideas-fuerza que se desparrraman en la sociedad, va a ser en alguna medida el elemento clave para poder manejar la formación de ejércitos

de la sombra, de ejércitos fracción, de movimientos que no responden a ningún gobierno o a un gobierno oculto y que pueden ser solamente parte de un país.

Nosotros, con una frontera compartida con vecinos inestables que pueden tener que sobrellevar circunstancias difíciles, debemos pensar que en algún momento podemos llegar a ser afectados por alguna empresa militar que nazca en una parte de nuestros vecinos y por las ambiciones, por las especulaciones o por la desesperación de algún bando que puede tentar la solución de sus cosas por parte del territorio nacional y que quizás consiga apoyo adentro del mismo.

Frente a ese esquema confuso y que nosotros hemos visto desarrollarse enfrente nuestro, en nuestro esquema mental, es que tenemos que ir pensando en unas Fuerzas Armadas capaces de moverse en un teatro y contra un enemigo tan ingrato, tan difícil, tan desmoralizador probablemente sumamente cruel y duro.

ESTRUCTURA LEGAL PARA LAS FUERZAS ARMADAS

por el Prof. Juan Rial

El Profesor Juan Rial es profesor de historia, egresado del Instituto de Profesores Artigas, investigador en Ciencias Sociales en el Centro de Informaciones y Estudios en el Uruguay e investigador de Peitho, Sociedad de Análisis Político; profesor de Ciencias Políticas de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de la República; investigador visitante de la Universidad de Notre-Dame, Indiana, Estados Unidos de Norteamérica.

Publicó diversos libros entre los que se destacan: "Población y desarrollo de un pequeño país", "Uruguay, elecciones 1984", "Sistema electoral y resultados", "Delitos y memorias políticas", "Los militares y la democracia", "Las Fuerzas Armadas, soldados político garantes de la democracia", y "Estructura legal de las Fuerzas Armadas"; tiene además publicados más de un centenar de artículos en revistas especializadas, en nuestro país e internacionales.

El tema que se me pidió que tratara es el cambio de estructuras legales que deberían tener las Fuerzas Armadas. Sin embargo lo

que yo les quería plantear es prácticamente títulos o preguntas, fundamentalmente cuestiones a resolver, y no tanto propuestas pre-

cisas.

Como ya es sabido, hay una directiva presidencial que pide a las propias Fuerzas Armadas, que planteen qué cambio debe haber en su estructura legal. Las leyes orgánicas que rigen actualmente las Fuerzas Armadas, provienen de 1974, con los ajustes del caso que hizo cada una de las Fuerzas: Ejército, la última en 1984; pequeños cambios que hizo la Armada en su oportunidad que mantuvo el cuerpo de la ley de 1946 y el cambio más profundo que realizó la Fuerza Aérea, que prácticamente alteró la totalidad de su anterior Ley Orgánica.

De todos modos, en principio, si tuviera que caracterizar la estructura legal actual, diría que en un sólo cuerpo hay una cantidad de normas que corresponden a temarios muy diferentes. La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas es al mismo tiempo una ley de defensa nacional, una ley de organización del Ministerio de Defensa, y una ley marco-cuadro para la organización de las Fuerzas Armadas, que indica misión, carreras y una serie de detalles, que encuadran otro tipo de aspectos que corresponden al funcionamiento global de la Institución. Una claridad jurídica muy clara distingue todo el cuerpo de esta norma, que en ciertos casos tiene un grado de detalles extremos que no corresponden precisamente a una ley, sino más bien a normas tales como resoluciones, ya sean del Poder Ejecutivo o internas de la Fuerza. Al mismo tiempo, parece faltar una buena cantidad de previsiones o elementos que permitan dar un encuadre efectivo a la acción de las Fuerzas Armadas y en tal caso cuál es su relacionamiento con el resto del aparato inter-estatal, el cual integra. Todas estas apreciaciones las hago como politólogo, aunque creo que convendría que quienes son abogados o constitucionalistas tomaran el tema; lamentablemente no conozco ningún trabajo al respecto.

La estructura legal actual, cuando se refiere a la misión, fundamentalmente reco-

ge la definición tradicional inserta en la propia Constitución, definición que parte de una concepción liberal propia del siglo XIX, que los hechos han sobrepasado.

En segundo término, parte de una hipótesis de conflicto puramente convencional. Tal es así que una gran parte de la normativa prevé una movilización larga, propia de un conflicto de ese tipo, y no atiende a otro tipo de hipótesis que serían más probables de enfrentar hoy en día.

En tercer término, regulan sí, muy precisamente lo que es la carrera profesional, a tal grado que la vuelve fuertemente inflexible.

Y por último un cambio sustancial que se produjo en 1974 respecto a 1941, que fue el marco que le dio a la misión de la fuerza con respecto al fraseo preciso que se le dio a las definiciones. En la Ley Orgánica Militar de 1941 y a su vez en la Ley Orgánica de la Marina de 1946, se estipulaba claramente una misión trascendente para las Fuerzas Armadas; una misión que indicaba que la fuerza estaba dedicada a defender la soberanía nacional, la constitución y las leyes, pero no hacía ningún tipo de precisión que pudiese indicar en qué forma se hacía esto.

En 1974 y de acuerdo a lo que era el pensamiento en boga en la época, la definición deja de tener trascendencia y pese a ser una definición mucho más, llamaríamos mercalizada, al establecer la idea de que las Fuerzas Armadas tenían que ligarse al desarrollo, ató a las Fuerzas Armadas al tipo de Estado de economía que tenía que existir, abriendo un cambio muy notorio que no se ha modificado.

Asimismo, las definiciones que pueden haber mantenido las Leyes Orgánicas, no se ajustaron a lo que realmente se tuvo que enfrentar cuando en 1972 se decretó un estado de guerra interna. A partir de allí en adelante, se tomaron otras normas legales tales como el cambio del Código Penal Militar y prácticamente, se estaba manejando un cuerpo jurídico escasamente integrado. Como re-

sultado de esta situación, uno de los problemas sustanciales que se planteó en el período de la transición a la democracia, fue el reclamo de las Fuerzas Armadas respecto a la necesidad de tener un marco jurídico para poder enfrentar amenazas internas. Como ustedes saben no se llegó a ningún acuerdo sustancial al respecto y las reformas que se realizaron a la Constitución del 67, en forma provisoria, nunca fueron ratificadas por el Parlamento y prácticamente desaparecieron.

De tal modo nos mantenemos en una situación de vacío legal respecto a qué hacer en el caso de tener que enfrentar ese tipo de circunstancias.

Planteada entonces cual es la situación, qué tipo de preguntas habría que hacerse en el caso de que fuera necesario hacer una reestructura legal de las Fuerzas Armadas.

La primera refiere a las definiciones de misión.

En este momento dada la coyuntura que impera en el mundo, no tenemos muy claro cuál es el tipo de enemigo a enfrentar, pero, sabemos sí, que la conflictividad ha aumentado notoriamente. Por lo tanto ¿no se necesitará una definición de misión ampliamente flexible, pero que al mismo tiempo marque ciertos límites a la acción de las Fuerzas Armadas, para que ésta pueda sentirse segura en qué terreno se actúa?

Se supone que hay misiones clásicas: defensa de la soberanía nacional, defensa de la Constitución y las leyes, de acuerdo, en términos muy generales. Pero ¿cómo se ajusta esto con las reales amenazas que se pueden enfrentar?

En el caso de la soberanía nacional ¿cómo se compadece este concepto con las presiones notorias de organismos multilaterales o multinacionales que evidentemente imponen ciertas soluciones a escala mundial?

A modo de ejemplo, nuestro país está integrando fuerzas de paz de las Naciones Unidas. ¿Bajo qué normativa legal nacional o constitucional se puede amparar esa mi-

sión? En este caso, no se están defendiendo la soberanía nacional, ni la Constitución, ni las leyes, y se está actuando en un marco supranacional.

¿Cómo se hacen esos ajustes? De alguna manera hay que empezar a prever.

En tal caso ¿bajo qué dependencia actuarían las Fuerzas Armadas en el futuro? El Secretario General de las Naciones Unidas, el Embajador Butros Ghali ha planteado la necesidad de tener una fuerza internacional de aproximadamente 40.000 hombres de diversas especialidades, que estarían bajo dependencia administrativa del país al que pertenecen, pero bajo una dependencia operativo militar de las Naciones Unidas, que en último término tendría como Comandante al Secretario General y que en 24 horas podría ser utilizada en cualquier operación de paz, en principio. Sin embargo en la Carta de Naciones Unidas las operaciones de paz ni siquiera están previstas, ya que lo que se establecen son operaciones de combate para mantener la paz.

Quiere decir que en este terreno se maneja un marco de incertidumbre jurídica demasiado alta que podría traer problemas en el futuro, y sería conveniente deslindar claramente cuáles son los límites para cada una de las actuaciones posibles.

Es posible también, que haya otro tipo de actuaciones en marcos externos, como puede ser en el marco de fuerzas de naciones integradas. Si bien es cierto que el Mercosur por ahora, no es más que un club de pobres de difícil realización, también es cierto que las integraciones económicas se dan. En este marco los problemas de defensa también aparecen y tampoco existe una normativa legal que ampare esa acción.

En tercer lugar es posible que en forma aislada o también como parte de esa actividad, se deba encarar la lucha contra el narcotráfico.

No soy partidario del involucramiento de una Fuerza Armada en esa tarea, creo que

es un error notorio, pero de hecho problemas hoy existen. ¿Qué marco legal existe para unas Fuerzas Armadas que actúen al respecto? Ninguno.

Queda un cuarto: conflictos de carácter interno. ¿Cómo puede actuar una Fuerza Armada en este caso? ¿Como una fuerza de carácter policial o como una fuerza de combate? Si es como una fuerza policial, se supone que el conflicto está radicado en una minoría a la cual hay que controlar y que por alguna razón el organismo específico que tiene que combatirlo ha fracasado, y en tal caso, se trata de una acción supletoria. ¿Bajo qué marco legal se actúa en tal caso? ¿Y cómo se entrena entonces al personal y bajo qué medidas específicas de control se debe mantener a la fuerza? Pero puede haber un caso más grave, cuando la situación desborda y se llegue a un estado de guerra, que de hecho es una guerra civil, ¿cuál es el marco en el cuál debe actuar la fuerza legal? Ninguna de estas previsiones existe en todo nuestro marco legal, y si no están puestas en el papel, ¿en dónde están los límites y cuáles son las formas en que la fuerza puede manejar un conflicto de estas características?

En segundo lugar la nueva normativa legal también tendría que tener en cuenta la necesidad de proteger a la fuerza de presiones internacionales. Muchos de los préstamos de organismos internacionales o de bancos privados que están controlados por dichos organismos, están condicionados por la necesidad de reducir lo que se llama genéricamente los presupuestos militares. Con poca habilidad, la mayoría de los países de América Latina, no presentan ante los organismos internacionales los presupuestos de los Ministerios de Defensa debidamente depurados. Obviamente esto provoca que las presiones sean cada vez más marcadas y que no haya entonces tampoco claridad respecto a qué hacer.

Pero están las inflexibilidades de los marcos legales. Por ejemplo el Servicio de

Retiros Militares es parte del Ministerio de Defensa, no tiene autonomía, no tiene flexibilidad, no puede convertirse en banco, no puede sacarse fuera del marco en que está incluido como parte de una organización militar. No está tampoco prevista la posibilidad de que la atención de seguridad social para miembros de la familia de los integrantes directos de las Fuerzas Armadas puedan ser realizadas fuera del presupuesto militar.

Y así sucesivamente podrían indicarse varias situaciones.

Sin embargo a la hora de la verdad, cuando llegan las presiones, todos esos números están incluidos en lo que se llama Presupuesto.

¿Cómo se va a resolver eso? ¿Qué propuestas se van a hacer?

En tercer lugar en las necesidades de cambios en la estructura legal, hay que tener en cuenta el avance tecnológico y la obsolescencia de los materiales. Esto origina que las leyes pueden volverse obsoletas, simplemente por no acompañar los procesos de cambios tecnológicos, dado que se hacen en ellas definiciones demasiado precisas que no acompañan lo que está aconteciendo en el momento.

¿Por qué no eliminar toda una serie de normas que refiere a un momento, a una coyuntura que rápidamente puede pasar?

En cuarto lugar, uno de los puntos más fuertes respecto a reformas en el marco legal refiere a las carreras. Las normas al respecto prácticamente no han variado demasiado en los últimos años, más allá de decir que los tiempos de ascenso son más cortos o más largos según la coyuntura.

Esto ha llevado a una situación un tanto paradójica: en una institución que se supone que tiene que ser dinámica el ascenso está asegurado prácticamente, hasta el grado de Oficial Superior.

...Dicho de otra manera un tanto jocosa, me decía un Comandante en Jefe anterior que si fuera en la actividad privada, es una

empresa que asegura a la mayoría el llegar a la gerencia. Se supone que algo no funciona bien si una organización tiene esas características.

Se impone pues alguna reforma, pero también una organización debe proteger a su personal; y debe dar alternativas.

Hay que estudiar entonces en qué forma se puede ingresar a la fuerza. Si va a ser exclusivamente y como tenemos por costumbre en todos los países latinoamericanos, exclusivamente a través de la Escuela Militar, o sino puede haber formas más flexibles como las que utilizan muchos países desarrollados. Si a su vez no sería necesario que hubiera más de un escalafón en los cuales algunos tengan abiertas la posibilidad de llegar hasta las jerarquías superiores y otros sólo de llegar a una jerarquía media con movilidad hacia la actividad civil.

Otro aspecto es el referido a los retiros.

En una población como la nuestra ya demasiado envejecida, se reitera en una Fuerza Armada totalmente profesional, el hecho de que muchas veces el número de retirados está empezando a superar el número de personal en actividad, y eso requiere subsidios estatales muy difíciles de obtener. ¿Bajo qué forma se obtiene una adecuada institución que asegure retiros dignos para el personal y un financiamiento adecuado? ¿No se necesitarán cooperativas, bancos o instituciones mucho más dinámicas como flexibles para asegurar esa tarea?

Para finalizar las dos últimas preguntas: ¿cuánto es el presupuesto que se puede con-

sumir en defensa?. Hace unos días en la Argentina apareció publicada una encuesta en la cual se preguntó a la población de Buenos Aires si consideraba que Argentina tenía capacidad efectiva de defensa nacional. La ciudadanía lo ve claro el problema; un 70% dice que no. Ahora cuando se le pregunta ¿y estaría dispuesta a gastar lo necesario para la defensa nacional? Tampoco. Creo que si hacemos la encuesta acá andaríamos en resultados muy similares. Esto indica que no se ha sabido transmitir a la población, para que puede servir una Fuerza Armada y para que es necesaria. Y en un momento en que vivimos conflictos cada vez más graves, ese problema de imagen es crucial. Esto no es un problema legal, pero implica no poder asumir una legitimidad, sino se tiene la suficiente capacidad de convencer a la población de que es necesario gastar.

¿Cuánto puede gastarse? ¿Un 2%, 1%, 0,5% del producto bruto? ¿Cómo se establece, cómo se mide y cómo se negocia? ¿Puede establecerse esto legalmente o supone una suerte de acuerdo?

Por último ¿cuáles son las pautas para educación militar en el futuro?

¿Cómo se hace en un momento en que hay un cambio notorio en el mundo, para lograr que el futuro oficial tenga la flexibilidad para poder conducir a una organización en un momento de gran cambio?

Como pueden ver, creo que no les he aportado mucho más que preocupaciones, no obstante esto es importante para poder reflexionar y discutirlo.

PERFIL SOCIOLOGICO DE LAS FUERZAS ARMADAS

por la Prof. Carina Perelli

La Profesora Carina Perelli es socióloga y politóloga; directora de Peitho, Sociedad de Análisis Político y, editora asociada para América Latina de la revista "Fuerzas Armadas y, sociedad",

Ha publicado una treintena de artículos en revistas especializadas y compendios nacionales y extranjeros.

Es autora de "Someter o convencer, el discurso militar", "El nuevo ghetto militar en América Latina", "Los militares y la gestión pública".

Ha realizado varios estudios sociológicos sobre la evolución de las Fuerzas Armadas en la región.

A mí se me solicitó que hablara de cuáles podían ser las tendencias sociales en la pauta de reclutamiento de las Fuerzas Armadas que se encaminan hacia el siglo XXI. Creo que ese problema tenemos que colocarlo en el contexto de la función pública en momentos en que el Estado está en retirada, y por eso es necesario analizar primero algunos problemas que las Fuerzas Armadas comparten con otros sectores de la función pública.

En primer lugar, si se examina cómo funciona hoy el Estado, se concluye en que hay dos estructuras burocráticas superpuestas. Por un lado lo que es la burocracia estatal, estrictamente tradicional, que funciona con dineros provenientes del erario público.

Por otro lado, cerca de la cúpula, funciona en consultoría y asesoría y muchas veces con gran influencia en las decisiones, una burocracia para-estatal, financiada muchas veces por organismos internacionales, con una gran autonomía respecto del poder político, con un alto grado de especialización, y muy bien remunerada.

Esta burocracia para-estatal que actúa muchas veces como "bypass", atada a préstamos internacionales, atada a burocracias internacionales, se superpone a la burocracia estatal, muy mal remunerada, con escaso prestigio, pero con una pauta interesante que es la seguridad y estabilidad laboral, en un momento en que en el resto de las ocupacio-

nes reina el desempleo y la inseguridad.

El esquema de esta burocracia es el que están empezando a enfrentar las Fuerzas Armadas: una organización que depende del Estado, que está muy mal remunerada, que no tiene gran prestigio y que tiene problemas de frustración ocupacional.

Lo que no tiene la Fuerza Armada todavía, respecto de los otros servicios del Estado, es esta suerte de cúpula de asesores internacionalizados.

La experiencia que estamos viendo desde el punto de vista ocupacional en los servicios estatales, es lo que nos va a permitir hacer algún tipo de proyección respecto a lo que puede llegar a pasar con la Fuerza Armada.

Qué tipo de empleado recluta este Estado en estas condiciones? Hay tres grupos de personas que se sienten atraídos en este momento por un empleo en la función pública, no demasiado prestigiosa y muy mal remunerada.

En primer lugar, sectores populares, con escasa capacitación, que ven en esta suerte de mercado laboral protegido, una forma de mantener lo que tienen y hasta de lograr un pequeño ascenso social. Este caso, en sociología, se llama la pauta de movilidad social ascendente.

Un segundo grupo muy importante es el de las mujeres. Hay una creciente feminización en aquellas profesiones que se degradan en términos de remuneración y de presti-

gio. Se ha visto en el magisterio, que está totalmente feminizado, en la medicina, en la judicatura. Cada vez que una profesión pierde prestigio y salario comienza a atraer mujeres, debido a que la mujer, en general, busca un salario de complemento. Dentro de los roles tradicionales en la familia, la mujer busca seguridad en el empleo, beneficios sociales, y un horario más o menos previsible.

En tercer lugar aparece un tercer grupo de interesados en ser funcionario público, que es lo que podríamos llamar el oportunista. Es aquel que va a buscar un empleo "part-time", una especie de complemento haciendo una tarea mínima; que no va a cumplir el horario, pero va a tratar de buscar un nicho en ese estado para asegurarse un pequeño ingreso complementario.

Cómo se traduce esto en términos de reflexionar la fuerza del futuro.

En mi opinión dentro de muy poco tiempo, en las Fuerzas Armadas de Uruguay, vamos a empezar a ver una creciente feminización de la profesión militar. Que ya empezó, pero la vamos a ver fuertemente a nivel de Cuerpo de Oficiales y que va a ser muy difícil de parar porque obviamente la mujer que busca innovar, probablemente vaya a estar más capacitada, a tener más empuje y más iniciativa que su contraparte masculina buscando el mismo puesto.

Por tal, primer problema: feminización de la profesión.

Primer desafío: qué va a hacer la Fuerza Armada respecto de una feminización creciente de una serie de buenos candidatos femeninos que se le plantan en sus fuertes y le planteen el deseo de entrar en la profesión.

En segundo lugar, va a existir un mayor número de candidatos provenientes de sectores populares y sectores de menores ingresos que pueden ver la posibilidad de una pauta de movilidad social ascendente. Esto se va a traducir en una serie de problemas: problemas de salud, problemas de complementación en la capacitación, y problemas, inclusive de

adecuación de la mística de la fuerza.

En tercer lugar hay un problema de cultura política del sector militar. La institución castrense es casi la síntesis misma de lo que es el Estado. Se autodefine como trascendente por origen. No solamente la mística, sino la razón misma de su existencia es, o era, pensar esa trascendencia implícita como la última defensa de la soberanía nacional. Vistas estas pautas de reclutamiento, cada vez más se encontrarán aspirantes a ingresar a la carrera militar por motivos exclusivamente económicos; porque va a ser uno de los pocos trabajos que aseguren un salario, una cierta estabilidad laboral, y una pauta de carrera al finalizar una formación.

Esto implica una mercadización de la profesión y un cambio muy profundo de como la profesión se piensa a sí misma. Esto es particularmente importante porque puede llevar a choques en funciones dentro de la propia organización en tanto que tal.

A todo esto se agrega que en un momento en que van a tener un profundísimo cambio en los recursos humanos, las Fuerzas Armadas se van a enfrentar a la peor de las amenazas posibles por la incertidumbre de no saber cuál es la amenaza.

Esto se encuadra también en un momento en que las Fuerzas Armadas están ejerciendo una misión que les es nueva como son las misiones de paz.

¿Va a terminar constituyéndose una pequeña cúpula de especialistas internacionalizados como hay en otros servicios estatales, que tengan lazos muy firmes con Naciones Unidas, con multilaterales, un grupo de especialistas que se superponga a una burocracia, a una organización estatal, que se ocupe de la soberanía nacional? En ese caso ¿van a haber dos pautas de reclutamiento? ¿dos tipos de candidatos a ingresar a las Fuerzas Armadas? ¿vamos a tener dos tipos de formación?

Aún en el caso de que no se tenga eso, si se aceptan mujeres en las Fuerzas Armadas

¿qué tipo de carrera se va a pensar para mujeres que seguimos teniendo hijos, seguimos tomando licencias maternas, seguimos buscando un cierto tipo de seguridad de protección de la familia?

Es decir hay una serie de problemas que

se están planteando respecto al recurso humano que tienen que ser previstos rápidamente antes de que el problema desborde, no solamente el marco legal, sino el marco estrictamente organizacional de la Fuerza Armada.

LAS FUERZAS ARMADAS Y LA PRENSA

por el Dr. Alfonso Lessa

El Dr. Alfonso Lessa, periodista y Doctor en Diplomacia, trabajó en La Mañana y El Diario cubriendo información general y política. También en la revista "Opción" y los semanarios "Correo de los viernes" y "Aquí", del que fue Secretario de Redacción. Ahora es editor político de "El Observador", y en los cinco años y medio anteriores trabajó en la sección política del semanario "Búsqueda". Ha realizado coberturas en Estados Unidos, Europa, América Latina y África. En 1987 realizó un curso para periodistas, organizado por las Naciones Unidas en su sede de Nueva York. También trabajó en la Agencia Alemana de Prensa D.P.A., colaboró en la Agencia Española E.F.E. y fue corresponsal de la revista chilena "Hoy". Es autor del libro "Los espías de la basura" y co-autor del libro "Borges, el último laberinto". En la cobertura de la información política ha puesto énfasis en la temática militar.

Mi aporte a este panel es la óptica de un periodista que ha tratado de seguir más o menos atentamente en los últimos años el tema militar. Desde esa óptica, voy a dar algunos pincelazos y entre ellos dos temas en mi opinión muy importantes, son el relacionamiento de las Fuerzas Armadas con la prensa y el relacionamiento de las Fuerzas Armadas con la clase política.

Cualquier tratamiento de temas como éstos, no puede estar ajeno al contexto de los últimos años, y los análisis que se hagan no pueden ignorar la existencia de un gobierno militar durante 12 años, en el que ocurrieron una serie de cosas, y que ahora se está encauzando en una etapa distinta.

Al día de hoy las Fuerzas Armadas están afectadas por dos hechos simultáneos. Por un lado el final de ese gobierno militar que depuró un cambio en su participación política en la

vida nacional y por otro un aspecto internacional que es la caída del mundo comunista. Estos dos factores superpuestos afectan a las Fuerzas Armadas, haciéndolas repensar sus roles, sus tareas, y cuál es su enemigo.

Esta situación además parecería estar creando una cierta fisura generacional en las Fuerzas Armadas. Tienen una perspectiva muy distinta de los hechos quienes estuvieron en los años 70, quienes estuvieron en el 60, quienes estuvieron en la primera fila o en la segunda fila en el combate con la guerrilla o quienes estuvieron en el gobierno de facto, de quienes en la actualidad se encuentran al recibirse con que no están más las Fuerzas Armadas en el poder, no está más el mundo comunista, la guerrilla no existe y los que eran guerrilleros están, en grupos radicales, pero en actividad política.

Ese planteo que ocurre en muchos luga-

res del mundo, acá está agravado por haber ejercido el poder durante 12 años. Entonces hay mucha gente joven que hoy está preguntando ¿Hacia dónde vamos? ¿Qué es esto? En mi opinión este es un factor a tener en cuenta en cualquier análisis que se haga del tema de las Fuerzas Armadas. Es algo que he percibido desde mi misión periodística.

Por otro lado las Fuerzas Armadas en el año 2.000, -por hablar de un año, ya que es el que se ha fijado- una de las metas que podrían tener es la desmistificación de su imagen a consecuencia del gobierno militar.

Esta imagen es muy distinta hoy a la que era en 1984 o 1985, pero reitero que uno de los grandes temas que tienen las Fuerzas Armadas es desmistificar eso, transmitir la imagen de que es un sector más dentro de la sociedad que cumple un rol específico. Es importante resaltar que no se trata del relacionamiento de las Fuerzas Armadas con la sociedad sino con el resto de la sociedad porque ellas forman parte de esa sociedad.

En este espectro juega un rol muy importante la relación entre los militares y la prensa, una relación que está de algún modo perjudicada por ambos lados por lo que puede haber ocurrido años atrás. En ambos lados puede haber gente que no juegue con las reglas claras como debería ser, pero me parece que los militares deberían abrirse un poco más, no hablo de revelar secretos militares para que la gente pueda ver las cosas que tienen que ver con la tarea militar específica. En los últimos años, se ha avanzado bastante, y se puede decir sin ninguna duda que hoy la relación entre la prensa y las Fuerzas Armadas es muy diferente a lo que era hace 5 años. La relación con la prensa, en definitiva, es la que va a transmitir ese gran cambio de imagen a la gente y que va a permitir que cuando se hable por ejemplo de un presupuesto se entienda que no son cosas misteriosas. En este sentido un obstáculo difícil es la formación militar, formación muy especial, que respeta las jerarquías, y que canaliza las cosas habi-

tualmente por los canales regulares. Pero la mejor versión de la prensa no es siempre la que llega por los canales regulares y esto que estoy diciendo desde el punto de vista militar posiblemente suene muy mal. Las oficinas de Relaciones Públicas en general se ciñen exclusivamente a lanzar un comunicado cuando se hunde un barco o hay un salvataje, o cuando hay enfrentamientos en Camboya o algún herido o algún fallecido. Para transmitir lo que verdaderamente pasa se debe entablar una relación más fluida, en la cual, de algún modo, está la habilidad de ambas partes. Los periodistas, para encontrar los militares que puedan darles una información confiable, y los militares en encontrar los periodistas confiables que saben que no les van a distorsionar sus opiniones.

Es una tarea complicada porque, como ocurre en todo el mundo, hay quienes utilizan mal la información, en una forma sensacionalista.

Tampoco se debería desconfiar del periodista porque trabaja en tal o cual medio. Hay una tendencia creciente en el Uruguay, a una profesionalización mayor del periodismo, y muchas veces se identifica a tal periodista porque trabaja en tal medio y por lo tanto piensa de tal modo, y no es cierto, tal periodista trabaja ahí porque es el lugar que tiene para trabajar.

Quiere decir que no siempre existe una identificación ideológica o política del periodista porque trabaja en determinado medio.

La otra relación especial que creo que esté signada por la desconfianza mutua, es la relación entre los militares y la clase política en general. En este sentido, otro aspecto de importancia que quiero desarrollar, es aquel que se refiere al rol de los militares y el peso que deben tener en la sociedad

Opino sin temor a equivocarme, que ningún militar en general quiere volver a unas FF.AA. que sean exactamente iguales a las de antes del 73, o digamos aún más, a las

anteriores al año 68 o 70. Obviamente en un sistema democrático como el actual, tampoco pueden disponer del peso que mantuvieron entre los años 73 y 84. En los últimos años justamente las FF.AA. se han movido dentro de los carriles que indica la Constitución, con cierta inquietud en lo que respecta a su futuro, el cual estimo debe discutirse entre todos.

Al respecto de ese futuro, es bueno recordar que el lunes próximo comienza en Buenos Aires una reunión de Ejércitos del MERCOSUR.

Este, si funciona, va a cambiar muchas cosas, no sólo económicas. Ahora bien, los ejércitos del MERCOSUR ¿pueden funcionar juntos? Si es así van a cambiar muchas hipótesis del punto de vista estratégico militar, que incluyen entre otras cosas también el armamento, los suministros, etc.

No obstante, existe un hecho que hay que enfrentar ante un eventual MERCOSUR militar, que puede implicar un riesgo de pérdida de identidad.

Porque más allá de las experiencias comunes de los años 70 y 80 que hayan tenido la FF.AA., los militares uruguayos son muy diferentes a los argentinos, a los paraguayos y también a los brasileños.

Muchas veces he sentido decir respecto a eventuales hipótesis de conflicto, que nuestras FF.AA. deben estar preparadas para resistir algunos días y esperar el eventual apoyo de un tercero.

Pregunto cuestionando muy seriamente ese planteo, en este mundo actual, ¿es posible confiar en la ayuda de un tercero? ¿Quién es el tercero? El ejemplo de Bosnia, de lo que esta sucediendo en la ex-Yugoeslavia es absolutamente claro refiriéndose a esa posibilidad. En esa línea de pensamiento, tenemos que pensar que dependemos sólo de nosotros. El nuestro es un estado muy pequeño, y con grandes problemas económicos,

entonces ¿de qué forma podemos defendernos nosotros mismos, si es muy factible que quizá no venga nadie a apoyarnos?

Evidentemente, hay una respuesta fundamental que es la tecnología; hoy sin tecnología no es posible ganar. Hay un libro que escribió el Comandante de la Flota Británica en la Guerra de las Malvinas, Almirante Woodward, denominado "Los 100 días", en el cual deja muy claramente establecido el significado de la tecnología y la información en el triunfo británico. Estos dos parámetros fueron realmente decisivos y quizás, yo agrego, el hecho de que haya sido un ejército profesional la fuerza británica que tomó parte en el conflicto.

Por lo tanto, nosotros tenemos que plantearnos que FF.AA. queremos: disponer de decenas de miles de hombres pero sin posibilidades de resistir algunos días y esperando a alguien que no va a llegar, o unas FF.AA. mucho más reducidas y con una tecnología más importante. Quizás sea más conveniente tener algún tipo de arma más sofisticada que algunos miles de hombres.

Estos son los temas que creo hacen a la cosa militar, hacen al futuro de la cosa militar y que aunque parezca que no es así, creo que está muy ligado al tema de la imagen. Pues, sólo con una adecuada imagen, con un mejor relacionamiento con la clase política y con el prestigio que se pueda lograr a través de la prensa, las FF.AA. van a poder crear las condiciones en la gente y la clase dirigente, para poder acceder al aspecto económico que significa disponer de ciertos medios materiales que permitan efectuar un planteo defensivo creíble.

No opino acerca de cuál es el tipo de fuerza que se necesita, simplemente digo que el mundo está cambiando, que las FF.AA. también necesitan cambiar y que para ello necesitan dar a la sociedad una imagen bastante diferente a la que emanó del año 1984.



LA EXPEDICION CIENTIFICO-POLITICA DE ALEJANDRO MALASPINA A AMERICA Y OCEANIA (1789-1794)

por el Contralmirante (R) (Armada de España) Angel Díaz del Río

Página destacada - Marzo 1994

Angel Luis Díaz del Río Martínez es Contralmirante del Cuerpo General de la Armada española. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1940. Sirvió como oficial en cruceros, fragatas, destructores y en el buque-escuela "J. S. de Elcano". Fue Segundo Comandante del destructor "Almirante Antequera", y Comandante de los destructores "Intrépido" y "Roger de Lauria" así como del buque-escuela "J. S. de Elcano" con el que dio la vuelta al mundo, la V de este bergantín-goleta.

Fue profesor y Jefe de Estudios de la Escuela Naval Militar, así como de la Escuela de Electrónica de la Armada en Vigo; Jefe de la Sección del Programa Naval, y de la División de Táctica del Estado Mayor de la Armada. Efectuó cursos de electrónica en los Estados Unidos, de lucha antisubmarina en la VI Flota norteamericana en el Mediterráneo, y de Altos Estudios Militares en Madrid. Tiene reconocida la posesión de los idiomas francés, inglés y alemán. Ya en la Reserva fue Presidente de la Cruz Roja del Mar.

Luego de casi 6 años en los que nuestra prédica se ha caracterizado, entre otros aspectos, por un notorio sentido hispanista, este primer reconocimiento a ese esfuerzo en la persona de un oficial almirante de la Armada española, quien escribiera el presente artículo especialmente para nuestra revista, hace que nos resulte un gran honor y satisfacción concederle el espacio de la Página Destacada.

La oportunidad es altamente propicia también para conmemorar los 200 años de la 2ª visita a Montevideo, de la expedición marítima comandada por el marino al servicio de España, Capitán de Navío Alejandro Malaspina.

LOS GRANDES DESCUBRIMIENTOS GEOGRAFICOS

En la segunda mitad del siglo XV Europa sufría una gran transformación. Inglaterra y Francia, terminada ya la Guerra de los Cien Años, consolidaban sus monarquías y se convertían en grandes potencias. Los dos países se afanaban por la anexión de la rica e industrializada región de Flandes, pero la boda de María de Borgoña con Maximiliano de Habsburgo en 1477 constituía un serio revés para sus intereses. Heredera de los Países

Bajos, Borgoña, Franco-Condado y Lorena, su decisión resultaba de enorme importancia para el futuro de Europa. Cuando Maximiliano accedía al trono en 1493 y heredaba el título de Emperador de Alemania y Rey de Romanos, se convertía en el monarca más poderoso de Europa.

Con la conquista de Constantinopla por los turcos otomanos en 1453, se consumaba la desaparición del Imperio Romano de Oriente, cuna de la civilización occidental. A partir de este momento el ejército otomano se lanzaba a la conquista de Europa, norte de

Africa y Asia Central, en un intento de dominación universal. La poderosa República de Venecia conseguía de los otomanos el monopolio de las relaciones comerciales con Oriente, del que desplazaba a la también importante República de Génova.

Los príncipes moscovitas no habían sabido aprovecharse de la caótica situación creada en su vecino Kanato de Quitcac por las hordas de Tamerlán. Lo hacía Iván III el Terrible (1462-1505) que se convertía, así, en el creador del imperio ruso. Con el imperio otomano al Sur y el germánico al Oeste, Iván III iniciaba la expansión hacia el Este, la cual, a través de Siberia, llegaría a alcanzar el Océano Pacífico.

Portugal, terminada ya su reconquista, emprendía, con la Casa de Avis, una ambiciosa política expansionista a largo plazo que debía llevarle, navegando a lo largo de las costas de Africa, a las regiones extremorientales productoras de las codiciadas especias. En 1487 lograban doblar el Cabo de Buena Esperanza, y, en 1498, Vasco de Gama alcanzaba Calicut en la India.

La Corona de Aragón se anexionaba de forma definitiva, en 1443, el Reino de Nápoles. Cuando en 1479 Fernando de Aragón accedía al trono, la Corona se encontraba en una profundísima crisis social y económica. Sin embargo, su matrimonio con Isabel de Castilla, diez años antes, iba a ser extraordinariamente fecundo. Reanudada la guerra contra el invasor árabe, con la toma de Granada, el 2 de enero de 1492, terminaba la Reconquista.

El 3 de agosto de 1492, el genovés Cristóbal Colón, al mando de un puñado de españoles, en tres diminutas naves, emprendía desde Palos (Huelva) un viaje con destino a las Indias, pero navegando hacia Occidente. Considerado como un verdadero disparate, había sido rechazado por las cortes portuguesas, inglesa, y francesa. El 12 de octubre, con el descubrimiento de **las Indias**, se abría ante el mundo una etapa de importancia trascendental. No extraña que el coetáneo López

de Gomara definiese este viaje como "*la mayor cosa después de la creación, del mundo, sacando la Encarnación y la Muerte del que lo crió*".

Durante su segundo viaje, Colón creía hallarse navegando por la costa meridional de China y haber llegado a muy corta distancia del Aureo Quersoneso (la península Malaca). En el cuarto viaje buscaba desesperadamente el paso que, de acuerdo con sus equivocadas teorías geográficas, debía conducirle al Océano Indico. Serían sus sucesores, los marinos andaluces, quienes concluyesen que lo descubierto era un nuevo mundo, al que el cosmógrafo alemán Waldseemüller daba el nombre de América.

Con el descubrimiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa, en 1513, volvía a suscitarse la búsqueda de un paso a este océano, ya intentado por los españoles en Centroamérica y en el nordeste por los ingleses. Díaz de Solís sería el encargado de buscarlo por las costas de América del Sur, con resultados negativos. En el Mar Dulce o Mar de Solís -el actual Río de la Plata- encontraba la muerte en 1516. Sería la expedición de Magallanes-Elcano (1519-1522) la que lo encontrase en latitudes mucho más meridionales. El 20 de mayo de 1520 salían al Océano Pacífico y, por primera vez en la historia, lo cruzaban hasta alcanzar las Filipinas, en donde Magallanes moría combatiendo. Elcano, con la "**Victoria**", completaba el asombroso y dramático primer viaje alrededor del mundo, atravesando el Indico y doblando el Cabo de Buena Esperanza.

Jofre de Loaysa (1525), con Elcano, en una desgraciada expedición con destino a las Molucas, volvía a cruzar el Estrecho de Magallanes. Alvaro de Saavedra (1527), Grijolva (1536), Villalobos (1542) y Legazpi (1564) surcaban nuevamente el Pacífico desde las costas de Nueva España (México) hasta las Molucas y Filipinas.

Encontrar la adecuada derrota para regresar a Nueva España, tras cinco fallidos intentos, estaba resultando difícil. Conseguían

hallarla el patache “**San Lucas**” mandado por Alonso de Arellano (1565) -perteneciente a la expedición de Legazpi- y Fray Andrés de Urdaneta (1566) con la nao “**San Pedro**” quien proporcionaba una detallada y científica relación del viaje. A partir de este momento se establecía la línea regular de la Nao de Acapulco o Galeón de Manila, base del tráfico comercial entre España y China a través de Nueva España, que duraría hasta 1815.

La búsqueda de un continente en altas latitudes del Pacífico Sur era el objeto de nuevas expediciones. Así, las dos de Alvaro de Mendaña (1567 y 1595), en las que descubrían las islas de Salomón, Ellice, Marshall, Wake, Marquesas, Danger y Carolinas. La de Fernández de Quirós (1605), descubridor de las Nuevas Hébridas. La de Váez de Torres y Diego Prado pertenecientes a la expedición de Quirós- que descubrían la insularidad de Nueva Guinea al lograr atravesar el que en adelante se denominaría Estrecho de Torres.

Por el cono sudamericano, Alfonso de Camargo (1540) volvía a cruzar el Estrecho de Magallanes. Juan Ladrillero (1557) realizaba una monumental obra exploradora por los canales patagónicos; y Sarmiento de Gamboa era el primero, en 1580, en cruzar el estrecho navegando de poniente hacia levante.

En cuanto a la Alta California, Francisco de Ulloa (1539) alcanzaba los 33° de latitud; Bartolomé Ferrello (1543) -acompañante de Juan Rodríguez Cabrillo- sobrepasaba el Cabo Mendocino y llegaba a los 43°, y Sebastián Vizcaíno (1602) descubrió la Bahía de San Diego, el Puerto de Monterrey y decidía regresar una vez alcanzados los 42°.

En 1533 se fundaba la Universidad de Lima y en 1611 la de Santo Tomás, en Manila, la más antigua de Asia. El Océano Pacífico se había convertido en el mar español del siglo XVI.

Portugal, por su parte, había logrado establecerse en el Oriente y en la Especiería, contando con sólidos establecimientos nava-

les en su largo camino hasta la metrópoli.

La reacción de los países europeos contra la expansión hispano-portuguesa eran el ataque y saqueo de sus buques y colonias, con el ánimo de apoderarse de ellas. Durante el siglo XVI, se hacían famosos por sus agresiones los ingleses John Hawking (1567), Walter Raleigh (1592), Francis Drake (1577) -sería el segundo navegante, después de Elcano, en dar la vuelta al mundo-, Thomas Cavendish (1586) y el holandés Oliver Van Noort (1598).

A principios del siglo XVII, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, consciente de la debilidad hispano-portuguesa, se apoderaba de los establecimientos portugueses en Oriente, y se hacía con el monopolio de la ruta por el Cabo de Buena Esperanza. Por el Pacífico navegan, en este siglo, navíos ingleses, franceses y holandeses, que alternan sus tareas descubridoras y comerciales con el acoso y ataque a las naves españolas con las que entrecruzan sus derrotas. Simultáneamente, todo el Caribe se halla infestado de corsarios y piratas que hostigan sin cesar el comercio español con la metrópoli y atacan y saquean las ciudades americanas.

Con el **Siglo de la Ilustración** daban comienzo las expediciones científicas. El danés Vitus Behring, al servicio de Rusia, descubría la separación de los continentes asiático y americano, así como las Islas Aleutianas en 1741. John Byron (1764), atravesando el Estrecho de Magallanes, volvía a circunnavegar el globo terráqueo. Le seguía Louis de Bougainville (1766), cuya Memoria del viaje se traducía a todos los idiomas.

Enorme éxito científico tenían los dos viajes de circunnavegación que realizaba James Cook, entre 1768-71 y 1772-75, en busca del supuesto continente del Pacífico Sur, y para realizar mediciones astronómicas y estudios hidrográficos, económicos y sociales de todos los lugares que se pensaba visitar. Formidable navegante, en su primer

viaje lograba cruzar nuevamente el intrincado Estrecho de Torres, y durante el segundo alcanzaba los 71° de latitud sur, dejando muy atrás los cuarenta rugientes y los cincuenta aullantes. Además el disponer de buenos cronómetros le permitía obtener con precisión la longitud de los lugares visitados, necesaria para calcular su exacta situación, lo que nunca se había logrado hasta entonces.

Para hacer frente a las cortesces pretensiones rusas, según las cuales ellos eran los descubridores de la costa americana del Pacífico, desde el Golfo de Alaska hasta los 55° Norte, el Virrey de Nueva España, Bucarelli, enviaba a aquellas heladas regiones una fragata al mando de Juan Pérez (1774) que navegaba hasta aquella latitud sin haber podido localizar a los rusos. De regreso fondeaba en la Bahía de San Lorenzo o de Nutka, en la isla de este nombre, rodeada por la de Vancouver. Al año siguiente volvían Bruno Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, con Juan Pérez y Francisco Mourelle de la Rúa como pilotos y reconocían la costa hasta los 58° Norte. Por cierto que Mourelle rendiría una documentada Memoria del viaje que sería, unos años después, utilizada por Cook.

Este singular marino regresaba por tercera vez al Pacífico en 1776, y tras reconocer las tierras del sur de Australia, Nueva Zelanda, Tahití y las Hawai, se dirigía a las costas de la alta California en las que recalaba, en el mes de marzo de 1778, a la altura de la Isla de Nutka. Se le había encomendado la misión de encontrar el llamado paso del Noroeste, que supuestamente unía el Pacífico con el Atlántico según la descripción proporcionada por el navegante Ferrer Maldonado, y en la que afirmaba que habiendo salido de España en 1588, a través de Groenlandia había conseguido salir al Pacífico por el estrecho de Anián, cuya boca situada alrededor de los 60° de latitud norte. Cook reconocía las costas del Golfo de Alaska, atravesaba las Islas Aleutianas, y a

través del Estrecho de Behring llegaba hasta los 71° de latitud. Entraba en contacto con los rusos en la Isla de Onalaska, y de regreso a las Hawai moría a manos de los indígenas en febrero de 1778.

De gran importancia científica era el viaje que por el Pacífico, entre 1785-88, realizaba el francés Conde de La Pérouse. Recorría también las costas de Alaska, descubría la insularidad de la Isla de Sajalin, y cartografiaba las costas de Manchuria. Su última salida a la mar la hacía desde Botany Bay (Australia). Perdido, en 1826 se encontraban sus rastros en una pequeña isla del grupo de las Santa Cruz.

El Virrey Bucarelli, mientras tanto, volvía a enviar a Alaska, en 1779, dos fragatas al mando de Esteban Martínez y Bodega y Quadra. Reconocían el Monte San Elías y el Volcán Iliamna, en el arranque de la Península de Alaska, y realizaban un detenido estudio hidrográfico de la región, con su correspondiente cartografía, así como el de su fauna y flora.

A la finalización de la guerra de independencia norteamericana, en 1788, regresaban a estos fríos parajes Esteban Martínez y Gonzalo López de Haro, y llegaban hasta la Isla de Onalaska, en donde entraban en contacto con los rusos. En 1789, Esteban Martínez volvía a la Isla de Nutka de la que tomaba formal posesión. Allí aparecía un navío inglés con órdenes de adueñarse de la isla para convertirla en base del lucrativo negocio de pieles de nutria. El barco inglés era apresado y enviado a San Blas, en Nueva España, en donde el nuevo virrey, Conde de Revillagigedo, lo ponía en libertad, aunque, simultáneamente, enviaba a Francisco Eliza (1790) a Nutka, con tres buques y tropa para reforzar su defensa. El incidente estaba a punto de causar la guerra con Inglaterra, que supo jugar muy bien sus cartas para obtener destacadas ventajas.

Una comisión hispano-inglesa se reunió en Nutka, en 1791, para determinar las pose-

siones de cada nación. Vancouver representó a Inglaterra y Bodega y Quadra a España. No hubo acuerdo, pero el débil Gobierno de Madrid cedía Nutka a Inglaterra.

PROYECTO, DESARROLLO Y RESULTADOS DEL VIAJE

En los comienzos del siglo XVII surgía en Francia, Inglaterra, Alemania e Italia la ciencia experimental físico matemática, junto con un vigoroso desarrollo del pensamiento filosófico. Sin embargo, España, que tanto había contribuido en los siglos anteriores al lento crecimiento de esta ciencia, se quedaba alejada de este movimiento como consecuencia del agotador esfuerzo al que se había visto sometida por sus inmensas responsabilidades de ámbito mundial. Terminada su Guerra de Sucesión (1702-13), España ponía los ojos en esta "nueva ciencia" europea, y tomaba las medidas para ponerse al paso con ella. Los contactos con los centros científicos de Francia e Inglaterra resultaban muy positivos. Las ciencias naturales -Zoología, Botánica, Mineralogía-, así como la Física, Química, Astronomía y, Geodesia, experimentaban grandes avances.

En 1717, José Patiño, Intendente General de la Armada, creaba en Cádiz la Compañía de Guardias Marinas, con su correspondiente Academia y observatorio astronómico. Con ello se pretendía conseguir unos buenos Oficiales de Marina, con una sólida preparación en Ciencias Exactas, Astronomía e Hidrografía. Una iniciativa que, tras las diversas mejoras introducidas con el paso del tiempo, daba espléndidos resultados. Cuando en 1735, la Academia de Ciencias francesa organizaba las expediciones geodésicas a Laponia y al Perú, se incorporaban a ésta última Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Estos dos insignes marinos, tras los estudios que realizaban respectivamente en Francia e Inglaterra, daban un fuerte impulso en España a la investigación científica.

Vicente Tofiño, director del Observatorio durante los años 1768 y 1789, lo convertía en un centro de estudios y consulta modelo. En él, a partir de 1783, comenzaban a impartirse, al más alto nivel, las materias de Matemáticas, Hidrografía y Astronomía. Entre el nutrido grupo de selectos oficiales que asistían a estos cursos avanzados figuraba Alejandro Malaspina. Este, con otros muchos más, participaba a continuación en el estudio hidrográfico -dirigido por Tofiño- de todas las costas españolas, incluidas las de los archipiélagos de Baleares, Canarias y Azores y las de Africa noroccidental. La publicación del **Atlas Marítimo de España**, con su correspondiente Derrotero, remataba esta importante campaña. El observatorio, que se trasladaba a la Isla de León (San Fernando) en 1789, comenzaba a publicar las **Tablas Astronómicas** y el **Almanaque Náutico**, que independizaba a España de su onerosa servidumbre del extranjero.

Alejandro Malaspina nacía en Mulazzo (Italia) en 1754 y, a los veinte años, ingresaba como Guardiamarina en Cádiz. Daba comienzo, así, a una rapidísima y brillante carrera naval. En 1775 ascendía a Alférez de Fragata, y al año siguiente lo hacía a Alférez de Navío. En el mes de enero de 1780 tomaba parte en el combate del Cabo San Vicente, entre las escuadras de Juan de Lángara y la inglesa del Almirante Rodney, en el que tenía una destacada actuación, que le valía el ascenso a Teniente de Navío. Volvía a tomar parte en el combate librado ante el Cabo Espartel entre las escuadras de Luis de Córdova y la inglesa del Almirante Howe. En el mes de diciembre de 1782 era ascendido a Capitán de Fragata, mandando la fragata "**Asunción**" hacia un viaje a Filipinas y a la India, del que regresaba a Cádiz en 1784. Dos años después tomaba el mando de la fragata "**Astrea**", con la que daba la vuelta al mundo doblando los Cabos de Hornos y Buena Esperanza y en la que visitaba diversos lugares del Perú y Filipinas. El regreso, a

Cádiz, tenía lugar en el mes de mayo de 1788. Era en este viaje cuando Malaspina proyectaba el que deseaba hacer, nuevamente alrededor del mundo pero con objetivos mucho más ambiciosos.

A las expediciones marítimas de la segunda mitad del siglo XVIII se les había dado, como consecuencia de las profundas transformaciones experimentadas en Europa, un marcado carácter científico. Las realizadas por Cook y La Pérouse habían sido ejemplares. Malaspina aprovechaba las experiencias de estos eximios marinos, no con ánimo de imitarlos, sino como garantía de éxito del que, con misiones más amplias y concretas, él mismo pensaba realizar.

El 10 de septiembre de 1788, los Capitanes de Fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante elevaban al Ministro de Marina don Antonio Valdés su "Plan de viaje científico y político alrededor del mundo". Sus primeros párrafos decían así:

"Desde veinte años a esta parte, las dos naciones inglesa y francesa, con una noble emulación han emprendido estos viajes, en los cuales la Navegación, la Geografía y la Humanidad misma han hecho muy rápidos progresos; la Historia Natural con un número casi infinito de descubrimientos; finalmente, la conservación del hombre en diferentes climas, en travesías dilatadas y entre unas tareas y riesgos casi increíbles, ha sido la requisición más interesante que ha hecho la navegación.

Al cumplimiento de estos objetos se dirige el viaje que se propone; y esta parte, que puede llamarse la parte científica, se hará con mucho acierto siguiendo las trazas de los Sres. Cook y La Pérouse.

Pero un viaje hecho por navegantes españoles debe precisamente implicar otros dos objetos: el uno es la construcción de cartas hidrográficas para las regiones más remotas de la América y los derroteros que puedan guiar con - acierto la poca experta navegación mercantil; y la otra la investiga-

ción del estado político de la América, así relativamente a España como a las naciones extranjeras.

El estado del comercio de cada provincia o reino por sus productos naturales o artesanos; su facilidad, dificultad, para resistir una invasión enemiga o suministrar fuerzas para intentarla contra los mismos enemigos; la situación de los puertos más conducentes a facilitar el comercio recíproco; finalmente, los interesantes ramos de construcción o productos navales serán otros tantos puntos de investigación, que cauta y secreta no será inútil al Estado; tanto más que procurará nivelarse a diferentes axiomas políticos sobre la prosperidad nacional, cuya admisión o repulsa dependerá de antemano de jueces respetables que hayan de examinar estas tareas; deberán por consiguiente quedar divididas en dos partes: la una pública, que comprenderá además del posible acopio de curiosidades para el Real Gabinete y Jardín Botánico, toda la parte geográfica e histórica; la otra reserva que se dirigirá a las especulaciones políticas ya indicadas, y en las cuales, si el Gobierno lo hallase conveniente, podrá comprenderse el establecimiento ruso de California, y los ingleses de Bahía Botánica y Liqueyos; puntos todos interesantes, así para las combinaciones de comercio como de hostilidad".

Se preveía para el viaje una duración de tres años y medio, con salida desde Cádiz el 1º de Julio de 1789. El primer puerto de visita sería Montevideo, desde donde se partiría para las Malvinas, Cabo de Hornos, costas de Chile, Perú, Panamá, Nueva España, Islas Hawai, California, Nutka, Golfo de Alaska, Península de Kamtchatka, Cantón, Filipinas, costa occidental de Nueva Holanda (Australia), Botany Bay (Sidney), Islas de los Amigos y Sociedad, Nueva Zelanda, con regreso a Cádiz por el Cabo de Buena Esperanza.

La expedición se realizaría en dos corbetas, con jefes y oficiales escogidos, dotación voluntaria, así como con distinguidos hombres de ciencia, también voluntarios.

Aprobado el Plan por el Rey Carlos III, en el mes de octubre siguiente, Malaspina y Bustamante comenzaban sin demora su detallada y laboriosa preparación.

Para armonizar las tres principales cualidades de "*seguridad, comodidad y economía*" requeridas, se construían dos corbetas de 306 toneladas, mangudas, de cubierta corrida, toldilla a popa y un calado que les permitiría navegar por aguas con fondos superiores a las tres brazas, a las que se daba los nombres de "**Descubierta**" y "**Atrevida**". Sus comandantes serían Alejandro Malaspina y José Bustamante, excelente profesional y con muchas virtudes humanas éste último, quien, a partir de este momento, iba a demostrar a Malaspina una total y acrisolada lealtad. La dotación, en número de 102 hombres por buque, la constituían jefes, oficiales, médicos cirujanos, cartógrafos, naturalistas, pilotos, dibujantes, disecadores de animales, capellanes, marineros, infantes de marina, artilleros, grumetes y criados.

Las corbetas, con cinco botes por buque para facilitar los trabajos a realizar, se convertían en soberbios laboratorios flotantes, con observatorio astronómico portátil, aula de dibujo, taller de disección y otro de cartografía.

Resulta interesantísima, para el aficionado a estos temas, la lectura del Diario de Viaje redactado por Malaspina -también lo hicieron Bustamante y otros- en el que con todo detalle se relatan las incidencias de la expedición.

La salida de las dos corbetas, desde Cádiz, tenía lugar el 30 de julio de 1789, con rumbo a Montevideo, a donde llegaban el 20 de septiembre, y en el que permanecían casi un par de meses. El 21 de septiembre, Malaspina ascendía a Capitán de Navío. Tras reconocer el Río de la Plata, se recorrían las costas argentinas hasta Puerto Deseado, desde donde se saltaba a las Islas Malvinas; doblaban el Cabo de Hornos, y continuaban hacia la Isla de Chiloé y Talcahuano. Desde

aquí la "**Descubierta**" se dirigía a las Islas de Juan Fernández y la "**Atrevida**" a Valparaíso, donde volvían a reunirse. Desde Coquimbo (Chile), una nueva separación llevaba a la "**Descubierta**" a las Islas de San Félix y a la "**Atrevida**" a El Callao (Perú), nuevo puerto de reunión. Aquí decidía Malaspina modificar su proyecto inicial, para dedicar más tiempo al estudio de los virreinos americanos y a las costas de la alta California y Alaska, y así se lo proponía al Ministro Valdés.

A fines de septiembre de 1790 salían para Guayaquil, desde donde reconocían el Río Guayas y visitaban Babahoyo y los volcanes Chimborazo y Tunguragua. Tras la estancia en Puerto Perico (Panamá), la "**Descubierta**" se dirigía a Puerto Realejo (Nicaragua) y la "**Atrevida**" a las Islas Cocos y Acapulco, el nuevo puerto de reunión.

Calmas y vientos contrarios por las costas de El Salvador y Guatemala retrasaban la llegada de la "**Descubierta**" a Acapulco y se encontraba con que la "**Atrevida**" había salido para la estación naval de San Blas. Sin noticias del Ministro Valdés, Malaspina decidía partir para las Islas Hawai de acuerdo con el proyecto de viaje aprobado. La llegada a tiempo de la "**Atrevida**" le hacía rectificar sus planes. Bustamante traía órdenes de reconocer el Estrecho de Fuca y buscar el famoso paso del noroeste, el paso de Anían de Ferrer Maldonado, cuyas teorías habían vuelto a ser suscitadas por el geógrafo francés Philippe Buache en la Academia Ciencias de París, el 13 de noviembre de 1790, asegurando ser ciertas.

El 1º de mayo de 1791 las dos corbetas partían hacia el Golfo de Alaska, cuyas costas eran reconocidas con todo detenimiento. Estudio que se prolongaba por las costas noroccidentales de Norteamérica entrando en los puertos de Mulgrave, Nutka y Monterrey. A la salida de este puerto la "**Descubierta**" se dirigía a San Blas y la "**Atrevida**" al Cabo Corrientes, volviendo a reunirse en Acapulco a mediados del mes de octubre.

Por exigir el Estrecho de Fuca un reconocimiento más detenido, éste lo realizaban - entre los meses de marzo a noviembre de 1792- los Capitanes de Fragata Dionisio Alcalá Galiano (de la **"Atrevida"**) y Cayetano Valdés (de la **"Descubierta"**), a los que se les nombraba comandantes de las goletas **"Sutil"** y **"Mexicana"** destacadas en San Blas.

El 20 de diciembre de 1791 las dos corbetas abandonaban Acapulco y se dirigían a Guam (Marianas), Palapa (Samar), Sorsogón (Luzón) y Manila, donde fondeaban a fines de marzo. El 1º de abril de 1792 la **"Descubierta"** comenzaba el reconocimiento de la costa occidental de Luzón, en tanto que la **"Atrevida"** se dirigía a Macao (China) para estudiar el floreciente mercado de pieles allí asentado. Reunidas de nuevo en Manila desde mediados de mayo, las dos corbetas continuaban allí sus trabajos, que se prolongaban hasta el 15 de noviembre, fecha en la que salían hacia Zamboanga (Mindanao).

Nuevamente, el 7 de diciembre, la **"Descubierta"** y la **"Atrevida"** se hacían a la mar, recorrían las costas de Nueva Irlanda, Nueva Guinea, las Islas Salomón, Nuevas Hébridas, Nueva Caledonia; fondeaban en la Bahía Dusky (Nueva Zelanda), Botany Bay (Sidney); y visitaban las Islas Tonga, Vavao y Amigos, desde donde emprendían el regreso a El Callao, a donde llegaban el 23 de julio de 1793. En octubre partían para Talcahuano, en donde se reunían tras una breve separación. El viaje hasta Montevideo lo hacían por separado. La **"Descubierta"** reconocía las costas de Patagonia y de la Tierra de Fuego, y tras la visita a Puerto Egmont (Malvinas) hacía su entrada en Montevideo el 14 de febrero de 1794. Mientras tanto, la **"Atrevida"** proseguía con sus trabajos en la Isla de Diego Ramírez (Cabo de Hornos), Puerto de la Soledad (Malvinas) y en las Islas Aurora (al Sudeste de las Malvinas), desde donde se dirigía a Montevideo, al que llegaba un día después que la **"Descubierta"**. La estancia en la ciudad del

Plata iba a durar más de cuatro meses de ininterrumpidos trabajos.

La salida para Cádiz, el 21 de junio, se hacía en compañía de la fragata **"Gertrudis"** dando escolta a un convoy de buques mercantes, en previsión de posibles ataques de navíos franceses, en guerra con España desde 1793. Tres meses después, el 21 de septiembre de 1794, las dos corbetas fondeaban en Cádiz tras una campaña de cinco años de duración.

Se había efectuado el estudio hidrográfico, y catografiado, toda la inmensa costa occidental de América, Filipinas, y otros muchos lugares; hecho mediciones geodésicas, observaciones astronómicas; obtenido la altura de montes y volcanes, valor del magnetismo terrestre y de la gravedad; calculado la situación exacta de islas, cabos y puntas; medida la diferencia de altura entre los océanos Atlántico y Pacífico, en el istmo de Panamá, así como el trazado de un posible canal de unión entre ellos; estudiado la flora, fauna y mineralogía de las regiones visitadas; reunido magníficas colecciones de plantas, minerales y animales disecados; dibujado multitud de costas, plantas, animales y nativos; valorando las amenazas de otras potencias a lugares estratégicos, junto con sus defensas; estudiado la respuesta del hombre obligado a vivir en climas extremadamente hostiles, así como sus necesidades de alimentación e higiene en las largas travesías oceánicas; y se habían observado las formas de gobierno y modos de vida en los virreinos visitados, indicando cuáles podrían ser las correspondientes reformas administrativas. Nunca, hasta entonces, se había llevado a cabo una campaña de tal magnitud.

Sin embargo, el extraordinario fruto científico de esta larguísima expedición iba a quedar prácticamente relegado al olvido a causa de una serie de desgraciadas circunstancias.

Los expedicionarios habían sido recibidos en Cádiz con enorme entusiasmo. Malaspina alcanzaba en España altas cotas

de popularidad y prestigio. El Rey Carlos IV, casado con María Luisa de Parma, lo recibía en Madrid, el 7 de diciembre de 1794, y le agradecía cálidamente sus valiosos servicios.

Sin embargo, comenta Emmanuelle Greppi (1882), Malaspina, ya poco después de su llegada a Cádiz, había escrito: *"Cielos, qué desagradable es, después de cinco años, ocupados únicamente en el examen del bienestar de la humanidad, convertirse tras breve intervalo, o en un nuevo instrumento de destrucción, o en víctima de la loca ambición del hombre"*. La guerra con Francia se hallaba en todo su fragor, y aunque a todos se les había concedido un año de permiso, Malaspina, en su nombre y en el de sus compañeros, solicitaba el poder combatir al enemigo tan pronto pusiese en orden los papeles del viaje.

"La convicción de poder servir eficazmente a España" -continúa diciendo Greppi- *hizo aspirar a una participación en el gobierno y parecía alimentar fundadas esperanzas de tener fuerte influencia sobre él, si bien muy pronto habrían de comenzar para él las decepciones"*. En efecto su idealismo, sus deseos de entrar en política, iban a conducirlo a la perdición. El 24 de diciembre de 1794 Malaspina manifestaba:

"Ya te he escrito como mis ideas me hacían concebir la ilusión de poder ser útil a este país en momentos tan tempestuosos; un solo día me habría bastado para explicar mi sistema; lo he visto todo, lo he visto todo. Tal vez se hubiera descubierto en el caos del sistema actual que no hay más que un pasito del buen al mal camino, de la sinrazón a la sana filosofía. Todo parecía prestarse a ello; estaba relacionado con los más virtuosos y sabios del país; se me prestaba grandísima atención; estaba seguro de la rectitud de mi corazón y de mi absoluta devoción al bien común sin egoísmo y sin perjuicios, pero acceder al Sultán (es decir, al Primer Ministro Godoy) es tan difícil; todo cuanto le rodea está tan inmerso en la confusión y la inacción que es imposible hacerse oír y poder actuar".

Sin embargo -continúa informando

Greppi-, no se descorazonaba y el 17 de febrero escribía:

"En este momento pende de un hilo que yo sea destinado a un cargo de la mayor entidad relativo a la prosperidad del Reino en su totalidad, o que regrese a mi antiguo oficio de marino".

Para clasificar, procesar, redactar y publicar, ordenadamente y con unidad de criterio, toda la ingente masa de documentos, escritos, informes y trabajos -de carácter científico- generados durante la expedición, Malaspina elegía a un grupo de sus más fieles y competentes colaboradores, que encabezaba él mismo, con su leal José Bustamante como segundo.

La elección, para la redacción de las materias geográficas, sociales, legislativas y políticas, recaía sobre el padre Manuel Gil, de la Orden de Clérigos Menores de Sevilla, miembro de la Academia de las Ciencias, erudito, elocuente y de pluma fácil y amena. El padre Gil aceptaba el encargo, no sin la presión de algunos influyentes personajes y, en especial, de Godoy, el Príncipe de la Paz.

El plan que el padre Gil presentaba para la realización de su trabajo contenía profundas diferencias, de carácter político principalmente, con el redactado por Malaspina. El padre Gil se había plegado a los deseos de Godoy -dispuesto a no efectuar cambios esenciales en su política de gobierno- en tanto que Malaspina era mucho más radical y crítico. Carlos IV aprobaba el proyecto del padre Gil, sin que ello supusiese, al menos aparentemente, una merma de la estima hasta entonces demostrada a Malaspina por el rey y sus ministros. El 24 de mayo de 1795 Malaspina era ascendido a Brigadier. En agosto, los íntimos del valido Godoy le hacían llegar la especie de que muy bien podría sustituir al ministro Valdés.

Con la firma de la paz con Francia, Godoy, ahora con más poder, no sólo no introducía las obligadas reformas de gobierno sino que se mostraba mucho más pródigo

en la concesión de favores a sus aduladores. Cuenta Greppi que el 3 de septiembre Malaspina escribía a su hermano:

"Me es imposible daros una imagen de este país sin ofender, a la verdad o la prudencia; no sólo las pensiones y los dineros, sino también los honores se prodigan de tal modo y a gente de tal calaña, que ahora la abyección es el mejor modo de distinguirse, y la adulación, las bajezas y la ignorancia son los únicos objetos que nos rodean. Al propio tiempo que se licencia al pequeño número de nuestros "Soidisant"-soldados, se nombran 40 tenientes generales y otros tantos -mariscales de campo; o se paga a la Marina, y mientras se devora el erario; hay un Príncipe de la Paz y estamos a punto de entrar en guerra con los ingleses..."

La suerte de Malaspina estaba echada. Una intriga palaciega en la que intervenían la reina y dos de sus damas -la Marquesa de Matallana y María Frías de Pizarro- iba a acabar con su brillantísima carrera naval. Malaspina redactaba en secreto un proyecto de reforma del Gobierno, necesaria, según él, para devolver a España el esplendor y la prosperidad de otros tiempos. Elemento clave de este proyecto era la sustitución de Godoy. Enterado éste de estas maquinaciones, las ponía en conocimiento del rey. Malaspina era arrestado y procesado, al igual que el padre Gil y la Marquesa de Matallana.

Malaspina era desposeído de su cargo de Brigadier y condenado a diez años y un día de prisión, a cumplir en el Castillo de San Antonio de La Coruña. A doña María Fernanda O'Connock, Marquesa de Matallana, se la desterraba de todos los dominios de Su Majestad. Al padre Gil -que sin culpa alguna se veía metido en el embrollo-, se le condenaba a permanecer en la llamada Casa de

Toribios de Sevilla, sin poder salir sin la licencia expresa de Su Majestad.

Todos los papeles relacionados con la expedición eran secuestrados. La redacción de la historia del viaje quedaba en suspenso. El resultado de esta desgraciada medida suponía la pérdida de los frutos de tan brillante campaña científica. Los esforzados trabajos de tantos insignes, marinos y afamados hombres de ciencia -¡durante tantos años!- caían en el más profundo de los olvidos. La expedición, de Malaspina a América y Oceanía dejaba, lamentablemente, de tenerse en cuenta en el mundo. El Diario de viaje no era dado a conocer en España hasta fines del siglo XIX, en que lo hacía el Teniente de Navío Pedro Novo y Colson. Por suerte, desde entonces, y sobre todo recientemente, se ha comenzado a dar a la expedición Malaspina todo el mérito que en justicia le corresponde.

Con la caída de Godoy, en marzo de 1798, se pensó que el indulto de Malaspina llegaría pronto, pero lo hacía imposible "*su generosa imprudencia habitual*". Su excarcelación no tenía lugar hasta 1802, año en el que era desterrado a Italia, donde moría el 9 de marzo de 1809.

De él había dicho el Ministro de Marina don Antonio Valdés, con motivo de su nombramiento como jefe de la expedición:

"Por sus conocimientos, por sus modales, por la elegancia de la persona, la afabilidad, la firmeza de carácter y el talento en el trato social, era el primero de la Marina y el único para aquel puesto; alma de la sociedad culta y distinguida, a la que nuestros marinos deben representar en los países americanos para influir favorablemente en el ánimo de los criollos y ayudar a la política y a los objetivos que tenía aquella expedición".



EL TRANSPORTE MARITIMO Y EL FERROCARRIL EN EL URUGUAY

por el Sr. Michael Castleton

Página destacada - Julio 1994

El autor de este artículo cursó estudios universitarios de Ingeniería Industrial en la Universidad de Michigan - Estados Unidos.

Es Técnico Agropecuario con estudios de Post Grado en Argentina, habiéndose desempeñado como director de entidades gremiales del sector, agropecuario.

Desarrolló actividad periodística, publicando varios artículos técnicos en revistas internacionales como Railway Gazette.

Con trayectoria como empresario privado ocupó la presidencia de PLUNA, la vice-presidencia de ANCAP, y el Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE).

Desde los albores de nuestra historia, la fundación de ciudades se realizó sobre las vías navegables. Primero Asunción sobre el Río Paraguay y luego Buenos Aires, Colonia y Montevideo sobre el Plata, marcaron los puntos de penetración durante la colonización.

La zona de influencia de los puertos está acotada por la capacidad y el alcance de los medios de transporte terrestre a ellos vinculados. Así nacieron los ferrocarriles ingleses en el Uruguay, uniendo los puntos de producción agropecuaria con los puertos de ultramar de Fray Bentos y Montevideo. Después la natural expansión llevó a completar una red ferroviaria nacional de 3000 kms. El posterior desarrollo carretero y su uso libre e indiscriminado deprimen las economías de las empresas ferroviarias llevando al sistema a una crisis de descapitalización que llega hasta nuestros días y que hoy pretendemos revertir.

LAS CONEXIONES FERROVIARIAS DE LOS PUERTOS

Accesos a los puertos

El ferrocarril está conectado hoy a los puertos de Montevideo y Fray Bentos. En el primero nuestros vagones ingresan hasta la playa de contenedores, la playa de almacenamiento de madera y diversos muelles. En el segundo se llega hasta poner los vagones en el muelle, donde operan hoy con cítricos y granos.

AFE no tiene aún conexión ferroviaria al Puerto de Nueva Palmira. Y el estudio de factibilidad realizado para su construcción no ha dado resultados todo lo positivo que se requieren hoy para enfrentar su construcción con financiamiento bancario.

Sin perjuicio de esto, pensamos que en el mediano plazo se va a tener que realizar la construcción del ramal al Puerto de Nueva Palmira, porque siendo notoria la convenien-

cia del Canal Martín García sobre el Canal Mitre desde el punto de vista del mantenimiento del mismo, una vez realizado ese acceso fluvial al Puerto de Palmira, pensamos que sólo será cuestión de tiempo antes que se vea una interesante corriente comercial por vía fluvial/ferroviaria desde Argentina hacia Brasil y en sentido contrario.

De los otros puertos comerciales del país, el ferrocarril puede llegar a los de Paysandú, Colonia y Salto, además del Puerto de La Paloma. Este último merece, a nuestro juicio, una mención especial ya que creemos que ahora sí, el país puede estar frente a la posibilidad real y concreta de la construcción de un puerto de aguas profundas en su litoral Este.

¿Por qué decimos esto? Lo decimos porque la forestación intensiva que se está haciendo el Noreste y Este del Uruguay, concretamente en los departamentos de Cerro Largo, Rocha, Lavalleja, Maldonado y norte de Canelones, va a generar volúmenes tales de producción que seguramente harán necesaria la readecuación del puerto de La Paloma para la carga de madera y eventualmente para la instalación de una usina chipeadora.

Creemos que no es descabellado pensar que una vez realizada la readecuación del Puerto de La Paloma, se puedan captar cargas del Sur del Brasil que actualmente salen por Río Grande, en la medida que el crecimiento económico de la zona lo obligue. Lo mismo se puede decir del arroz del Este del país.

El modo ferroviario ya está conectado con este puerto, situación que deberá mejorar y profundizar en la medida que las condiciones lo exijan.

De la misma manera el ferrocarril deberá estar atento a la evolución de la situación de los puertos de Paysandú, Salto y Colonia a los efectos de poder ofrecer una intermodalidad útil conveniente a los intereses de la nación.

LAS ZONAS DE INFLUENCIA DE LA RED FERROVIARIA VINCULADA

La red nacional

El trazado de la red, coincide básicamente con el de las rutas nacionales. Hoy cubrimos casi todo el territorio nacional y estamos preservando líneas que no son rentables porque prevemos que en un futuro inmediato habrá una fuerte demanda de transporte por ellas.

Nuestra conexión argentino-paraguaya y argentino-boliviana

Por ferrocarril, los puertos uruguayos tienen acceso a las provincias argentinas de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, y al Paraguay. Esta conexión se realiza sobre la represa de Salto Grande. Mediante trasbordo es posible acceder al Norte Argentino y Bolivia.

Nuestra conexión brasileña

La conexión con Brasil, permite transportar cargas hasta Porto Alegre y hasta otras ciudades como Curitiba, Paranaguá, San Pablo y hasta Victoria (3000 kms. al norte de la ciudad de Rivera). Esta conexión se realiza por Rivera-Livramento. Estamos utilizando también esta conexión para llegar hasta Bolivia por Corumbá.

LAS MEJORAS REALIZADAS A NUESTRO FERROCARRIL

Locomotoras nuevas

Contamos hoy con diez locomotoras nuevas que han significado un incremento superior al 50% de la capacidad tractiva. La

inversión realizada es superior a los quince millones de dólares.

Esto ha significado mayor eficiencia, mayor disponibilidad y por sobre todo mayor confiabilidad de nuestros trenes.

Nuevos desvíos

Hemos dado acceso directo a las vías férreas a varias plantas de silos y otras industrias. Con las inversiones compartidas con las empresas industriales involucradas, se puede hoy economizar en trasbordos y evitar así los costos y mermas de producto antes inestables.

Plan de contenerización

Como forma de aproximar al sistema de transporte a potenciales clientes alejados físicamente de la vía, hemos iniciado un plan de contenerización de cargas. Creemos que con la simplificación de los trasbordos que significa el contenedor, podemos ampliar el espectro de carga accesible. Hemos recibido ya una partida de contenedores y recibiremos próximamente equipo para trasbordo de los mismos.

Red de vías más confiables

Para dar mayor confiabilidad a la vía férrea, AFE ha contratado el suministro de 300.000 durmientes de madera que están comenzando a llegar al Puerto de Fray Bentos. Las mejoras que se realicen sobre cientos de kilómetros con ellos, tendrán una vida útil superior a los treinta años, lo que permitirá su fácil amortización.

SIGO

El Sistema de Información y Gerenciamiento Operacional es una incorporación que hemos iniciado. Estamos montando una red de información computada que nos permitirá registrar la situación de vagones y locomotoras al momento, tal como se hace en el sistema existente en Brasil.

El SIGO entregará informes puntuales y estadísticos, beneficiando la eficiencia del transporte ferroviario, haciendo más eficaz el gerenciamiento y mostrando a los clientes una mayor confiabilidad, al poder ellos mismos consultar sus inquietudes desde terminales propias.

SINTESIS FINAL

Todo el esfuerzo que se ha puesto en la reactivación del ferrocarril, tiene como fuente el auténtico convencimiento de lo mucho que el ferrocarril tiene para dar al Uruguay y a nuestra gente.

En un país productor, en buena medida de productos primarios, es absolutamente vital contar con un sistema de transporte eficiente y económico. Por definición los márgenes de ganancia asociados a la producción primaria son bajos y sus volúmenes altos.

Por lo tanto si hemos de ser competitivos a nivel mundial, nuestros productos no pueden tener desde el arranque una desventaja comparativa como lo son los fletes caros e ineficientes.

No hay motivo alguno para que el ferrocarril, al igual que en el resto del mundo, no colabore en el desarrollo nacional, funcionando intermodalmente con el transporte marítimo o fluvial.



IMPRENTA

M. PESCE S.R.L.

AV. RIVERA 1925 - TELEFAX: 400 31 78
MONTEVIDEO URUGUAY

*Saluda a la Revista Naval
en su 10º Aniversario*

LA PROPUESTA DEL MAR PRESENCIAL: SU VINCULACION CON LA CONVENCION DEL MAR, SUS PERSPECTIVAS Y UNA EVALUACION DE SUS ACTUALES RESULTADOS EN EL MUNDO ACADEMICO

por el Contralmirante JT. Mario Duvauchelle Rodríguez

Conferencia pronunciada en el Club Naval el 23 de junio de 1994

Página destacada - Marzo 1995

El Contralmirante Mario Duvauchelle Rodríguez es Abogado y Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales en la Universidad de Concepción (República de Chile).

En su desempeño en la Armada ha ocupado el cargo de Fiscal Naval, Auditor General de la Armada y Ministro de la Corte Marcial de la Armada.

En el Servicio Público se ha desempeñado como Sub-Secretario del Ministro de Justicia y Ministro Subrogante, Secretario de Legislación de la Junta de Gobierno y Presidente de la Sub-Comisión Constitucional de la Primera Comisión Legislativa.

Se ha desempeñado como Asesor de Justicia del Sr. Comandante en Jefe de la Armada de Chile y Profesor de la Academia de Guerra Naval de ese país.

INTRODUCCION

Permítaseme, primeramente, agradecer la oportunidad que el prestigioso Club Naval de la República Oriental del Uruguay me ha dado para exponer el punto de vista académico del Almirante don Jorge Martínez Busch, respecto del tema que me corresponde exponer. Se trata de un elevado honor que valoro en todo su hondo significado.

Y voy de inmediato a mi cometido.

La relación de los espacios terrestres con la Política es una materia que preocupa a la Geopolítica, ciencia cuyo objeto es la relación de los espacios terrestres con la Política. Fue planteada en el Hemisferio Norte, por Rodolfo Kjellen (1864-1922) sobre la base que su núcleo vital es Eurasia. Más tarde, la desarrollaron -entre otros-, Alfred Mahan (1849-1914), Halford Mackinder (1861-1947) y Nicolás Spykman (1893-1943).

En esta perspectiva, el Océano resulta sólo una vía de comunicaciones, la que se materializa, entre otros medios, mediante, la Política Marítima.

La Oceanopolítica, en cambio, ha sido propuesta para el Hemisferio Sur, donde la realidad principal no es la tierra sino el Océano Hemisférico Austral. Por esta razón el Océano pasa a constituir una preocupación básica del gobernante, quien, al formular sus políticas, debe considerar su presencial influencia en el entorno geográfico de la nación, para alcanzar el Bien Común. De esta manera, la consideración de la existencia del Océano en el entorno geográfico y su influencia en las decisiones políticas, es el fundamento de la Oceanopolítica. Ello genera la necesidad de una Política Oceánica, que lleve a ocupar el territorio oceánico como un verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Así, mientras en la Geopolítica

tradicional hay una Política Marítima, en la Oceanopolítica, hay una Política Oceánica.

En la perspectiva señalada -El Océano como frontera- la Convención del Mar, suscrita en Montego Bay, Jamaica, el 10 de Diciembre de 1982, por los delegados de 119 Estados¹, -entre los cuales están la República Oriental del Uruguay y la República de Chile- tuvo la mayor trascendencia. En efecto y hasta entonces, para la mayoría de los Sujetos de la Comunidad Internacional, las riquezas de la Alta Mar -concebida ésta como aquella parte del Océano que está más allá del Mar Territorial- eran aprovechables por todas las banderas. En cambio, al suscribirse la referida Convención, surgieron, además del Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, que modificaron dicha premisa.

Lo anterior me obliga a examinar dicha Convención Internacional, en los referidos espacios marítimos y oceánicos.

INSTITUCIONES REFERIDAS A LOS ESPACIOS MARITIMOS Y OCEANICOS EN LA CONVENCION DE JAMAICA.

El Mar Territorial: Se extiende hasta 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas en conformidad a esta Convención. El mar es parte integral del territorio de cada Nación, pero los Buques de otros Estados gozan del derecho de Paso Inocente a través de él, sujeto a las regulaciones que el mencionado Documento Internacional establece. Así lo dispone su artículo 12.

La Zona Contigua: Esta se extiende hasta 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la

anchura del Mar Territorial. A su respecto, los Estados ribereños están facultados para tomar en esta Area medidas de fiscalización destinadas a prevenir y sancionar las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios. Así lo establece su artículo 33.

La Zona Económica Exclusiva: Se trata de un espacio oceánico situado más allá del Mar Territorial y adyacente a éste, el que se extiende hasta 200 millas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide de la anchura del Mar Territorial. Respecto de ella los Estados Ribereños tienen:

-Derechos de Soberanía, respecto de la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y al subsuelo del mar y, a otras actividades, con miras a la exploración y explotación económica de sus Zonas.

-Derechos de Jurisdicción, respecto al establecimiento y la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras; investigación científica marina; protección y preservación del medio marino, y de otros derechos y deberes previstos en la citada Convención.

Por su parte, los Estados No Ribereños tienen, así mismo, en esta Zona, libertades de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas y otros usos legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a las operaciones de buques, aeronaves y cables de tuberías submarinas que sean compatibles con la citada Convención. Estos Estados deben tener debidamente en cuenta los derechos de los Estados Ribereños y cumplir las leyes y reglamentos dictados por éstos, de conformidad con las normas de Derecho Internacional, en la medida que no sean incompatibles. Así lo previenen los artículos 55 a 59 de la Convención de Jamaica.

La Plataforma Continental: Ella corresponde también al Estado Ribereño y com-

1. Harris Fernández Jaime: Derecho Internacional Marítimo Imprenta Academia de Guerra Naval de Chile, 1984, pág. 404.

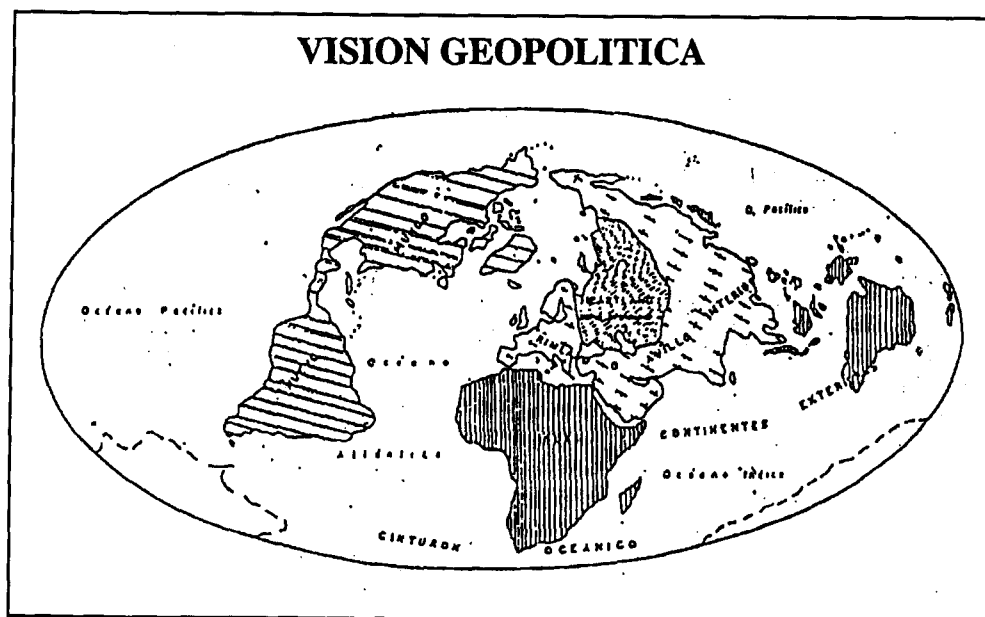


Fig. 1

Fuente Atlas Estratégico y Geopolítico de Chaliand y Rogeou

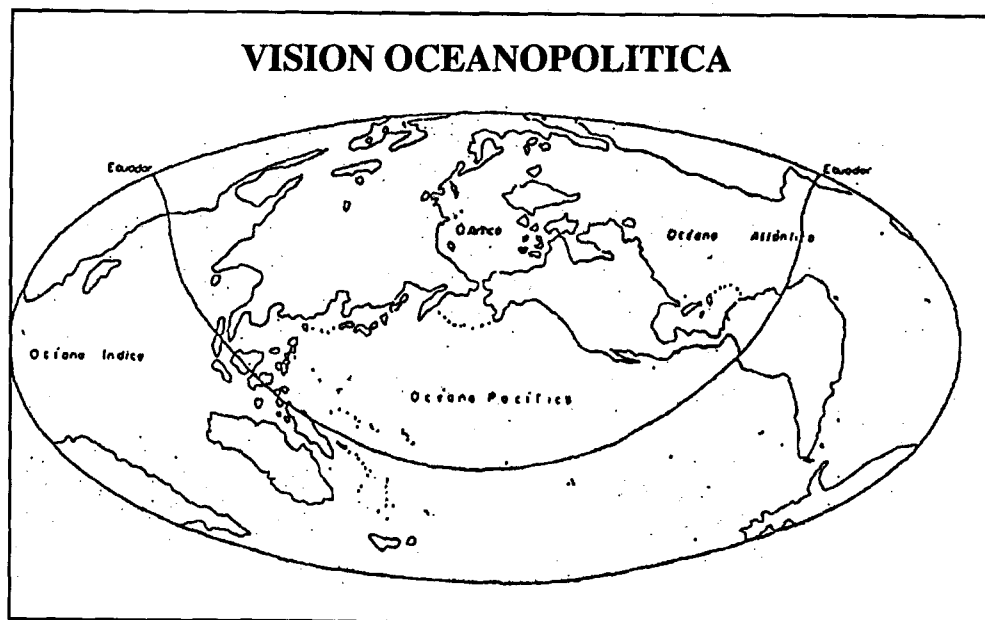


Fig. 1

Fuente Atlas Estratégico y Geopolítico de Chaliand y Rogeou

prende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su Mar Territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.²

El Estado Ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la Plataforma Continental para los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales, pero el ejercicio de tales derechos no debe afectar a la navegación y a otros derechos y libertades de los demás Estados, ni tener como resultado una injerencia injustificada en ellos. Así lo regulan los artículos 76 a 78 de la citada Convención.

Por la incidencia que tienen en la Convención del Mar la Zona Económica exclusiva y la Plataforma Continental, finalizaré este aspecto del tema que estoy abordando refiriéndome a su delimitación entre los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. A este respecto y conforme a los artículos 74 y 83 de la Convención, ella se efectuará por acuerdo entre tales Estados sobre la base del Derecho internacional a que se refiere el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Esta norma

incluye al respecto, los Tratados o Convenciones Internacionales, la Costumbre Internacional, los Principios Generales de Derecho reconocidos por los países civilizados, las Decisiones judiciales y las Doctrinas de los Publicistas, "*estas últimas como medio auxiliar para la determinación de las Reglas de Derecho*". Si no hubiere acuerdo, dicha delimitación se hará conforme a los procedimientos previstos en la parte XV de dicha Convención, relativos a la Solución de Controversias.

LA ALTA MAR

Avanzando hacia el Océano, las partes del mar no incluidas en el Mar Territorial, en la Zona contigua, en la Zona Económica Exclusiva y en la Plataforma Continental, constituyen lo que la Convención de Jamaica denomina la Alta Mar, que se encuentra abierta a todos los Estados, sean o no ribereños. A su respecto, todos los Estados tienen libertad de navegación, de sobrevuelo, de investigación científica, de tendido de cables y tuberías submarinas, de construcción de islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional de Pesca.

Ahora bien, ¿qué ocurre con la explotación de los recursos vivos existentes en el Alta Mar?

Lo primero que cabe decir a este respecto, es que una de las características de las especies pesqueras está constituida por el hecho que su desplazamiento varía respecto de las correspondientes Zonas Económicas Exclusivas, según la época del año. A veces, las corrientes migratorias se concentran entre las 600 y las 800 millas del Continente. En otras oportunidades se alejan hasta alrededor de 1.400 a 1.500 millas hacia el centro de la Alta Mar. A su vez, la interrupción de los desplazamientos de dichas especies migratorias genera la disminución de los peces disponibles para alimentar a otras espe-

2. Al tenor de lo dispuesto en el artículo 76 N° 6 de la Convención, cuando en el área marítima correspondiente existen islas que están situadas en las partes más elevadas de las respectivas crestas submarinas, emergiendo a la superficie, dichas islas dan derecho a que los países soberanos de ellas extiendan su soberanía hasta 350 millas. Aplicando esta disposición, el Gobierno de Chile por declaración oficial del 10 de Septiembre de 1985 comunicó a la Comunidad Internacional que su soberanía en las respectivas Plataformas Continentales de las Islas de Pascua y Salas y Gómez alcanzan hasta la distancia de 350 millas marinas, medidas desde las líneas de base donde son medidos sus respectivos mares territoriales.

cies que realizan circuitos similares. Estas se hallan, sea en el borde de la Zona Económica Exclusiva, sea en el interior de la misma. Ella no hace posible separar su accionar, debiendo connotarse respecto de los países bañados por el Pacífico -adicionalmente-, que al estar sus Zonas Económicas Exclusivas al Este de la Alta Mar, los circuitos siguen la dirección oeste-este. Por eso es que las acciones extractivas efectuadas en esta área del Alta Mar afectan al espacio interior de cada Zona Económica Exclusiva.

Enseguida, cabe destacar que las actuales técnicas de pesca selectiva de especies finas han permitido utilizar aparejos que alcanzan mas allá de 50 millas, lo que entorpece la navegación y provoca, en oportunidades, daños a los buques que navegan desde o hacia el Continente, sin perjuicio de la contaminación que se produce por los desechos que son arrojados en esas aguas.

El caso de Chile constituye una notable experiencia en la materia. Así, aún cuando su pesca se concentra mayoritariamente en su Zona Económica Exclusiva, ella se ha visto gravemente afectada con la pesca intensiva realizada por gran cantidad de buques en la Alta Mar, adyacente a dicha Zona. La experiencia producida durante los años 80, evidenció que se llegó a operar hasta con 300 barcos de 3 mil a 5 mil toneladas, pertenecientes en su mayoría a los países que integraban la ex Unión de Repúblicas Soviéticas. Al producirse esta forma de explotación, se afectó la cadena biológica alimentarla, surgiendo un hecho real que hoy día puede ser advertido en la creciente abundancia de especies que, en esos años, se encontraban prácticamente desaparecidas de la alimentación chilena. Tales hechos evidenciaron un cuadro de saqueo de la biomasa ligada a las pesquerías de la Zona Económica Exclusiva de Chile.

LA TESIS DEL MAR PRESENCIAL

La Tesis del Mar Presencial -planteada por el Comandante en Jefe de la Armada de Chile Almirante don Jorge Martínez Busch el 4 de Mayo de 1990 en su Clase Magistral dictada en el Teatro Municipal de Viña del Mar³ -incide precisamente en el tema de los recursos vivos ubicados en las Areas de la Alta Mar Adyacentes a las Zonas Económicas Exclusivas, por lo que interesa precisar cuál es la actual situación jurídica existente respecto de éstos en la Convención de Jamaica.

Este Tratado, en términos generales, consagra el deber de los Estados de adoptar las medidas necesarias para la conservación de estos recursos. Sin embargo, al momento de llevarlas a la práctica, ellas aparecen difusas, contradictorias y entregadas a la sola voluntad de los Estados.

Lo anterior puede verse reflejado en determinadas normas de la convención. Así, mientras su artículo 89, dispone que "*ningún Estado puede pretender legítimamente someter cualquier parte de la Alta Mar a su soberanía*", su artículo 63 N° 2 prescribe que cuando tanto en las Zonas Económicas Exclusivas como en "*un área más allá de éstas y adyacentes a ellas se encuentran la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado Ribereño, y los Estados que pesquen esas poblaciones en el Area Adyacente*" procurarán directamente o por conducto de las Organizaciones apropiadas, acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en dicha área adyacente,

Lo contradictorio de estas normas resulta del hecho que por un lado se dispone que ningún Estado puede pretender someter parte alguna del Alta Mar a su soberanía,

3. Martínez Busch Jorge: "Ocupación efectiva de nuestro Mar: Tarea de esta Gobernación". Revista de Marina de Chile N° 3/90.

pero por otro, se supone que aquel Estado tiene una suerte de atribución que le permite acordar con los otros Estados determinadas medidas, precisamente, sobre la referida Area Adyacente de la Alta Mar.

En el mismo plano de la confusión antes anotada, el artículo 118 establece que los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos o diferentes recursos vivos situados en la misma Area, celebrarán negociaciones con miras a tomar medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos y *"con esta finalidad cooperarán según proceda, para establecer organizaciones sub-regionales o regionales de pesca"*.

Sin embargo, esta norma no resuelve la situación que se produce cuando el Estado que pesca en el Area adyacente a su Zona Económica Exclusiva no pertenece a la Región, ni al Continente y sus buques provienen de otros hemisferios, como ocurre generalmente. En esta hipótesis, la señalada regulación resulta inoperante.

Ahora bien, si a lo anterior se agrega -según se ha dicho- que en virtud del artículo 89 ningún Estado puede reclamar soberanía para actuar en Alta Mar, las distintas cuestiones planteadas no tendrían una solución aparente. Con todo, la dramática situación que se propone en torno a la capacidad del Estado Ribereño para lograr la protección de las especies ubicadas en dicha Area de la Alta Mar, exige una solución jurídica a los problemas antes señalados.

Frente a una situación como la expuesta, cabe detenerse a analizar el artículo 117 de la Convención. Esta norma dispone que *"todos los Estados tienen el deber de adoptar las medidas que en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la Alta Mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción"*. Su importancia deriva de la circunstancia que ella permite adoptar ciertas medidas -tales como la prohibición de pescar determinadas especies-, lo que representa la

existencia de una suerte de poder en favor de los Estados que lo apliquen. Y este poder debe ser regulado para que -conforme al Derecho Internacional- se permita al respectivo Estado adoptar las medidas que este artículo previene al efecto. A este poder deben agregarse, además, las medidas que procedan para el cumplimiento de las regulaciones sobre conservación de otros recursos vivos y mamíferos marinos en el Alta Mar, contemplados en los artículos 119 y 120 de la Convención.

Consecuente con lo anterior, el artículo 117 permite, entonces, avanzar más allá de los acuerdos "indeterminados", de Estados también "indeterminados" en organizaciones subregionales o regionales asimismo "indeterminadas" a que se refiere la Convención de Jamaica. En efecto, esa suerte de poder, de embrión de soberanía, que da este artículo a los Estados, faculta a los que tienen la calidad de Ribereños para actuar en el plano del Derecho Internacional con el objeto de instar al establecimiento de regulaciones relativas a la conservación y captura de las especies vivas que se desplazan entre la Alta Mar y sus Zonas Económicas Exclusivas.

¿Ahora bien, sobre cuál Sector del Alta Mar pueden los Estados ejercer ese poder? La respuesta -desde el punto de vista jurídico- supone el fijar una área. Y aquí radica un aspecto esencial del tema que vengo abordando, pues ello significa definir y regular tal Area límite, que se indica en el borde de dicha Zona Económica Exclusiva.

Esta Area es la que se ha denominado el Mar Presencial y sobre la cual los Estados tienen aquella suerte de poder que les da el artículo 117 de la Convención de Jamaica, la que se expresa en una suerte de soberanía de subsistencia, materia que el Almirante desarrolló en su Libro relativo a la Oceanopolítica.⁴

4. Martínez Busch Jorge: "Oceanopolítica: Una alternativa para el desarrollo". Editorial Andrés Bello. 1993.

APRECIACION OCEANOPOLITICA ESPACIO SOBERANIA E INFLUENCIA

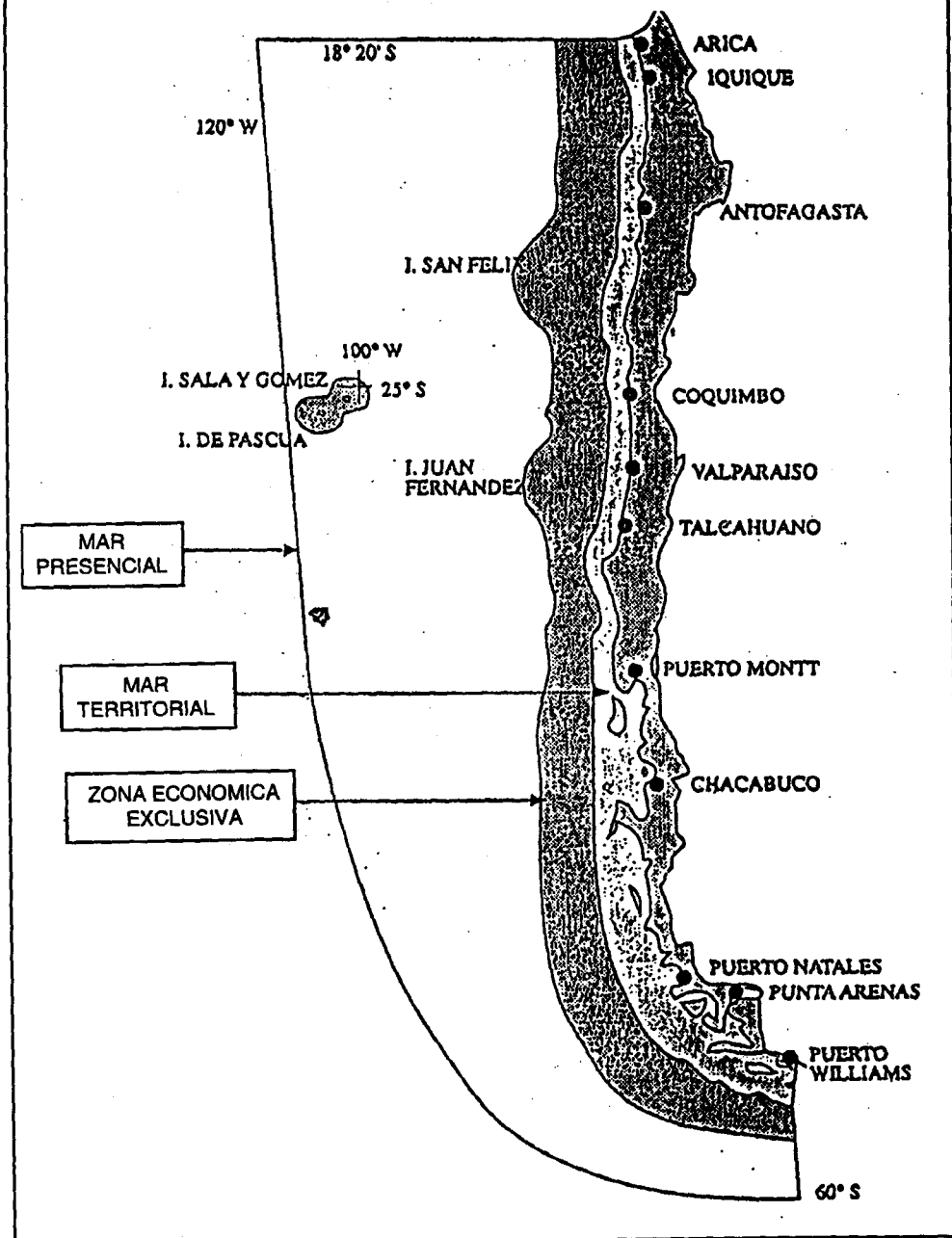


Fig. 3

La tesis del Mar Presencial constituye una respuesta a los problemas generados a los Estados Ribereños tanto con el manejo y extracción de poblaciones pesqueras ubicadas a horcajadas de sus Zonas Económicas Exclusivas o que se desplazan -según sea la época del año- desde la Alta Mar a dichas Zonas y, viceversa, como con el resguardo de los ecosistemas marinos y el uso y conservación de tales riquezas.

Las premisas en que ella se funda configuran la aludida Tesis, cuyo objeto es plantear el establecimiento y regulación de una nueva Institución del Derecho Internacional Marítimo -denominada "Mar Presencial"- que subsane las indefiniciones que existen en la Convención de Jamaica en el Area de la Alta Mar a que se refieren -entre otros- sus artículos 63 N° 2, 89, 117 y 118. En cuanto a la soberanía de subsistencia de los Estados Ribereños sobre la referida Area de la Alta Mar, su autor señaló en la Conferencia que dictara en la Facultad de Derecho de la Universidad de Concepción que le dio tal nombre "*porque -en lo esencial- es una fórmula para invitar a conversar al resto de los Estados en torno a qué va a ocurrir en esta área -no definida por la Convención de Jamaica- en la cual no se aceptan soberanías, pero que afecta a los Estados Ribereños. Esta visión lleva entonces, a sugerir la existencia de un nuevo espacio oceánico*"; decirle a la Comunidad Internacional: esta Area indefinida, entre el borde de la Zona Económica Exclusiva y la Alta Mar, es una zona de amortiguación. Y esa zona de amortiguación para el Estado Ribereño significa una suerte de soberanía de subsistencia. Para esto se requeriría ensayar una conceptualización del Mar Presencial que fuera común para todos los Estados Oceánicos y que se radicara en el Area adyacente al borde exterior de la Zona Económica Exclusiva donde el Estado Ribereño tendría una soberanía de subsistencia. ¿Y porqué de subsistencia?. Porque las acciones que allí se producen rompen su desa-

rollo al interior, conforme a sus características geográficas.⁵

En la forma que he señalado, en la Tesis del Mar Presencial se configura un cuadro jurídico sistemático de soberanías y jurisdicciones. Este se inicia con el Mar Territorial, en el cual los Estados Ribereños tienen soberanía y jurisdicción plena. Avanza hacia el Océano a la Zona Contigua, donde estos Estados tienen una soberanía menor que incide tanto en su riqueza pesquera como en su facultad de dictar leyes y reglamentos destinados a prevenir las infracciones aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias que sean cometidas allí o en su Mar Territorial. Continúa, con su Zona Económica Exclusiva, en la cual tal soberanía se refiere a los recursos naturales vivos como no vivos que existan en ella y, su jurisdicción, al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación científica marina, protección y preservación del medio marino, más los otros derechos que la Convención de Jamaica les otorga, como por ejemplo, los que corresponden a sus primeras 24 millas que integran la Zona Contigua. Finalmente, se llega al Mar Presencial donde opera una soberanía residual, que su autor ha denominado Soberanía de Subsistencia.

Sin embargo y como lo señala el Almirante en sus Clases Magistrales antes mencionadas, el concepto y desarrollo del Mar Presencial deben ser materializados por los medios pacíficos de solución de controversias que prevé el Derecho Internacional. Y para quienes pudieran tener alguna duda sobre el empleo de esos medios -y no de otros- su autor,⁶ agregó, que su planteo "*no preten-*

5. **Martínez Busch Jorge:** "El Mar Presencial: Un nuevo concepto unificador del Derecho Internacional de Mar". Revista de Derecho N° 192 Año LX Julio-Diciembre 1992. Universidad de Concepción. Página 7 a 24.

6. **Martínez Busch Jorge:** "Naturaleza Conceptual del Mar Presencial: Hipótesis y Perspectivas". Conferencia dictada el 8 de Septiembre de 1992 en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, con ocasión de su Sesquicentenario.

de ser un dogma de fe, pues la realidad geográfica y las características de cada Estado y los acuerdos internacionales en la materia, podrán hacer variar el alcance y la amplitud del concepto de Mar Presencial”.

EL MAR PRESENCIAL DE CHILE

La opinión pública chilena acogió tan positivamente esta Tesis, que el 6 de septiembre de 1991 se dictó la Ley N° 19.080 cuyo artículo primero, letra A.-, incorporó su concepto a la legislación chilena como *“aquella parte de la Alta Mar, existente para la Comunidad Internacional entre el Límite de nuestra Zona Económica Exclusiva continental y el Meridiano que, pasando por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua, se prolonga desde el paralelo del Hito N° 1 de la línea fronteriza internacional que separa Chile del Perú, hasta el Polo Sur”*. Ulteriormente, el 9 de marzo de este año, se dictó la ley N° 19300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, que en su artículo 33, ratificó dicho concepto. En efecto, esta última ley dispuso que el Estado velará por el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación desarrollando programas de medición y control, por lo que ordenó que sus Organismos deberán compilar los respectivos antecedentes en la Zona Económica Exclusiva y en el Mar Presencial de Chile.

En cuanto a los efectos jurídicos que la ley chilena atribuye al Mar Presencial, el artículo 12 de la ley N° 19.080 no prevé otro que el establecer que corresponderá a la Armada Nacional y a la Subsecretaría de Pesca *“llevar una relación de las actividades pesqueras que se realicen en el área definida como Mar Presencial en virtud de los Tratados y Acuerdos Básicos Internacionales que se realicen o se hayan realizado al respecto”*. Conforme a lo antes señalado, a dichos efectos debe agregarse lo prevenido

en el artículo 33 de la citada Ley 19.300.

A lo anterior cabe agregar que ante la próxima entrada en vigencia de la Convención de Jamaica el 16 de noviembre de este año⁷, el Presidente de la República don Eduardo Frei Ruiz-Tagle al inaugurar el 2 de mayo último el Mes del Mar, ha anunciado que enviará próximamente al Congreso Nacional el correspondiente Mensaje proponiendo su ratificación.⁸ En aquella oportunidad agregó -que entre otras medidas- es necesario *“negociar una Convención Internacional sobre la conservación de las poblaciones de especies (pesqueras) transzonales y altamente migratorias que complemente y haga efectivamente aplicables las normas de la referida Convención de Jamaica”*.

Esta Declaración del Jefe del Estado de Chile, guarda estrecha relación con la génesis de la Tesis del Mar Presencial, toda vez que ella fue planteada jurídicamente por la falta de claridad de la Convención de Jamaica en las materias analizadas, lo que exige complementarla a fin de hacer efectivamente aplicables sus disposiciones.

Desde el punto de vista académico, profesores universitarios y expertos chilenos como don Francisco Orrego Vicuña manifestaron su coincidencia con la Tesis del Mar Presencial. Así, por ejemplo, este profesor expresa que *“el (nuevo) concepto salvaguarda expresamente el status legal de la Alta Mar establecido por la Convención de 1982 (Convención de Jamaica) y no significa desconocer dicha Alta Mar como tal”*. A este respecto agrega que *“del enfoque se concibió en forma totalmente compatible con el*

7. Gamboa Serazzi Fernando: “Acuerdo sobre Fondos Marinos”. Diario “El Mercurio” de Stgo, 23 de Mayo de 1994, Cuerpo A. Página 2.

8. Discurso del Presidente de la República don Eduardo Frei Ruiz-Tagle pronunciado en la Sala de Eventos de la Armada de Valparaíso, al inaugurar el Mes del Mar el 2 de Mayo de 1994.

status del Derecho Internacional del Mar".⁹ Este mismo autor, agrega, además, que "tal como ocurrió en la Zona Económica Exclusiva, este nuevo concepto tiene el potencial de convertirse en Derecho Internacional Consuetudinario, que refleje el interés de los Estados costeros y los intereses de la Comunidad Internacional en el Mar Presencial, mientras esta última no asegure una conservación adecuada de la Alta Mar".¹⁰

OPINIONES EXTRANJERAS RESPECTO DE LA PROPUESTA DEL MAR PRESENCIAL

Distintos profesores han expresado también opiniones sobre el tema las que, a primera vista, pudieran parecer como contrarias a la Tesis del Mar Presencial. Sin embargo, del análisis pormenorizado del correspondiente debate académico, podrá advertirse, en cambio, que existen valiosas aproximaciones y coincidencias, las que examinaré a continuación.

Veamos sus contenidos.

Jane Gilliland Dalton¹¹ -en un contexto en el cual sostiene que: "*mediante acciones audaces y sin precedentes que comenzaron en 1947, Chile y otras naciones declararon un interés nacional sobre las áreas que hasta entonces no estaban consideradas bajo jurisdicción nacional*",- estima que: "parte

de la dificultad para determinar si y cómo el Mar Presencial concuerda con el Derecho Internacional, es que ni el Mar Presencial ni el Derecho Internacional están completamente definidos". Es acertado -dice- que "las disposiciones sobre Zonas Marítimas y de Navegación de la Convención de 1982, son codificaciones del derecho consuetudinario." Sin embargo, agrega, "aún no existe acuerdo respecto de la naturaleza precisa de estos conceptos equitativamente bien aceptado". En cuanto al Mar Presencial, expresa que: "una revisión de las evidencias disponibles indica que el concepto, puede estar de acuerdo con el régimen legal fuera y más allá de la Zona Económica Exclusiva, es decir la Alta Mar." Así, dice, "la ley de pesca de 1991 de Chile define al Mar Presencial como esa parte de la alta mar que existe para la Comunidad Internacional. El Almirante Martínez enfatiza específicamente que el concepto de Mar Presencial de ninguna manera significa desconocer el régimen legal que gobierna los espacios marítimos que conforman el Mar Presencial, sino simplemente reconocer la naturaleza tricontinental de Chile y la necesidad de tomar acción para proteger los intereses de Chile en esa área. En este aspecto - destaca - las sugerencias del Almirante parecen estar de acuerdo con el régimen de Alta Mar: Chile debe concentrarse en investigaciones científicas y oceánicas fuera de la Zona Económica Exclusiva; debe trabajar con el fin de desarrollar un régimen internacional aceptable para explotar el lecho marino profundo fuera de las áreas de jurisdicción nacional; debe continuar protegiendo las líneas de comunicaciones marítimas en el área austral y debe mantenerse alerta sobre los acontecimientos del Pacífico Suroriental desde su posesión en la Isla de Pascua". Más adelante agrega: "Sin embargo, hay otros aspectos del Mar Presencial que parecen menos benignos. Uno de estos recuerda que Chile no está satisfecho con los resultados de la Convención de

9. Orrego Vicuña Francisco: "Hacia un manejo eficaz de la pesca en Alta Mar y la solución de problemas pendientes del Derecho del Mar". *Ocean Development and International Laws*. Volume 24 Number 1. January-March 1993.

10. Orrego Vicuña Francisco: "El Mar Presencial: Definiendo los intereses especiales de los Estados costeros en la pesca de Alta Mar y otras actividades". *German Yearbook of International Law*. Volume 35 Duncker & Humblot / Berlín 1993.

11. Gilliland Dalton Jane: "The Chilean Mar Presencial: A Harmless Concept or a Dangerous Precedent?" *The International Journal of Marine and Coastal Law*. Volume 8, number 3 August 1993.

1982 con respecto a la regulación de los recursos minerales fuera de la jurisdicción nacional, la administración y explotación de los recursos vivos de la alta mar y las amenazas a la Seguridad del Estado." Y luego comenta: "aunque el Almirante decididamente fomenta el establecimiento de normas universalmente aceptadas para imponer un régimen justo que rijan la explotación de los recursos vivos, concluye que tales normas simplemente no existen en la actualidad. Una revisión de sus escritos indica que todas estas actividades podrían ser realizadas de acuerdo a lo estipulado en la Convención de 1982." Finaliza diciendo: "El desafío para Chile y para la Comunidad Internacional es lograr que las aspiraciones de Chile se materializan dentro del marco del régimen de la Convención existente. El Mar Presencial puede ser el instrumento que le permitirá a Chile hacerlo. No debe ser el instrumento con el cual se inicie el desgaste del régimen".

Por su parte Barbara Kwiatkowska,¹² aunque también califica la Tesis del Mar Presencial como "una reclamación unilateral y sin precedentes", reconoce que el recurrir a ella "parece ser una respuesta justificada por parte de Chile a la constante sobrepesca de atún y otras especies en la zona de las 200 millas-Alta Mar del Pacífico Sur Oriental por flotas de aguas distantes de Rusia (continuando la práctica de la Unión Soviética), España, Japón, Polonia, Taiwán, la República de Corea o Cuba". Agrega, que "al contrario de lo ocurrido en el orden interno chileno, algunos Estados han cuestionado el concepto de Mar Presencial y realizado gestiones diplomáticas a ese respecto como Francia, Bélgica y España". In-

cluso, dice, "la Comunidad Europea ha desatado que, a su juicio tal concepto no está basado en la Convención sobre la Ley del Mar y que al parecer arriesga el régimen legal de los océanos". Con todo, precisa: "tal circunstancia ha sido negada por Chile como se advierte de su nota diplomática N° 25562, en respuesta a la nota de dicha Comunidad Europea N° 141/92. En ésta, manifiesta que su legislación es compatible con la referida Convención. Otros Estados, en cambio, tales como Canadá y Nueva Zelandia, han comprendido el punto de vista chileno pues estiman que es necesario obtener el reconocimiento del concepto del interés especial del Estado Costero con respecto a las especies de peces que nadan entre dos aguas y migratorios."

Thomas A. Clingan Jr.¹³, parte de la premisa que "la actitud marítima de Chile a través de los años ha sido consistente y se ha expandido constantemente hacia, más que desde, el concepto de soberanía territorial". Este hecho, señala, "me preocupa por la adopción del Mar Presencial por Chile y esta preocupación la veo reforzada por su falta de claridad en muchos puntos." A este respecto observa, "el declarado Mar Presencial es enorme. Está situado en la Alta Mar entre el límite externo de la Z.E.E. y el Meridiano que pasa por el borde occidental de la plataforma continental de la Isla de Pascua y se extiende hacia el Sur hasta el Polo, cubriendo unos 19.967.337 kilómetros cuadrados. Si, por el momento -dice- simplemente caracterizamos el área como zona de influencia, aunque definida, ella constituye una de las áreas más extensas de hegemonía en existencia. Esto acrecienta la necesidad

12. Kwiatkowska Barbara: "El régimen de la Pesca de Alta Mar: ¿En un punto de no retorno?". The International Journal of Marine and Coastal Law, Volume 8 Number 3, August 1993.

13. Clingan Jr. Thomas A.: "Mar Presencial: ¿Nuevamente algo ya visto. Una respuesta a Francisco Orrego Vicuña". Ocean Development and International Law. Volume 24. N° 1 January-March 1993.

de comprender claramente como ve Chile su rol en esta zona y la extensión de su ejercicio de influencia". Más adelante sostiene que: "es imposible comprender en la etapa actual todas las implicancias del Mar Presencial chileno. Las discusiones sobre este tema son demasiado vagas y carentes de un contenido específico. Mirada en su peor aspecto, esto es, imaginar que la Armada de Chile tome una postura agresiva para proteger los intereses nacionales considerados en los asuntos económicos, sociales y de seguridad dentro de la zona, estaría en claro conflicto con y en violación de la Convención de 1982." Sin embargo, finaliza diciendo: "debemos concluir que Chile puede de hecho actuar de modo totalmente compatible con las actuales reglas".

Por su parte, Christopher C. Joyner y Peter N. De Cola¹⁴ reconocen que "a pesar de todos los desarrollos legales, persisten varias situaciones en todos los océanos del mundo donde ocurren problemas jurisdiccionales. En algunas regiones existen poblaciones pesqueras dentro de una Z.E.E. y el Alta Mar adyacente a ella. Estas poblaciones están a horcajadas sobre las líneas de jurisdicción hacia una y otra Zona, dificultando a menudo su manejo al Estado Ribereño, en especial por cuanto han sido explotadas intensamente por grandes y eficientes flotas pesqueras de aguas distantes. Estas flotas vagan por los océanos en busca de oportunidades de pesca en alta mar. En su mayoría han sido desplazadas de la Z.E.E. de otros Estados, debido a que esos Estados ribereños han aprovechado plenamente su pesca costa afuera. Tal pesca no regulada

de Alta Mar, por consiguiente, ha hecho impacto en las poblaciones ictiológicas locales impidiendo manejarlas a los Estados Ribereños. Para estar seguros, artículos especiales en la Convención del Mar abordan las poblaciones a horcajadas. Aún así, estas cláusulas se consideran menos para este problema. Una sugerencia para resolver esta situación es extender la jurisdicción del Estado Ribereño mar adentro, de modo de abarcar estas poblaciones a horcajadas. Así surgió el llamado Mar Presencial. Si bien el manifiesto propósito de este concepto puede ser admirable -proteger la pesca del Estado Ribereño de la exclusiva explotación ajena- su implementación internacional podría significar amplias aplicaciones legales y económicas". A este respecto estiman "que la lógica que sustenta la idea del Mar Presencial no parece compatible con las disposiciones de la Convención del Mar pues tal concepto representa un intento unilateral de proteger la pesca costera de la Z.E.E. mediante la creación de una extensa zona neutral en áreas adyacentes del alta mar. Si bien la conservación y el manejo nacional de las poblaciones a horcajadas puede ser admirable, el recurrir a medidas unilaterales que contravienen las normas generalmente aceptadas de la ley de pesca internacional, puede ser conflictivo. En la actualidad, el Mar Presencial excede el ámbito del Derecho Internacional contemporáneo, puesto que reservaría más de 7.709.000 millas cuadradas de espacio oceánico que ha sido tradicionalmente reconocido internacionalmente como área de Alta Mar. Mientras el Mar Presencial siga siendo un concepto geoestratégico en teoría, más que un principio legal admitido en la práctica, será provocativo, pero no confrontacional. Sin embargo, si la Armada de Chile intenta hacer cumplir las leyes chilenas en la región del Mar Presencial del Pacífico Sudoriental, podría hacer volver a la Comunidad Internacional a los años 50, cuando las disputas sobre derechos de pesca

14. Joyner Christopher C. Y De Cola Peter N.: "La propuesta chilena del mar presencial: Implicaciones para las poblaciones a horcajadas y la ley internacional de Pesca". Ocean Development and International Law. Volume 24 Number 1. January-March 1993.

costa afuera de los Estados latinoamericanos eran demasiado comunes". Pese a las consideraciones anteriores, ambos autores reconocen que sin embargo *"la Convención de Jamaica no resuelve la situación de las poblaciones a horcajadas. Si esta situación ha de mitigarse mundialmente -agregan- alguna reforma legal parece apropiada"*. Para ello plantean un mecanismo fundado en tres elementos: *"La necesidad de una interpretación del artículo 116 de la Convención de Jamaica que reconozca los intereses especiales de los Estados ribereños en las poblaciones a horcajadas en áreas de alta mar adyacentes a sus Z.E.E.; la necesidad, también, de una aclaración de la expresión 'procurarán acordar' contenida en el artículo 63 de dicha Convención y, establecer algún tipo de proceso o mecanismo de disputa obligatorio que se active cuando se puso en efecto una moratoria. Tal proceso debiera sustituir los mecanismos de disputa en la Convención del Mar, hasta que este Instrumento entre en vigor"*.

EVALUACION DE LAS REFERIDAS OPINIONES

- Como primera cuestión, debo expresar lo dudoso que resulta en Derecho cuestionar la tesis del Mar Presencial invocando lo que Christopher Joyner y Peter De Nicola llaman *"acciones unilaterales"* y Jane Gilliland Dalton denomina, *"acciones audaces y sin precedentes que comenzaron el año 1947, Chile y otras naciones para declarar un interés nacional sobre las áreas que hasta entonces no estaban consideradas bajo la jurisdicción nacional"*. En efecto, tales afirmaciones no sólo niegan la necesidad de la evolución del Derecho frente a las nuevas realidades, sino que llegan a deslegitimar los resultados de tales acciones: la Convención de Jamaica, instrumento jurídico en el cual ellas fueron acogidas por la Comunidad Internacional.

De acogerse esta objeción debiera estimarse, además, que la propia Convención de Jamaica resultaría contraria al Derecho Internacional Marítimo, lo que sería absurdo pues ello significaría cuestionar aquel principio básico de todo Derecho en cuya virtud los acuerdos son ley para las partes contratantes.

- Como segunda cuestión, cabe recordar que detrás de las opiniones de los profesores extranjeros que se han consignado anteriormente, siempre ha existido una gran controversia respecto de la naturaleza jurídica de la Zona Económica Exclusiva, límite desde el cual -en relación con el Estado Ribereño- se inicia el Mar Presencial. A este respecto y con ocasión de los trabajos preparatorios de la Convención de Jamaica en su tercer período de sesiones realizado en Ginebra el año 1975, fueron sostenidas las siguientes tesis: una, que le atribuye un carácter territorial; otra, que le da el carácter de Alta Mar; una tercera opinión, sostiene que los Estados Ribereños tienen sobre dicho espacio marítimo sólo una jurisdicción pesquera; una cuarta opinión definió a la Zona Económica Exclusiva, como un régimen funcional sui generis en el cual su naturaleza jurídica corresponde a derechos de soberanía y jurisdicción que cautelan los intereses económicos de dichos Estados y otros aspectos asociados, limitando en esta medida la vigencia de las libertades tradicionales de la Alta Mar. Se trata, en esta cuarta tesis, de una proyección de competencias especializadas, caracterizadas por derechos de aprovechamientos exclusivos de la totalidad de las riquezas marítimas de cualquier naturaleza. Sin embargo, tales derechos, en esta Tesis, también salvaguardan los intereses de otros Estados, con particular referencia a la navegación y a las comunicaciones.¹⁵

15. Duvauchelle Rodríguez Mario: "Los usos Militares de la Zona Económica Exclusiva". Revista de Marina 4/1993. Pág. 358 a 371.

La discusión jurídica respecto de cuál de dichas tesis es válida, no fue resuelta en la Convención de Jamaica. Por esta razón hoy día continúan los efectos de dichas discrepancias. Así por ejemplo, mientras el profesor Jean Pierre Quéneudec sostiene que el Estado Ribereño no tiene competencia para reglamentar la navegación ni tampoco prohibir o limitar el acceso de las flotas extranjeras a sus Z.E.E.¹⁶, el jurista Alfonso Arias Schreiber afirma que si los buques de guerra o las aeronaves militares efectúan ejercicios de tiro en la Zona de otro Estado, con daño a sus recursos vivos o a su medio marítimo o pusieren en peligro las instalaciones del Estado Ribereño, la seguridad de su navegación o sus instalaciones científicas, el Estado Ribereño tiene derecho a demandar el cese de tales actividades y exigir el cumplimiento de sus leyes y reglamentos.¹⁷

Es en el contexto de lo anterior que resultan explicable las prevenciones expresadas por los profesores cuyas opiniones se han consignado anteriormente. En efecto, ellas, surgen del temor que -al igual que lo que ocurre con la naturaleza jurídica de la Z.E.E.- se puedan producir acciones unilaterales destinadas a extender la soberanía de los Estados Costeros hacia aquella parte de la Alta Mar donde está el Mar Presencial. Sin embargo la discusión -todavía abierta- respecto de dicho aspecto de la Zona Económica Exclusiva, no puede ser confundida con su reconocimiento jurídico internacional contemplado y regulado en los artículos 55 a 75 de la Convención de Jamaica. De la misma manera, si aquellos profesores estiman que el concepto del Mar Presencial no es lo objetable, sino sus efectos - como ocurre con

Jane Gilliland Dalton, Bárbara Kwiatkowska e incluso Thomas A. Clingan, en la medida que éste concluye que "*Chile puede de hecho actuar de modo totalmente compatible con las actuales reglas*", sus críticas debieran orientarse a tales efectos y no hacia la Institución del Mar Presencial.

- Planteadas las cosas de la manera señalada, las objeciones que se han suscitado en la materia deberfan ser orientadas más bien en la perspectiva de las adecuaciones que habría que hacer al Derecho Internacional Marítimo para que, reconociéndose el Mar Presencial, no se produzcan los efectos que se temen. A este respecto cabe recordar que el planteamiento de tal Tesis parte del supuesto -reiterado de su autor- que integrando dicho Mar parte de la alta mar existente para la comunidad internacional es necesario un proceso de convergencia internacional, cuyo propósito sea resolver precisamente sus eventuales efectos y prever los mecanismos destinados a resolver las controversias que suscitara su aplicación práctica.

- En cuanto al fondo de lo debatido, surgen, como ya he destacado, interesantes aproximaciones académicas en la materia. Así, el análisis de las opiniones expuestas evidencia que más allá de las discrepancias anotadas, hay plenas coincidencias tanto en cuanto a que la doctrina del Mar Presencial es "*una respuesta justificada por parte de Chile a la constante sobrepesca de atún y, otras especies en la Zona de las 200 millas/ Alta Mar del Pacífico Sur Oriental por flotas de aguas distantes*" (Bárbara Kwiatkowska) como que "*la Convención de Jamaica no resuelve la situación de poblaciones a horcajadas*". (Christopher Joyner y Peter De Cola).

A este respecto resulta significativo constar que estos Profesores Christopher Joyner y Peter De Cola coincidan -también- con el Almirante don Jorge Martínez Busch, incluso en algunos de los artículos de la Con-

16. Quéneudes Jean Pierre: "Zone Economique Exlusive et forces aeronavales". Academic de Droit International: Coloque 1981, 319, 324, p. 321.

17. Arias Schreiber Alfonso: "La Zona Económica Exclusiva". Revista Peruana Derecho Internacional, Julio-Setiembre 1981, N° 81, P. 70.

vención de Jamaica que es necesario aclarar o modificar.

- Con todo y más allá de las discrepancias y aproximaciones antes anotadas, resulta fuera de toda duda que los Organismos Internacionales especializados están hoy día vivamente preocupados por encontrar soluciones jurídicas a los problemas que se suscitan a los Estados Ribereños, ante la explotación indiscriminada de las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias en las áreas adyacentes a sus Zonas Económicas Exclusivas. Estas soluciones tienen crecientes elementos vinculados con la Tesis del Mar Presencial, como ocurre con la Resolución N° 1 adoptada por la Comisión Permanente del Pacífico Sur en su XXI Reunión Ordinaria del 23 al 27 de Agosto de 1993.

En dicho contexto tiene especial significado el reciente Seminario Internacional convocado por el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales durante los días 7, 8 y 9 de este mes, en el cual al analizarse, desde el punto de vista académico, la Tesis del Mar Presencial se advirtieron diversas coincidencias respecto de distintos aspectos de esta idea. Más aún, en su Declaración Final denominada "Declaración de Buenos Aires"-, dicho Seminario acordó:

1.) Considerar necesario complementar las disposiciones de la Convención de Jamaica para asegurar la conservación, el manejo y la explotación de los recursos vivos, resguardando los derechos de los Estados Ribereños en aquella Area de Alta Mar adyacente a las respectivas Zonas Económicas Exclusivas.

2.) Invitar a las correspondientes Instituciones Académicas, a los internacionalistas y a los expertos internacionales del Mar, a sumarse a los estudios destinados a adoptar un régimen efectivo para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros y demás recursos vivos en el área de la Alta Mar Adyacente a la Zona Económica Exclusiva.

3.) Sugerir, entre otros, los siguientes principios básicos para lograr lo anterior:

- Es indispensable contar con un corpus iuris de aplicación universal y obligatoria, en el cual se resguarden suficientemente los derechos de los Estados Ribereños, respecto de aquellas especies que se desplazan desde la Alta Mar a las referidas Zonas Económicas Exclusivas.

- Corresponde al Estado Ribereño -y no a otros- velar, en el ejercicio de sus derechos de Soberanía, por la conservación de los recursos vivos dentro de su Zona Económica Exclusiva.

4.) Formular votos para la realización de otros Eventos Internacionales cuyo curso está llamado a contribuir poderosamente en el estudio y solución de los complejos problemas antes analizados.

Como ha podido advertirse, la Declaración de Buenos Aires -sin mencionar expresamente la denominación "Mar Presencial"-ratifica lo antes consignado en el sentido que ella contiene distintos aspectos que son esenciales a dicha Tesis.

CONCLUSIONES

He llegado al final de esta prolongada exposición. Confío que ella me haya permitido entregarles una visión general del Tema que me fuera asignado. A este respecto el desafío lanzado al Mundo Académico el 4 de Mayo de 1990 ha producido en sólo tres años de discusión notables coincidencias. En su virtud, los supuestos del Derecho Internacional Marítimo avanzan hacia nuevas fronteras que inciden en la gestión y conservación de los recursos oceánicos comprendidos en el sector de la alta mar a que se refiere el Mar Presencial. Ello permite alentar la esperanza que en un plazo menor al transcurrido entre la fecha de la Declaración de 1947 y la de la Convención de Jamaica de 1982, la Comunidad Internacional estará en

condiciones de resolver adecuadamente los problemas relativos a dicho Espacio Oceánico. Tal es el caso, por ejemplo, a que si hubiera que delimitar el Mar Presencial de los Estados concurrentes, bien podrían utilizarse las actuales reglas aplicables para la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.

Fundo tales conclusiones no sólo en los avances ya producidos sino en el hecho que la subsistencia de los Estados Ribereños, también interesa a las economías de los otros Estados que intervienen en el referido espacio oceánico, todo lo cual induce a la certidumbre que el próximo siglo se iniciará con respuestas adecuadas a tan importante materia.



FUERZAS ARMADAS LATINOAMERICANAS

Buscando el mercado adecuado

por el Capitán de Navío (ARA) Jorge Luis Colombo

Extractado de la Revista de Publicaciones Navales (ARA) N° 657/658 (1993) 2° y 3° cuatrimestre

Artículo seleccionado - Julio 1995

El Capitán de Navío Jorge Luis Colombo ingresó al Liceo Naval Militar "Almirante Brown" en 1953 y a la Escuela Naval Militar en 1958 (promoción 89). Cursó la Escuela de Aviación Naval, de la que egresó en 1965, la Escuela de Guerra Naval (1978) y el Naval War College (1987, Naval Command Course). Durante 1988 cumplió un año de investigación en el Centro de Estudios Estratégicos en la misma escuela (Newport-Rhode Island).

Recibió adiestramiento en A4Q (EEUU) y Super Etendard (Francia). Fue comandante de la 3a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, de la 2a. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (1981/2, Malvinas), Escuadra Aeronaval N° 3 y Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2.

Obtuvo el "Master" en Relaciones Internacionales en la Universidad de Rhode Island en los Estados Unidos de Norteamérica.

Es un frecuente colaborador del Boletín del Centro Naval y recibió el premio "Comandante Piedra Buena", por su trabajo titulado "Malvinas, las Diego García Atlánticas" (Boletín 748, 1987), publicado a su vez en la edición inicial de la Revista Naval de junio de 1988. Recibió también el premio "Doctor Cuelo" por su artículo "La ética en las relaciones internacionales", transcrito en el número 13, julio 1992, de nuestra Revista.

Parecería ser que los militares latinoamericanos están a punto de evaluar erróneamente tanto la esencia como la necesidad de ciertos cambios fundamentales que se avecinan, y más allá de la bizantina discusión de si hay o no amenazas externas e internas que justifiquen la existencia de hipótesis de conflicto, y por encima de las veladas intenciones de los EE.UU. de unificar las FF.AA. al sur del Río Grande en Fuerzas Armadas Regionales (especie de gran Ejército de Salvación que respaldaría, con una buena dosis de originalidad y buen humor, a la última moda vernácula en materia de Defensa: las hipóte-

sis de confluencia), los militares de esta parte del mundo no alcanzan todavía a percibir que pueden perder una parte significativa de sus capacidades reales y de su inserción en la sociedad, si persisten en ver su rol futuro como una simple variación del que tuvieron en el pasado. Lo cual no implica que necesariamente deba iniciarse un proceso que culmine en reestructuraciones masivas, porque hay misiones y tareas de las FF.AA. que son atemporales y que trascienden cualquier intento de cambio. Por ejemplo, la garantía permanente de la soberanía e independencia nacionales, la protección de los recursos del

país, la preservación de los recursos del país, la preservación de la capacidad de autodeterminación, la defensa común y la integridad territorial.

Argentina tiene vecinos más bien cercanos que han demostrado una conducta histórica respecto de sus FF.AA., evidenciando una claridad meridiana en sus objetivos estratégicos en el largo plazo e independientemente del gobierno de turno, y no les va del todo mal. Saben muy bien hacia dónde se dirigen y qué quieren. No estoy diciendo que los argentinos no tengamos claro el rumbo; simplemente el norte se nos mueve más de lo deseable.

No son pocos los que dividen los roles futuros de las FF.AA. en una misión principal, la tan mentada disuasión creíble, a la que agregan luego un paquete de tareas secundarias que varían según la imaginación y el estado de ánimo del analista: combatir el narcotráfico, intervenir como ayuda en catástrofes naturales, etc. Por varias razones la cosa debería ser cuidadosamente considerada, porque los roles tienden a invertirse, y las FF.AA. podrían terminar a la postre corriendo narcotraficantes y llevando gente en bote y en avión, resultando al mismo tiempo increíblemente poco disuasivas.

Enseguida, se siente la tentación de preguntar qué pasaría si los narcotraficantes deciden portarse bien o si los desastres naturales ocurren en otra parte. ¿Desocupación de militares por escasez de fuentes de trabajo, tal vez?.

En fin, como quiera que sea existen en la actualidad importantes misiones de las cuales hacerse cargo como una directa contribución a la seguridad nacional, y para eso harían falta dos cosas: perderle miedo al concepto de **seguridad nacional**, y moverse según nuevas direcciones que impliquen cambios dramáticos, involucrándose al mismo tiempo en flamantes roles no tradicionales. Y esos roles irían probablemente algo más allá de combatir al narcotráfico, al narcoterrorismo y a quie-

nes atentan contra el medio ambiente o contra la estabilidad de las democracias amenazadas, sea a través de organizaciones locales, regionales o extrarregionales.

Sucede que la definición de Seguridad Nacional está cambiando -porque el **mercado** está evolucionando-, sin que los militares hayan respondido aún a estas variaciones tan importantes. Hay demasiada gente que quiere continuar exactamente igual que en el pasado, y para consuelo de los latinos se puede intuir que esta resistencia al cambio no es patrimonio exclusivo del área latinoamericana, apenas analizadas las opiniones de algunos especialistas extranjeros, se concluye que en todas partes sucede más o menos lo mismo.

Parecería ser que en todo el mundo las FF.AA. deben salir a buscar el nuevo marketing que, respondiendo a un contexto internacional tan cambiante como dinámico, admita así y todo colocar el producto en un mercado difícil, exigente y en constante evolución.

En los tiempos del nuevo orden internacional, **vender** Defensa o Seguridad Nacional no es nada fácil. El cliente o probable comprador es el ciudadano común, y por lo general no es un buen candidato.

Y eso no es todo. Da la impresión que lo único definido del nuevo orden internacional que se viene es que no está razonablemente definido. Sólo puede caracterizarse por el dominio de la incertidumbre, de la inseguridad y de la transición permanente.

Afirma la doctora Virginia Gamba que lo peor de esta época de transición es que nadie puede medir su proyección en el tiempo, al menos no seriamente, de modo que lo mejor que se puede hacer es tratar de manejar los cambios, y controlarlos para pasar a algo distinto y de límites todavía imprecisos.

El fin de la guerra fría ha descolocado en apariencia a la única superpotencia sobreviviente. En los EE.UU., el Pentágono rehace en la actualidad sus planes y trata de

acomodarse como puede a las realidades de un nuevo orden que los especialistas y analistas en Defensa tratan de interpretar aceleradamente.

Pero los hechos mandan, y lo que sucede en Washington repercutirá en todos los acimutes, y las FF.AA. latinoamericanas no habrán de ser, ciertamente, ninguna excepción. Como ejemplo de lo dicho podría intuirse que dentro de este esquema se insertan las nuevas medidas de **seguridad colectiva**, conocidas oficialmente con el nombre de Medidas para Construir la Confianza Mutua. En inglés, han recibido la denominación oficial de CBM (Confidence Building Measures).

Con el trasfondo encubierto de una reducción en los gastos militares que ya ni los EE.UU. pueden soportar, estas medidas harían palidecer de envidia al mismísimo abate Saint Pierre (Charles Irénéé Castel, 1658-1743), quien fue el primero en hablar sobre desarme en la era moderna. Digamos al pasar que editó en el año 1713 su libro "Un Projet de Paix Perpetuelle", y como no fue un best-seller y lo leyó poca gente, sus ideas pasaron casi desapercibidas y fueron copiadas más tarde por Montesquieu, Rousseau y Kant, que sí leían todo lo que andaba dando vueltas y decidieron aprovechar la oportunidad.

Volvamos al tema. Probadas en Europa con resultado variable, y con relativo éxito dentro del esquema Este-Oeste, hay analistas que opinan que, de haber existido en su momento, estas medidas de cooperación y confianza bien podrían haber evitado conflictos tales como la Primera Guerra Mundial. Fuera del teatro europeo, se pueden citar algunos ejemplos de las CBM más conocidas que dieron al mismo tiempo un resultado bastante positivo: los acuerdos de Camp David, los acuerdos sobre Actividades Militares Peligrosas, los Acuerdos indo-paquistaneses, la UNCLOS de 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, o Ley del

Mar) y los acuerdos de Jackson Hole.

Un poco más acá y dentro de Europa, habría que mencionar el Acuerdo de Estocolmo en 1986 y su primer implementación en Alemania en 1987, conocida con el nombre de CDE On-Site Inspection (Confidence and Security Building Measures and Disarmament in Europe). Hace su aparición finalmente el Documento de Viena de 1992, firmado por 48 naciones europeas más los EE.UU., documento en el que se detallan medidas que van desde el intercambio de información militar hasta la reducción de riesgos, todo ello con miras a incrementar la confianza y seguridad mutuas.

Los EE.UU. recomiendan enfáticamente la aplicación y seguimiento de este tipo de esquemas para la América Latina, con argumentos casi contundentes: si las CBM han sido utilizadas entre rusos y americanos, enemigos poco menos que irreductibles, por qué no habrían de dar resultado entre brasileños y argentinos, o entre argentinos y chilenos, o entre éstos y los peruanos, o entre los mismos peruanos y los ecuatorianos? Si los acuerdos sobre limitación y no proliferación de armas nucleares dieron buenos resultados nada menos que entre los EE.UU. y la URSS, por qué no podría suceder lo mismo con las armas convencionales entre los latinos, reduciendo así los gastos de la defensa en países donde resultan vitales las inversiones en programas para el desarrollo? Si a partir de 1987 los americanos han inspeccionado en el lugar *On Site Inspection* cualquier maniobra de tropas del Pacto de Varsovia en tierra que involucró más de 25.000 hombres, y lo mismo hicieron los soviéticos en el ámbito de la NATO, ¿por qué los chilenos no podrían inspeccionar el despliegue de tropas argentinas cerca de la frontera, y los argentinos hacer lo mismo del otro lado?...

...Para satisfacer los requerimientos planteados por iniciativas originadas en su frente interno, la administración Bush recortará significativamente el presupuesto de De-

fensa para 1992, y el Pentágono reduciría su presupuesto de 291.000 millones de dólares anuales a tan sólo 240.000 millones.

Estos recortes afectarán todos los programas militares previstos, incluyendo al personal y a la adquisición de nuevos medios de combate desarrollados por contratistas civiles, y afectarán también en parte las políticas de defensa hacia América Latina, por más que se libere la entrega de armamento convencional de tecnología ya superada. La administración tiene todavía en estudio modificaciones más profundas, que bien podrían llevar a reducciones aún mayores, tal vez del orden del 50% de los niveles iniciales, algo así como 150.000 millones de dólares. Y si para los militares americanos una reducción presupuestaria del 25% implica la supervivencia, reducir las cifras a la mitad equivaldría a su aniquilamiento. La Fuerza Aérea de los EE.UU. reduciría sus alas aéreas de combate de 36 a 20, la Armada sus grupos de batalla con portaaviones de 14 a 8 o tal vez menos, y la Infantería de Marina disminuiría sus efectivos de 194.000 a 177.000.

Los programas de armas más avanzadas, incluyendo el bombardeo B-2, el avión de combate F-22 y el submarino de ataque nuclear Seawolf podrían ser definitivamente cancelados. Y es evidente que todo esto marca una tendencia que debería ser cuidadosamente estudiada.

Como decían los analistas Bruce Auster y Robin Knight, del U.S. News & World Report, luego de dos guerras mundiales, de 45 años de confrontación nuclear y miles de millones de dólares, libras esterlinas, rublos y francos invertidos en personal y armamento, el poderío militar de una nación repentinamente dejó de ser el patrón de referencia dominante, y ni siquiera es sinónimo de garantía de su propia seguridad. Seguridad que continúa tan amenazada como antes, porque las amenazas no están decreciendo: simplemente cambiaron de apariencia. Por caso, hay quienes están convencidos que hoy en

día la seguridad económica es el flamante equivalente a la antigua Seguridad Nacional, y esto resulta así aún cuando no haya argumentos válidos que hagan suponer que una eventual confrontación económica, sea cual fuere el escenario probable, pueda ser mucho más benigna que una guerra convencional. De hecho, la historia demuestra que las guerras económicas son peores que los conflictos comunes, entre otras cosas porque no se libran en un campo de batalla específico y son considerablemente más difusas.

Y bien, hay muchos más factores a considerar, de modo que tratemos de adivinar cuál podría ser el rostro de este nuevo mercado de la Defensa o de la Seguridad Nacional.

LOS ESCENARIOS DEL SIGLO XXI Y EL NUEVO ORDEN INTERNACIONAL

En lo que hace a cuestiones de Defensa o de Seguridad Nacional, resulta evidente que al menos una gran parte de Occidente seguirá reflejándose en el espejo de los EE.UU. Sería absurdo negar esta realidad, y el sentido común parecería indicar que, pese a los problemas globales que continuarán subsistiendo y a las amenazas externas que no serían descartadas, debería apuntarse un poco más a las amenazas internas antes que a las que vienen desde afuera, y allí se encontraría uno de los primeros escenarios.

EL General Alfred Gray, ex Comandante de la Infantería de Marina de los EE.UU., dice que la amenaza más grande a la seguridad nacional puede encontrarse actualmente en la combinación de la criminalidad, la droga, la pérdida permanente de las oportunidades de educación en todos los niveles, y en las consecuencias económicas derivadas de estas tres fallas substanciales. Y cometería un grave error quien crea que esto es aplicable sólo a los EE.UU.

Otro de los escenarios dominantes del futuro, en el que sin duda se jugarán roles fundamentales relacionados con la economía y la seguridad nacionales, será el escenario ecológico. Hasta cierto punto este escenario sería impuesto por los países industrializados sobre los subdesarrollados o en vía de desarrollo, dentro de un esquema de supervivencia y autopreservación que sorprendería incluso al filósofo escocés Hobbes. Una vez más los latinos estarían inmersos en una disputa con signo Norte-Sur, caracterizada por la asimetría de criterios para evaluar la magnitud del daño causado al ecosistema a nivel global, y donde la atribución de responsabilidades no estaría enmarcada en la objetividad precisamente. No es lo mismo que las industrias del Norte eleven inocentemente la temperatura del planeta, perforando así la capa de ozono en el Sur, que talar también inocentemente árboles en el Sur para que termine lloviendo menos en el norte. Todos los inocentes son iguales ante la ley, pero los del Norte parecen ser más iguales que los demás.

El significado de la economía en relación con el medio ambiente, que dominaría gran parte de las variables que se puedan considerar, fue particularmente analizado en un reciente informe del Worldwatch Institute de Washington, EE.UU.

En ese informe se sugiere que a los habitantes de este planeta les quedan tan sólo diez años para cambiar las tendencias negativas de su influencia en la destrucción del medio ambiente, antes que el daño sea absolutamente irreversible y se traduzca en la ruina tanto económica como social. El director del mencionado informe, Lester Brown, afirmó durante una entrevista concedida al New York Times que si el mundo no responde positivamente a las degradaciones que está causando, se producirá una ruptura económica que sería políticamente inmanejable, y éso es lo más parecido que hay a una hipótesis de conflicto. Para confirmarlo no

habría más que mirar hacia atrás, África del Norte, granero del mundo en otros tiempos, hoy en día no es sino un enorme desierto con gente hambrienta que no tiene con qué subsistir.

Y esto tiene relación, una vez más, con el gran país del Norte. El Subjefe del Estado Mayor Conjunto de las FF.AA. de los EE.UU. Almirante David Jeremiah, declaró recientemente al Navy Times, órgano oficial de difusión escrita de la Armada americana, que por primera vez en 50 años existe la oportunidad cierta de reformar a fondo el Departamento de Defensa de los EE.UU., porque el conflicto Este-Oeste ha llegado a su fin. Hay que reflexionar, continúa el Almirante, sobre realidades tales como que la población mundial se duplicará hacia el año 2025, y que el 90% de esa gente habitará en países subdesarrollados, lo que a su vez sufrirán de hambre en proporciones increíbles. Se verá una lucha despiadada por las fuentes de recursos y el petróleo, por caso, no será sino una entre muchas materias primas disputadas; la batalla por algo tan simple como el agua se contará sin duda entre las más crueles.

La complejidad del mercado donde vender la Defensa o la Seguridad se extiende bastante más allá, y una clientela casi segura podría encontrarse en quienes deberán combatir en sus más variados frentes los límites de la corrupción casi sistematizada, o los nacionalismos radicalizados que tienden a la disgregación, o los conflictos originados en problemas étnicos, raciales y religiosos, o la subsistencia de enclaves coloniales, y entre quienes deben actuar ante el incremento de las tensiones económico-sociales, o tal vez entre aquellos que disputen la ocupación de los espacios vacíos, para mencionar los más significativos.

En lo que hace al probable nuevo orden internacional y su relación con la Defensa o la Seguridad Nacional, tal vez lo más difícil de delinear será el nuevo contexto internacional en el que necesariamente debería nu-

tirirse. Y lo grave del caso es que la arena de este gran circo aparentemente recién reciclado no es arena limpia. Como es natural, está llena de impurezas.

El contexto internacional en el corto y mediano plazo podría intuirse más o menos dentro de los siguientes parámetros:

- Las variables del nuevo contexto internacional no estarían aún totalmente definidas.

- Si se insistiera en caracterizarlo, tal vez la definición más razonable debería incluir buenas dosis de inseguridad e incertidumbre, que derivarían en una transición casi permanente.

- Esta transición no estaría acotada en el tiempo, implicaría transitar desde un contexto bipolar hacia otro diferente aún no definido y sumamente complejo; la transición se realizaría en medio de una recesión económica mundial, y este nuevo modelo debería ser negociado sin pasar necesariamente por la destrucción total del anterior.

La insistencia en el término transición no es casual, porque enmarca las dificultades inherentes al futuro mercado en el que sin duda se venderá la Defensa y la Seguridad. Se resumen a continuación las principales áreas de transición que afectarían necesariamente el nuevo orden internacional, y que por lo tanto modificarían substancialmente las tendencias del mercado de la Defensa.

Transición en el concepto de la amenaza

Casi ningún cliente comprará Defensa en el futuro, atado al esquema de amenazas o de hipótesis de conflicto tal como se conocía en el pasado. Los cambios en las amenazas a la Seguridad o a la Defensa, tanto externas como internas son realmente vertiginosos, y acompañan los procesos más insólitos.

Esto resulta particularmente cierto en la América Latina, donde las presiones exter-

nas influyen en forma notable sobre todos los países de la región. Los latinos estamos casi obligados a coquetear con el concepto de la **disuasión creíble**, o con una nueva tendencia recién salida del horno de los así llamados Analistas de Defensa, la **suficiencia defensiva**.

El Tratado de Río, por ejemplo, parece a esta altura tan fuera de época, que, independientemente de que haya sido un instrumento meramente declamatorio, como la mayoría de los tratados de esta clase, parecería lícito preguntarse si en la actualidad su subsistencia puede ser seriamente considerada. La prospectiva para el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) resulta más bien pesimista, y lo único a discutir en el futuro no iría más allá del color del féretro dentro del cual este tratado sería definitivamente sepultado.

También las alianzas económicas bilaterales y multilaterales a nivel regional, tales como el MERCOSUR, se contarían entre los elementos más importantes que contribuirían a la transformación del concepto de amenaza. Con toda seguridad los Analistas en Defensa considerarán seriamente las flamantes estrategias de intercambio en el área latinoamericana, para evaluar luego objetivamente qué podría llegar a pasar en el contexto de una integración americana total, que incluya al NAFTA (North American Free Trade Association, o sea los EE.UU., Canadá y México), más todo el resto del continente.

Ya los atenienses condicionaban sus estrategias militares a las económicas (en realidad era exactamente al revés), de manera que no hay nada nuevo bajo el sol.

Transición en el concepto de Seguridad Colectiva

Nadie sabe con certeza qué es lo que quedará en pie con relación a este concepto actualmente tan debatido.

El antiguamente llamado Mundo Libre ya no mira estas cuestiones con los mismos ojos, y no sería ni razonable ni concebible mantener el viejo esquema, dejando a los países de la recientemente inaugurada Mancomunidad de Estados Independientes fuera del tratamiento de la cuestión. Por otra parte, la desaparición de la URSS no sólo ha creado una orfandad en el viejo concepto de la bipolaridad, sino que también originó la estrategia de las incertidumbres, y no es para menos.

Las intolerancias regionales han provocado la violencia en Yugoslavia, además de Maldivia, Georgia, Armenia-Azerbaiján y Afganistán.

Las fricciones entre azeríes musulmanes y armenios cristianos alrededor del enclave de Nagorno Karabagh son cosas de todos los días. En Georgia, otra disputa entre uzbekos sunnitas y meshkitas shiitas culminó en choques étnicos y religiosos, y como si esto fuera poco, existe una mayoría rumana que choca frontalmente contra los separatistas rusos.

Mucho más cerca, quien crea que lo que ocurre actualmente en Perú concierne solamente a los peruanos, está totalmente equivocado. Sendero Luminoso, con o sin droga de por medio, plantea un conflicto de alcance regional y es un fenómeno nihilista y anárquico que está mucho más allá de lo que alguna vez soñó el inefable Mao.

No sería de extrañar entonces que la Seguridad Colectiva desaparezca por lo menos del léxico de los analistas, para ser reemplazado por algo totalmente nuevo, ya insinuado a través de las Medidas para Construir la Confianza Mutua mencionadas al comienzo, confianza que no tiene por qué culminar necesariamente en Seguridad Colectiva, pero sí en la coexistencia pacífica que tanto escozor causaba al Mundo Libre no hace mucho tiempo atrás.

Transición en el valor del Estado-Nación

Este concepto va camino de ser totalmente redefinido. Las fronteras geográficas tienen hoy en día menor valor que en el pasado, y Hobbes y su criterio primario de la interdependencia entre los estados vuelve a tener gran actualidad.

Como ejemplo vale citar la protección del medio ambiente, cuya agresión se asume ya como una amenaza para la humanidad y como una hipótesis de conflicto o de crisis sin fronteras visibles. La simple sospecha de degradación en cualquier parte del mundo es interpretada como una amenaza a la Seguridad Colectiva a nivel planetario, contribuyendo indirectamente a la transformación de los criterios normativos y de procedimientos que caracterizaron la aplicación del sistema de seguridad global en la década anterior.

En la actualidad, y con la sola excepción aplicable a la única superpotencia sobreviviente, una resolución de la ONU puede borrar cualquier frontera y por variadas razones, sin que por ello le asista a nadie el derecho a hablar sobre **intervención** especialmente cuando el brazo ejecutor se concentra en organizaciones militares multinacionales que actúan como fuerzas de tareas combinadas. El menú del cual se nutre y que tácita o explícitamente aprueba la comunidad internacional es variado, e incluye platos fuertes tales como la defensa de la paz mundial, la protección a las democracias amenazadas o el restablecimiento de los derechos humanos.

Esto da origen a una especie de agenda transnacional, capaz de imponer objetivos comunes como los ya mencionados del medio ambiente, migraciones y control de población, drogas, narcotráfico, proliferación de armas nucleares y convencionales, etc.

Esta transición se contará sin dudas en-

tre las más conflictivas, porque se generarán las inevitables tensiones entre los primeros actores de la cartelera internacional, y aquellos que tienen sólo un papel de reparto, en abierta discrepancia con esas imposiciones que tienden a cambiar las pautas de la soberanía nacional.

Transición en el empleo de la fuerza

El futuro estaría aquí ligado a la legitimación del proceso racional que culmina en la aplicación de la fuerza, por lo que su uso legalizado a través del consenso que otorgan algunas organizaciones internacionales, podría tal vez cambiar los límites de su imposición volviéndolos mucho más flexibles.

Eventualmente se podría llegar a acuñar un nuevo lema que reemplazaría al viejo y conocido *"el empleo de la fuerza es correcto cuando la fuerza es suficientemente grande"* (*"might is right when might is big enough"*), transformándose en algo así como *"cuantos más, más legal"*. Lo que implicaría que en el futuro las así llamadas **coaliciones de intervención** estarían destinadas a la aplicación de la fuerza por decisión concertada de una cantidad significativa de naciones, cónclave del que no estarían ausentes los países del hemisferio sur que hasta no hace mucho tiempo atrás formaban parte del Tercer Mundo o de los Países No Alineados, especie hoy en día condenada al museo de la historia.

Adicionalmente, esta transición arrastraría cambios y nuevas modalidades en la concertación y en la aplicación de las alianzas militares, cuyos objetivos finales en el corto y mediano plazo, y tal como los presenta una prospectiva más o menos razonable, difícilmente volverían a ser los mismos de antes.

En definitiva, sería tal vez volver al Maquiavelo que untaba de ética a su príncipe y le hacía decir que *"la fuerza es justa cuando es necesaria"*.

Transición en los bloques y sistemas económicos

Dentro de la recesión económica mundial que probablemente enmarcaría los procesos económico-financieros en el corto plazo, la venta de la Defensa deberá abrirse camino en medio de una transición formidable de todo el sistema, una de cuyas características principales sería la multipolaridad.

En la América Latina la cuestión puede ser un poco compleja, porque una cosa es el futuro contexto de las políticas económicas que propondrían organizaciones del tipo del MERCOSUR, y otra, muy diferente, la probable cooperación militar en ese mismo ámbito: sería ingenuo concebir una estrategia económica común que no estuviese sustentada en una coherente estrategia militar colectiva a nivel regional. Claro está, primero debería definirse una estrategia militar propia acorde con las estrategias nacionales. Y por estos lados, eso no se logra con facilidad.

En ese sentido, el VI Simposio de Estudios Estratégicos produjo algunos resultados alentadores. Reunidos en Buenos Aires a mediados de este año, los Estados Mayores Conjuntos del Brasil, Paraguay, Uruguay y la Argentina (Chile como observador), se coincidió en aspectos relacionados como la cooperación militar y el futuro rol de las FF.AA. en el contexto del MERCOSUR.

Pero al mismo tiempo se convino en que las FF.AA. latinoamericanas tienen como misión principal aquella establecida por la Constitución de su país. En términos generales, la preservación de la integridad territorial, de la soberanía y, por supuesto, de los intereses nacionales.

Y bien, el tema se las trae, porque al mencionar explícitamente la defensa de los intereses nacionales, se está proponiendo implícitamente una verdadera anatomía sobre los límites de lo razonable por dos motivos: en primer lugar, porque hasta ahora no se ha descubierto una fórmula válida para

lograr que los intereses de uno no perjudiquen los intereses del otro; enseguida, habría que recordar otra vez a nuestro vapuleado Maquiavelo cuando afirmaba que invocando intereses de Estado, el bueno del príncipe queda justificado para hacer casi cualquier cosa.

Transición en el valor relativo de las altas tecnologías

El dominio de las altas tecnologías está reemplazando a la supremacía en el campo nuclear, transformando las relaciones de poder entre los estados.

Dentro de este proceso de transición, los EE.UU., que están a la vanguardia de las tecnologías de punta y de la investigación y el desarrollo, han seleccionado las siguientes tecnologías emergentes:

La biotecnología, que está transformando totalmente la ingeniería genética.

La robótica, que reemplaza la mano de obra humana con grandes ventajas. La combinación de los sistemas mecánicos acoplados con la nueva generación de computadoras de gran capacidad y de las inteligencias artificiales, abren un horizonte insospechado en el ámbito de la ingeniería militar.

- La ciencia de los nuevos materiales. Los superconductores o las nuevas cerámicas, son sólo dos ejemplos a tener en cuenta entre muchos casos que podrían citarse.

- Las nuevas tecnologías de las realidades virtuales. A través del uso de computadoras de última generación se reproducen sensaciones visuales, auditivas y táctiles de alta precisión. Cuando son **inyectadas** en un ser humano, lo transportan a una realidad sintética de alta fidelidad.

- La nanotecnología. Esta nueva ciencia permite manipular con precisión los átomos en forma individual, transformando así ciertas configuraciones moleculares a partir de materias primas no estructuradas.

¿Se vende o no se vende?

¿Finalmente, existe o no existe un futuro mercado donde vender la Defensa en la América Latina?

En momentos de cambios profundos como los que se avecinan, no es una pregunta fácil de responder. En cualquier caso, lo que sí está más o menos claro es que los militares de esta parte del mundo deberíamos resistir la tentación de sentarnos a llorar como autosatisfacción sobre nuestras propias deficiencias, cosa que por otra parte nos fascina. Sería prudente y recomendable un buen análisis de tendencias, sin exagerarlas y con buenas dosis de sentido común. Por encima de todo, con ambos pies bien puestos sobre la tierra y con una correcta lectura e interpretación de los procesos futuros. Como dicen los americanos, aplicando la regla de las seis W: what to do to whom, when, where and with what? (¿qué hacerle a quién, cuándo, en dónde y con qué?).

Las futuras tendencias de la Defensa estarán ligadas a los procesos que determine el nuevo orden mundial, y no es ocioso repetirlo una vez más.

En una conferencia pronunciada en abril de 1991 en el Banco Mundial, el ex Secretario de Defensa de los EE.UU., Robert Mc Namara, dijo un par de cosas interesantes relacionadas con la reducción de los presupuestos militares de los países en desarrollo. Parece ser que Mc Namara se cuenta entre los que leyeron al Abate Saint Pierre.

Empezó aclarando que luego de la guerra fría, la paz y la seguridad mundiales deberían ser garantizadas por los EE.UU. junto con el resto de los así llamados G-7, los Siete Grandes o Grupo de los Siete: Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Japón y la MEI. Las condiciones básicas para que el sistema funcione deberían ser:

- En las disputas entre sí, los Siete Grandes deben renunciar al empleo de la fuerza.

- Debe haber un acuerdo con el Consejo de Seguridad de la ONU (sobre este tema volveré al final), en el sentido que los conflictos regionales deben ser solucionados a través de la aplicación de sanciones económicas primero, para pasar al uso de la fuerza sólo como último recurso, y por acciones militares impuestas por decisiones colectivas y utilizando fuerza multinacionales.

Vale la pena una pequeña digresión, porque ésto sería una especie de distribución gratuita de Defensa institucionalizada.

Resulta todo muy prometedor, como en su momento lo fue la Liga de las Naciones, creada en 1919 a instancias de los tres idealistas Wilson, Lloyd George y Clemenceau, éste último de la famosa sentencia que dice que *"la guerra es algo demasiado importante como para dejarla en manos de militares"*, (y tal vez la paz sea también lo suficientemente importante como para no dejarla totalmente en manos de no militares).

Nuevamente los principios de la paz y de la seguridad universales dominaron más tarde en la firma de la Carta de la ONU.

Pero algo falló, porque de acuerdo con el Instituto de Investigación para la Paz de Estocolmo (IPRIS) y con el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres (IISS), en este período de 47 años transcurridos desde la creación de la ONU hasta la fecha, ocurrieron en nuestro bienamado planeta la friolera de 125 conflictos armados regionales, causando cuatro millones de muertos. En este período de paz, alguien se olvidó de aplicar el viejo y respetable adagio del teórico militar romano Vegetio cuando afirmaba *"si vis pacem, para bellum"* (si quieres la paz, prepárate para la guerra).

Hasta tuvieron miedo de acordarse del menos tremendista francés Bouthoul y su apotegma *"Si tu veux la paix, connais la guerre"*; conocer la guerra (o la estructura íntima del conflicto, como le gustaría al Almirante Millia) si se ama realmente la paz,

parece actualmente privilegio de unos pocos. Y en el largo camino, más de uno no supo vender con convicción ni Defensa ni Seguridad, sin las cuales la posibilidad de comprar **disuasión creíble** -con la única excepción del campo nuclear- simplemente no existe.

En el terreno tan sensible de la disuasión nuclear, esto no resultó evidente ni en un sentido abstracto ni en los hechos, porque finalmente las armas nucleares ejercieron cierta influencia en la salud moral y política de quienes detentaban la capacidad de utilizarlas. Así lo escribió Raymond Aron en el primer capítulo de su libro **Le Grand Schisme** (El Gran Cisma), publicado en 1948 y justo cuando comenzaba la guerra fría, afirmando *"Paz Imposible, Guerra Improbable"*. Y el filósofo francés tuvo razón, porque allí sí que se vendió bien el concepto de la verdadera disuasión y de la Defensa.

Volvamos a lo nuestro, pues lo dicho hasta aquí es más un muestrario de las variables intervinientes en un proceso que otra cosa, sin un aporte concreto de soluciones.

En el caso específico de la armadas, parecería ser que hay al menos algunas misiones o tareas que aseguran buenos mercados y que se ajustan al esquema de las W6 arriba mencionado. Se destaca entre ellas el control del mar, control que implica la presencia, la que a su vez no excluye ningún escenario como brazo ejecutor de políticas nacionales, tanto en aguas propias como ajenas; más aún, las armadas están particularmente bien dotadas para ello, y hasta pueden llegar a integrarse con ventajas singulares a tratados y organizaciones internacionales, por ser las únicas que trasladan de hecho una porción de territorio nacional que no pierde identidad ni necesita de un asentamiento propio. Acción simple, contundente e inigualable que vende muy bien y que es privativa de las armadas; no existe ninguna otra organización militar que pueda ofrecer un producto tan apetecible.

Pero la cuestión no es fácil. Para nuestro país en particular y debido al bajo perfil adoptado, vender Defensa puede resultar tremendamente difícil; hoy por hoy, daría la impresión que tendemos a ser la nación más pacifista de la América Latina. No se discute la decisión, simplemente queda descripta una realidad. Veamos los números.

El análisis de las cifras que publicó el año pasado el ya citado IISS de Londres en el *Military Balance* (Balance Militar), indica que si se consideran los presupuestos para la Defensa y la cantidad de efectivos militares bajo bandera, todo ello con relación a las respectivas poblaciones, el resultado que arrojan desde el punto de vista militar los nueve países más importantes de Latinoamérica (Argentina., Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Méjico, Nicaragua, Perú y Venezuela), demuestra que la nación más militarizada es Cuba, en donde por cada siete civiles hay un ciudadano con un fusil, el que a su vez le cuesta al Estado cubano 186 U\$S anuales. Y casi en el extremo opuesto a los militarizados está la Argentina, porque se deben juntar alrededor de 500 civiles para tener un hombre de profesión militar, y la inversión per cápita en presupuesto para las FF.AA. (que no es lo mismo que decir para la Defensa), es de unos 40 U\$S por año...

... La empresa de la venta de la Defensa debe ser administrada con calma, e imaginar muchas más realidades que las aquí expues-

tas (las que de ninguna manera pretenden ser excluyentes), no sería tal vez del todo real. La redundancia no es fortuita, porque pese a todo hay hechos que demuestran que dentro de esta transición y del nuevo orden internacional que se aproxima, la flamante luna de miel impuesta por esta versión de la *détente* tiene diferentes interpretaciones según de quien se trate.

Y si no que lo nieguen los americanos, los rusos, los ingleses, los chinos o los franceses, para quienes los mercados siguen tan abiertos a la venta de la Defensa como siempre, y con un argumento nada desdeñable, pues parece ser que descubrieron que ese negocio vuelve al mundo más seguro. Como el 91 % de las exportaciones en armamentos de las que se nutren gran parte de los que hacen las guerras o compran y venden Seguridad Nacional en este planeta, está monopolizado por esos cinco países, (MEI 49%, USA 19%, Reino Unido 10%, Francia 8% y China 5%), no es cosa de alarmarse. Como diría Maffesoli, que de esto algo sabía, están simplemente administrando la violencia fundadora.

Con un agregado casi sin importancia y que a los latinos que peregrinan tratando de vender Defensa no debería llamarles demasiado la atención: a modo de paradoja y por pura coincidencia, son los cinco países miembros del Consejo Permanente de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas





La protección de Nuestra Familia

- Medi - Cofás es un **Servicio Parcial de Salud**, ideado y desarrollado para la protección de nuestra familia.
- Pensado para **complementar servicios** brindados por otras instituciones afines, inicialmente cuenta con policlínicas de **Medicina General, Enfermería y Traslados Coordinados** en modernas y equipadas ambulancias.
- Se ha desarrollado una excelente infraestructura locativa, logística, técnica y humana, lo que permite brindar el más **calificado y personalizado servicio**, con la más alta seriedad.
- Gradualmente se irán incorporando nuevas prestaciones, las que pretendemos darán respuesta a las necesidades de nuestros beneficiarios y sobre las cuales le informaremos oportunamente.
- Nuestros **socios** ya están **comprendidos** en este beneficio **sin costo adicional**.
- Afílie a los suyos.
- **Por \$ 12 logre tranquilidad.**



**Consulte al 400 - 1427 (de 13.00 a 20.00 hs. de lunes a viernes)
o en nuestro local central (Acevedo Díaz y Colonia - Montevideo)**

URUGUAY: PODER POLITICO Y FUERZAS ARMADAS PROFESIONALES

por el Contralmirante Eladio R. Moll

Página destacada - Noviembre 1995



El Contralmirante Eladio R. Moll Escanellas ascendió a su actual jerarquía el 1° de febrero de 1990, pasando a desempeñarse como Comandante de las Fuerzas de Mar.

En febrero de 1992 fue designado por el Poder Ejecutivo en Misión Diplomática en los Estados Unidos de Norteamérica, como Jefe de la Delegación Uruguaya ante la Junta Interamericana de Defensa y Asesor ante la O.E.A.

A su regreso al país en 1994 pasó a ejercer el cargo de Director General de Información de Defensa, hasta julio de 1995 y luego como Comandante de la Flota. En la actualidad se encuentra en situación de Retiro.

INTRODUCCION

Empezaba a sentirse el otoño de 1993 en la Ciudad de Washington D.C. cuando recibí una invitación para participar en un simposio entre el 27 y 28 de octubre donde se trataría el tema "Desafíos a la Seguridad Cooperativa de las Américas".

Este acontecimiento se llevó a cabo en la National Defense University, Institute for National Strategic Studies, en la misma ciudad de Washington D.C.

El día 27 de octubre por la tarde el Sr. Augusto Varas, de Chile, representante de FLACSO, (Facultad Latino Americana de Ciencias Sociales), un centro de investigaciones académicas ubicado en Santiago, y de gran prestigio en foros internacionales, manifestó "*Uruguay es inviable como país ... carece de Fuerzas Armadas creíbles*". No es la oportunidad de comentar mi reacción aunque muchos de ustedes se la imaginarán. Sin embargo sí es del caso destacar la acerta-

da intervención del Dr. Hernán Patiño Mayer, presente como integrante del panel, como Presidente de la Comisión de Seguridad Hemisférica de la OEA, quien ensayó una airada crítica a las expresiones del Sr. Augusto Varas.

Como es de conocimiento de todos el Dr. Hernán Patiño Mayer es actualmente Embajador de la República Argentina ante nuestro país.

Este hecho anecdótico quedó profundamente marcado en mi conciencia, lo que me llevó a escribir un par de trabajos durante mi estadía en los Estados Unidos que se titulan "Poder Político y Fuerzas Armadas" y "Uruguay y sus Fuerzas Armadas Profesionales".

Me parece oportuno en este momento en el que nuestro Parlamento debate la Ley de Presupuesto y dentro de su articulado las modificaciones a la Ley Orgánica de la Armada, hacer este aporte tendiente a que se discuta en profundidad el rol de las Fuerzas Armadas en el Uruguay post- moderno, ya

que da la sensación que nos estamos preocupando por atender reclamos corporativos cuando lo fundamental lo soslayamos.

EL "NUEVO ORDEN" MUNDIAL

Los astrónomos no prevén ningún cataclismo desde el exterior en los próximos 20 años y el último tratado SALT II reduce al mínimo la posibilidad de una conflagración atómica. Esto parece indicar que el mundo seguirá rotando sobre su eje mientras que la población mundial aumentará hasta alrededor de 7.000 millones para el año 2.000. Todo hace suponer entonces que el control demográfico no se producirá a través de grandes guerras mundiales del tipo de las dos que conmovieron a la humanidad durante el siglo, sino que será llevado a cabo por enfermedades, la pobreza y por el control de la natalidad.

Los lineamientos económicos que el "Nuevo Orden" aplica a través de los organismos financieros internacionales, a todos los países del mundo sin discriminación, necesitará un tiempo para consolidarse. Esto se debe a que la diversidad de sociedades que comprenden el mundo no reaccionan todas al unísono. Al generalizarse el sistema democrático como forma de gobierno, para llevar a cabo la tarea, se producen demoras en la mayoría de los casos, fundamentalmente por el enfrentamiento plural y liberal de los partidos políticos funcionando dentro del sistema. Es oportuno dejar bien claro que consideramos a la democracia como único sistema válido para nuestras sociedades.

A este "Nuevo Orden" salvo en casos puntuales y excepcionales, no le interesa por el momento contar con gobiernos autoritarios para consolidar rápidamente este proceso. No cabe duda que hoy al desaparecer la amenaza del comunismo internacional, este tipo de regímenes serían una traba al proceso establecido.

Hay indicios muy claros de la imposición de las nuevas reglas de juego internacionales y por eso vemos también ahora que los gobiernos de muchos países parecen empujados por un extraño síndrome y se apuran a firmar tratados con sus vecinos con el fin de eliminar potenciales conflictos fronterizos.

Por el momento la receta de la regionalización, también asegura la paz y mantiene ocupados a los gobiernos y sus respectivas sociedades en discutir y fijar cómo se van a repartir las correspondientes parcelas del mercado. Este es otro tipo de lucha que también por el momento no necesita de los militares; pero al igual que en las guerras, los países necesitan de una clase política dirigente capaz de motivar y hacer entender a la sociedad que es necesario reacomodarse rápidamente para conseguir el objetivo común que beneficiará a todos. Algunos países han aceptado esta realidad más rápidamente que otros. Quizá porque sus estructuras de producción fueron adaptadas con anterioridad, comprendiendo la necesidad de aplicar el modelo económico liberal, haciendo que hoy se acomoden más fácilmente a las demandas del "Nuevo Orden". Otros países, no han comprendido qué es lo que se pretende de ellos, permaneciendo sus estructuras socioeconómicas incambiadas, que los limitan para ocupar espacios rápidamente, rezagándolos e impidiéndoles acceder a los mejores mercados.

Nuestro país por supuesto no escapa ni va a escapar a esta realidad y dependerá en qué medida toda su sociedad esté dispuesta a cambiar y la rapidez con que lo haga. De no aceptar esto como válido, los costos serán imprevisibles. El control de los organismos financieros internacionales al respecto también es estricto e inflexible. El plan maestro tiene entonces los elementos que le aseguran un total control militar sobre los conflictos y un total control sobre las economías de los países no desarrollados. Debido a una diver-

sidad de factores no podemos evaluar cuánto tiempo llevará consolidar este nuevo status legal. ¿La nueva "pax romana" podrá ser mantenida indefinidamente?

Si consideramos hipotéticamente que se consolide el "Nuevo Orden" para fin de siglo y todo el mundo o todas las regiones empiecen a disputarse los mismos mercados (los de mayor poderío económico, que no serán muchos más que los que hoy existen), o sea EE.UU., Europa y Japón, es de esperar entonces una competencia feroz. ¿No es lógico pensar entonces que se generarán conflictos por colisión de intereses nacionales y regionales?

¿Acaso es incorrecto pensar que se genere competencia dentro de una misma región entre países que poseen determinado tipo de materia prima, energía y/o tecnología adquirida? ¿Acaso es incorrecto suponer que ésta los lleve a enfrentarse, debido fundamentalmente al beneficio diferencial que por estos motivos adquieran sus respectivas sociedades?. Por otro lado ¿hasta cuándo los países desarrollados seguirán imponiéndoles a sus ciudadanos medidas recesivas a los efectos de no seguir aumentando la diferencia en el nivel de vida entre los países ricos y los pobres?

Si además partimos del supuesto que el control del medio ambiente, por su costo, se opone al desarrollo rápido de los países, ¿cómo imaginarnos un siglo XXI sin conflictos debido a la atención diferencial que hagan de este tema los países o las regiones?

Es difícil imaginar un mundo funcionando bajo el "Nuevo Orden" y desarrollándose simultáneamente, donde jugarán infinitas variables que atentarán contra el equilibrio y la paz.

Quizá para entonces existan computadoras que puedan manejar todos estos factores a través de un programa adecuado y que tenga como objetivo final la utopía de la felicidad para toda la humanidad. No olvidemos que esta computadora (Hard) la cons-

truyen los países más desarrollados y el programa (Soft) también.

Sin embargo, desde que el mundo es mundo y desde que el ser humano lo habita, nadie pudo repartir equitativamente la felicidad sobre la tierra.

Aclaramos enfáticamente que no estamos en contra de la paz y que no somos belicistas, porque como militares conocemos muy bien su valor. Pero es nuestra obligación ser los primeros en enfrentarnos a las armas de los enemigos del país y ésa es nuestra posición desde el momento que elegimos esta profesión. No seremos nosotros militares profesionales quienes adoptemos posiciones sindicales en defensa de nuestro trabajo. Si verdaderamente creyéramos que a partir de ahora el mundo va a vivir en una paz total, tendríamos que ser los primeros en buscar otras actividades que nos permitan reinsertarnos en la sociedad.

Si al adoptar este modelo los países en desarrollo eliminan sus Fuerzas Armadas, deberán entonces pagar un alto costo cuando los intereses nacionales o regionales a defender no sean concurrentes con los establecidos por él. Hay entonces una pérdida de soberanía que llevaría a dichos países a transformarse en colonias del "Nuevo Orden", mientras los países desarrollados mantienen e incrementan incluso sus capacidades militares.

Estados Unidos por ejemplo establece su estrategia "From the Sea" que le permite intervenir en 12 conflictos convencionales en cualquier litoral marítimo del mundo y en dos conflictos nucleares, simultáneamente, sin el apoyo de la OTAN y de eventuales aliados.

Francia mantiene un importante poder disuasorio basado en una fuerza de submarinos con capacidad de armamento nuclear.

China se prepara para tener la armada más poderosa del siglo XXI con el objetivo de controlar los espacios marítimos y equilibrar el poderío naval norteamericano.

Podríamos seguir con una larga lista de países, inclusive en Latino América que hoy mantienen, modernizan e incrementan su poder militar.

Es lógico pensar que el resto de los países, por el momento, tratará de mantener la parte de la soberanía que puedan y por lo tanto, mantendrán una capacidad militar adaptada a la realidad nacional, regional y mundial.

Debemos tener muy en cuenta el ejemplo de Kuwait, que era el país de mayor ingreso per cápita en el mundo pero sin Fuerzas Armadas, al que Irak masacró en horas. Hoy tiene que pagar a los que lo defendieron el precio para la reconstrucción de su país. A su vez han comenzado a construir con una inversión importante sus propias fuerzas militares; las que sin embargo no le serán muy útiles hasta que sean capaces de generar doctrinas y profesionales para una defensa nacional adecuada. Necesitarán mucho tiempo y mucho dinero y deberán sostener mientras tanto tropas extranjeras en su territorio, que le cuestan mucho y que se retirarán cuando lo crean conveniente.

Si se aceptan como válidas las misiones y reestructuras impuestas ¿quién puede asegurar que no tendremos "otros Kuwait" en nuestro continente para el siglo XXI?

Resumiendo entonces, cuando la competencia económica se vuelva salvajemente agresiva para disputarse los mercados regionales y mundiales ¿con qué medios defenderemos nuestra soberanía remanente y sobre todo cuál será el precio que tendremos que pagar a aquellos que les interese defendernos?. ¿Cuánto nos costará entonces volver a formar Fuerzas Armadas y cuánto tiempo llevará para que sean eficientes y puedan cumplir su cometido?. Quizá ni los costos ni los plazos sean aceptables y tengamos que desaparecer como país soberano, aceptando como válido lo que dijo el Señor Augusto Varas.

Por otro lado las actuales conversaciones sobre "Medidas de Confianza Mutua"

que entendemos son concurrentes en asegurar la paz, no sustituyen las funciones fundamentales de las Fuerzas Armadas.

La integración regional (MERCOSUR) se está materializando rápidamente; a medida que se concreten las áreas económicas y políticas de la integración se irá implementando un sistema de seguridad regional.

Para finalizar convengamos todos entonces que la actual estructura militar (orgánica, moral y material) no parece válida para un país como el nuestro que pretende insertarse en el mundo del futuro inmediato. Requerirá de todos los sectores de nuestra sociedad el aporte para reestructurarlas cuanto antes a la luz de nuestro Poder Nacional.

Esta no será tarea de élites iluminadas sino de una voluntad nacional de sobrevivir como país y por lo tanto estar dispuesto a pagar el precio correspondiente.

BASES PARA UNA POLITICA MILITAR

Cuando las Fuerzas Armadas no tienen un propósito dentro de una estrategia nacional, no faltarán grupos de interés dispuestos a utilizarlos con otros fines que no correspondan a su naturaleza, a su organización y a su alistamiento.

A la luz de la internacionalización de procesos de cambio, (estructuras estatales, políticas económicas y fundamentalmente relaciones entre naciones) enmarcados dentro de un nuevo sistema de valores éticos y morales, es que encontramos la necesidad de revisar, actualizar y/o trazar en caso de ausencia una política militar.

En tal sentido la frase del comienzo de este capítulo nos parece muy adecuada, porque ése fue, es y será el punto de partida u origen: la razón de existencia o propósito dentro de una Estrategia Nacional.

Y si la no ubicación o falta de propósito existen o no son adecuados, se corre el ries-

go de desnaturalizarlas en su rol.

Sería conveniente recordar que estos procesos en cadena no son originados por el fin de la guerra fría o el "Nuevo Orden Mundial". En lo económico y político ya pudieron ser observados en la década del 60 y 70 cuando la guerrilla, sumada a una clase política que no interpretó correcta y oportunamente los acontecimientos, dando como resultado gobiernos militares en casi toda Latinoamérica. Quizá un repaso de estos procesos nos permita no cometer los mismos errores e identificar cuáles fueron nuestras carencias.

Las relaciones entre el poder político y las Fuerzas Armadas basadas puras y exclusivamente en una relación de lealtad personal, donde no existen caminos a recorrer, control civil, ni metas profesionales, determinan una carencia de liderazgo de los gobiernos sobre los militares. Asumimos como válido que el modelo teórico del poder civil se producirá cuando la élite política y los mandos militares tengan objetivos concurrentes. En otras palabras, al establecer el Estado sus objetivos estratégicos, las fuerzas que lo integran, actuarán como un componente ejecutivo en las áreas específicamente delimitadas por aquél.

El pasar por alto estos conceptos que parecen axiomas de la estructura del poder político de una nación, ha sido la causa de la ruptura institucional, confrontaciones y desencuentros durante nuestra historia hasta el presente. No solamente esto significará una eterna continuidad en la inestabilidad de la situación interna, sino que atentará contra la posibilidad como país de negociar en mejores condiciones la defensa de nuestros intereses estratégicos.

Por último, en la nueva concepción del Estado post-moderno, la variable costo - beneficio resulta común a todas sus estructuras, de la cual las Fuerzas Armadas no pueden estar ajenas.

ESTRATEGIA MILITAR MODERNA

Los principales intereses estratégicos de una nación son la defensa territorial, sus espacios económicos, la preservación de los valores nacionales, la protección del medio ambiente y el orden internacional y regional.

El poder de una nación se medirá por la capacidad que tenga para proteger estos intereses y por los medios que seleccione el poder político con el fin de asegurar el bienestar de sus ciudadanos.

No cabe duda que la conjunción de capacidades intelectuales, sociales, económicas, políticas, tecnológicas y **militares**, son sin excepción alguna los pilares del poder nacional.

El poder militar entonces es un componente del poder nacional cuyo valor es dinámico, situacional y relativo a circunstancias físicas y geopolíticas y a las capacidades e interacciones de los oponentes.

Por otro lado, "la responsabilidad del militar profesional es estar preparado para aplicar la fuerza en forma mesurada, ética y legal para alcanzar objetivos de la política nacional". Este concepto no significa abogar por la guerra ni propender al belicismo sino reconocer la existencia de los conflictos y la defensa de intereses estratégicos de las naciones. De hecho si realizamos un repaso de los conflictos existentes en la actualidad, salta a la vista que los esfuerzos realizados por la comunidad internacional con el fin de mantener la paz global, han sido estériles. A su vez el recrudecimiento de los ultra nacionalismos, el racismo, y la competencia, que se desarrolla en todos los campos para ocupar los espacios económicos, no hacen suponer que estos conflictos desaparezcan.

Concordando con Gabriel Marcela en su ensayo "Guerreros en Tiempo de Paz" el poder militar debe ser medido cuantitativamente y cualitativamente:

Cuantitativo

1. Tamaño y estructura de la fuerza
2. Sistema de armas
3. Movilidad y flexibilidad
4. Logística
5. Industria y Tecnología
6. Sustentación
7. Movilización

El complemento natural de este listado de capacidades para que se produzca la aplicación del poderío militar es la decisión política ante una contingencia dada.

Cuando nos referimos a nuestro país, encontrarnos que estos conceptos válidos universalmente, no han sido debidamente considerados, definidos y aplicados en el diseño de la política y la estrategia militar.

La reestructura de las Fuerzas Armadas que se propone, tendrá un carácter puramente defensivo, ya que no poseemos armamento estratégico ofensivo, ni medios de lucha atómica, química o biológica. Tanto desde el punto de vista del personal, de su material o de la logística, no están equipadas para ofensivas estratégicas.

SOBRE LAS MISIONES

Las misiones que provienen de la defensa de objetivos nacionales son la razón de ser de las instituciones militares.

En un sistema democrático, deberán ser creíbles tanto para los militares profesionales como para la sociedad a la cual sirven.

En su concepción clásica, éstas deberán ser únicas, para lo cual los militares se organizan, se equipan, se entrenan y desarrollan un alto espíritu de cuerpo y una alta moral.

Además no deberán competir desleal-

Cualitativo

1. Estrategia y doctrinas tácticas
2. Entrenamiento y alistamiento
3. Moral
4. Liderazgo Militar, Comando y Control
5. Voluntad Nacional y Cohesión Social
6. Alianzas
7. Liderazgo Nacional y naturaleza del proceso político

mente con otros sectores de la sociedad por recursos, empleo, o poder político. Este a su vez, deberá ser responsable de utilizar el instrumento militar para determinados objetivos. El poder militar deberá ser localizado como una legítima herramienta asentada en un control civil prudente y efectivo.

Finalmente, dichas misiones deberán responder a requerimientos de la nación contra amenazas identificadas o concebidas.

La defensa territorial ante una amenaza externa es competencia de las Fuerzas Armadas como primera responsabilidad, y sólo intervendrán en conflictos internos cumpliendo directivas políticas cuando las fuerzas policiales sean sobrepasadas por la situación.

En casi todas las sociedades, los militares proveen el soporte a las garantías constitucionales como último resorte del sistema democrático.

Otra de las tareas, que derivan de la formación de lo militares es la de integrador social.

Al desarrollar capacidades de liderazgo y mando sobre tropas y subordinados, los militares transmiten a la sociedad respeto a las leyes, respeto a los derechos y al uso organizado de los medios de fuerza.

Sin embargo, es bueno acotar que los límites entre las actividades civiles, policiales y militares parecen ir mortificándose por determinados fenómenos del mundo actual ta-

les como el terrorismo o su modificación, el narcoterrorismo, el movimiento clandestino de personas, la proliferación de armamento tecnológicamente sofisticado, la amenaza de desastre ecológico, la persistencia de conflictos sub-nacionales y la sucesión de desastres naturales. Estos factores han cambiado la antigua línea de separación entre las jurisdicciones militar, policial y civil.

Es decir que atender estas nuevas amenazas, lleva a las sociedades a realizar un esfuerzo común en esas áreas.

Esto queda claramente definido en el concepto "clausewitziano" sobre el logro de los objetivos políticos a través del instrumento de la fuerza, por lo que la jurisdicción de la acción militar estará determinada por la fijación de objetivos políticos que así lo requieran como imprescindible.

Es bueno preguntarse entonces, cuál es nuestra actual realidad frente a las anteriores afirmaciones, que son parte del lenguaje de la cultura militar universal.

Proponemos la siguiente definición de la **tarea principal de las Fuerzas Armadas**:

Dado el caso que debamos practicar la defensa nacional, las Fuerzas Armadas de nuestro país, solas o con fuerzas aliadas, tienen la misión de rechazar al enemigo todo lo que sea posible hacia las fronteras y recuperar el territorio (terrestre, aéreo y marítimo) que se haya perdido. En caso de gran superioridad del enemigo tendrán que resistir el ataque en todos los campos hasta que la conducción política pueda solucionar el conflicto militar por otros medios.

También se encargarán de apoyar la seguridad interna cuando las fuerzas policiales sean superadas.

Todo esto con el fin de mantener los valores de país soberano.

RELACIONES ENTRE CIVILES Y MILITARES

En primer término está claro que gran parte de la sociedad a la cual servimos no ve creíble la necesidad de existencia de Fuerzas Armadas. El poder político parece haber dejado a las propias fuerzas que fijen sus misiones, encuadradas en lo que establece sus leyes orgánicas. El marco legal señala textualmente que su propósito es defender "*el honor, la independencia y la paz de la República, la integridad de su territorio, su Constitución y sus Leyes*".

Como vemos, la definición es muy genérica y la dinámica de los acontecimientos regionales y mundiales, así como la determinación de una ESTRATEGIA NACIONAL llevaría a una constante adaptación de la misma.

Por otra parte el desgaste natural por el ejercicio del poder durante el gobierno militar, ha originado una aversión del resto de la sociedad hacia todo lo militar, y como reacción la corporación militar se ha replegado cerrándose así un importante camino hacia el diálogo fermental que requiere cualquier situación como la antedicha.

Además tanto en la intervención política en 1973 como en la participación pasiva de 1933 y 1942, el apego no fue hacia las formas constitucionales existentes, sino a satisfacer requerimientos corporativos.

Acá encontramos dos aspectos fundamentales que hacen a las relaciones entre civiles y militares. En primer lugar el orgullo que debe sentir el militar profesional por la función que desarrolla, así como el que siente la sociedad por tenerlos cumpliendo con esa tarea y ese propósito.

En segundo lugar, la inviolabilidad de las normas constitucionales dentro del código ético de las Fuerzas Armadas.

Estas dos condicionantes que están íntimamente relacionadas, sólo se lograrán con una tercera que a nuestro juicio es el nexo natural de las antedichas: la existencia dentro del poder civil de cuadros preparados técnicamente para discutir problemas militares. En otras palabras, el disponer de interlocutores para que el diálogo no sea de sordos. ¿Cómo relacionar estos tres factores? (valor ético axiomático - orgullo social individual por la tarea que desarrollan - interlocutores válidos).

Si el poder político establece un puente (interlocutores válidos-técnicos) que dialoguen atendiendo ambas posiciones y buscando un efectivo comando sobre las fuerzas, abandonará su rol de agente pasivo (que no lo exime de su responsabilidad).

De esta forma se producirá una transmisión de las actividades a la prensa y a su vez amplificada a la sociedad. Entonces la sociedad comprenderá que sus recursos no son dilapidados en experiencias que ellos no entienden y a su vez realizarán la presión para que se les explique y se les rinda cuentas.

Esta nueva actitud realimentará la de mantener el puente de interlocutores válidos, representantes de la clase política, para sostener el efectivo comando y control de sus fuerzas en la figura del Poder Ejecutivo como lo establece la Constitución. La continuidad en recorrer este camino trazado consolidará el cumplimiento de la misión y la adhesión y comprensión del militar profesional a la misma, tomándola así como suya propia.

El producto que genera esta interacción es la CREDIBILIDAD en ambas direcciones, y lo que es más importante, las Fuerzas Armadas se transforman en un soporte fundamental de la estructura democrática, formando parte del poder nacional.

Si todo esto generara credibilidad, entonces las Fuerzas Armadas ocuparían un lugar indiscutido en la sociedad.

En este marco de referencia se podrían establecer los planes de defensa que

involucren a las Fuerzas Armadas como un todo y esta necesidad se reflejaría en un esfuerzo conjunto de sus tres componentes: Ejército, Armada y Fuerza Aérea, y no en un esfuerzo aislado dentro de las jurisdicciones correspondientes como lo es hoy en día.

CONCLUSIONES

“El valor de una fuerza militar está dado por su organización, su moral y su material”.

El tono predominante en el debate actual sobre el rol de las Fuerzas Armadas en el Estado uruguayo, parece estar fuertemente determinado por dos grupos de factores.

De un lado, factores históricos que marcan la autogestión, donde la misma organización militar fijó sus propias actividades sin supervisión ni control del poder político, y por otro lado factores económicos establecidos por una política de reducción del gasto del Estado.

La restricción “per se” ataca fundamentalmente al personal, provocando desmoralización al no encontrar proyección profesional en las actividades que desarrolla. Quien más sufre esta situación es el personal de línea, y dentro de éste el más capacitado profesionalmente. El éxodo a la actividad privada ha sido determinante para que las estructuras orgánicas se fueran deteriorando. La solución alternativa que surge es la autorización no explícita para desarrollar otras tareas (se estima que en la actualidad alrededor de 10.000 militares están ocupando puestos de trabajo simultáneamente en la actividad privada, en un momento en el que el desempleo es un tema de prioridad nacional). Sin embargo, podría imaginarse un curso alternativo a la mera continuación de las tendencias más probables discutidas anteriormente.

Este curso alterno, que supone un cambio cualitativo de los actuales términos del

debate, depende de factores cuyo surgimiento está condicionado por las características del sistema político uruguayo, sus tradiciones, su formación profesional y el tipo de relaciones que se establecen entre el Estado y la corporación militar.

Dichas características hacen difícil poder percibir políticas de estado, las que se confunden con las políticas de gobierno, sobre todo en los aspectos fundamentales de la problemática militar para cumplir con objetivos estratégicos. Un cambio en las características del sistema político puede originarse, teóricamente, en las modificaciones entre las relaciones Gobierno y Parlamento, tendientes a identificar y definir las políticas del Estado, ya que éstas son responsabilidad de todos los partidos políticos. Aunque las condiciones para que ello ocurra no parecen estar cumplidas, sin embargo se podría dotar de instrumentos idóneos (del tipo técnico) al Parlamento, por ejemplo asesores militares retirados, propuestos por el Ministerio de Defensa, en la comisión parlamentaria respectiva.

El nuevo concepto o tendencia implica fijar políticas de estado en las cuales sus objetivos sean la eficacia y la eficiencia. Ello supone desplazar el plano del debate desde el nivel ideológico al estratégico y político.

El carácter "gratuito" de las inversiones realizadas, que no comportan ninguna obligación de quien lo recibe de demostrar que su administración es la más eficiente y eficaz, nos está implicando un costo muy elevado. El resultado es dependiente pura y exclusivamente del hombre y no del sistema. Por otra parte los medios deben formar parte de un plan (tamaño y estructura de la fuerza, mantenimiento, feedback de tecnología, etc.) que tenga determinadas metas en el corto, mediano y largo plazo concurrente con la misión asignada. De esta forma podría obtenerse una más exacta apreciación de la relación costo-beneficio, obligándose a la contraparte a demostrar técnica y adminis-

trativamente la responsabilidad ante un bien público adquirido.

La aplicación de medidas de control, sanciones y premios como norma práctica para quienes se desempeñan en los cargos de responsabilidad, parece ser un camino a recorrer en toda la Administración Pública.

Es importante destacar que se impone una mayor exigencia técnica a lo largo de la carrera militar y que los incentivos deben estar dirigidos a destacar el profesionalismo y la productividad individual.

Los factores que determinan los ascensos y destinos, en escalas intermedias, deberían estar basados en filtros objetivos.

Si la elección de los mandos superiores estuviera inspirada únicamente en decisiones de lealtad partidaria y personal, se desprestigiaría la decisión política y se debilitaría la institución militar, por lo que debería contarse con otros requisitos establecidos legalmente para elegirlos. Estos parámetros pueden ser cursos de Estado Mayor, comando efectivo sobre tropas, post-grado universitario (ahora que tenemos acuerdos con la Universidad), calificaciones, etc..

Es todo un desafío a la imaginación encarar el evitar la superposición de funciones, teniendo como meta la racionalización.

Existen servicios duplicados y servicios que podrían ser comunes a las tres fuerzas, evitándose de esta forma un gasto innecesario y lográndose una mayor centralización y unificación de las armas. En todos los puntos arriba mencionados la intervención del poder político es esencial, ya sea por la vía del Ministerio de Defensa y/o el Parlamento, con actores idóneos, que permitan ser agentes activos en el debate, y posteriores fiscalizadores de la función.

Para finalizar, entendemos que las Fuerzas Armadas no pueden seguir funcionando:

- sin objetivos comunes a las tres armas, derivados de las misiones.
- sin una orgánica que sume esfuerzos en lugar de dividirlos.

- sin un sistema educativo permanente y actualizado (filtros reales).
- con multiempleo.
- con medios materiales que no respondan a un detallado y minucioso estudio de las misiones y los planes.
- sin remuneraciones jerarquizadas.
- sin disposición a la autocrítica como factor concurrente a la transformación.

RESUMIENDO, la dignidad de la organización deberá estar basada en el respeto interno y la credibilidad externa del valor militar de nuestras Fuerzas Armadas.



LA ETICA EN CONFLICTO Y LA ETICA EN LA RECONCILIACION

por el R.P. Ernesto Popelka

Página destacada - Julio 1996



*El autor de este artículo nació en Montevideo hace 42 años.
Es sacerdote e integrante de la Institución Dalmanutá.
Egresó como sicólogo de la Universidad Católica del Uruguay "Dámaso Antonio Larrañaga".*

Vivimos tiempos muy difíciles e inciertos, y a la vez apasionantes: pues, junto con el advenimiento de problemáticas novedosas, también se nos abren horizontes nuevos para todo el género humano. Tiempo de "sinceración de las naciones", donde emergen, no sólo en América Latina sino también en Europa, situaciones de clarificación de hechos turbios, confusos y hasta criminales. La glasnost de la ex-Unión Soviética y el "manos limpias" de la política italiana, abrieron cauces a profundas transformaciones.

En nuestra América Latina, los casos de corrupción que se investigaron en Collor de Mello, Carlos Andrés Pérez, Alan García, Salinas de Gortari, y que incluso hoy, en nuestro medio uruguayo se abaten sobre el sistema político, nos duelen, nos abochorran, pero también de algún modo nos esperan. Quizás era necesario atravesar por estas turbulencias no sólo para edificar cimientos más sólidos de nuestras relaciones humanas, sino también para dar salida y resolución a verdaderos tumores sociales que dañaban nuestras convivencias.

Junto a esos síntomas conflictivos, turbulentos y dolorosos de "sinceraciones", o simplemente de emergencia de situaciones corruptas, también se verifican alentadores

procesos de integración, regionalización e intercambios comunitarios. Los bloques regionales del sudeste asiático, con Japón a la cabeza; de la Comunidad Económica Europea, con Alemania e Italia a la cabeza; el Nafta o el TLC, teniendo por líder a los Estados Unidos en América del Norte; el Magreb de los países africanos con costas mediterráneas; los procesos de paz llevados adelante en Medio Oriente; el Pacto Andino en nuestra América del Sur, y hasta nuestro Mercosur que tiende a ensancharse, nos ofrecen ejemplos típicos de que, aunque más no sea iniciando la integración a nivel comercial, podamos tender puentes de reconciliación, de encuentro y de integración entre los seres humanos. Encuentros que, como en cualquier relación humana, exigen la sinceridad y la honestidad de las partes que se vinculan.

Pero por encima de estos procesos, tanto turbulentos -al desahogar las sociedades sus profundos traumas-, como de integración -al plasmar las mismas sociedades sus procesos al respecto-, no hay duda que los marcos éticos, morales y espirituales deben estar marcando las pautas y las directrices por donde encaminarnos. Por eso decimos en el título que tanto en el conflicto como en la reconciliación o el encuentro, la ética debe

estar presente. No sólo como manera de evitar las venganzas, sadismos o caza de brujas, en los procesos que se intentan aclarar y, al mismo tiempo, de sentar bases profundas en los procesos integradores, sino también ética que aporta la verdadera seguridad a los pueblos que se transita por caminos de esperanza.

Así como se requiere de la ética en el conflicto y en la reconciliación, también podríamos haber dicho que se requiere de la ética y de la grandeza humana tanto en la guerra como en la paz.

Jugando nuestro pensamiento y nuestras convicciones a favor de la paz como valor duradero, también requerimos que en tiempos de conflictividad no se pierda por ello la axiología que nos pauta en los tiempos de bonanza; aunque más no sea para evitar aquella sentencia de Herodoto que decía que *"en la paz los hijos entierran a sus padres, mientras que en la guerra son los padres quienes entierran a sus hijos"*.

Estos nuevos tiempos que vivimos, reitero, de incertidumbre y desconcierto por un lado, pero al mismo tiempo, de expectativa alentadora, por otro, se inscriben en lo que se ha dado en llamar postmodernismo. Discriminando lo positivo de lo negativo que acarrea asimismo cualquier periodo histórico, entendemos que se pretende por parte de la humanidad toda, y por lo tanto también en nuestro país, trascender los rígidos esquemas del racionalismo o del modernismo que pautaron el siglo XX. Esquemas caracterizados por la predominancia del poder material, del exitismo y del pragmatismo que, sin restarles el valor que tienen, sin embargo todos esos "ismos" nos han conducido a un fin de siglo bastante neurótico, esquizofrénico e insensible. La humanidad no podía tolerar más esa situación, y por eso, surgen movimientos más liberadores, de valorización de lo espiritual, de atención a los sentimientos o al valor intrínseco de cada vida humana, superando la masificación numérica a que nos había

acostumbrado la vida moderna.

En este momento, la Iglesia misma ratifica sus convicciones con respecto al valor moral, ético y religioso de la vida humana. En este sentido, es curioso advertir cómo algunas de las últimas publicaciones de la Santa Sede, que quizás en otros momentos podían ser más discutidas, hoy día se consumen como pan caliente, y hasta se venden no sólo en ámbitos religiosos, sino en librerías, quioscos y hasta en fascículos de acceso a toda la opinión pública. Me refiero, por ejemplo, a la publicación del Catecismo de la Iglesia Católica, a la Encíclica "Veritatis splendor" (que trata de moral fundamental), a los libros-reportajes "Cruzando el umbral de la esperanza" de Juan Pablo II, o "Informe sobre la fe" de Joseph Ratzinger -Prefecto de la Sagrada Congregación para la Doctrina de la fe-, por último, la "Evangelium vitae" que trata aspectos de moral especial.

La convicción que la Iglesia tiene e intenta aportar en este momento tan determinante de la vida humana, sobre la ética, la moral o la espiritualidad, tiene, creo, la adhesión aunque más no sea en deseo, de muchos de nuestros hermanos que observan en estas manifestaciones -como las que recién mencionamos de la Iglesia- un norte hacia donde conducirse. Quizás el gran desafío sea plasmar en la vida cotidiana lo que a nivel de enunciados aparece tan claro. Sociedades entonces que, luego de haber atravesado hasta la saturación las prepotencias, la corrupción, la mentira o el desenfreno, buscan por medios más naturales, altruistas y trascendentes, un nuevo modo de vida.

Este esquema de análisis de la realidad que involucra la sinceridad, la verdad y la solidaridad entre los semejantes, pautado por valores de carácter ético, moral y espiritual, necesitado de verse plasmado y encarnado en las autoridades religiosas, civiles, militares, artísticas, intelectuales, obreras, etc., parece ser el camino más propicio no sólo para entender una realidad contemporánea que

nos desafia, sino también para iniciar el nuevo milenio que, como lo dice una Carta encíclica del Papa: "*Tertium milenium adveniente*", ya se nos está aproximando con desafíos y esperanzas. Esperemos que a la vuelta de la página podamos encontrar no sólo el fin de un milenio, sino en definitiva, a Dios Creador de todos los hombres; y de esa manera,

aunque más no sea en nuestras pequeñas sociedades o comunidades, vernos estimulados con la dignidad humana no sólo en los tiempos de conflicto que debemos vivir, sino también en los momentos de reconciliación que, quiera Dios y nosotros mismos, podamos experimentar en los tiempos que están llegando.





CHADWICK WEIR NAVEGACION S.A.

**Agentes Marítimos
Seguros Marítimos Mutuales
Controles de Carga**

Colón 1498 - Of. 502 - P.O. Box 451 - 11000 Montevideo Uruguay
Tel. 916 11 68 - Fax 916 22 65 - Telex 22447 CHAWEIR UY



MONTEVIDEO HARBOUR SOUTH AMERICA LTD.

Agentes Marítimos

Colón 1498 Of. 503

E-Mail: INTERNET!MHS LTD@ATTMAIL.COM

11000 Montevideo - Uruguay

Tel. (598-2) 917 00 56

Fax (598-2) 917 00 38

Telex MHS UY 22184



EMBARQUES Y CARGAS INTERNACIONALES

Colón 1498 Of. 501 - P.O. Box 451

Tel. (598-2) 916 69 88

Fax (598-2) 916 69 87

Telex 22447



Colón 1498 Of. 503

11000 Montevideo Uruguay

Tel. 916 75 15

Fax 917 00 38

Telex 22184 MHS UY

EVOLUCION DEL MERCOSUR

Situación después de la Cumbre de San Luis

por el Embajador Agustín Espinosa

Artículo seleccionado - Noviembre 1996

Más allá de las cifras importantes del comercio intra-MERCOSUR, que pasó en los últimos cinco años de 9 a 16 billones de dólares, sin generar desvío de comercio, es importante también señalar que la Unión Aduanera está viviendo un período de consolidación importante, dentro de los cuales podemos señalar los componentes que se detallan a continuación.

SEGUIMIENTO DE LA INTERNACION EN LOS ESTADOS PARTE DE LA NORMATIVA

MERCOSUR: se trata no solamente del seguimiento de la incorporación al derecho positivo de cada Estado parte de las Decisiones y Resoluciones adoptadas por los órganos del MERCOSUR (Grupo Mercado Común -GMC- y Consejo), hoy por hoy realizada en forma disímil en cada uno de ellos, sino además de tratar de homologar las modalidades jurídicas de esa incorporación (en cada Estado Parte, la normativa no siempre es incorporada al derecho positivo bajo las mismas jerarquías jurídicas). No olvidemos que a las casi 550 Resoluciones y decisiones y directivas emanadas del Grupo Mercado Común (GMC), del Consejo y de la Comisión de Comercio de Mercosur (CCM) desde su creación a la fecha, (normativa MERCOSUR), se sumarán los códigos que estarán listos entre fines de este año y el próximo (Competencia, Antidumping y Subsidios y Defensa del Consumidor) así como la legislación laboral conjunta, y que debe-

rán ser internados en cada Estado Parte para que adquieran plena vigencia.

En consecuencia, el desafío para el Uruguay consiste en sustraer, en lo posible, el proceso de integración de los avatares de la negociación diplomática y política para afirmarlo en la seguridad que otorgan las normas emanadas del propio sistema.

Las disposiciones vigentes -resultantes del Protocolo de Ouro Preto- confieren a los Estados miembros del MERCOSUR la potestad de determinar si las normas obligatorias dictadas por sus órganos requieren de actos de incorporación en el derecho interno, incluso por vía legal. En tal caso, la exigibilidad de dichas normas quedará supeditada a que todos los Estados miembros hayan concluido esa incorporación.

A nadie puede escapar la inseguridad que, al proceso de integración le otorga el régimen descripto lo cual, si en el mediano plazo compromete seriamente sus propias posibilidades de avance, en el corto plazo ya, constituye una amenaza constante para aquellos Estado miembros con menos capacidad de negociación.

La única posibilidad de superar los obstáculos que presenta el régimen del Protocolo de Ouro Preto, antes mencionados, consiste en introducir en las Constituciones de los Estados del MERCOSUR, disposiciones que habiliten la aplicación directa e inmediata de las normas obligatorias que dicten sus órganos y que establezcan, a la vez, la primacía de dichas normas sobre aquellas de derecho interno.

Los Estados miembros de la Unión Eu-

ropea (UE), han debido incorporar a sus Constituciones normas que habilitan la solución referida.

Sin el propósito de copiar modelo alguno, resulta difícil de concebir que, en un proceso de integración, se pueda acceder al estadio de *mercado común* -como se propone el MERCOSUR- sin adoptar instrumentos que habiliten la primacía del derecho de integración y el efecto directo e inmediato de sus normas en el ámbito interno de sus Estados miembros.

Las Constituciones de los Estados del MERCOSUR, reformadas con posterioridad al Tratado de Asunción (Paraguay, 1992 y Argentina, 1994), incorporaron normas que habilitan la solución mencionada.

Uruguay deberá seguir los mismos pasos. De lo contrario, no podrá reclamar, a sus socios del MERCOSUR, una mayor seguridad jurídica cuando sus propias normas internas no lo habilitan para ello.

No se nos brindará otra oportunidad fuera de la que otorga la próxima reforma constitucional.

CUMPLIMIENTO DE LAS DISCIPLINAS COMERCIALES

Los socios del MERCOSUR deben tratar de conciliar los necesarios ajustes coyunturales de sus situaciones económicas internas por las que pasan (sectoriales o macroeconómicas), con los compromisos asumidos en el marco del MERCOSUR, como forma de no violar la normativa que da seguridad jurídica y garantías a los operadores privados en el acceso de los mercados intramercosur, así como a los inversores. Uruguay ha bregado por disciplinar a sus socios del MERCOSUR en el cumplimiento de las disciplinas comerciales pactadas en la Unión Aduanera.

FUNCIONAMIENTO DE LOS ORGANOS Y PERFECCIONAMIENTO INSTITUCIONAL DEL MERCOSUR

Se asiste a un período de experimentación en el funcionamiento de los órganos del MERCOSUR, particularmente en lo que respecta a la Comisión de Comercio, encargada de monitorear el Arancel Externo Común y sus políticas comerciales conexas. A la Comisión de Comercio se le ha agregado además el rol de evacuar las reclamaciones que le formulan los Estados Parte y los particulares sobre violaciones en la aplicación del Arancel Externo Común (AEC). La CCM, que ya ha recibido cerca de 200 consultas, no las ha resuelto todas ellas de acuerdo a los procedimientos establecidos, por lo cual queda abierta la instancia para los Estados reclamantes de recurrir directamente al procedimiento previsto en el Capítulo IV del Protocolo de Brasilia, lo cual no ha ocurrido hasta la fecha.

Estas nuevas atribuciones asignadas a la Comisión de Comercio nos hacen pensar que la misma debería constituirse en un órgano más operativo y en consecuencia permanente.

En efecto, el fraccionamiento en el tiempo de sus actividades (se reúne una vez por mes) no hace sino enlentecer la resolución de sus consultas y por lo tanto exaspera la presión que los sectores privados afectados por la consulta ejercen sobre los Gobiernos que acceden a la Comisión de Comercio. Esto determinará que la fijación de una Sede permanente para la CCM se constituya desde ya en una necesidad. Asimismo, el Grupo Mercado Común pensamos que también debería tener carácter permanente y por lo tanto también una Sede permanente, para que se pudiera incluir en su Agenda todos aquellos temas que hacen al llamado "MERCOSUR Social" y que hasta la fecha sólo tímidamente han incursionado en su Agenda. En cambio, parecería que el Consejo debería mante-

ner su carácter de órgano pro tempore.

En relación a los restantes órganos del MERCOSUR (Foro Consultivo Económico y Social -FCEyS- y Comisión Parlamentaria Conjunta -CPC-) se deberá verificar su funcionamiento, pero desde ya asistimos a una interesante interacción entre CPC y la CCM, pues las fuerzas políticas que componen cada Sección Nacional de la CPC del MERCOSUR presionan a sus respectivos Coordinadores Nacionales del GMC para acelerar las soluciones a aquellas controversias que surgen entre los Estados Parte en relación a la violación de la normativa MERCOSUR (Ej. Brasil/Uruguay en relación textiles vs. ventiladores).

A su vez la Secretaría Administrativa del Mercosur, sin perjuicio del apoyo logístico que brinda a los órganos del MERCOSUR, deberá convertirse a la brevedad en una Secretaría de apoyo técnico que compense paulatinamente a la cooperación técnica internacional, que viene asistiendo a la conformación del proceso de integración desde sus inicios, particularmente el BID y la Unión Europea.

Finalmente, deseo señalar que el afianzamiento del proceso institucional necesita hoy una administración permanente y es por ello que deberá pensarse seriamente activar la Conferencia Diplomática prevista en el art. 47 del Protocolo de Ouro Preto para revisar la actual institucionalidad del MERCOSUR, donde además la palabra "supranacionalidad" deberá dejar de ser una mala palabra, por lo menos para algunos socios. Ello podría ocurrir durante la próxima Presidencia Pro Tempore uruguaya, en el 2o. Semestre de 1997.

Queda pues, por último, poner en funcionamiento el mecanismo de solución de controversias, previsto en el Protocolo de Brasilia, tan importante para otorgarle al proceso la seguridad jurídica que requiere para los Estados Parte y los particulares. Las listas de árbitros ya existen y también un Estado

Parte probablemente active una reclamación ante el Tribunal Arbitral próximamente. La institución de un Tribunal Ad Hoc para analizar esta controversia y la aceptación del laudo por otra parte, determinará el pleno funcionamiento del sistema previsto en el Protocolo de Brasilia.

Respecto al perfeccionamiento institucional, verificado últimamente señaló tres avances importantes:

- la aprobación por parte del Consejo del MERCOSUR del Reglamento del Foro Consultivo Económico Social, que habilita a este nuevo órgano a cumplir plenamente sus funciones como Asesor del GMC.

- la aprobación del Organigrama y el Presupuesto de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, por parte del GMC, que habilita para entrar en funciones a partir del 1º de enero de 1997 a cargo de un Director electo por el GMC.

La designación de Montevideo como sede de la Secretaría de la Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR.

LOS NUEVOS TEMAS DE LA AGENDA DEL MERCOSUR

La agenda del MERCOSUR hasta ahora polarizada por los temas comerciales, poco a poco comienza a traducir algunos de los temas previstos en lo que se llama "globalización y profundización" del proceso de integración en el documento "MERCOSUR 2000" presentado por la Presidencia Pro Tempore de Uruguay en la Cumbre de Las Dunas en diciembre de 1995, a saber: educación, cultura, problemas laborales, salud, medio ambiente, justicia, migraciones, etc.

En la Cumbre de San Luis, el Consejo comenzó a abordar temas como los de la justicia social vinculado a los procesos de integración, el énfasis en reformar los sistemas educativos en los Estados Parte (la competitividad futura de las naciones pasará

también por la competitividad de sus sistemas educativos) y, de alguna manera, la necesidad de comenzar a esbozar una política regional en el MERCOSUR, que evite las marginalidades históricas de las periferias geográficas, económicas y sociales en los Estados Parte del MERCOSUR. A este título, el hecho de que la Cumbre de San Luis se haya efectuado en una provincia del norte argentino, que la próxima se realice en el nordeste brasileño y que probablemente la que le corresponda a la Presidencia Pro Tempore uruguaya se lleve a cabo en el litoral oeste del país, habla de la necesidad de acercar al MERCOSUR a las regiones que menos lo conocen y tal vez más lo necesitan.

Finalmente, la Agenda del MERCOSUR se ha enriquecido con dos elementos muy importantes: la adopción del compromiso democrático y el establecimiento de un mecanismo de consulta y concertación política entre los Estados Parte del MERCOSUR.

El compromiso democrático (cuyo antecedente figura en la "clausura democrática de la Cumbre de Las Leñas") determina que la plena vigencia de las instituciones democráticas es una condición esencial para el proceso y que toda alteración de este orden es un obstáculo inaceptable para la continuidad del mismo. Este compromiso, suscrito además por Chile y Bolivia, hará parte de todas las negociaciones del MERCOSUR con terceros países.

El diálogo político entre los socios del MERCOSUR, a su vez, tiene como propósito ampliar la actual cooperación política, examinar las cuestiones de especial interés a fin de concentrar posiciones comunes en terceros países, grupos de países u organismos internacionales. Estas consultas se hacen al margen de las reuniones del MERCOSUR (es decir, fuera de sus órganos), a nivel de altos funcionarios, Cancilleres e incluso a nivel de Presidentes.

Desarrollar la idea de una ética para el MERCOSUR. Los jóvenes y el MERCOSUR.

LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA FÍSICA

Además de potenciar oportunidades de negocios en los cuatro países gracias a la nueva escala del mercado -la industrialización de alimentos y la automotriz, son sólo un ejemplo-, el MERCOSUR ha abierto enormes posibilidades de inversión en materia de infraestructura, transporte, logística, energía. Se estima que la inversión requerida por proyectos de infraestructura que ya están en la etapa de preinversión, es del orden de los 10.000 millones de dólares americanos. Comprende proyectos como los de la Hidrovía Paraguay-Paraná Paraná-Tieté; la autopista San Pablo-Montevidéo - Buenos Aires; Puente Buenos Aires - Colonia; las interconexiones por carretera y ferrocarril con Chile, incluyendo el túnel de baja altura entre Mendoza y Valparaíso. El Presidente del BID, Enrique Iglesias, ha comprometido el apoyo de esta Institución a dichas obras de infraestructura.

Esta es una frase de mi colega el Coordinador Nacional de Argentina Embajador Jorge Campbell: *"La zona de libre comercio gradualmente alcanzada potenció el comercio. La Unión Aduanera potenciará las inversiones"*. Otra frase del Canciller Ramos: *"antes las rutas terminaban en la frontera"*, grafica bien la importancia de las obras de infraestructura física en un proceso de integración económica.

ORDENAMIENTO Y PRIORIZACION DE LAS RELACIONES EXTERIORES DEL MERCOSUR

El MERCOSUR ha debido ordenar y priorizar su amplia y diversificada red de relaciones externas, que se comienza a trazar prácticamente después de la firma del Tratado de Asunción. La necesidad de consolidar la Unión Aduanera, perfeccionar el funcio-

namiento de sus órganos y disciplinar las conductas comerciales de sus socios, ha determinado que el MERCOSUR atienda prioritariamente aquellos relacionamientos externos que más lo potencian en el plan económico-comercial y político, en un mundo globalizado.

En ese sentido, la primer prioridad es concluir los acuerdos con los países miembros de la ALADI. Después de la firma del Acuerdo de Complementación Económica con Chile y la próxima de un acuerdo similar con Bolivia, se desarrollan activamente las negociaciones con Colombia, Perú, Ecuador y Venezuela, seguidas de la reanudación de las negociaciones con México, después de casi un año de interrumpidas. Las mismas se desarrollarán bajo el formato de 4 + 4 (Zona de Libre Comercio bloque a bloque).

En segundo lugar, el MERCOSUR está comprometido con el proceso de integración hemisférica (Área de Libre Comercio de las Américas -ALCA-), aprobando las pautas para la coordinación previa a toda instancia negociadora.

Como se recordará, en diciembre de 1994, durante la Cumbre de Presidentes de Miami se acordó la formación de un Área de Libre Comercio de las Américas a la que se llegará en el año 2005, a través de la convergencia de los acuerdos regionales.

En junio de 1995, durante la Reunión Ministerial celebrada en Denver, los 34 países establecieron un programa de trabajo para preparar el inicio de las negociaciones sobre el ALCA, donde se eliminarán progresivamente las barreras al comercio y a la inversión.

Los siete Grupos de Trabajo (GT) creados en Denver (Acceso a Mercados; Procedimientos Aduaneros y Normas de Origen; Inversiones; Barreras Técnicas al Comercio; Medidas Sanitarias y Fitosanitarias; Subsidios; Antidumping y Derechos Compensatorios; Pequeñas Economías) poseen términos de referencia específicos.

Han sido encargados de elaborar programas de trabajo y análisis, basados en los cuales harán recomendaciones para conducir a las negociaciones del ALCA en cada una de las áreas. Han avanzado en la recopilación de datos del comercio hemisférico, y este año realizarán los análisis y recomendaciones.

El MERCOSUR ha mantenido en todas las reuniones de los Grupos de Trabajo una adecuada coordinación llevando una posición conjunta a los encuentros del ALCA.

En marzo de 1996, en la reunión de Ministros de Cartagena, se crean otros 4 Grupos (Propiedad Intelectual; Compras del Estado; Servicios; Políticas de Competencia). Se instituyen tres reuniones de Viceministros antes de la Reunión Ministerial del año próximo a realizarse en Belo Horizonte. Se incluyen los temas de medio ambiente y laborales. Se identifican acciones inmediatas dentro de los 7 primeros GT y se amplían los términos de referencia del GT sobre Subsidios. Se prevé la creación de un Grupo sobre Solución de Controversias.

Luego de la ronda de reuniones de los Grupos de Trabajo realizada entre los meses de junio y julio de 1996 se puede evaluar en síntesis que los grupos creados en Cartagena comenzaron con impulso y claro interés en realizar avances sustantivos especialmente en Servicios y Compras del Estado; que se encuentran en la etapa de compilación y análisis de información.

Los restantes siete grupos creados en Denver han operado en forma despareja y sin demostrar mayor interés en concretar progresos debido a la especial situación de los EE.UU. con elecciones presidenciales este año.

Un elemento clave es la posición de Brasil en su doble carácter de Presidente Pro Tempore del MERCOSUR y coordinación del ALCA hasta la próxima Cumbre Ministerial.

En Cartagena se mantuvo la dicotomía

de posiciones en relación a los caminos a través de los cuales se construirá el ALCA: EE.UU. Canadá, México y Chile, entre otros plantean la estrategia de un enfoque hemisférico global, mientras que los países del MERCOSUR, con el objetivo de preservar el proceso subregional de la Unión Aduanera, postulan una estrategia de aproximación por suma de bloques regionales, a través de un proceso de articulación y convergencia que sería gradual y natural.

Esta polarización NAFTA-MERCOSUR tendrá consecuencias importantes para el proceso de integración hemisférica debido a la alineación de fuerzas que se producirá y para los esquemas subregionales, por el efecto de consolidación profundización que pueda provocar.

En ese sentido es de fundamental importancia analizar en qué medida el proceso de integración hemisférica afectará los intereses políticos y económicos de Uruguay tanto a nivel del MERCOSUR como en lo que respecta a relaciones bilaterales con los restantes países del hemisferio.

La Cumbre de Cartagena deja como instancias a definir en la próxima cumbre:

- decidir la celeridad del proceso que deberá concluir antes del año 2005;

- asegurar que las diferentes formas de integración subregionales sean compatibles con el proceso de liberalización comercial continental;

- establecer formas de consulta con el sector privado;

- culminación de la instancia de recolección y análisis de información por parte de los grupos de trabajo a fin de que éstos recomienden objetivos de la negociación;

- asegurar que los gobiernos, a través de sus políticas macroeconómicas individuales promuevan la estabilidad y la liberación comercial.

Es evidente que Brasil intenta una suerte de liderazgo en América Latina y EE.UU. lidera los países del norte; si bien ambos

tienen como prioridad la apertura de mercados y la remoción de barreras al comercio, difieren en lo que respecta a los sectores por los cuales comenzar a negociar esa apertura. Para Brasil son sectores claves la industria siderúrgica, los textiles y la industria del calzado; EE.UU. prioriza telecomunicaciones y compras de Estado.

Brasil se inclina por una negociación global que incluya los 11 GT y no se ha mostrado partidario de reducir los plazos manejados hasta ahora: 2005.

En lo que refiere a los aspectos sustanciales de la negociación, habrán de definirse las distintas hipótesis hasta ahora en lo que refiere a la necesidad de convergencia de los procesos de integración para formar al ALCA o la negociación de un acuerdo global diferenciado.

Concluimos finalmente que la negociación de un Área de Libre Comercio de las Américas debe desarrollarse sobre la base de los Acuerdos Subregionales Bilaterales existentes, reforzando el equilibrio global logrado en los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la búsqueda de disciplinas comerciales comunes de conformidad con los principios directrices de Miami y Denver.

En tercer lugar, las negociaciones con la Unión Europea ocupan un lugar de privilegio en esta priorización de las relaciones exteriores.

Las negociaciones entre el MERCOSUR y su mayor socio comercial comenzaron apenas un mes después de la firma del Tratado de Asunción, en abril de 1991. Con posterioridad a la firma del Acuerdo Marco Interinstitucional de Cooperación entre el Consejo Mercado Común y la Comisión Europea, en mayo de 1992, se definieron las tres áreas prioritarias de cooperación: aduanas, normas técnicas y agricultura y se inició la cooperación técnica mediante intercambio de funcionarios, estudios y seminarios sobre temas pertenecientes a las tres áreas mencio-

nadas.

La perspectiva de una profundización efectiva de la relaciones, sobrepasando la cooperación técnica cobró impulso con la firma del Acuerdo Marco Interregional de Cooperación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el MERCOSUR y sus Estados Parte, por la otra parte, el 15 de diciembre de 1995, bajo la Presidencia uruguaya del Grupo Mercado Común y la Presidencia Española de la Unión Europea.

No se trata de un acuerdo de liberación comercial, pero si de un instrumento que, al propiciar un fuerte incremento del diálogo y la cooperación, en diversos campos, propende a generar un proceso asociativo que incluya, en una etapa ulterior, una zona de libre comercio.

El acuerdo tiene carácter preferencial, transitorio y evolutivo, coexistiendo con los acuerdos bilaterales ya existentes entre la UE y los Estados Parte del MERCOSUR, si bien en un futuro a largo plazo este acuerdo sustituiría al conjunto de acuerdos bilaterales.

La liberalización comercial comprenderá todo el comercio. El proceso de liberalización de los intercambios deberá ser examinado por ambas partes en función de las circunstancias y de los progresos que se produzcan en el marco del acuerdo.

Para lograr estos objetivos, se instituye una estructura orgánica que contempla re-

uniones a todos los niveles y cuando así lo justifiquen los intereses mutuos:

- Consejo de Cooperación (coordinación política).

- Comisión Mixta de Cooperación (profundiza cooperación técnica).

- Sub-Comisión Comercial (crea tres grupos de trabajo: bienes, servicios y disciplinas comerciales).

- La transitoriedad del Acuerdo convierte a la cooperación comercial en una cuestión clave para su éxito, ya que la Sub-Comisión Comercial (mecanismo específico de diálogo) -a partir de las líneas directrices que le dé la Comisión Mixta-, identificará productos sensibles en el comercio recíproco y diseñará la estrategia y agenda para la eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias. La primera reunión de la Sub-Comisión Comercial se llevará a cabo en Brasil en setiembre próximo.

Finalmente, el GMC ha agendado primeros contactos del MERCOSUR en este semestre con Japón, Rusia e India, y en 1997 se celebrarán los primeros contactos con Sudáfrica y el CEI, y se continuará el mecanismo de diálogo instaurado con el CER (Australia y Nueva Zelandia).

Pese a los esfuerzos realizados hasta la fecha, no ha sido posible acercarse al NAFTA, debido a la oposición de México de dialogar con el MERCOSUR en su calidad de miembro de la Zona de Libre Comercio de las Américas.

GLOSARIO

- GMC - Grupo Mercado Común
CCM - Comisión de Comercio del Mercosur
AEC - Arancel Exterior Común
FCE y S- Foro Consultivo Económico y Social
CPC - Comisión Parlamentaria Conjunta
ALCA - Area de Libre Comercio de las Américas
GT - Grupo de trabajo
OMC - Organización Mundial de Comercio
UE - Unión Europea
- **Zona de Libre Comercio:** implica que las tarifas entre los países participantes son abolidas, pero cada país mantiene sus propias tarifas frente a otros.
 - **Unión Aduanera:** implica, además de la suspensión de todas las medidas discriminatorias respecto del movimiento de mercancías dentro de la unión, la equiparación de tarifas en el comercio con países no miembros.
 - **Mercado Común:** Implica no sólo la suspensión de las restricciones al comercio, sino también de aquellas que dificultan el movimiento de las fuerzas del trabajo y capital.
 - **Tarifa:** tabla o lista de aranceles, impuestos o derechos que pagan las mercancías cuando son importadas o exportadas o cuando transitan por un territorio aduanero.
 - **Arancel:** impuesto a las importaciones, que puede ser un porcentaje del valor del bien o una tarifa fija.
 - **Desgravación:** eliminación o rebaja de las restricciones al comercio, sean éstas

tarifarias o no arancelarias (derechos aduaneros).

- **Derechos Aduaneros:** son aquellos que recaen sobre mercancías que entran (derechos o impuestos de importación) o salen (derechos o impuestos de exportación) de un territorio aduanero, o lo atraviesan (derechos o impuestos de tránsito). Salvo contadas excepciones, se puede considerar que los derechos aduaneros están esencialmente constituidos por derechos de importación.
- **Restricciones no Arancelarias:** cualquier medida de carácter administrativo, financiero y cambiario, mediante la cual un Estado Parte impide o dificulta, por decisión unilateral, el comercio recíproco.
- **Arancel Externo Común:** tarifas aduaneras que adoptan un conjunto de países a efectos de gravar las importaciones de bienes y servicios originarios de otros países.
- **Políticas Macroeconómicas:** gestión de los grandes agregados de la economía, fundamentalmente en lo que se refiere al equilibrio externo, al déficit fiscal y a la coordinación de los mercados y de capital, de bienes y servicios.
- **Políticas Sectoriales:** políticas de regulación de la actividad económica por sector, fundamentalmente en lo que refiere a la inversión de bienes, a las políticas de créditos, a las políticas fiscales (impuestos) y al mercado de trabajo.
- **Asimetrías:** distorsiones de precios que se producen como resultado de la instrumentación de políticas fiscales, laborales, etc., que alteran la natural relación de precios.



APLICACION DE LOS CONCEPTOS DE REINGENIERIA DE PROCESOS Y CALIDAD TOTAL EN LAS MARINAS AMERICANAS

Trabajo presentado por la Marina de Guerra del Perú en la XVIII Conferencia Naval Interamericana: Petrópolis - Río de Janeiro - Octubre 1996

Artículo seleccionado - Marzo 1997

INTRODUCCION

La historia nos permite evidenciar cómo el milenario Planeamiento Estratégico Militar, en un principio útil sólo para quienes se dedicaban al arte de la guerra, se convirtió después de las post guerra, en una herramienta cada vez más utilizada por el mundo empresarial. Así, luego de un desarrollo continuado de aproximadamente 40 años, apreciamos hoy una gran cantidad de bibliografía y tratados sobre el denominado Planeamiento Estratégico Empresarial.

Es difícil imaginar hoy una empresa, grande o pequeña, que no utilice el Planeamiento Estratégico Empresarial en sus más altos niveles de decisión, así como las técnicas aplicadas por la Administración Moderna en la búsqueda por conseguir niveles de eficiencia y eficacia, que a la larga se traducirán en mejoras en su competitividad y productividad general.

La última década nos enseña cómo el antiguo y siempre vigente Planeamiento Estratégico Militar, luego de ser digerido y adaptado por el medio empresarial, ha servido de agente propulsor de la administración moderna. Es en virtud de dicho contexto que nacieron y se desarrollaron modernas estrategias administrativas basadas en el pensamiento, como son las estrategias de Calidad Total (mejoramiento de los procesos) y la Reingeniería (rediseño de procesos), apoyadas por la Referenciación (Benchmarking), la Tercerización (Outsourcing) y la Tecnología de la Información.

Existe entonces un abanico de estrategias y herramientas administrativas, que van desde la proposición de mejoras incrementales, continuas y no traumáticas, hasta la realización de cambios radicales como producto de la reinención de procesos. En todo caso, su aplicación en mayor o menor medida, de acuerdo a cada realidad, se viene haciendo impostergable, pues significa un aporte capaz de mejorar los niveles de eficiencia y eficacia en los sistemas administrativos, logísticos y operativos de nuestras Armadas.

La presente conferencia no pretende introducir a los señores Almirantes en definiciones prefabricadas sobre Reingeniería y Calidad Total, ni en detalles técnicos sobre la novedosa y, cada vez más disponible tecnología de la información, sino invitarlos a recapacitar sobre una realidad evidente: ...¡LO UNICO QUE ES CONSTANTE EN EL MUNDO ACTUAL ES EL CAMBIO!... ¡NOSOTROS ADMINISTRAMOS EL CAMBIO O EL CAMBIO NOS ADMINISTRARA!

Aún en instituciones tan tradicionales

como las nuestras el cambio viene ocurriendo, empujado en gran medida por el incontenible avance de la tecnología, el desarrollo de modernos conceptos de administración y la cada vez más evidente estrechez de recursos económicos. Por ello, el objetivo central de esta conferencia es plantear la posibilidad de avanzar juntos, en estrecha colaboración, en demanda de un cambio ordenado, que nos dé fácil acceso a las experiencias de otras Armadas en la aplicación de valiosas herramientas de gestión, sin deformar ni afectar nuestra esencia naval, en apoyo al cumplimiento de la misión, manteniendo esa tradicional homogeneidad que caracteriza a las Armadas.

Algunas preguntas que se deben resolver, dentro de la realidad de cada Marina, son:

- ¿Está cambiando mi Institución?
- ¿Cuánto debe cambiar?
- ¿Qué debo imitar de quién?
- ¿Qué estrategias y herramientas son de interés para ser aplicadas?

¿La tecnología de información de la que actualmente dispongo será suficiente para apoyar los cambios?

¿Debe replantearse también la formación profesional del personal naval?

MARCO CONCEPTUAL

La tendencia del mundo actual en el contexto de una rápida globalización, la mayor exigencia de los mercados por calidad y competitividad, y la caída de los dogmas ideológicos tradicionales relacionados con la guerra fría, sumados a las urgencias que cada nación tiene por ordenarse económicamente y desarrollarse socialmente, ha llevado a que la tendencia mundial hoy en día y seguramente para los próximos quince años, sea acentuar el crecimiento económico con desarrollo sostenido desde una óptica de mercados globalizados y con énfasis en el desa-

rollo tecnológico-industrial.

En este proceso de crecimiento, el tema de la pobreza extrema, presente en muchos de nuestros países, es de central importancia, ocasionando que los Estados reasignen importantes esfuerzos y recursos económicos para hacer crecer el Producto Bruto Interno y mejorar su distribución.

Como resultado de dicha recomposición, los recursos asignados al Sector Público han disminuido, hay limitaciones presupuestales y la necesidad de modernizar los Estados exige la racionalización y optimización del gasto fiscal. Esta modernización estatal que se vive incluye el cambio de rol de nuestros gobiernos, de Estados empresarios a Estados promotores de inversión y reguladores.

Todo parece indicar que los Estados están apostando, como principal pilar de su desarrollo, al poder del conocimiento, definido como el mejor uso de datos, información, imágenes, símbolos, cultura, ideología y valores. Evidentemente, la priorización va orientada a invertir en el recurso humano, con énfasis principal en su nutrición, salud y educación. Si éste es el énfasis hacia donde apuntamos para crecer en forma sostenida y dar atención a esas áreas como insumos para el desarrollo, es entonces previsible que los gastos en el sector Defensa tiendan a decrecer de manera significativa, particularmente en los países en vías de desarrollo.

La inversión en Defensa con una filosofía de contribución al desarrollo nacional es lo que se requerirá para enfrentar los retos que el milenio venidero nos presentará. Retos que seguramente tendrán más una connotación regional que individual-nacional y que por lo tanto nos exigirán estar en condiciones de poder encontrar respuestas y soluciones de conjunto.

El futuro próximo nos hará despertar de este período de indefiniciones, donde al término de la guerra fría algunos académicos pensaron que nos encontrábamos al inicio de

una era de estabilidad ideal, caracterizada por la existencia de un solo poder mundial y un proceso de globalización económica total. El presente nos muestra una marcada tendencia a dirigirnos no hacia un único mundo, sino hacia grandes espacios regionales, que compartirán identidades e intereses y que harán una efectiva globalización, pero con límites internos.

SITUACION

El gran cambio que hoy presenciamos, viene actuando sobre las administraciones públicas nacionales como un esfuerzo por optimizar el manejo del Estado, empleando las experiencias exitosas de la industria privada. No cabe duda que conceptos como: Tecnología de la Información, Referenciación (Benchmarking), Tercerización (Outsourcing), Calidad Total, Reingeniería de Procesos, y otros, han tenido un fuerte impacto y en la mayoría de nuestras naciones están siendo utilizados como elementos orientadores para ganar eficiencia, reducir costos de operación e incrementar la productividad por el mejoramiento de la calidad de los procesos.

A continuación pasaremos a detallar en qué medida dichos conceptos y técnicas administrativas tienen aplicación en nuestras Armadas.

Tecnología de la Información

Todo desarrollo tecnológico tiene dos etapas de aplicación, una inmediata denominada de "reemplazo" y otra denominada de "extensión". En la primera etapa la nueva tecnología sustituye a la antigua, como fue el caso de las lámparas incandescentes en reemplazo de las lámparas a gas, o el ascensor como una cómoda alternativa al uso de las escaleras. En la segunda etapa, el empleo de la nueva tecnología genera cambios sustan-

ciales en procesos anteriormente existentes como el ocasionado por la lámpara incandescente, pues el hombre se percató de que ya podía contar con luz artificial durante las 24 horas del día y por lo tanto cambiaron los horarios de muchos trabajos con un notable incremento en la productividad. Asimismo, en el caso del ascensor, variaron sustancialmente los conceptos urbanísticos, iniciándose la construcción de edificios muy altos que han permitido el desarrollo de grandes urbes.

Al igual que en los casos descritos, los grandes adelantos en tecnología de la información se han extendido también rápidamente permitiendo facilitar las tareas tradicionales en la operación y administración de cualquier organización.

Un caso típico de estos adelantos es INTERNET, que a muy bajo costo ha conseguido interconectar telefónicamente a millones de usuarios de computadoras personales, que ahora tienen a su disposición gran cantidad de información, para la que hasta hace poco tiempo había que recurrir a bases de datos especializadas, bibliotecas o centros académicos. Se puede afirmar que el efecto de cambio que están provocando MULTIMEDIA, INTERNET y otros desarrollos tecnológicos recientes, en procesos tan variados como la educación, la investigación y el planeamiento es aún insospechado.

Es difícil pensar hoy en una unidad o dependencia de nuestras Armadas que no tenga computadoras personales o redes de área, mediante las cuales el personal es capaz, no sólo de realizar sus tareas en menor tiempo, sino de compartir una gran cantidad de información directamente con organizaciones que están físicamente distantes. La revolución tecnológica nos ha hecho superar largos y tediosos procesos, permitiéndonos acceder a medios cada vez más eficientes y al alcance de cualquiera.

Sin embargo y pese a las enormes inversiones que se hacen anualmente en

equipamiento de cómputo, no siempre se obtiene el provecho adecuado para lograr una sustancial simplificación administrativa, un mejoramiento de los sistemas de producción, así como una mejor capacidad de control y supervisión, perdiéndose la oportunidad de conseguir mejoras en la productividad.

Referenciación (Benchmarking)

Es un proceso de mejora, por el cual la organización propia mide sus performances comparándose con otras organizaciones mejores y similares, para determinar cómo dichas organizaciones alcanzan sus niveles de performance y usar esa experiencia en beneficio propio. Los asuntos que pueden ser sujetos de "referenciación", son tan variados como estrategias, operaciones, objetivos, procesos y procedimientos. La finalidad es poder fijarnos metas para mejorar en base a lo aprendido de otros.

La referenciación, aún en los Estados Unidos de América, es algo relativamente nuevo, promovido por varias organizaciones como: el "Centro Internacional de Intercambio de Información sobre Referenciación" de Houston, Texas, el "Consejo por el Mejoramiento Continuo" de San José, California y el "Centro Nacional de las Ciencias de Fabricación" de Michigan, los cuales norman y regulan los proyectos de referenciación y ponen sus Bases de Datos a disposición de los usuarios. La Armada norteamericana estableció desde 1985 el "Programa de las Mejoras Prácticas Productivas" (BMP) como un sistema para la evaluación, reducción del riesgo al elegir entre proveedores, evolucionando luego como un sistema para la auditoría de los contratistas y para promocionar el mutuo intercambio de buenas ideas para la producción (referenciación), el cual ha sido implementado a nivel de las Fuerzas Armadas norteamericanas.

Tercerización (Outsourcing)

La tercerización o externalización, es un fenómeno todavía reciente, con escasa implantación fuera del mercado norteamericano. Su versión inicial y la más difundida es la tercerización de los Servicios de Informática y Centros de Cómputo (outsourcing informático), mediante la contratación total o parcial de servicios externos. La diferencia entre la subcontratación y la tercerización propiamente dicha, está en que la subcontratación consiste en la simple utilización de un proveedor externo que aporte con algo que no tengo (servicios de mensajería fotocopidora, publicidad o cafetería), en cambio en la tercerización, se trata de que un tercero me administre algo que tengo (un centro de telecomunicaciones o de informática, por ejemplo), durante un tiempo determinado y estableciéndose un compromiso sobre el cumplimiento de niveles de servicio deseados.

La tercerización entonces, nos lleva a concentrarnos realmente en la razón de ser de nuestras organizaciones, dejando a otros los procesos o aspectos colaterales que pueden ser hechos por especialistas y a un menor costo.

Una interesante alternativa a la tercerización, es la realización de proyectos bajo la modalidad de riesgo compartido (joint ventures), mediante la asociación con una o más instituciones o empresas dispuestas a participar en los riesgos y beneficios con la posibilidad de poder incrementar sustancialmente el mercado existente para productos hechos por tradicionales Empresas Públicas del Sector Defensa, asegurándose así el abastecimiento adecuado y a un mejor precio (competitividad).

Calidad Total

El pensamiento de "Calidad Total" de Edward Deming, Joseph Juran y Philip

Crosby, tres norteamericanos que no fueron profetas en su propia tierra, se inició en 1951 con el gran cambio japonés, planteando filosofías administrativas que contribuyeron a hacer del Japón lo que actualmente es y que se multiplicaron rápidamente en muchos países, principalmente entre los del sudeste asiático. Esta actitud para hacer bien las cosas, usar eficientemente los recursos sacándoles el máximo provecho y tener un enfoque de procesos dirigidos hacia el cliente, se basa en la reeducación del hombre, buscando que la organización consiga alcanzar mejoras de largo plazo mediante la realización de mejoras incrementales continuadas, aumentando así su productividad y competitividad.

No queda duda que la Armada pionera en la aplicación de los conceptos de Calidad Total es la de los Estados Unidos de América, habiendo conseguido desarrollar un interesante concepto de "Liderazgo de Calidad Total" (TQL) en reemplazo del comercial término de "Administración de Calidad Total" (TQM). Este esfuerzo se inició en 1985 cuando la Aviación Naval norteamericana creó un equipo de trabajo para redefinir su administración en términos de Calidad Total. Desde comienzos de la presente década, la Armada norteamericana está íntegramente comprometida en el esfuerzo de incorporar los principios de Liderazgo de Calidad Total en todos los niveles contando con una organización especial para tal fin y con abundante bibliografía sobre el tema.

La Marina norteamericana ha hecho suyos los principios de Deming con la finalidad de mejorar su calidad y productividad, en base a un cambio en la cultura organizacional, una transformación hacia una nueva forma de hacer las cosas, identificando clientes y proveedores en cada proceso, para conseguir una mejora continua. Es un enfoque sistémico que permitirá el mantenimiento de una robusta defensa marítima superando el reto de los recursos limitados.

Reingeniería de Procesos

Michael Hambre y James Champy revolucionaron al mundo empresarial en 1993 con la edición de su libro "Reingeniería" proponiendo a los lectores: OLVIDAR TODO LO QUE SABEN SOBRE COMO DEBE FUNCIONAR UNA ORGANIZACIÓN PORQUE CASI TODO ESTA ERRADO. Afirmaron que la administración y estructura de los negocios se basan en principios vigentes desde el siglo XIX, sosteniendo que llegó la hora de descartarlos totalmente y adoptar nuevos principios y paradigmas. Los principios de Adam Smith sustentaron en los últimos doscientos años la fundación de empresas, en base al criterio central de que el trabajo industrial debe dividirse en sus tareas más simples y básicas, tendiéndose así a una especialización del trabajo. La era actual post industrial exige fundar empresas sobre la base de reunificar esas tareas en procesos coherentes y con personal con una capacitación múltiple.

La reingeniería plantea la necesidad de que las corporaciones existentes deban reinventarse a sí mismas o de lo contrario se verán eclipsadas por el gran éxito de las que ya lo han hecho. Así planteada, la Reingeniería no es un remedio rápido que los administradores pueden aplicar a sus organizaciones, no es un truco que promete aumentar la calidad de un producto o servicio, o reducir en determinado porcentaje los costos, ni es un programa orientado a levantar la moral de los empleados ni forzará a un viejo sistema computarizado a trabajar más rápidamente. No significa arreglar nada; el reto es volver a empezar, arrancar de cero.

En la esencia de la Reingeniería de procesos está la idea del pensamiento discontinuo, la identificación y el abandono de reglas antiguas y de supuestos fundamentales que sustentan las operaciones organizacionales. Reglas como: "Los usuarios no reparan sus propios equipos", "Para prestar un

buen servicio se necesitan almacenes locales adecuadamente abastecidos" y "Las decisiones sólo se toman en forma centralizada", se basan en supuestos relativos a tecnologías, a personal y a metas organizacionales que ya no están en vigor. Si normas como éstas no se cambian, cualquier reorganización superficial que se haga será inútil.

En la práctica la aplicación de la reingeniería de procesos permite descubrir que muchas tareas que realiza el personal no tienen relación con las metas y objetivos de la organización, ejecutándose simplemente para satisfacer reglas internas de la propia organización.

Pese a lo novedoso del tema, son miles las organizaciones en el mundo que están aplicando los principios de reingeniería de procesos, incluyendo organizaciones militares (administrativas y operativas), que ven en la reingeniería una herramienta válida para mejorar sus procesos y por ende sus organizaciones, en búsqueda quizás no de una competitividad difícil de establecer en el medio militar, pero sí de una mayor productividad que redunde en menores costos de operación y mayor eficacia.

El Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica, por ejemplo, ha tomado recientemente varias importantes iniciativas sobre el tema:

- Designación del Comando de Fuerzas FORSCOM como primer Centro de Reinversión de la Institución, asentándolo a aplicarse a sí mismo los principios de reingeniería (reinversión) para que la organización trabaje mejor y a menor costo.

- Creación del Proyecto Instalación XXI, como una visión del FORSCOM sobre cómo deberán ser las instalaciones del Ejército norteamericano en el siglo XXI, rediseñándose las estructuras y los procesos, bajo criterios de regionalización, referenciación, multiservicios y tercerización.

Ya se aprecian resultados palpables de la aplicación de la reingeniería en el Ejército

norteamericano, como son: ahorro de 50 millones de dólares en el año 1995 por concepto de redistribución de equipamiento de exceso, y ahorro de 12 millones de dólares anuales desde 1993 por haberse dispuesto que toda adquisición inferior a los US\$ 2.500 se hiciera mediante el empleo de tarjetas de crédito, simplificándose los procedimientos administrativos, evitando el empleo de órdenes de compra y cheques, reduciéndose la cantidad de personal administrativo involucrado y consiguiéndose acortar el tiempo del proceso de aproximadamente 15 días a sólo algunas horas.

El rediseño de procesos, la Reingeniería, que complementa y suplementa a la Calidad Total, es aún incipiente y ha encontrado algunas barreras para su implementación, barreras que persisten de un pensamiento administrativo que mantiene los paradigmas de inicios del presente siglo y que no ha sabido adecuarse a este cambiante y complejo entorno; barreras que son mayores en el complejo mundo militar.

Estas estrategias no son varitas mágicas que vuelven las organizaciones eficientes y competitivas, sino que requieren, de parte del más alto nivel decisor de la organización, del liderazgo, apoyo, control y asignación de los medios necesarios. Los líderes deben crear y mantener una cultura de mejoramiento continuo y de innovación, demostrando sus principios de calidad a través del involucramiento de su personal en educación, entrenamiento, y de su participación orientada al cliente en todas las operaciones diarias.

Existen muchos fracasos en la implementación de programas de calidad total y reingeniería, todos con el común denominador del escepticismo y despreocupación por parte de los más altos niveles de decisión. Por eso es necesario enfatizar que lo primordial es que el personal naval pase por una reingeniería mental, tal vez el proceso más difícil de rediseñar y que es la base fundamental para la aplicación exitosa de estas

estrategias modernas de administración. Con ello habremos conseguido a todo nivel **TENER PERSONAL INNOVADOR CAPAZ DE PENSAR FUERA DEL ESQUEMA TRADICIONAL.**

La experiencia empresarial nos indica que la aplicación de una sola de estas estrategias y herramientas no es suficiente y que en algunos casos lo aconsejable es combinarlas para conseguir resultados inmediatos, pero también perdurables en el tiempo. Un caso típico es la aplicación de la Reingeniería en conjunto con la Calidad Total, para asegurar el rediseño de los procesos complementados luego con mejoras continuadas en el largo plazo.

Sabemos que la solución a nuestros problemas comunes no siempre se encuentra en los enfoques tradicionales y que las mejores soluciones, las más efectivas, son resultado del esfuerzo del pensamiento y creatividad de acuerdo a cada realidad nacional.

En el continente americano nos podemos sentir satisfechos al ver cómo se avanza hacia la modernidad, aunque hayan mayores o menores dificultades en el camino, dadas las diferentes realidades nacionales. En este esfuerzo de cambio de las Armadas americanas no debemos solamente contentarnos con asimilar los cambios para mejorar nuestros procesos, procedimientos y organizaciones, sino que debemos actuar como agentes propulsores, capaces de proyectar una imagen de modernidad al interior de nuestras respectivas naciones.

En nuestra opinión, dar un enfoque empresarial como el diagnosticar, medir, comparar nuestros procesos, para luego tomar decisiones para su mejoramiento o cambio, y pensar permanentemente en los conceptos de calidad y costos en los procesos administrativos, logísticos y operativos de nuestras Instituciones, no afectará nuestra esencia de ser, ni deteriorará el cumplimiento de la Mi-

sión, sino que, aportará con herramientas modernas a la optimización de nuestras organizaciones y la generación de un adecuado empleo de los cada vez más escasos recursos disponibles.

AVANCES EN LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Hemos querido traer a este magno auditorio algunos de los principales avances que, pese a las limitaciones tecnológicas y presupuestales existentes, se están llevando a cabo en la Marina peruana.

El Recurso más importante: El Hombre

Desde hace una década el personal naval peruano se encuentra bastante identificado con las estrategias modernas de administración, pues bajo convenio con diversos centros académicos, los Oficiales Almirantes siguen cursos de Alta Dirección Empresarial en Centros de post-grado, y los Oficiales Superiores que participan en la Escuela Superior de Guerra Naval en los cursos de Comando y Estado Mayor y de Guerra Naval, tienen la oportunidad de optar Maestrías en Economía y en Relaciones Internacionales, respectivamente. Asimismo, el Personal Subalterno que sigue las Escuelas Técnicas avanzadas realiza cursos de liderazgo y mando medio en Institutos Superiores de Educación. Esta situación ha permitido contar con una significativa cantidad de personal naval imbuido en los modernos conceptos de las Ciencias Administrativas.

Actualmente la Marina de Guerra del Perú está revisando los currículos de los cursos en las escuelas de formación profesional, con la finalidad de incorporarles los conceptos de mejora y rediseño de procesos.

Procesos de modernización institucional

La Marina de Guerra del Perú se encuentra comprometida en un ambicioso proyecto de modernización que afecta a todo el sector público nacional en la búsqueda por conseguir mejores niveles de eficiencia estatal.

Dicho proyecto se ha iniciado en el Instituto analizando las estructuras organizacionales de sus sistemas administrativos y logísticos, con el propósito de asegurar su coherencia con la misión, objetivos y metas institucionales, así como revisar los procesos involucrados para mejorarlos o rediseñarlos si fuera necesario.

El paso siguiente será identificar y analizar los principales procesos de los sistemas operativos, mejorándolos o rediseñándolos para asegurar el óptimo empleo y disponibilidad de las Fuerzas Navales.

De esa forma se pretende mejorar la "productividad" de la Marina, para lograr un mejor empleo de los recursos disponibles y con los mejores resultados. En este esfuerzo de modernización, es de vital importancia contar con una capacidad de "referenciación" hacia otras Armadas del continente, para poder capitalizar oportunamente sus experiencias.

Red de Redes: WAN Naval (Wide Area Network)

Los computadores personales de las unidades y dependencias, que se encuentran en redes aisladas de área local (LAN), nos han llevado a la necesidad de integrarlas a través de una red de redes navales o Red de Area Amplia (WIDE AREA NETWORK), autopista de información que permite la conexión a nivel nacional entre todas las redes existentes, facilitando el acceso directo a la información y posibilitando el funcionamiento en tiempo real de los principales macrosistemas

del instituto (operacional, administrativo y logístico) integrados al supra sistema de Comando y Control como elemento fundamental de apoyo a la toma de decisiones del más alto nivel institucional.

La WAN naval busca integrar a un total aproximado de 2000 estaciones de trabajo, agrupadas en más de 50 redes de área local. Este gran proyecto en ejecución no constituye "per se" aplicación alguna de Reingeniería o Calidad Total, pero es la base tecnológica, pilar principal, que permitirá soportar dichos esfuerzos a todo nivel y podría integrarse con las Redes de Area Amplia de las Armadas americanas.

Sistemas Electrónico de Publicaciones Navales

El sistema tradicional de Publicaciones Navales consiste en una gran cantidad de normas confinadas en ejemplares distribuidos en las Unidades y Dependencias, para que ocasionalmente los usuarios finales absuelvan consultas específicas. Este sistema es tan antiguo como el Instituto y su proceso incluye la realización de una serie de actividades como: formulación, revisión, aprobación, impresión, producción, distribución, actualización y custodia de todos los Reglamentos, Ordenanzas, Manuales Técnicos, Doctrinas, Manuales de Organización y Funciones, Libros de Texto, y Publicaciones de Guerra Naval.

Dichas actividades, consumen una gran cantidad de recursos, como personal, dinero, espacio y tiempo, constituyendo en algunos casos barreras administrativas para la implementación oportuna de decisiones, como es el caso de la actualización de una publicación, implicando que el Alto Mando deba esperar a que termine el ciclo de actividades involucradas, como impresión de cambios, emisión, distribución, reemplazo de páginas y acuse de recibo, como paso indispen-

sable para la ejecución de una decisión tomada con anterioridad.

Ante esta situación, en 1994 se tomó la decisión que era necesario efectuar una Reingeniería en el proceso del Sistema de Publicaciones Navales, reduciéndose radicalmente las actividades administrativas involucradas, y usando como facilitador tecnológico la autopista de información.

El concepto del nuevo sistema se basa en tener un directorio disponible las 24 horas, el cual puede ser consultado por los usuarios conectados a la red mediante el empleo de sus computadoras personales, teniendo acceso a la información contenida, siempre y cuando posean el nivel de seguridad requerido para dicha publicación.

Adicionalmente, se tienen facilidades de rápido acceso para ubicación de publicaciones, temas dentro de las mismas, actualizaciones ágiles, así como comparaciones de los contenidos de varias publicaciones.

El rediseño de este proceso, incluyendo el desarrollo informático, significó la conformación de un equipo de trabajo, empleando paquetes de software comercial y equipamiento de cómputo disponible en el Instituto. La carga de la información, generación de la base de datos, es el proceso más largo, por lo que se realizó en forma descentralizada.

La inversión inicial necesaria para el funcionamiento del Sistema Electrónico de Publicaciones Navales fue de VEINTE MIL DOLARES AMERICANOS (US\$ 20.000), equivalente al presupuesto anual asignado para el mantenimiento y actualización de las publicaciones. Este valor está completamente redituado si se considera que luego de esta inversión inicial y con el soporte de la WAN naval, prácticamente será poco significativo el costo de mantenimiento del Sistema.

En cuando al capital invertido con el sistema tradicional, actualmente se tienen

44.000 ejemplares vigentes a un costo promedio de VEINTICINCO DOLARES AMERICANOS (US\$ 25) lo que hace un total de US\$ 1.100.000 dólares invertidos en normas impresas almacenadas en todas nuestras Unidades y Dependencias.

Los recursos actualmente utilizados en el proceso tradicional de producir una (1) nueva publicación o efectuar cambios a una vigente en contraste con los utilizados por el proceso rediseñado son

	Antiguo	Rediseñado
Organizaciones involucradas	10	1
Personal	70	3
Tiempo total de proceso desde la aprobación de una publicación	75 días	1 día

Se prevé que este sistema electrónico de Publicaciones Navales reemplazará totalmente al sistema tradicional basado en libros, sin embargo ello será el resultado de un proceso natural de adaptación de los usuarios, mientras tanto el sistema tradicional continuará vigente como complemento al nuevo sistema.

Como se puede observar, estos nuevos procesos permiten un acceso rápido a la información, la inmediata puesta en vigencia de cambios y un control directo y permanente sobre su custodia, niveles de acceso, seguridad, y, sobre todo, un bajísimo costo de operación y menos personal dedicado a la administración del sistema, recursos fundamentales para optimizar la gestión administrativa.

PROPUESTAS

Señores Almirantes, el tema aquí tratado, estamos seguros que constituye uno de los grandes retos del Comando: promover para el siglo XXI Armadas eficientes y modernas, pero no sólo en medio navales, sino en hombres con capacidad innovadora, para poder producir y conducir el cambio cualitativo y cuantitativo que asegure el cumplimiento de la misión con la mejor utilización de los recursos.

Por lo expuesto, con la finalidad de intercambiar experiencias que faciliten las solu-

ciones que cada Armada necesita implementar para modernizar sus procesos y organizaciones, brindar asesoría, así como posibilitar el inicio de un proceso abierto y fluido de referenciación (benchmarking) entre nuestras Armadas se propone:

“Se evalúe la conveniencia de programar una Conferencia Naval Interamericana Especializada (CNIE) de ‘Calidad Total y, Reingeniería de Proceso’, y la conformación de una Asociación Naval Interamericana de Referenciación para el mejoramiento y/o rediseño de procesos (Benchmark), basado en las informaciones disponibles.”

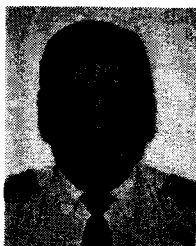


¿QUE MOLDEA AL FUTURO?

INTERESES ESTRATEGICOS EMERGENTES, CONVERGENTES Y DIVERGENTES EN EL ATLANTICO SUR

por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas

Artículo seleccionado - Noviembre 1997



El C/N (CG) Francisco Valiñas egresó de la Escuela Naval en 1973, habiendo prestado servicios en diversas unidades flotantes y terrestres. Es diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Academia de Guerra Naval. Cursó estudios de Asuntos Internacionales en la Georgetown University de Washington DC, EE.UU. En la actualidad presta servicios en el Ministerio de Defensa Nacional.

Esta ponencia fue expuesta por su autor en el "Simposio del Atlántico Sur", organizado por el Comando Sur de los EEUU y la Organismo No Gubernamental argentino SER 2000 (Seguridad Estratégica Regional en el 2000), conducido en aulas del Colegio de Guerra Naval de la Armada estadounidense en mayo de 1997. Fue posteriormente publicado en Buenos Aires, en la revista SER EN EL 2000 del mes de julio del mismo año.

DEFINIENDO LA METODOLOGIA

Para este análisis se empleará una metodología de abordaje al tema que es aplicable no sólo al Atlántico Sur sino a cualquier espacio geopolítico-estratégico.

Existen tres elementos causales que permiten ser clasificados por separado para el estudio:

- **Causas y hechos determinísticos:** es decir, aquellas causas naturales (como la geografía) que se caracterizan por ser anteriores al problema, e inmutables, aunque el

hombre puede introducir modificaciones (como lo hizo seccionando los istmos de Suez y Panamá). Las cartas náuticas y los mapas reflejan gráficamente esta realidad, pero en el Atlántico Sur existen dos elementos determinísticos más: los recursos y las convergencias. Están ahí y existen en forma independiente a la voluntad humana, aunque tienen la fragilidad de ser susceptibles al abuso. Los recursos son de dos tipos: renovables o vivos (pesca) y no renovables (nódulos polimetálicos y energéticos). La convergencia (que nuestro océano tiene la particularidad de contar con dos) es un fenómeno por el cual masas de agua fría se precipitan por debajo de otras calientes, creando las condiciones para el desarrollo abundante de los recursos vivos.

- **Causas y hechos socio-económicos:** es decir, aquellas actividades humanas (comerciales, industriales, científicas, etc.) que se acumulan, repiten e influyen mutuamente. Esto altera la realidad fija de la geografía que representa el mapa simple.

La diferencia radica en que estas causas y hechos son **contemporáneos** con la necesidad del hombre. Estos actos humanos se llevan a cabo en un hábitat cuyo estado natural es de despoblación. Se estima que por los mares del mundo hay flotando unos dos millones de tripulantes de buques o plataformas off-shore (o sea uno de cada 2.500 habitantes del planeta). Pero en el Atlántico Sur la actividad naviera y off-shore es más reducida que en sus pares, por lo que se debe tener presente esa idea de soledad, que en algunos casos será la pantalla que esconda la seguridad de actuar impunemente para el provecho propio y en contra de lo colectivo.

- **Acaeceres político-estratégicos:** a diferencia de los dos precedentes, que eran anteriores o contemporáneos a la actividad humana, los hechos político-estratégicos son una consecuencia de esa actividad, y por ende **posteriores** a ellos. Otra singularidad es su variabilidad y discontinuidad, en oposición al primer elemento que es inmanente, y al segundo que se caracteriza por los cambios lentos. Al observar una carta de navegación puede verse claramente un dato importante de la realidad geoestratégica de todo océano: **sus accesos**. Allí confluyen las rutas de navegación, aumenta la densidad de la población marítima y con ello la trascendencia de los actos políticos. Resulta así que los accesos son los espacios más poblados del mar, y esa condición los hace de importancia estratégica.

INTERESES VINCULADOS A LOS HECHOS DETERMINÍSTICOS

La geografía del Atlántico Sur es por todos conocida, por lo que sólo habrá de mencionarse lo referido a sus accesos. Son tres, el del norte comunica con el llamado primer mundo y lo que ello pueda significar, mientras que los otros dos conforman cada

uno la conexión bioceánica con la potencia económica mundial del futuro: Asia Oriental. Un siglo atrás, el Imperio Británico controlaba los accesos mediante sus estaciones navales en Santa Helena, Freetown, Simonstown y Port Stanley. Afortunadamente, hoy no existe nadie en control absoluto de las conexiones bioceánicas, situación que parece proyectarse al futuro.

Los recursos existentes en el Atlántico Sur plantean intereses diversos a los actores involucrados al área. La existencia de enormes volúmenes pesqueros vinculados a las zonas de convergencia ha servido de estímulo para la concurrencia de protagonistas ribereños y ajenos al lugar, haciendo de la actividad pesquera la más significativa de la región. Pero el accionar de los Estados ribereños no ha sido uniforme. Mientras que los sudamericanos coordinaron políticas y actividades para defender y mejor explotar sus recursos, los africanos actuaron por separado, y respondiendo a necesidades coyunturales hicieron acuerdos pesqueros con potencias de otras partes del mundo, que no cuidaron la renovación de las especies. En consecuencia, caladeros como el Golfo de Guinea, otrora uno de los más ricos del mundo, hoy está agotado.

Pese a los esfuerzos sudamericanos por hacer una explotación inteligente de los recursos renovables, el enfrentamiento entre Argentina y el gobierno británico de Malvinas llevó a éste último a introducir en la región a operadores pesqueros ajenos a la misma, lo que provocó una reacción similar de la contraparte, transformando intereses comunes en divergentes. Es de esperarse para el futuro que lo resuelto por la comunidad internacional en la Conferencia de la ONU Sobre las Poblaciones de Peces Transzonales y Altamente Migratorios y el Código de Conducta Responsable de la FAO (ambos de 1995) ponga fin a esta divergencia de intereses.

Otro recurso potencialmente importante es la extracción off-shore de hidrocarbu-

ros. Hoy día existen plataformas en seis países de la región, que acordaron joint ventures con empresas de potencias ajenas al área, dentro de marcos jurídicos claramente acordados. Sin embargo, hay una situación de riesgo latente en las divergencias argentino-británicas sobre la supuesta cuenca sedimentaria de Malvinas.

Resta por considerar una actividad potencialmente importante, que es la explotación minera del lecho marino. En el pasado reciente, las grandes potencias industriales lograron que la ONU restringiera esas actividades, mientras investigaban qué, cuánto y dónde. Hoy se sabe de la existencia de nódulos polimetálicos en el Atlántico Sur pero los países ribereños carecen de la tecnología y los recursos económicos para su explotación. Mientras las grandes potencias industriales encuentren en tierra los metales que necesitan, dejarán en paz a nuestro Atlántico Sur, pero cuando ello deje de suceder habrá que conversar cuidadosamente el tema, para hacer que los intereses comunes converjan en lugar de divergir.

INTERESES VINCULADOS A LOS HECHOS SOCIO-ECONÓMICOS

El principal hecho socio-económico a considerar es el tráfico marítimo del Atlántico Sur; unos tres mil buques mensuales (36.000 al año) que cruzan la zona provenientes de otros puntos o que transportan la producción de los Estados ribereños hacia el mundo industrializado (en la que se incluyen unas doce o catorce materias primas críticas o estratégicas), trayendo de retorno bienes manufacturados y tecnológicos de los que se espera mejoren la situación general del importador.

Hace algunos años, el tráfico intercontinental se apoyaba mayormente en los canales de Suez y Panamá, permitiendo el primero una ruta rápida y económica para el petróleo árabe destinado a Europa y EEUU, y el

segundo una conexión más corta entre el Atlántico y el Pacífico, de gran importancia militar. Sin embargo, la historia mostró cuán fácilmente pudo cerrarse Suez, y al tiempo enseña que Panamá puede ser un camino frágil después de 1999.

Por lo tanto, para el tránsito del Atlántico Norte con el Índico y el Pacífico no queda otra vía que las rutas del Atlántico Sur doblando los cabos de Buena Esperanza o de Hornos. Además, el calado máximo admitido por Suez y Panamá es de 11 y 12 metros respectivamente, es decir que todo buque con dicho guarismo sumergido debe recurrir a los pasajes del sur para cambiar de océano (como los grandes portaviones).

Pero además de ser camino de comunicación bioceánica, el Atlántico Sur es un importante proveedor del mundo industrializado. Por ejemplo, EEUU ha importado berilo de Brasil y Argentina; cobalto de Congo; columbio y tantalio de Brasil, Congo y Nigeria; hierro de Brasil y Liberia, manganeso de Brasil, Gabón y Congo; caucho de Liberia y Nigeria; petróleo de Nigeria, etc. Sud Africa coloca en el Atlántico Norte antimonio, andalusita, asbestos, cromo, diamantes industriales, ferrocromo, ferromanganeso, manganeso, platino, y metales del grupo berilo, cobalto, rutilo y escoria de titanio. Del lado americano, hay una importante producción alimentaria que se coloca en Europa Oriental.

De gran importancia es también el tránsito intrazonal, pero en él prima el cabotaje sobre el oceánico. Tanto Brasil como Argentina dependen del mar para su comercio interior, en parte por insuficiencia en la infraestructura ferroviaria, pero también por razones de costo-rentabilidad. El proyecto de desarrollo de la Hidrovía Puerto Cáceres-Nueva Palmira agregará sin duda mayor peso a la proyección comercial sudamericana por mar. Sin embargo, existe poca relación de intercambio comercial entre las riberas de América y Africa, algo que puede convertirse en un

factor de debilidad futura.

Así, la libertad de la navegación es un interés común a todos los Estados ribereños del Atlántico Sur, y lo seguirá siendo en el futuro, por lo que cualquier tipo de limitación a su empleo será una amenaza.

INTERESES VINCULADOS A LOS HECHOS POLITICO-ESTRATEGICOS

El principal acaecer político estratégico del Atlántico Sur está necesariamente basado en la estabilidad interna de cada uno de los países ribereños, lo que es a su vez resultante de varios factores, pero donde prima el desarrollo.

En la ribera americana la situación es estable. Cuatro naciones con un pasado encantado por fantasmas de insurgencia comunista primero y regímenes militares después, han recobrado desde hace más de una década la normalidad institucional, para en conjunto encarar una alianza económica de desarrollo a través de un mercado común. Es un proyecto de futuro que no está exento de riesgos de zozobra, pero que ha superado ya la crisis de los primeros seis años. Sin embargo, la situación dista de ser ideal. Sobre las cuatro naciones pesa un endeudamiento externo importante (según algunos autores, impagable), actuando como una poderosa ancla de freno al progreso. Además, las dificultades surgidas en la discusión de la Ronda Uruguay del Gatt dejaron la sospecha de que el mundo industrializado no desea el desarrollo autóctono en aquellas áreas o especialidades que pudieran crear competidores en los mercados mundiales. No obstante ello, existe por parte de los gobiernos la firme intención de salir adelante con la integración, y es así que la ribera americana del Atlántico Sur aparece como una zona de paz y cooperación.

En la ribera africana la situación es muy diferente. Dieciocho naciones independientes muestran un mosaico político

policromático, donde se alternan democracias republicanas, dictaduras autóctonas, gobiernos provisorios y regímenes marxistas. Los niveles de desarrollo revelan también disparidades notorias. Por un lado está Sud Africa, recién entrada a un proceso de integración social, con un gobierno democrático representativo, apoyado por un parque industrial que significa el 60% de todo el continente y por una producción alimentaria igual al 40%. Por otra parte están Liberia y la República Democrática de Congo, sacudidas por la conmoción social, sin un gobierno claramente establecido, y con la producción paralizada. En el medio, Angola, recientemente pacificada gracias a los Cascos Azules de la ONU, o Nigeria, una potencia petrolera carcomida por luchas intestinas.

La desintegración del colonialismo en Africa no trajo de por sí la solución de todos los males en las naciones recién emancipadas, porque dejó una herencia de pobreza y analfabetismo. El remedio a esto es el desarrollo económico (a menudo equivalente a la industrialización), o sea la transformación de una sociedad con una cultura propia en una comunidad del Siglo XX. Pero la explosión demográfica incontrolada convirtió en estériles muchos esfuerzos, generando frustraciones que pronto condujeron a la inestabilidad, y en muchos casos a la pérdida de la identidad nacional, por el trauma cultural ligado con la velocidad de los cambios.

El panorama africano es poco alentador, y en ese caos no es posible hablar de intereses comunes, más allá de los esenciales de supervivencia y preservación de la integridad territorial. Es que las naciones son aún muy jóvenes (la mayoría no tiene aún 30 años de vida independiente), y muy pobres, y los procesos de maduración cultural y política necesitan de tiempo, y de condiciones de desarrollo estables y sustentables.

CONCLUSIONES

El futuro del área suratlántica nos insinúa lo siguiente:

Intereses estratégicos convergentes

En lo social: incrementar los esfuerzos en educación, ciencia, investigación y tecnología, como paso previo al desarrollo autónomo, que será mejor logrado mediante la cooperación entre los actores regionales.

En lo político: procurar niveles de vida adecuados para los pueblos, como necesidad de una estabilidad interna que sirva de base para el desarrollo. En aquellas naciones que ya lo poseen, impedir que como en el pasado (década de 1960) elementos exógenos rompan la paz social para impedir la felicidad de los pueblos.

En lo exonómico: mejorar la productividad, tratando de romper el círculo vicioso de la exportación de materias primas y la importación de bienes manufacturados con el mundo industrializado.

En lo militar: brindar a los pueblos la sensación de seguridad militar ante agresiones externas, que genere la confianza interna para el desarrollo futuro.

Intereses estratégicos emergentes

En lo social: aumentar el conocimiento existente en las naciones del área sobre el espacio marítimo del Atlántico Sur, conociendo cabalmente su potencialidad, con miras al aprovechamiento integral de sus posibilidades.

En lo político: estar en condiciones de continuar suministrando al mundo los productos locales que requiera pero sobre una base de mejor negociación, recordándole a los países industrializados que la seguridad del abastecimiento en el Siglo XXI se apoyará más en una política exterior justa que en las alianzas militares.

En lo económico: el aumento de la actividad comercial en todo el mundo traerá un aumento del tráfico marítimo. Se aprecia un crecimiento económico explosivo en Asia Oriental, que las naciones del Atlántico Sur deberán aprovechar.

En lo militar: la necesidad de preservar los recursos naturales conducirá paulatinamente hacia la creación de organizaciones regionales de consulta e información para la protección, que eventualmente podrían llegar a ser intercontinentales. También se deberán defender los intereses nacionales garantizando la libertad y seguridad de la navegación para todas las banderas, por el derecho y no por las alianzas militares. No se aprecia que puedan surgir estructuras militares combinadas o supranacionales para garantizar la seguridad del área.

Intereses estratégicos divergentes

En lo social: el desarrollo individualista de los países ribereños africanos. La desunión y falta de relaciones más fluidas entre las naciones está regalando el espacio marítimo a terceras banderas, que se aprovechan de esa situación.

En lo político: en Africa, la inestabilidad política originada por la desestabilización de los precios de las materias primas en los mercados mundiales, provocada subintencionalmente por la competencia desmedida nacida de las necesidades del subdesarrollo de las naciones. En América, la inexistencia de relaciones armónicas entre el gobierno británico de Malvinas y los Estados ribereños.

En lo militar: no se aprecian.

Por último

El Atlántico Sur es necesario para los países industrializados del mundo, en dos vertientes muy distintas: como camino de comunicación con otros puntos del globo y como proveedor de materiales estratégicos o

vitales. Pero para el mejor aprovechamiento de la situación, los intereses de ambas partes deben coordinarse.

En la primera, deben brindar a los ribereños la ayuda educativa y tecnológica que les sea requerida para el control pacífico del espacio. En la libertad y seguridad de la navegación del Atlántico Sur estará el bien

común.

Los países del Norte deben ayudar al desarrollo de sus vecinos del sur, pagando justamente los materiales estratégicos que de allí obtienen, como forma de asegurarse el suministro. Así estarán mejor satisfechos los intereses de todos. Sólo resta esperar que el futuro así sea, y trabajar mucho para ello.



COMENTARIOS INTERNACIONALES

por el Dr. Daniel Castagnin



El Dr. Daniel Castagnin es abogado y fue profesor de historia en la enseñanza media y superior. Integra el cuerpo docente del IMES (Instituto Militar de Estudios Superiores).

Sus ensayos han merecido distinciones en distintos concursos, de las que destacamos la Mención de Honor que obtuviera en el Concurso Aniversario del Club Naval, por su trabajo "El Pacífico, base para una geopolítica del siglo XXI".

Ha publicado artículos y libros sobre temas de política, historia y estrategia, tanto en nuestro país como en el extranjero.

También ha dictado conferencias sobre estos mismos temas en el Estado Mayor General de la Armada, Universidad Católica, Club Naval y Sala Vaz Ferreira.

Fue miembro de la Comisión Directiva de la Liga marítima Uruguay y es Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguay de Historia Marítima y Fluvial.

Ha colaborado desde el comienzo con nuestra Revista, tanto con artículos sobre los temas de su conocimiento, como a través de la columna de Comentarios Internacionales.

LA PRIMERA DECADA

¿Al filo del fin del siglo?

Los diez primeros años de la "Revista Naval" han cubierto un espacio corto en el tiempo, pero decisivo en la historia.

Ello no debe sorprendernos, en los hechos todos los fines de siglo en el perfil occidental de los acontecimientos, han aportado cambios claves al mundo entero (1500 los descubrimientos, 1600 las guerras de religión, 1700 las guerras dinásticas, 1800 la revolución, 1900 los conflictos mundiales). Por lo tanto parece existir una ley histórica, que en cada comienzo de siglo, nos amenaza con un nuevo conflicto.

Lo que es un poco más inquietante, es el hecho (igualmente repetido) de que, en nuestro reducido horizonte sensible, también los conflictos apuntan su aparición (en 1700 las

luchas en torno a Colonia, en 1800 la irrupción portuguesa y las invasiones inglesas, en 1900 la guerra civil).

Dejando de lado los fatalismos, (de tan mal gusto) debemos admitir que los hechos y las tendencias que nos preocupaban hace 10 años han cambiado hoy totalmente, por lo que vamos a ir pasando revista a las perspectivas antes manejadas.

EL NAUFRAGIO SOVIÉTICO

¿El fin de la utopía?

La licuefacción de la Unión Soviética, sepulta históricamente la tentativa de imponer un proyecto social apriorístico, fundado en la pretensión de manipular el futuro. La empresa bolchevique navegó durante mu-

chos años con viento histórico favorable, pretendiendo cobrar los dividendos de una supuesta superioridad científica y cultural, que hacía del hombre y la materia, la esperanza definitiva.

Estas supuestas leyes inexorables de la historia, han sido dejadas de lado, en función de las exigencias de la vieja nación Rusa, martirizada por un ensayo social que le imponía exigencias monstruosas.

Distorsionada hasta lo imposible, la gran nación eslava, heredera del tronco bizantino, repudió con asombrosa energía el proyecto social marxista, e hizo resurgir su ancestral condición histórica del país europeo y asiático en forma simultánea (*"rasca al ruso, tenderás al sármata"* decía Dostoyevsky).

De esta forma, vemos como la "Federación Rusa" vuelve a su encaje euroasiático, reteniendo Siberia como clave y reserva de su añejo patrimonio espacial.

Lejos de los mares, librado de componentes no asimilables, el estado ruso se vigoriza, estructurando una potencia excepcionalmente bien ubicada para controlar a los díscolos vecinos del sur, -inalcanzables desde occidente. Este rol es novedoso, pero muy ajustado a quien retiene un asiento permanente en el Consejo de Seguridad de la ONU, y que por lo tanto, puede en esa dimensión -tan extraña como explosiva del Asia Central- cumplir con un papel efectivo en el control hemisférico.

EQUILIBRIO GLOBAL

¿Del estado perturbador al estado delincuente?

Durante muchos años la estrategia mundial se basó en el esquema diseñado en la primera postguerra por el Almirante Castex; el "estado perturbador" altera con sus ambiciones el concierto internacional y por ende, movía en su contra la mayor parte de los

países civilizados que de esa forma restablecían por la guerra, la paz. Este rol de "perturbador" fue desempeñado históricamente por España primero (guerras de religión), luego por Francia (Luis XIV y Napoleón), y por último por Alemania (1870, 1914 y 1939). Como es de advertir el "perturbador" se trasladaba de occidente a oriente, y presumiblemente ahora le tocaba el turno a la Unión Soviética.

La III Guerra Mundial era entonces, el corolario lógico de este esquema. Su desencadenamiento era el supuesto esencial de todos los Estados Mayores del Globo.

Toda una gran alianza universal se preparó para dicho evento. La OTAN vió así reunir en su torno los preparativos para un gran conflicto.

Pero el panorama reciente no obedece ya a ese planteo. No habrá un estado perturbador que precipite un conflicto entre las naciones más fuertes y ricas. Por el contrario, el esquema rector ahora coincide en destacar la existencia de ignotos estados, que, dotados de material obtenido en forma más o menos fraudulenta, provocan conflictos locales sumamente duros, amenazando desencadenar, de rebote, una conflagración casi general.

Estos "estados delincuentes" alteran la convivencia pacífica y llevan a las principales potencias a situaciones de compromiso sumamente amargas.

El aparato internacional genera entonces todo un sistema de prevención, donde los países menores tienen amplio rol dado que su intervención no es lesiva del equilibrio internacional.

O sea que la articulación de las FF.AA. debe ser diferente: *"No habrá aún conflicto general, sino múltiples focos reducidos"*.

De manera que este nuevo esquema debe primar en la organización de una fuerza.

Dentro de esa perspectiva ¿qué lugar le corresponde a la fuerza naval de un pequeño país?

En nuestro caso, cobra prioridad la presencia y la vigilancia de las aguas patrimoniales (con una fuerte exigencia náutica dado el carácter de las mismas).

En segundo lugar, capacidad antisubmarina, debido a que en la zona existen tres potencias locales dotadas de submarinos, y probablemente actúen dos extracontinentales.

Tercero, la explotación de nuestra calidad de país antártico. La presencia en aguas australes cobra así primera prioridad.

Y por último, la vigilancia costera de aguas interiores, que pueden transformarse en un factor agitativo que no conviene descuidar.

O sea, que sería necesario enfocar el reacomodamiento de medios orgánicos en función de expectativas cambiantes, que van a exigir elementos operativos diferentes a los desplegados en periodos anteriores.

CLUB ATOMICO

¿Los advenedizos?

Hasta el presente los poseedores de artefactos nucleares habían sido participantes de un exclusivo club, donde la base sobreentendida consistía en la promesa de no agresión. Sobre esa base, la coexistencia pacífica duró largas décadas.

Pero hoy, sorprendentemente, aparecen potencias que han desarrollado artefactos nucleares, y que no están en condiciones de prometer no agredir, y menos de manipular con seguridad sus inquietantes arsenales.

Muchos de dichos países son invulnerables al poder naval, lo que los pone fuera de control de las potencias occidentales.

Y todavía más, algunas de esas potencias, debido a su crecimiento demográfico incontrolado, pueden enjugar sin grave que-

branto las probables bajas que les produzca un conflicto con armas nucleares. De manera que el cuadro de un probable belicismo a nivel global reaparece por fuera de los parámetros considerados racionales en Occidente.

Esta nueva faz del globalismo, tan desagradable como desconocida, puede llegar a ser un prólogo tétrico para el siglo XXI, y por supuesto, exige una total renovación de los mecanismos de defensa, en función de expectativas tan trágicas como complejas.

MERCOSUR

¿Realidad económica?

Doscientos veinte millones de habitantes, millones de kilómetros de superficie, energía, alimentos, materia prima y espacios aprovechables de forma muy ventajosa.

La potencialidad del nuevo espacio eclosiona en un mundo globalizado. Dos super ciudades, San Pablo y Buenos Aires, polarizan a la nueva entidad. Las cifras crecientes del comercio argentino-brasileño avalan rotundamente la nueva realidad.

Entre ambos polos, el espacio uruguayo encuentra su futuridad más certera. Puentes, puertos, áreas privilegiadas, centros de decisión, santuarios económicos, y parques industriales, constituyen las piezas claves de todo un ajedrez geográfico, que por primera vez se perfila en estas latitudes con nitidez.

La exigencia de jugar las cartas oportunas, de desarrollar una diplomacia agresiva, de crear un entorno de seguridad, constituyen todo un capital a desarrollar como nunca hubo igual oportunidad.

Es de esperarse una concientización efectiva de la energía nacional a los efectos de concretar metas que sólo existen una vez.

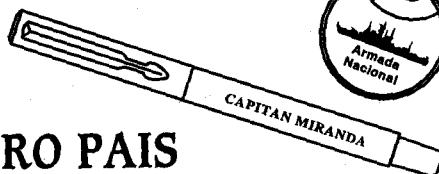


A Uruguay lo conocen
por su Calidez ...

... a Nosotros por nuestra
Calidad.

Promoidas
REGALOS EMPRESARIALES

LA IMAGEN DE NUESTRO PAIS



nueva dirección:

CANELONES 2029 - Tels.: 400 4710
409 7585 - Fax: 402 8244

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

 **PARKER**

PAPELERIA

KISS

ARTICULOS:

- INSUMOS DE COMPUTACION
- ESCOLARES
- OFICINA
- ESCRITORIO

ENTREGA INMEDIATA

Isla de Flores 1275 Of. 2 - Tels.: 908 35 73 - 09 42 65 60

Bazar Uruguay

FLORENTINA S.A.

- *Servicios para hoteles
bares
restaurantes
confiterías*
- *Servicios para fiestas*

Nueva Palmira 1735/39 - Tels.: 209 1015 - 203 1243 - Fax: 208 4103 - Montevideo / Uruguay
18 de Julio s/n esquina Lavalleja - Tel.: (02) 34901 - Maldonado



PROVEEDOR MARITIMO
IMPORTADOR • ALMACEN NAVAL
DEPOSITO FISCAL PROPIO

CERRITO 573 1er PISO - TELS. COLECTIVO 915 91 91
FAX 598-2 916 13 39 - MONTEVIDEO - URUGUAY

**C A S A
MARIO**


**LEATHER FACTORY
ARTICULOS DE CUERO**

*Le ofrecemos el surtido más grande en
prendas de cuero, antílope, gamuza y
babylamb para caballeros, damas y niños.*

Pieles: nutria, lobo marino y zorro.

*Carteras, bolsos, billeteras, cinturones,
alfombras y souvenirs.*

Piedras 641 - Telefax: (598-2) 916 23 56*

**JABON**
Reyman
AL SERVICIO DE LA HOTELERIA

**Fedra 7204 - Tel.: 600 81 38 - 601 88 33
Montevideo - Uruguay**



**Envío de flores
a todo el mundo**

**Constituyente N° 1678 - Tel. 400 16 70
MONTEVIDEO - URUGUAY**

MARINE SURVEYORS

Colón 1486 Piso 1 - 11000 MONTEVIDEO - URUGUAY

Tel.: 915 2918 - 956 9453 - 915 6903 - FAX 915 6903

Cel.: 09 44 34 63 - Email: m.surveyors@mailexcite.com

- PERITAJES NAVALES -**
- VERIFICACION DE CONDICION DE CASCOS -**
- MAQUINARIA - CONTENEDORES Y CARGAMENTOS -**
- INVESTIGACION Y LIQUIDACION DE SINIESTROS -**
- RECUPEROS -**



FUMIGACIONES

- BARCOS • DEPOSITOS • INDUSTRIAS • HOGARES •
 - PRESUPUESTOS S/CARGO • GARANTIA ESCRITA •
 - PLAGA DE LA MADERA •
- HABILITACION M.S.P. - M.G.A.P. - I.M.M. –

600 83 91 - 601 86 52
MONES ROSES 6267 - MONTEVIDEO
PUNTA DEL ESTE: 25 de MAYO 1138
TEL. 35 4 90



LAVADERO
LA TORRE EIFFEL

ALQUILER DE MANTELERIA PARA FIESTAS

SERVICIO DE HOTELERIA

TEL.: 711 43 55

FREITAS LTDA.



FERRETERIA

**PINTURERIA, SANITARIA,
ELECTRICIDAD**

**TODO PARA SU JARDIN Y PISCINA
HERRAMIENTAS MANUALES Y ELECTRICAS
ENVIOS A DOMICILIO SIN CARGO**



CERRAJERIA

**CASA Y AUTOS
SERVICIO A DOMICILIO CON GARANTIA**

PRESUPUESTOS SIN CARGO

FREITAS

UNA TRADICION EN CARRASCO

**AROCENA 1609
TEL/FAX: 6000. 987
TEL: 601 8552**

MAXI PROVEEDOR

SHIPCHANDLER'S

IMPORT
EXPORT



PROVEEDOR
DEL ESTADO

D. Aramburú 1621 - Tel. 2007204; by night 7102655
MONTEVIDEO - URUGUAY



**UN CONCEPTO MODERNO Y DIFERENTE
EN SERVICIOS DE DISTRIBUCION**

- CADETERIA, MENSAJERIA, COBRANZAS,
DISTRIBUCION DE FACTURAS, INVITACIONES,
PAQUETES, ETC., EN CIUDAD E INTERIOR
- SERVICIO DE COURIER INTERNACIONAL
- ENTREGA PERSONALIZADA CON RAPIDEZ,
SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD AL PRECIO JUSTO
- PRESUPUESTOS ESPECIALES PARA EMPRESAS
ADECUADOS A CADA MODALIDAD DE TRABAJO

TELEFAX: 901 04 82



Kios S.A.

Remolques y Servicios Marítimos

MONTEVIDEO - URUGUAY

ZABALA 1584 - Escritorio 201

Tels.: 915 77 30 - 915 09 42

IMPRENTA

Juan Carlos Laporte

- PROVEEDOR DE LA ARMADA -

Dr. Fermín Ferreira 1925

Telefax: 200 25 06 - 208 94 82

11.700 - Montevideo - URUGUAY



MONTEMAR S.A.

Rincón 541
P.O. Box 1374
Montevideo - Uruguay
Tel.: (5982) 916 0346
Fax: (5982) 916 2239
Telex: 26388 - 26676 montmar uy

— **Distribuidora** —
BUCEO S.R.L.

*Desde hace 30 años vendiendo
productos porcinos de primera calidad*

Florencio Varela 3766

Tel.: 487 67 05

Panificadora GUICHON

Calidad y Servicio

Unidades radiocontroladas

Especialidad en pan de sandwich

Emilio Frugoni 1284

Tels.: 409 79 41 - 401 86 66



Variedad en Postres helados

Abierto todo el año

Envíos a domicilio

8 de Octubre 3998 - Tel. 508 2931 - Montevideo

SEDE CENTRO:

Soriano 1117

Teléfonos:

908 78 84

908 71 29

Fax:

902 08 56

SEDE NAUTICA:

General French 1641

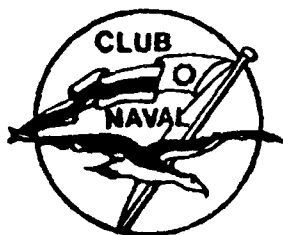
Teléfonos:

600 06 45

601 02 03

Fax:

600 77 18



MONTEVIDEO
R. O. del U.