

REVISTA NAVAL

AGOSTO



2020

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXII N° 92

ISSN 0797 - 1222

AGOSTO 2020

DIRECTOR
CN (R) Aldo FRANCESCO LI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (R) Italo M. SORRENTI CN (CAA) Javier BESIO
CN (R) Enrique ALBORNOZ CN (CG) Diego GROLERO
Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

COLABORADOR PERIODÍSTICO
Prof. Yuri GRAMAJO

SECRETARIO DE REDACCIÓN
SOP (R) Jorge REY

SECRETARIA ADMINISTRATIVA
Sra. Laura CASTRO

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

Nuestra portada: Buques de salvamento de la Armada y personal del sistema nacional de salud operando en la atención y evacuación de pasajeros y tripulantes del crucero “Greg Mortimer” afectados por el coronavirus.

(Fotografías de: Departamento de RRPP de la Armada, Montevideo Portal, El Observador, Marcapaisuruguay.gub.uy y Dra. Nohelia Rojas).

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Gral. French 1661 ex 1641 - CP 11300 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Telefax: (598) 26010203

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval.

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

A nuestros lectores	7
<i>La Hidrovía del Río Uruguay y su difícil concreción</i> Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE	9
<i>El problema de la seguridad y de las policías frente al terrorismo y las mafias organizadas</i> Dr. Jaime GARCÍA COVARRUBIAS	19
<i>Automatización de la guerra: el control humano</i> Coronel de Infantería DEM Francisco RUBIO DAMIÁN	29
<i>Aprender de la interrupción. Repensar la Dotación de la Armada a la luz de la respuesta COVID-19</i> Tenientes Steve HALLGREN, Brandon KARPF y Sam LACINSKI	39
<i>“Así fue la guerra submarina”</i> Harald BUSCH	43
<i>Geopolítica, Historia y Mercosur</i> Capitán de Navío (CG) (R) Ricardo Jorge BARBOZA ZAS	49
<i>Una nueva marea roja. El poder naval chino se expande en el Pacífico</i> Zona Militar	55
<i>El Almirante Gorshkov y la Expansión Pesquera China</i> Mg. Luis Fernando FURLAN	63
<i>La ampliación del canal de Suez</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS	73
<i>Velero Escuela Capitán Miranda, profeta en su tierra y en todos los mares Vivencias y conclusiones de un Comandante</i> Capitán de Navío (CG) Rodolfo D. GROLERO	83
<i>Puente de Sala, se plantó el motor de estribor</i> Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI	113

A NUESTROS LECTORES

Llegamos a nuestros lectores por segunda vez en el año, en un contexto nacional, regional y global que se diría imposible de imaginar al escribir nuestro primer mensaje de 2020. En efecto, en el tiempo desde entonces transcurrido se ha desplegado por el orbe la pandemia generada por el coronavirus, con resultados globales catastróficos, tanto en los aspectos sanitarios como económicos.

La pandemia en pleno desarrollo y con muchos de sus aspectos por estudiar aún, nos sugiere establecer un período de espera antes de publicar trabajos específicos y detallados sobre el tema, período que permitirá a los analistas y científicos disponer de más y mejor información en la cual basar sus trabajos. Entretanto, compartimos la opinión de oficiales navales estadounidenses en un interesante artículo que puede aportar ideas a aplicar, colocando su foco en la forma de explotar las experiencias adquiridas, para mejorar la estructura y el funcionamiento de su Institución a la salida de la crisis.

Nos parece relevante en el terreno nacional de los hechos, reconocer el destacado desempeño del Uruguay en su conjunto, para controlar y mitigar los efectos de esta crisis en todos los aspectos.

Mencionamos así al liderazgo político-estratégico de las acciones del Estado, con decisiones adecuadas y oportunas, basadas en un asesoramiento científico de excelencia y viabilizadas rápidamente, las de rango legal, en el Parlamento incluso con apoyo de la oposición.

También al sistema de salud que funcionó con eficiencia, con una destacable entrega de sus recursos humanos a una tarea de riesgo, así como con una eficaz coordinación entre prestadores de salud públicos y privados.

A nuestros científicos, en especial en las áreas de la biología y la informática, que aportaron a las soluciones con un destacadísimo desempeño y logros reconocidos por la comunidad internacional

El impacto sobre la economía ha tenido desde los organismos responsables de su administración, una respuesta que parece acertada para enfrentar la atención de la crisis y las perspectivas de desarrollo a su salida.

El complemento de apoyo social a los compatriotas más afectados de diversos sectores, fue debidamente considerado dentro de las posibilidades materiales y recursos humanos estatales, y reforzado por la disposición solidaria de la ciudadanía en general, que en el Uruguay siempre aflora, por encima de cualquier partidismo, ni bien se ven compatriotas en situación de necesidad.

En el ámbito de lo marítimo, nuestra temática central, sin dudas merece mención la operación desarrollada alrededor del caso del crucero “Greg Mortimer”. En el mismo y a fin de resolver una situación de crisis de salud y humanitaria, el Ministerio de Relaciones Exteriores concibió y coordinó una operación de control sanitario y evacuación de tripulantes y pasajeros afectados por el coronavirus. La misma, con participación de la Armada Nacional e instituciones privadas prestadoras de servicios de salud, culminó exitosamente mereciendo reconocimiento a nivel mundial.

El Sistema Nacional de Emergencia desplegó con eficiencia todas sus capacidades, confirmando el rol de las FF.AA. como su columna vertebral particularmente en lo logístico.

Entendemos que los hechos antes reseñados ponen de manifiesto una cultura nacio-

nal ampliamente mayoritaria de solidaridad, responsabilidad y respeto, tanto a nivel del sistema político todo como de la ciudadanía en general, que caracteriza al Uruguay , que sentimos como motivo de orgullo y que, entendemos, debe mantenerse y profundizarse muy especialmente en la etapa de salida de la crisis.

En épocas especialmente aptas para la lectura y la reflexión, procuramos como siempre acercar a nuestros lectores una selección de artículos con planteos interesantes y diferentes enfoques acerca de los dis-

tintos temas que definen nuestra orientación editorial.

El desarrollo del poder naval chino, la reseña histórica del Velero Escuela “Capitán Miranda” que profundiza en la importancia de su operación a los noventa años de su botadura y el análisis de la idea de una posible hidrovía del Río Uruguay por un experto como el Dr. González Lapeyre , nos parecen tópicos de particular interés.

Esperamos que como todos los demás que conforman esta edición, puedan resultar de valor para Ustedes.

LA COMISIÓN EDITORIAL



LA HIDROVÍA DEL RÍO URUGUAY Y SU DIFÍCIL CONCRECIÓN

Por el Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE
eldefe@adinet.com.uy



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

1. Introducción

El Señor Presidente de la República Dr. Luis Alberto Lacalle Pou y el Presidente de la República Argentina Dr. Alberto Fernández han acordado promover la hidrovía del Río Uruguay con una prolongación de más de 772 kilómetros de sus condiciones de navegabilidad. Personalmente, he sostenido que este proyecto es de muy difícil concreción por los obstáculos que debería superar y que no se justificaría la enorme inversión a realizar, a esos efectos, por las cargas que a través del mismo podrían transportarse.

2. Antecedentes

Son múltiples las reuniones, simposios, consultorías y esfuerzos de todo tipo que se han realizado, a partir del siglo XIX, procurando mejorar las condiciones de navegabilidad del Río Uruguay. Para no inci-

dir demasiado en aspectos históricos haré referencia a algunos antecedentes recientes más relevantes. Estimo que fue importante el Primer Seminario sobre la Navegación en el Río Uruguay que tuvo lugar en Paysandú los días 19 y 20 de noviembre de 1992, organizado por la CARU y por la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, precisamente, cuando el autor de este trabajo se desempeñaba como Presidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Ambas comisiones binacionales publicaron, posteriormente, las ponencias de expositores y participantes en dicho evento. Debo destacar que durante el mismo, el Capitán de Navío (C.G.) Juan Pedro Abadie efectuó una excelente exposición sobre la navegación en el Río Uruguay y el tipo adecuado de embarcación a esos efectos que, posteriormente, fue publicada en la serie de divulgación No. 5 del año 1995 de la CARU.

El 6 de junio del año 2000, la CARU celebró un acuerdo con la Unión Europea para efectuar un “Estudio de desarrollo regional y mejora de la navegabilidad del Río Uruguay”. No hemos podido acceder al resultado del citado estudio aunque descontamos que, por la rica experiencia de la Unión Europea en esta materia y el alto nivel de sus especialistas, debe ser importante para el análisis que se debe realizar en esta materia.

Por su parte, el Presidente José Mujica, el 23 de noviembre de 2011, se reunió con el Gobernador de la Provincia de Entre Ríos Sergio Urribarri para promover una iniciativa similar a la que han acordado los presidentes de Argentina y Uruguay. Más recientemente, el Capitán de Navío (r.) Gastón Silberman, que presidió la delegación uruguaya ante la CARU desde el año 2010 hasta el presente año 2020, al referirse al dragado que había realizado esa comisión binacional manifestó que era el propósito de su delegación, “a mediano plazo, apoyar las gestiones para evaluar la conveniencia de lograr la conectividad de aguas arriba con aguas abajo de la represa de Salto Grande, como también alentar la iniciativa y los estudios con el fin de considerar la conveniencia de extender la vía navegable hasta Santo Tomé- Sao Borja, KI. 772 del Río Uruguay”, aclarando que, esto último, sería por la vía diplomática porque no estaba dentro de su jurisdicción ese tramo del Río Uruguay. Silberman concluyó diciendo “se avanza así hacia el objetivo de convertir al río en una verdadera HIDROVÍA”.

3. Evaluación primaria

La opinión que he adelantado, en cuanto a las dificultades de concreción de la iniciativa acordada por los Presidentes Dr. Alberto Fernández y Dr. Luis Alberto Lacalle Pou, se asienta en consideraciones jurídicas, diplomáticas, geopolíticas, fácticas, económi-

cas, financieras, comerciales y logísticas que paso a explicitar.

4. Aspectos jurídicos

En cuanto a su marco normativo, la implementación de una hidrovía, con la participación de los tres países ribereños, requiere un tratado internacional entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil y nuestro país por las siguientes consideraciones:

a) La Comisión Administradora del Río Uruguay, tiene competencia exclusivamente en el tramo compartido del Río Uruguay entre nuestro país y la Argentina, conforme a lo establecido en el Estatuto del Río Uruguay del 26 de febrero de 1975, por lo que no es competente para realizar estudios ni promover emprendimientos que impliquen desarrollos que refieran al área acuática bajo jurisdicción del Brasil.

b) En el caso de que el Brasil se incorpore a este proyecto, el tratado que se acuerde, con los dos restantes ribereños, va a modificar significativamente lo dispuesto el Estatuto del Río Uruguay y la normativa del Convenio de Salto Grande porque si bien, el art. 6º del acuerdo de reglamentación del convenio de Salto Grande establece que “Las obras de navegación a realizarse no afectarán ninguno de los derechos de las Altas Partes Contratantes relativos a soberanía, jurisdicción y en materia de navegación en el Río Uruguay”, parece claro que este tratado puede afectar esos derechos y plantea eventuales contradicciones con el Tratado de Límites en el Río Uruguay del 27 de abril de 1961. Por ejemplo, conforme a este proyecto, se deberá dragar un canal al Norte de la represa, obviamente, en las áreas que ofrezcan más profundidad y menos problemas para el dragado y sucede que en ese tramo del Río el límite establecido en el Tratado de 1961 es la línea media (art. 1º inc. A). En

razón de ello, ese canal podrá estar en la jurisdicción exclusiva de cualquiera de los dos países o en la de cada uno en determinados tramos lo que determinará difíciles cuestiones jurisdiccionales sobre los buques que lo naveguen.

c) Similares complejidades plantea el acuerdo de límites entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil con relación al límite acordado oportunamente por ambos países en el tramo del Río Uruguay que comparten. Como expresa el especialista argentino Raúl Rey Balmaceda (Límites y Fronteras de la Argentina, Buenos Aires 1979, p. 70): “El límite internacional con el Brasil en los ríos Uruguay e Iguazú fue establecido por varios tratados complementarios firmados en 1898, 1904, 1910, 1927 y 1941. Se acordó que en los mencionados ríos el límite debe coincidir con el canal más profundo (thalweg o vaguada)”.

Tenemos entonces que en el tramo del Río Uruguay que Argentina y nuestro país, comparten entre el Ayuí y el límite no negociado con el Brasil tiene por límite la línea media y a partir de allí el límite es el canal más profundo. Si por razones de dragado se va a utilizar un canal más profundo al actual ello va a requerir un acuerdo complementario para conciliar ambos regímenes y además ese tratado deberá admitir que ejercite ciertos derechos el Uruguay por formar parte de la Comisión Fluvial que se va a constituir, por lo menos, en lo que refiere al citado canal de navegación.

5. Cuestiones diplomáticas a negociar

En cuanto a los obstáculos de tipo diplomático que, para nuestro país, implicaría un acuerdo que incluiría al Brasil sobre el Río Uruguay, los mismos están referidos a que, ese curso fluvial, en determinado tramo, es zona de frontera entre nuestro país y la República Federativa del Brasil. Es lugar de

contacto de sus respectivas jurisdicciones que nunca ha sido delimitado. Con el Brasil se acordó el Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851 que no delimita jurisdicciones en el Río Uruguay y que establece en su artículo 3°. Inciso 2 que pertenecen “al Brasil la isla o islas que se hallan en la embocadura del dicho río Cuareim en el Uruguay”.

Con respecto a este tema, para los que quieran profundizar su análisis, sugiero la lectura de mi artículo en la Revista Naval de diciembre de 2005 y para clarificar cuál es la situación estimo interesante hacer referencia al hecho que, en el año 1988, cuando me desempeñaba en la Cancillería de nuestro país, como Director de la Consultoría Jurídico-Diplomática, mantuve una entrevista con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, Dr. Luis Barrios Tassano, donde lo puse al tanto de la situación en el Río Uruguay con el Brasil. Al término de esa reunión, el Canciller me encomendó la redacción de una nota que, el 17 de agosto de ese año, se remitió al Embajador del Brasil acreditado ante nuestro país.

En la misma, se manifestó el deseo del Gobierno de la República Oriental del Uruguay de “*iniciar, en oportunidad a convenir, las negociaciones dirigidas a fijar adecuadamente la precisa y correcta delimitación de jurisdicciones entre nuestros países*” en la zona del Río Uruguay donde desemboca el Río Cuareim.

Por nota del 4 de diciembre de 1989, suscrita por el Señor Embajador del Brasil acreditado ante el gobierno uruguayo, dirigida al Canciller Barrios Tassano, se expresó: “*Con vista a habilitar en el marco del Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851, instrumento jurídico fundamental que establece los límites entre el Brasil y el Uruguay, dar al asunto la acogida compatible con el alto nivel de las relaciones entre nuestros dos países, agradecería a Vuestra Excelencia la gentileza de agregar*

informaciones adicionales sobre el objeto de la citada nota”.

En los primeros meses de 1990, el Canciller Dr. Héctor Gros Espiell, me solicitó, que redactase la respuesta a esta solicitud en la que se expresó que *“el Río Uruguay, en el tramo contiguo a la desembocadura del Río Cuareim en el mismo, es zona de frontera entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay. En esa área existe una zona de contacto entre las respectivas jurisdicciones que nunca ha sido debidamente delimitada. En efecto, el Tratado de Límites Uruguay-Brasil del 12 de octubre de 1851 estableció los límites entre ambos países exclusivamente, hasta la desembocadura del Río Cuareim en el Río Uruguay. Siendo este último río un curso fluvial internacional de carácter sucesivo, es preciso determinar los límites entre los Estados que ejercitan soberanía en forma contigua sobre una de las riberas del mismo”.* Asimismo, se destacó que *“la indefinición actual puede dar lugar a cuestiones jurisdiccionales inconvenientes referidas a la intervención de las respectivas autoridades en actividades de policía fluvial y en cuanto a la competencia de los tribunales de uno u otro país para conocer respecto a los hechos jurídicos que puedan verificarse en esa zona”.* La nota uruguaya del 17 de agosto de 1988, juntamente con la ampliatoria de 1990, nunca fueron respondidas por el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

En atención a lo expuesto precedentemente hemos rechazado la calificación que realizan algunos especialistas de que se trata de un límite “contestado”. No se puede contestar un límite que no existe, lo correcto es hablar de zona no delimitada. Tampoco se puede demarcar cuando no hay un límite acordado porque demarcar significa trazar en el terreno con hitos, carteles, balizas o cualquier otra identificación ma-

terial la línea limítrofe acordada. En el ámbito acuático la demarcación se realiza con el trazado de las líneas correspondientes en las cartas náuticas.

6. Cuestiones geopolíticas del Brasil

Si bien es correcto que distintos voceros de la parte meridional del Estado de Rio Grande do Sul del Brasil han manifestado su interés en que una hidrovía del Río Uruguay se lleve a cabo, en mi opinión, esa postura no estaría acorde con directrices de la geopolítica de la República Federativa del Brasil.

A lo largo de las tres décadas en que me desempeñé como funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores de nuestro país y ocupé distintas responsabilidades vinculadas con los aspectos fluviales y marítimos de la República, en diversas oportunidades, conversé sobre este tema con funcionarios diplomáticos de alta jerarquía de ese país en las que fueron contestes de que al Brasil no le interesaba que sus cargas pudieran salir por dos cursos fluviales que son de jurisdicción exclusiva de los países platenses y transbordadas en puertos argentinos o uruguayos. En especial, cuando presidí la delegación del Uruguay que negoció el Tratado para el desarrollo de la Cuenca Hidrográfica del Río Cuareim, en el año 1989, en conversaciones que mantuve en Itamarati sobre una eventual participación de ese país en una Comisión Fluvial del Río Uruguay, con la participación de todos sus ribereños como sucede con los principales ríos europeos, la respuesta que recibí fue clara y concisa en el sentido que indicamos.

Se podrá alegar que el tiempo transcurrido puede haber hecho variar esa posición. Es posible pero, en mi opinión, poco probable porque la política exterior del Brasil y los intereses geopolíticos que la misma ha resguardado han mantenido lineamientos que, solo excepcionalmente, fueron cambiados

por los distintos gobiernos que asumieron esa responsabilidad.

7. Aspectos fácticos

Es claro que para concretar una hidrovía en el Río Uruguay es indispensable llevar a cabo la conexión entre la parte navegable de este curso fluvial y la esclusa ya construida en la represa de Salto Grande, lo que significará sortear el Salto Chico que está constituido por varios kilómetros de roquedales de difícil dragado y derrocamiento. A esos efectos hay varios proyectos que deberán ser analizados pero todos ellos implican una inversión muy significativa. En la represa habrá que adquirir e instalar los equipos electromecánicos para operar la esclusa y así permitir navegar aguas arriba del embalse o hacerlo aguas abajo.

Hacia el Sur, también será necesario continuar con el dragado, mantenimiento y mejoramiento que ha hecho la CARU en esta materia y en esta materia, en mi opinión, el panorama es ominoso.

En primer lugar, porque la Argentina no realizó oportunamente los aportes que debió efectuar para ese dragado en el 2019, recién lo hizo en febrero del corriente año. Ello nos lleva a presumir que, dada la situación tan difícil que viene transitando el hermano país, la demora en efectuar los aportes que le corresponde puede transformarse en crónica, afectando el normal mantenimiento de esta parte del Río Uruguay que se caracteriza por el gran arrastre de sedimentos que requieren un dragado casi permanente para permitir la navegación comercial.

En segundo lugar, además, hay pasos que deberán ser dragados y mejorados, entre los que puedo mencionar Hervidero y Corralito, en las proximidades de la ciudad de Salto, que no han sido objeto de este tipo de trabajos por parte de la CARU y que, por tratarse de obstáculos rocosos, con un inadecuado

cuado ancho de solera, implicarán una importante inversión.

En tercer lugar, porque, como ha informado el diario El Telégrafo de Paysandú, si bien se derrocaron los afloramientos rocosos que existían en el Canal de Casas Blancas, la empresa dragadora no retiró el pedregullo resultante por lo que ese canal no permite la navegación de buques, incluso, de menor calado. En tercer lugar, porque en el tramo comprendido entre Nueva Palmira y Fray Bentos el balizamiento se encuentra deteriorado puesto que hay más de 30 servicios que no están funcionando debidamente, con boyas apagadas, corridas o que han desaparecido, lo que hace que los buques de ultramar solo puedan navegar en horas diurnas.

La moraleja de lo expuesto es si Argentina y Uruguay no mantienen y mejoran lo ya hecho ¿no será muy pretencioso hacerlo con Brasil a través de 772 kilómetros de ese curso fluvial?

Aguas arriba de la represa de Salto Grande, el Capitán de Navío (r.) Eduardo Lafitte, que desde hace años viene estudiando esta temática, con gran responsabilidad y excepcional conocimiento de todo lo que ella implica, usando la escasa información oficial, la limitada batimetría y la información que se puede obtener por Google satelital, detectó 5 puntos que requerirían obras de dragado y derrocamiento que son los siguientes: 1. ITACUMBU (km .472/479) ; 2. CEIBOS (km.491/496) 3. SAN PEDRO (km. 512/522) 4. ISLA GRANDE (km. 590/602) y 5. BATUHI y DEL VADO (km. 711/730). Al respecto me permito agregar que el embalse cubrió islas que se encontraban en el Río Uruguay a esa altura y que creo que van a requerir ser dragadas en la medida en que el derrotero del canal de navegación que se acuerde deberá pasar por donde ellas se encuentran sumergidas, con la particularidad de que algunas de ellas tenían forestación

que no fue retirada y esos árboles tapados por las aguas se han ido petrificando y va a ser complicado su retiro. En cuanto a las restingas de Itacumbú, que se encuentran en la cola del embalse de Santo Grande, tienen una extensión de 7 kilómetros que hay que dragar y derrocar con dragas especiales y con explosivos, luego tenemos el puente Uruguayana- Paso de los Libres que fue construido en 1945 y tiene un bajo gálibo lo que no permitiría el paso de embarcaciones de cierto porte. Hay varias represas hidroeléctricas acordadas por el Brasil y la Argentina en el tramo del río Uruguay que ambos países comparten. Ellas son San Pedro, Garabí- Panambí que constituyen dos represas combinadas y Roncador, a los que habría que agregar otra represa en la zona de Santa María. Aparentemente la que estaría más próxima a llevarse a cabo sería la de Garabí-Panambí, que está en la zona de Garruchos y que está siendo propulsada por el Presidente Bolsonaro. Si bien, en el proyecto original, la represa no tenía esclusa para barcos es posible que, en modificaciones posteriores, ello se haya incluido. Correspondería examinar esa cuestión porque, obviamente, si esa represa no tiene esclusa, sería un obstáculo insalvable para la navegación a través de la misma.

Al respecto cabe agregar que, en razón de que ese emprendimiento carece de una esclusa proyectada, el plenario de la CARU, en su sesión del 18.12.1981, con el acuerdo de ambas delegaciones platenses, se expidió conforme a lo dispuesto en el art. 7 y 13 del Estatuto del Río Uruguay respecto al proyecto que había introducido la delegación argentina sobre la presa de Garabí y que formaba parte de un sistema integrado e interrelacionado con las presas de Roncador y San Pedro en el sentido de que “Las obras proyectadas para el Alto Uruguay pueden causar perjuicio sensible a la navegación y al régimen del Río”. (V. González Lapeyre

E. Límites de la República Oriental del Uruguay 2^a ed. Montevideo 1992 p. 296).

Los obstáculos que se explicitan anteriormente y lo que está aconteciendo en el tramo del Río Uruguay que ha sido dragado por encargo de la CARU y no se efectúa el mantenimiento correspondiente, nos llevan a concluir en la difícil de concreción de este emprendimiento desde el punto de vista fáctico.

8. Aspectos financieros y económicos

Personalmente, me gustaría que este proyecto se llevara a cabo. He navegado el Río Uruguay y lo he recorrido por sus costas hasta Chapecó, pero no se trata de apoyar una iniciativa de estas características cuando no se dan las condiciones de viabilidad necesarias y para que luego fracase como los de PLUNA, Gas Sayago y puerto de aguas profundas.

Los gobiernos tienen la enorme responsabilidad de administrar los dineros públicos con suma prudencia y cuando se trata de esta clase de emprendimientos se debe, necesariamente, analizar con cuidado la ecuación costo-beneficio. En otras palabras, si la enorme inversión que se va a realizar va a tener el repago y la rentabilidad que la justifiquen.

Por otra parte, se debe actuar con prudencia respecto a promover inversiones privadas, en materia de transporte por agua, sin el estudio de factibilidad correspondiente. Un ejemplo, a tomar en cuenta, es el fracaso de la empresa Naviport (Radimon S.A.). La misma, probablemente, inducida por el dragado que había llevado a cabo la CARU, trajo dos barcos y un remolcador de barcasas con el propósito de transportar granos desde Paysandú. Este emprendimiento fracasó, el remolcador fue vendido, el portacontenedor “Provincias Unidas”, ha sido prácticamente abandonado en las costas de esa ciudad y el otro buque, denominado “Alianza del Pla-

ta”, está parado. El resultado: decenas de trabajadores despedidos y empresarios que han perdido importantes inversiones por un error en el análisis de factibilidad de la empresa que habían emprendido.

En esta materia no se puede actuar con voluntarismo o con buenas intenciones no avaladas por sólidos estudios que lo aconsejen. Frente a la presión de empresarios de obras de ingeniería o de dragado o de dirigentes políticos interesados, legítimamente, en generar fuentes de trabajo en las áreas, presuntamente, beneficiadas con este emprendimiento, debe prevalecer la prudencia y el profundo análisis de un proyecto tan complejo. Con este estudio pienso que estoy haciendo un aporte ponderado de esta temática, partiendo de la base de que puedo estar equivocado y que ello puede ser el resultado de no contar con toda la información de la que disponen los presidentes Dr. Alberto Fernández de Argentina y Dr. Luis Alberto Lacalle Pou de nuestro país.

9. Aspectos comerciales y logísticos

Es absolutamente claro que un inversor no va a invertir su dinero si no espera obtener una ganancia. Lo mismo sucede con un armador que ha visto que colegas por proceder sin la información necesaria han fracasado cuando adquirieron barcos que actualmente están parados.

Se insiste en afirmar que que el transporte por agua es más barato que el transporte por carretera e incluso por vía férrea y que por en el exportador o cargador tiene que preferir esos medios de transporte. Y ello es así siempre que las distancias a recorrer sean similares, la mercadería a transportar pueda ser embarcada en el momento justo (“just on time”) o no sea de carácter perecedero y el transporte no tenga que superar los obstáculos a que estoy haciendo referencia. Pero además, cuando se trata de una enorme in-

versión efectuada por los Estados ribereños, se debe evaluar si los beneficios que genere, puedan justificar ese importante esfuerzo económico que este emprendimiento va a requerir.

Asimismo, es necesario tomar en cuenta ciertos principios elementales del transporte por agua que juegan en el caso que examinamos: el de que barco fondeado no gana flete y el otro, de que el que navega en lastre tampoco lo hace. Para que ese enorme desembolso, que deberán efectuar los países parte de este acuerdo, esté justificado, es indispensable que la hidrovía genere, no solo fuentes de trabajo, sino sobre todo, que beneficie a los productores y exportadores de los tres países abaratando el costo del transporte de sus mercaderías por el Río Uruguay y el Río de la Plata y en ello nos lleva a plantearnos, como hipótesis de trabajo, la siguiente: supongamos que en la zona arrocera de Itaqui, que se encuentra ubicada en área de influencia de Sao Borja y está a la altura de las localidades argentinas de Alvear y La Cruz, se establece una terminal portuaria que permita la operativa de barcasas autopropulsadas y que en ellas se cargue arroz.

Necesariamente, para navegar aguas abajo, deberá contratarse un baqueano o un práctico, luego habrá que pasar por la esclusa de Salto Grande y pagar el peaje correspondiente. En el tramo argentino-uruguayo del río deberá contratar a otro práctico o baqueano hasta arribar a un puerto como el de Nueva Palmira o el de Buenos Aires para efectuar allí el transbordo a un buque de ultramar, es decir, de mayor tonelaje, con el costo correspondiente a esa operativa. En el Río de la Plata, deberá contratar a un práctico de este curso fluvial y luego pagar el peaje por navegar por los canales de Martín García. A partir de allí, sin mayores dificultades ese buque, en aproximadamente tres días, estará a la altura del puerto de Rio Grande que está con una profundidad de 16 metros.

La carga de arroz, después de todo este periplo, al llegar a esa altura, habría recorrido más de 1200 kilómetros, en un lapso de 5 o 6 días. Pero además, en el flete a pagar, se deberá tener en cuenta que las barcazas tuvieron que volver a Itaquí, prácticamente, sin cargas. No avizoro, por el momento, que desde el territorio adyacente al Río Uruguay al Sur de la represa de Salto Grande, se puedan captar cargas significativas para transportar al Alto Uruguay. Por ende, ese costo se tendrá que compensar con el precio del flete del transporte aguas abajo. Naturalmente, el exportador del Alto Uruguay no va embarcar sus cargas cuando a él se le ocurra, deberá esperar que las barcazas retornen o que existan disponibles en esa zona lo que plantea las dificultades logísticas a que he hecho referencia.

En cambio, si el productor transporta su arroz en camión, la carga se va a efectuar cuando al mismo le convenga (“just on time”) y se trasladará en 8 horas y media, para recorrer aproximadamente, por la BR 287, vía terrestre, los 660 kilómetros de distancia, hasta el puerto de Rio Grande o en algunas horas más y con un mayor recorrido al puerto de Porto Alegre o al de Santos, donde esas mercaderías serán rápidamente cargadas a un buque de ultramar, a su conveniencia, sin baqueanos, sin prácticos, sin peajes por atravesar la esclusa y navegar por los canales de Martín García, sin esperas, en breve lapso, y cargando en un buque en puerto brasileño.

Incluso el productor tiene otra opción a analizar y es la de atravesar con su carga en camiones a través del puente Uruguayana- Paso de los Libres y cargar sus productos en alguna embarcación en el Río Paraná que forma parte de una hidrovía que el Brasil integra y de la que las principales inversiones para habilitarlo como tal ya se han efectuado, por lo que, en la actualidad, requiere solo el aporte de los gobiernos para manteni-

miento del dragado y de los otros elementos necesarios de ayuda a la navegación.

La Hidrovía Paraguay-Paraná, tiene la ventaja, además, de que hay generalmente transporte de cargas en los dos sentidos, es decir, aguas arriba y aguas abajo, mientras que estimamos que, difícilmente, eso suceda en la hidrovía que estamos examinando. En ese caso, el productor exportador y el transportista estarán actuando en el marco jurídico del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres- Puerto de Nueva Palmira) firmado en el Valle de las Leñas, Provincia de Mendoza, República Argentina, el 26 de junio de 1992, con todas las garantías y derechos que el mismo otorga a las naves de las banderas de las partes.

Nuestro país ha invertido muchos millones de dólares en mejorar las condiciones de navegabilidad del Río Uruguay en el tramo que compartimos con la República Argentina y lo seguirá haciendo por los años por venir. Sin embargo, el panorama de la operativa del transporte a través de ese curso fluvial se ha reducido considerablemente y ese panorama nos tiene que hacer reflexionar. Al fracaso de los buques Provincias Unidas y Alianza del Plata se observa que, en la actualidad, la operativa está limitada a los remolcadores “Punta de Diamante” y “Punta Pereira”, que empujan, alternativamente una barcaza de 5 mil toneladas que transporta rollos de eucaliptos de Fray Bentos al puerto de Montes del Plata y los remolcadores “Río Negro” y “Catalina” que llevan barcazas con fardos de celulosa entre Fray y Bentos y Nueva Palmira. Por su parte ANCAP, que antes llevaba el combustible hasta su planta en Paysandú en el ANCAP IX, ahora lo hace con un buque tanque de nombre “Malva H” que llega hasta Fray Bentos, transfiere sus cargas de combustibles livianos a barcazas que son las que llevan el hidrocarburo a Paysandú. En cuanto a la operativa desde Con-

cepción del Uruguay no tengo información actualizada al respecto pero la información extraoficial que me ha llegado indica que ha habido también una reducción sensible en su operativa.

10. Consideraciones finales

De lo expuesto, resultan las siguientes conclusiones:

A) Que todo lo referente al proyecto de una Hidrovía del Río Uruguay debe ser acordado por los gobiernos de los tres países ribereños, por lo que, lo convenido por los Presidentes Dr. Luis Alberto Lacalle Pou y Dr. Alberto Fernández, debe ser complementado con el acuerdo del Presidente de la República Federativa del Brasil Jair Bolsonaro. En el caso de que, luego de realizados los estudios primarios, se llegara a concluir en que ese emprendimiento se lleve a cabo, se requerirá un tratado internacional ratificado por los tres países.

B) Que el tratado a acordarse, en algunos aspectos, puede colidir con el Tratado

de Límites en el Río Uruguay, con el Estatuto del Río Uruguay, con el Convenio para la Construcción de la Represa de Salto Grande e, incluso, con el tratado de límites vigente entre Argentina y el Brasil sobre ese curso fluvial. En virtud de ello el análisis de la redacción del mismo debe ser muy cuidadoso, en particular, porque refiere a aspectos de soberanía y jurisdicción de los países involucrados.

C) Que, ese acuerdo sería propicio para que nuestro país reclame una respuesta a las notas que le remitió hace treinta años a la República Federativa del Brasil, que refieren a delimitar las respectivas jurisdicciones en el Río Uruguay lo que incluye la isla Brasilera a la que, todos los estudios hidrológicos realizados, la ubican en nuestro río epónimo y no en la desembocadura del Río Cuareim.

D) Que este emprendimiento es viable pero de difícil concreción por los diferentes obstáculos que debería superar y porque la ecuación costo-beneficio arrojaría resultados negativos.



EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD Y DE LAS POLICÍAS FRENTE AL TERRORISMO Y LAS MAFIAS ORGANIZADAS

Publicado en la revista Contextualizaciones Latinoamericanas, julio-diciembre 2018

Por el Dr. Jaime GARCÍA COVARRUBIAS
jagarco20@icloud.com

Doctor en Ciencias Políticas y Sociología y ex Profesor de Asuntos de seguridad Nacional en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa (National Defense University) en Washington DC, entre 2001-2014. Escrito en Santiago de Chile el 21 de Mayo del 2018. Se agradece la cooperación en este trabajo a mi ayudante de investigación durante varios años desde que era alumno en Ciencias Políticas en la Universidad Central en Chile, profesor Cristian Fonseca Zagal.

Introducción

En los últimos años hemos visto y vivido con preocupación el aumento de la calidad y cantidad del armamento de los grupos mafiosos internacionales, ligados a la droga u otros tipos de mafias donde las organizaciones terroristas resultan las más letales.

Esta situación, sin duda, representa una amenaza cierta y grave a la seguridad nacional de los países, debido a que ha ido dejando a las policías tradicionales sin posibilidades de tener resultados efectivos y en muchas oportunidades los enfrentan en inferioridad de condiciones.

Como nos consta históricamente, las policías de nuestros países nacieron y se organizaron para enfrentar y someter a otro tipo de delincuencia, la que muchas veces ni siquiera portaba armas de gran calibre y en un modelo de sociedad que no permitía el crecimiento de grupos armados.

En consecuencia, las formas de abordar esta grave situación son un tema de mucho análisis y el instrumento más efectivo que se disponga para ello, es motivo de puntos de vista diferentes. Para unos, deberían ser

las fuerzas militares en cambio para otros las policías, dado que es una amenaza de seguridad interior.

En nuestra región existen modelos de policías disímiles. Por una parte, las que tienen una organización civil y por otro lado las que se organizaron sobre una base militar, dotadas de organización y disciplina similares a la fuerza armada. Hoy, hay que revisar los términos de uno u otro tipo de policías y quizás buscar la convergencia de ambos modelos.

Este artículo de opinión, ya que no constituye una investigación formal, tiene como fin analizar esta grave situación de violencia que viven los países en la región causante de muchas muertes y dolor. Asimismo, cómo estudiar cuál es la mejor forma de neutralizarlo ya que las policías son las encargadas de fortalecer y dar eficacia al estado de Derecho.

Solicito diferenciar que, en este trabajo me aboco a analizar los casos de la policía uniformada de corte civil respecto a la policía uniformada de corte militar. No he considerado por tanto a las policías civil, no uniformada (tipo FBI en EEUU o PDI lla-

mada Policía de Investigaciones en Chile), existentes en los países y que cumplen una tarea que no están en el ámbito de la previsión sino que más bien centrado en ser instrumento investigativo del poder judicial.

Adelanto que en lo personal me inclino por fortalecer a la policía, por sobre el empleo de la fuerza armada ya que prefiero a estas últimas dedicadas a la seguridad nacional y amenaza externa. No obstante entiendo que si se profundiza la militarización de la delincuencia internacional pueden llegar a ser una amenaza a la seguridad nacional de los países y en ese caso, habría que trasladar su neutralización al aparato militar.

Ahora bien, toda la tarea de seguridad en el mundo actual debe tomar en consideración que los ciudadanos si bien desean seguridad, por una parte, no están dispuestos a que se le limiten sus libertades excesivamente por la otra.

El problema de la Seguridad en la sociedad actual

La Democracia tiene dos dimensiones que son de distinto ámbito pero que resultan indivisibles. Una es la dimensión filosófica y la otra la que corresponde a su parte instrumental. Estas no se pueden disociar ya que la primera, esto es la dimensión filosófica, fundamenta a la dimensión instrumental. Si así no ocurre la democracia queda solamente en su esfera instrumental perdiendo su connotación de ejercicio de valores republicanos.

En su dimensión filosófica están los valores que le sirven de fundamento y que los conocemos como valores republicanos o democráticos. Estos valores son preferencias compartidas y deseadas por los seres humanos, en este caso por los del mundo occidental. Estos valores se han ido decantando en el proceso cultural y han ido tomando forma y consolidando un “ethos cultural” que nos identifica como sociedades que por su grado

de evolución, historia, desarrollo y tradición asumimos a la democracia como sistema de organización política, jurídica y más aun como forma de vida. De allí que es muy importante esta dimensión valórica.

En esta dimensión axiológica interactúan varios valores que la sociedad va jerarquizando a través del tiempo de acuerdo a sus particulares intereses, normalmente determinados por los grupos mayoritarios. Sin embargo, existen dos valores cardinales que tienen esta condición debido a que no pueden dejar de estar ya que encarnan las dos instituciones más importantes de la democracia cual son el Estado y los Ciudadanos. Estos valores son la Autoridad y la Libertad.¹ La primera representa al Estado y la segunda a los ciudadanos, estando ambas en una condición tal que hace que cuando aumentamos la autoridad del Estado nos veamos en la obligación de disminuir la libertad de los individuos. Inversamente, cuando aumentamos la libertad de los individuos nos vemos en la exigencia de disminuir la autoridad del Estado. No es posible aumentar ambas ya que siempre una le restara parte de su extensión a la otra. El fundamento teórico está en Tocqueville, quien señaló que en los valores democráticos siempre habrá unos que le quitan parte de su extensión a otro.²

En nuestras sociedades siempre estos valores han estado en tensión. Si observamos los procesos independentistas comprobaremos que lo que sucedió en nuestra evolución histórica fue justamente, que los Estados disminuyeron autoridad en beneficio de la libertad de los ciudadanos demandantes. Todas las Constituciones fueron, precisamente, en la dirección de aumentar libertades y de restringir el Estado, lo que se fue logrando en nuestras sociedades al ir alcanzando un cierto equilibrio, deseable para un determinado momento, pero que hoy no necesariamente satisface ya. En los tiempos actuales en América latina aún existen fuertes presi-

dencialismos casi como extensión del poder colonial y un conjunto de libertades con limitaciones que a veces son más virtuales que reales. Por ejemplo ¿De qué le sirve el derecho de asociación a un cesante? ¿O la libertad de información a alguien que no ha tenido la oportunidad de estudiar lo mínimo y de saber leer? En fin, las libertades adquieren su mayor expresión cuando existe un mínimo cultural en la sociedad.

Desde el siglo pasado el Estado moderno entro en crisis y con este la autoridad como valor político, y tanto es así que los grupos de ciudadanos organizados quieren restarle poder por distintas razones y por ello buscan organizarse en distintas organizaciones no gubernamentales (ONG). Hoy estas ONG resulta algo así como “la conciencia del Estado” ya que están enfrentando por parte de estas organizaciones es precisamente a la autoridad estatal. Sin embargo, en algunos casos defienden sus causas debilitando la mantención del orden.

Habrà, asimismo, otros valores que no están en la condición de cardinales pero que sí tienen relevancia ya que influyen y le dan un efecto multiplicador o a la autoridad del Estado o con las libertades públicas, Estos serán la participación, sufragio popular, igualdad, solidaridad, derechos humanos, honradez pública, Justicia, seguridad y otros. Por ejemplo, la seguridad le dará principalmente un efecto multiplicador a la autoridad del Estado pero también posibilitará un ejercicio de libertad a los ciudadanos que respetan la ley. Sin embargo, las libertades se verán mermadas en algún espacio para dar paso a la seguridad. Ese es el dilema de la seguridad entre la autoridad y la libertad en el caso de acudir a la seguridad. El resto de los valores colaborarán fundamentalmente potenciando la libertad ciudadana.

En este artículo, dado la temática, colocaremos el énfasis en la seguridad. Esta última es una necesidad humana hoy, ya que el

problema planteado en la introducción lleva a que las personas sientan que pueden perder su vida, la de sus seres queridos y sus bienes materiales sin que medie razón aparente. En suma, nadie se siente seguro hoy en día en ninguna parte.

Por su parte, la dimensión instrumental es el ámbito donde estos valores anteriores tienen su expresión institucional y tangible. Dicho en otros términos, los valores se expresan en las instituciones republicanas y en el ejercicio de deberes y derechos propios de la democracia. Es en este entorno donde el valor deseado de la seguridad deberá hacerse realidad, pero para que ello ocurra tendrá que existir alguien que la regule y un grupo de personas que acepten que sus libertades sean coartadas en beneficio de su propia utilidad. En tal sentido, esta organización jurídico-política llamada Estado organiza y regula los instrumentos que han sido definidos para dotar de seguridad a los individuos ya sea dentro del propio Estado como hacia afuera de este. Junto a ello deberá buscar el consenso o la aceptación de estos para conculcar sus legítimas libertades. Es aquí donde observamos tensión entre autoridad y libertad, con la búsqueda del consiguiente equilibrio. Sin embargo, aquí se dará la contradicción de que los ciudadanos querrán el máximo de seguridad y con un ejercicio amplio de las libertades públicas mientras que el Estado enfrentara el dilema de cómo conceder esa seguridad óptima restringiendo lo menos posible las libertades. Al enfrentar este dilema traemos a colación de nuevo al notable pensador francés Alexis de Tocqueville ya que no podremos resolver esta circunstancia en forma ideal, tal cual él lo señala en su obra cumbre ya citada en dos tomos “La Democracia en América”.

Desde mi manera de ver las cosas debemos aceptar que la democracia tiene la inseguridad en su propia naturaleza y que es imposible hacer de una democracia un lugar

absolutamente seguro ya que para ello tendríamos que restringir todas las libertades y transformarla en una dictadura. Podemos asegurar sin temor a equivocarnos que Cuba es muy segura, como también lo es Corea del Norte o seguramente lo fue Libia. Las grandes democracias no son absolutamente seguras y de lo que se trata, justamente, es tener conciencia de ello e intentar hacerlas un lugar algo más seguro y tener el riesgo calculado de su inseguridad. No podemos, ni debemos ni menos hacer demagogia fomentando la obsesión de la seguridad total en una democracia ya que seguridad y libertad son dos opuestos. No habrá otra forma de asegurar a los ciudadanos en democracia que cercenarle parte de sus libertades. Este cercenamiento comienza con algunas libertades muy específicas pero después no se sabe dónde termina.³

Esta circunstancia hace que sea muy difícil manejar el tema de la seguridad de la población ya que la “necesidad de seguridad” no será tan permanente como el Estado piensa y los mismos que en un momento abogan por máxima seguridad se rebelarán ante la pérdida de sus libertades.

El fenómeno del terrorismo y la violencia organizada.

Todos los países que sufren el terrorismo y la violencia organizada, también pasaron por etapas previas sin tomar las medidas de prevención ya que determinar cuándo es terrorismo y convencerse de la existencia del fenómeno es complejo. Esta sentencia debe estar presente siempre cuando observamos acciones violentas destinadas a atemorizar a la población o a parte de ella. El terrorismo en cualquiera de sus formas es un fenómeno mundial que se esparce como el aceite y que si no se toman las acciones a tiempo después se hace incontrolable.

Por ejemplo en el Perú, en 1980 el gobierno del Presidente Belaunde a través de su Ministro del Interior José María de la Jara aseguró que los actos delictivos del grupo Sendero Luminoso era solo “abigeato” y removieron al general de la policía José María Balaguer por afirmar que eran hechos terroristas y que había grupos de ultra izquierda tras ellos. Sin embargo, estas acciones de “abigeato” de quemar ánforas electorales y colgar perros en los postes, solo limitadas a Ayacucho, Junín y Cusco en los ochenta, ya en los años noventa se había extendido a todo el país, provocando gran cantidad de víctimas con cifras que van entre 35.000 muertos según algunos hasta 70.000 según la comisión de la verdad. En concreto, lo que le sucedió al gobierno del viejo líder político Belaunde Terry fue el típico caso de analizar el hecho en sí pero no el propósito y efecto deseado que este contiene.

Para conocer, controlar y resolver el terrorismo se requiere estudiarlo muy a fondo, para tener absoluta claridad en el momento de atacarlo lo que deberá hacerse sobre la base de tres ejes que deben aplicarse simultáneamente, en forma coordinada, convergente y con mucha voluntad, a saber:

- Conocer los fundamentos de las acciones violentas de carácter terroristas para resolverlas más profundamente. Esto toma tiempo y no debe paralizar las acciones de corto plazo.
- Determinar los tipos armas que emplean para impedir el acceso a estas y conocer los recursos económicos que poseen.
- Disminuir el rango de oportunidad para evitar que se cometan estos actos violentos lo que debe hacerse con fuerzas policiales con rasgo operativo y un adecuado sistema de Inteligencia. Aquí en este espacio están las policías debiendo definirse si es posible de combinar distintas formas po-

liciales y resolver qué le corresponde a cada cual.

La experiencia nos enseña que el terrorismo, normalmente, tiene un origen de raíz ideológica, religiosa o instrumental como narcotráfico u otras. Es por ello, que se complica su identificación y confunde. México, por ejemplo, sin duda vive un terrorismo que se desprende de la acción de mafias ligadas al narcotráfico. La ETA, grupos radicales islámicos y FARC son también fieles representantes de las causas mencionadas. Sin embargo, también puede tener razones puramente militares cuando un Estado más pequeño o un grupo que no se inscribe en un Estado determinado, opta por ejecutar acciones terroristas para enfrentar a un Estado formal provisto de gran potencial militar, incluso nuclear, anulándole sus capacidades y disminuyendo así el evidente desequilibrio tecnológico. Ese es el riesgo que los EEUU corren en la actualidad ya que su tremendo desarrollo militar lo expone a esta situación, frente a cualquier país que pueda ser su eventual enemigo.

Para efectos teóricos y de estudio, el terrorismo se inscribe dentro de lo que se llama la “guerra asimétrica” u “operaciones complejas” que puede ser interna o externa y en la cual un grupo inferior puede de esa forma enfrentar a uno superior. En el caso de EEUU, también, se define como el enfrentamiento de dos relatos. Uno fundado en la religión, ideología radical, condición social etc...y el otro en valores nacionales de un Estado formal y ofertas de prosperidad.

El primer obstáculo que existe para enfrentarlo, es la necesidad o tendencia propia de los Estados organizados de concederle una definición específica y tipificación jurídica con el propósito de castigar a los que cometan estos actos. Esto me tocó verlo en EEUU y en varios otros países donde, mientras los hechos ocurrían, se perdía el tiempo en discusiones de “juristas de salón” que

discutían sobre cómo definir lo que sucedía. En el caso de los países de habla hispana su definición o tipificación jurídica se dificulta más aún ya que tenemos cuatro diccionarios que operan simultáneamente a saber, el de la Real Academia de la lengua que define oficialmente, el de las propias disciplinas y organizaciones donde están las instituciones policiales y armadas, el de la calle que no se fija en sutilezas y el de la ley que manda prohíbe y permite. No se puede obviar uno en desmedro de los otros ya que todos son una realidad. Esto es que cada uno definirá los fenómenos determinado por su propia perspectiva, función o actividad. Más aun, el diccionario de la academia se alimenta de los anteriores. Por ello, que la determinación más corta, rápida y legítima es definir el terrorismo a través de la ley, tomando otros países como referencias pero sin copiar ya que cada realidad es única. Sabemos que para aprobar una ley se requiere consenso, lo que se dificulta cuando existen visiones que simpatizan con quienes cometen estos actos. Por ello, lo recomendable es castigar los actos que tengan un fin terrorista, sin fijarse en la causa ya que esta es la que produce división.

Un grupo que ha elegido el terrorismo como forma de lucha proviene o se esconderá muchas veces tras causas nobles como recuperación de tierras ancestrales (pueblo mapuche), defensa de grupos sociales, independentistas (ETA) causas religiosas (Islamismo radical) u otras. Esta situación significara que muchos que no participan de estos actos violentos pero que si se identifican con la causa se vean utilizados y finalmente afectados por estos grupos radicales. Por ello, una forma de debilitar a los grupos violentistas en su relación con la demanda que dicen defender es precisamente la de captar, proteger y apoyar a estos sectores pacíficos. La ausencia del Estado ante los colectivos que respetan la ley es un grave error y fue lo

que fortaleció mucho a las FARC en Colombia. El Programa de Seguridad Democrática y Plan “Patriota” estuvo destinado, precisamente, a superar esa gran falencia, obteniendo solamente resultados parciales ante el término de la gestión del Presidente Uribe y el cambio de política.

Un factor fundamental de los grupos terroristas es que requieren de la prensa ya que la única forma de llevar a cabo su propósito es atemorizar a la mayor cantidad de gente. En su momento, Inglaterra optó por no sumarse a la propaganda terrorista omitiendo publicar sus actos. Sin embargo, no estoy tan seguro que esta sea una solución conveniente ya que existe la mirada opuesta, que usó España, de mostrar con mucha crudeza los crueles crímenes de ETA para hacer impopular su causa. Esto último le dio muy buenos resultados por el rechazo que provocó el grupo terrorista por parte de la población española.

Se reitera que para entender y definir el terrorismo hay un punto donde no hay que perderse y es preguntarse si las acciones producen o no terror. Toda vez, que no se trata de ver terrorismo en todas partes o aplicar la ley, que es muy dura, a diestras y siniestras.

En consecuencia, la mirada debe ser objetiva y desprejuiciada en lo ideológico ya que no se debe amparar a ningún grupo que cometa estos actos violentos que, como comprobamos, en su etapa más avanzada incluyen los secuestros aleatorios y/o selectivos, y si hay debilidad estatal surgirán los grupos paramilitares, como ocurrió en Colombia, con el fin de tomar la justicia por su propia mano.

Hoy, se sabe que hay jóvenes latinoamericanos militando en ISIS que conocen muy bien el escenario de sus países y que por lo tanto estarán muy prestos a cometer actos terroristas o a sumarse a quienes los cometen.

La experiencia nos enseña que el terrorismo es un espiral que no se toma en serio

hasta que viene un atentado importante, logrando precisamente su efecto deseado.

Las policías como instrumentos de seguridad en la actualidad

Como señalamos precedentemente, las policías serán las encargadas de disminuir el rango de oportunidad a los grupos delictuales. Ellas, son los únicos instrumentos que el Estado se ha dado para enfrentar las delincuencias. Inicialmente, eran los mismos ciudadanos que conformaban estos grupos hasta que derivaron a organizaciones permanentes, más armadas e instruidas.

Con el tiempo se evolucionó a los diferentes tipos de policía. Uno básicamente civil con organización más común a la sociedad civil y el otro tipo militar basado en el honor, marco legal y capacidades orientadas a cumplir su misión y caracterizado por calidad, organización y disciplina como un todo y como base general para cumplir su misión.⁴

La pregunta que cabe es si para enfrentar a estas nuevas amenazas a la seguridad interior de los países es más eficiente una policía con formas civiles o una de corte militar adaptada a la seguridad interior como son los casos de países como Francia con su gendarmería, Italia y sus carabinieri, España con la guardia civil, Portugal y su gendarmería y Turquía. En la región está Carabineros en Chile y en Colombia cuya policía tiene un status bastante militar aunque se autodefine como policía de tipo civil. Asimismo, Argentina tiene su gendarmería pero con un enfoque más de frontera.

A. Argumentos en contra de una policía con carácter militar:

- El carácter militar podría ser un elemento que distorsiona o dificulta la relación con la población. Todo ello, por cuanto las manifestaciones externas propias de la disciplina militar y

sus formas, puede provocar distancia entre la policía y los ciudadanos.

- Atendiendo el significado de lo militar, se puede entender la idea de militarizar o “someter a la disciplina militar” a la población. Por ello, se podría reclamar una supuesta militarización del país ante la presencia masiva de policías de este carácter, en cumplimiento de su misión constitucional de mantener o restablecer el orden público quebrantado; lo que muchas veces otorga un sello represivo al actuar policial.
- La estructura militar es un fundamento central para la actividad militar, pero no para la policial. Ese es otro punto que somete a crítica a esta forma.
- La obediencia, la disciplina y el respeto no son condiciones únicas de un carácter militar por tanto, por el solo hecho de ser una institución que respeta las leyes, ser de condición militar o no, no quita que se respeten estas tres características.
- La Institución en muchas ocasiones se permea excesivamente el carácter militar, en el sentido que se excede en la fuerza, lo que es sindicado por la sociedad como una represión, lo que incide en el distanciamiento en la relación sana que debe haber entre policía-comunidad.
- Se podría criticar por parte de algunos sectores de la ciudadanía el carácter militar ya que como imagen distanciaría a la ciudadanía de la institución policial.
- A diferencias de instituciones civiles hay un trato y relación diferente entre superior y subalterno, siendo esta más distante, lo que de alguna forma se replica entre la relación entre el policía y el ciudadano común.

B. Argumentos a favor de una policía de carácter militar:

- La policía de “ethos” militar se define como una institución que tiene una “estructura organizacional”, basada en sólidos principios y valores, que son un buen atributo para el cumplimiento del resguardo del orden público interior de la república y resguardar el estado de Derecho.
- El carácter militar es una impronta que regula las condiciones y las relaciones al interior de la institución, dando un sello de identidad, homogeneidad, profesionalismo que estas policías han plasmado durante la historia, es decir, una jerarquía entre sus miembros, una férrea disciplina, obediencia y patriotismo.
- El carácter militar beneficia a la institución respecto de una doctrina única que se refleja en el accionar diario de las operaciones policiales.
- Componente esencial para la eficiencia implica funcionar mediante una jerarquía de mando que aúna criterios y procedimientos.
- Fortalece la imagen corporativa pudiendo diferenciarse positivamente de otras instituciones.
- El tipo militar no está sujeto a sindicatos por parte de sus integrantes. Por ello, no se lesiona la disciplina y, además, les obliga a cumplir horarios de mayor exigencia. En el caso de la gendarmería francesa puede ser movilizada por largos periodos dada su condición militar. Sin perjuicio, hay algunas policías militarizadas que tienen organizaciones que velan por los derechos de los miembros.
- Se facilita la coordinación con las fuerzas armadas ante circunstancias que se requieren actividades coordinadas o decididamente conjuntas.⁵

No obstante, esta discusión no está zanjada y hay que tomar en consideración algunos aspectos. En el caso de Chile, Carabineros nace en 1927 desde el ejército con las tradiciones propias de la caballería asimilando a las policías existentes a la fecha. Tiene una larga tradición y en momentos incluso tuvo dependencia del ministerio de defensa. La institución no ha estado libre de problemas indeseables, como está ocurriendo en este momento. Empero, pese a todo ello no sería fácil un cambio de condición por el arraigo tradicional que tiene entre la población que le ha llevado a estar por largo tiempo en el primer lugar del ranking de confiabilidad en el país. Además, no hay garantías que el fraude ocurrido a su interior, por algunos miembros, no hubiese ocurrido en una institución de perfil civil.

Quizás, la solución es que una policía única nacional, para países no federales, fuera organizada por funciones más que escalafones rígidos. Esto significaría que la función de previsión, controles de tránsito e investigaciones preliminares la hagan personal de corte más civil y la protección frontera y las fuerzas operativas para luchar contra mafias fuertemente armadas la lleven a cabo los medios con mayor formación militar. Todo ello, bajo un mismo mando general y en una sola institución. Las policías tienen dispersión de funciones y eso, perjudica, su eficiencia.

Por cierto, hay otras opciones de entregar la defensa del país contra estas mafias decididamente a la fuerza armada u organizar fuerzas de tareas entre la policía y la fuerza armada. Todo dependerá de la decisión de los países y de sus respectivas regulaciones constitucionales y legales.

Es un factor muy importante si el país es federal o centralizado. En el caso de los segundos es más fácil la solución única pero en los Estados federales habrá múltiples policías coexistiendo. La situación de México,

país federal, está convenientemente tratada en el artículo del Dr. Pablo Moloesnik citado en este mismo artículo cuando se refiere al Sistema Nacional de Seguridad Pública.⁶

CONCLUSIONES

Las conclusiones más relevantes respecto de esta tensión y dilema que se produce entre la seguridad y las libertades individuales en el problema de la seguridad frente al terrorismo y las mafias organizadas las describo a continuación.

El aumento de seguridad lleva consigo la pérdida de libertades de los individuos de una sociedad, pero hasta ahora no se ha establecido si esta pérdida es directamente proporcional o no, pero si sabemos que la seguridad está compuesta de una serie de factores que tienen distinto peso específico dependiendo esto del Estado que se trate, entonces diremos que la forma de combinar estos factores producen diferentes calidades de seguridad y que es el sistema político en su conjunto a través de sus agencias el responsable de determinar aquellos factores estrictamente necesarios para que esa pérdida de las libertades pueda ser más gradual o menos traumática sobre todo para aquellos casos en que la sociedad organizada a través de ONG ha generado una fuerte demanda exacerbando las libertades individuales.

Resulta imprescindible comprender que enfrentar el terrorismo significa trabajar sobre la base de los tres ejes simultáneos ya mencionados cuales son conocer, controlar y resolver, esto implica coordinar las acciones gubernamentales de las agencias para que se ejecute y produzca un efecto sinérgico de tipo convergente, debiendo de forma previa estudiar a fondo la viabilidad de realizar una “transformación policial” basada en el análisis de las funciones policiales tradicionales, sobre todo en su rasgo operativo para reorganizarlas según las nuevas necesidades del

combate de la delincuencia común, crimen organizado, el terrorismo, la función preventiva y la relación con la sociedad civil; implicancia que conlleva la revisión de los modelos de policías civiles y/o de rasgo militar, según la realidad de cada país. En este estudio, a mi juicio, debemos considerar al menos las siguientes implicancias:

- En los países que coexisten policía civil (del tipo del FBI en EEUU) y uniformada (carácter civil o militar) hasta ahora ha existido una tendencia para delimitar la función de cada una y se ha intentado favorecer la llamada “coordinación de las policías”, siendo poco exitoso e incluso a riesgo de una cierta mal entendida competencia institucional por obtener mayores logros de una por sobre la otra. Aquí se debe hacer una urgente (demorarse es igual a favorecer el avance delictual), decidida (puede marcar una impronta o sello de un gobierno en materia de seguridad interior) y marcada diferenciación en lo que cada una debe realizar, esto es fundamental para establecer una asignación de roles operacionales de conformidad a su ethos que generará un círculo virtuoso de eficiencia en su accionar y un uso de recursos más eficientes y eficaces en la realización de su misión.
- Considerar que la definición de una policía civil o de carácter militar para combatir el terrorismo debe llevar indistintamente consigo la concepción de un entrenamiento tipo “fuerza de elite”, especializado en conocer, controlar y resolver el terrorismo de forma integral. En mi opinión la mejor base sobre la cual se puede empezar a organizar estas unidades es a partir de los modelos táctico-operativos que combaten al crimen organizado del tráfico de drogas, primero porque poseen un nivel de trabajo conjunto muy exitoso entre sus unidades al interior de cada tipo de policías, segundo, porque estos grupos criminales tienen una similitud con los terroristas en su orgánica y medios que ya han sido identificados a través de los sistemas de inteligencia policial, y tercero, porque existe una estrecha vinculación entre el crimen organizado y el terrorismo.
- Recomiendo recoger las experiencias exitosas de las operaciones de paz en las cuales las policías se han visto enfrentadas en terreno a situaciones en las cuales han debido utilizar Reglas de Enfrentamiento (ROE) para la resolución de conflictos acotados y focalizados, esto permitirá dos cosas: primero, dotar a las policías de una forma de trabajo táctico-operativo con profunda responsabilidad social en el cuidado de los derechos humanos en cuanto al uso de la fuerza en terreno civil y segundo, pensar en la creación de un área de estudios de operaciones especializado en el combate del crimen organizado y del terrorismo (dado su estrecho vínculo), esto porque como ya comenté se deben estudiar a fondo los fundamentos que dan origen al crimen organizado y al terrorismo porque si bien ellos pueden mantenerse invariables por largo tiempo sus estructuras y formas de proceder evolucionan y van adoptando nuevas formas y medios, siendo imprescindible la formación de una masa crítica en los escalafones superiores, lo que se logra a través de una revisión e incorporación de estas materias a la malla curricular de las academias policiales.
- La conformación de fuerzas de tareas seleccionadas y de elite es una solu-

ción previa a cualquier decisión definitiva de transformación policial. Las fuerzas armadas pueden ser parte de esas fuerzas de tareas pero no involucrando necesariamente a personal en la función operativa. En esto hay que circunscribirse a la normativa legal de cada país.

Con todo, resulta imperioso que el análisis de este problema debe ser una resultante de la conducción político-estratégica toda vez que sus implicancias demandan cambios y transformaciones de corto, mediano y largo plazo que requieren de una voluntad política e institucional efectiva y que en el intertanto no debe debilitar la seguridad.

Finalmente, quisiera terminar con una sentencia: “No hay que esperar la oportunidad de tomar decisiones, hay que crearla”

Bibliografía

García Covarrubias, Jaime (2011). “Las dificultades para conceptualizar la Seguridad y la Defensa” Revista Anepe, Numero 117, Enero-Julio 2011, Santiago de Chile.

García Covarrubias, Jaime (2007). Los Tres Pilares de una Transformación Militar, Military Review, Edición Hispanoamericana, Nov. – Dec. 2007.

Hume David (2010). Ensayos Morales y Políticos, Editorial Losada, Buenos Aires.

Moloeznik Marcos Pablo (2005). “La naturaleza de un instrumento militar atípico: las fuerzas armadas mexicanas, Revis-

ta Fuerzas Armadas y Sociedad, Núm. 19, Núm. 1, 2005.

Tocqueville, Alexis de (2014). La Democracia en América. <https://merca.licante.files.wordpress.com/2014/12/tocqueville-alexis-de-la-democracia-en-america.pdf>

Notas

1. Ver Hume David, Ensayos Morales y Políticos, Editorial Losada, Buenos Aires, 2010, pp 77 y sigtes.

2. Ver a Tocqueville Alexis, La Democracia en América Tomo I y II

3. Garcia Covarrubias, Jaime, “Las dificultades para conceptualizar la Seguridad y la Defensa” Revista Anepe Numero 117, Enero-Julio 2011

4. Ver de Garcia Covarrubias, Jaime, los Tres pilares de la Transformación militar publicado en RESDA. Los Tres Pilares de una Transformación Militar, Military Review, Edición Hispanoamericana, Nov.-Dec. 2007. Replicada en varias publicaciones más en la región considerando en Military Review en Versión en inglés y en portugués. También en citado por Moloesnik Marcos Pablo, “La naturaleza de un instrumento militar atípico: las fuerzas armadas mexicanas, Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Núm. 19, Núm. 1, 2005, pág. 176 y sigtes.

5. Se agradece las conversaciones sostenidas con el Profesor de la Academia de Ciencias Policiales de Chile, Profesor y Coronel R Ricardo Fuentealba.

6. Op cit, Moloesnik, pág. 179.



AUTOMATIZACIÓN DE LA GUERRA

Publicado en la Revista Ejército del Reino de España Nro.948

Por el Coronel de Infantería DEM Francisco RUBIO DAMIÁN



Coronel de Infantería del Ejército de Tierra español en situación de Reserva, egresado en 1981, Doctor en Sociología de las Políticas Públicas y Sociales, Universidad de Zaragoza, y Máster en Seguridad Global y Defensa.

Puestos ocupados como Coronel: Agregado de Defensa en Venezuela, Jefe del Centro de Seguridad del Ejército y Director de la Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales.

Puestos Nacionales: Unidades de Operaciones Especiales, centros de enseñanza y cuarteles generales del Ejército y de la Defensa en Madrid, Jaca, Las Palmas, Alicante y Zaragoza.

Participó en diversas misiones internacionales para ONU, OTAN y Unión Europea.

Docente Militar en el Instituto Politécnico del Ejército nº1, en la Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales y en la Escuela de Guerra del Ejército.

Cursos nacionales: Estado Mayor, Operaciones Especiales, Superior de Montaña, Paracaidista, Buceador de asalto y especialista en carros de combate.

Cursos en el extranjero. Paracaidista en Alemania y en Bélgica. Cursos de la OTAN: Cooperación Cívico-Militar Estratégico y Operacional en Francia, Planeamiento Operacional en Países Bajos y diversos cursos en la NATO School Oberammergau - Alemania, como Gestión de Crisis, Operaciones de Paz, Política de OTAN para Oficiales Superiores y otros.

Actualmente es asesor y colaborador de la Cátedra Paz, Seguridad y Defensa de la Universidad de Zaragoza.

Autor de los libros Modelo de Intervención Exterior de la Unión Europea (2014) y Conceptos básicos de seguridad internacional (2017), así como de diversos trabajos académicos en las Universidades de Zaragoza y de Navarra y numerosos artículos de prensa sobre seguridad internacional, en España, Brasil, Chile, Mozambique y Uruguay.

Desde 2018, Director del Consorcio del Castillo de San Pedro de Jaca (Ciudadela).



Personal del Cuerpo de Marines estadounidenses prepara un vehículo de transporte táctico multifunción. Marine Corps Warfighting Laboratory. Camp Pendleton. California.

La automatización de la guerra es inevitable. Sin embargo, a pesar de las ventajas que conlleva el empleo de sistemas de armas autónomos (AWS), existe una gran controversia en torno a la falta de control humano sobre las acciones de ataque realizadas con estos medios. En el artículo se analiza las implicaciones éticas y legales que pueden derivarse de la incorporación al campo bélico de esta nueva forma de acción.

No hay guerra sin riesgos, muchos riesgos, pero todos quisiéramos reducirlos al máximo. O quizás no todos, porque un número considerable de expertos y científicos están muy preocupados por el desarrollo de lo que denominan *máquinas asesinas*, esto es, los sistemas de armas autónomos (AWS) capaces de operar sin necesidad de control humano directo. Los más concienciados también se oponen al uso de armamento tele-dirigido por operadores, pero estos son menos. En cualquier caso, y con independencia

de lo desafortunado y excesivo del término *máquinas asesinas*, la automatización en general, no solo en la guerra, es un fenómeno controvertido. No en vano es complicado encontrar argumentos que tranquilicen ante el panorama de poner las vidas de personas en manos de máquinas.

LA AUTOMATIZACIÓN DEL TRABAJO

La automatización laboral es imparabla porque abarata costes de producción, dispara la productividad y aumenta la seguridad laboral. La tecnología permite descargar a los trabajadores de las ocupaciones más rutinarias, peligrosas, pesadas y las que se realizan bajo presión o en condiciones extremas. Es una auténtica liberación, ya que las máquinas, y no las personas, se expondrán a las sustancias químicas, la radiación, los agentes cancerígenos y las altas temperaturas. De hecho, personajes como Bill Gates y Elon

Musk insisten en que la era de los robots provocará un desarrollo humanista de una nueva sociedad en la que el trabajo de los autómatas permitirá a las personas dedicarse a las actividades más interesantes y a las que exijan empatía y comprensión humanas, como la enseñanza o la atención a los más necesitados.

Sin embargo, la automatización del trabajo está sujeta a fuertes polémicas. El 25 de abril de 2019 la OCDE presentó en Alemania un informe en el que llamaba la atención sobre los muchos empleos (uno de cada cinco en España) que acabarán automatizados, advertencia que hace años adelantaron la Unión Europea y el Foro Económico Mundial de Davos. A este potencial desajuste del mercado laboral se añade la preocupación por la gobernanza de los robots, asunto tratado en 2017 por la Comisión de Asuntos Legales del Parlamento Europeo, que aprobó una propuesta de la europarlamentaria

Mady Delvaux «para garantizar que los robots estén y sigan al servicio de los seres humanos». Delvaux llamó la atención sobre la necesidad de disponer de un sólido marco legal europeo y, entre otras consideraciones, planteó que los autómatas inteligentes tengan un código ético, coticen y paguen impuestos.

LA AUTOMATIZACIÓN DE LA GUERRA

La polémica por el uso de máquinas en lugar de personas alcanza su máxima expresión cuando las máquinas son de guerra y las personas son soldados. En particular, y en relación con los AWS, existe cierta reticencia a que los soldados aprovechen todo el potencial que les brinda el desarrollo tecnológico de la sociedad a la que sirven. Es como si tuvieran que exponer sus vidas más de lo imprescindible, algo que no ha sido tan



Boeing AH-6

cuestionado en otros aspectos del combate como el del empleo de armamento guiado a distancia.

Así, aunque muchos expertos defienden el empleo de los AWS, otros alertan del peligro que suponen los «robots asesinos».

En particular, más de mil científicos de la categoría de Stephen Hawking, Steve Wozniak y Elon Musk firmaron una carta abierta, presentada en Buenos Aires durante la Conferencia Internacional de Inteligencia Artificial 2015 (IJCAI 2015), en la que se manifestaron en contra de los robots de combate que operen sin intervención humana directa. Exponen su convencimiento sobre la necesidad de garantizar que los humanos tomen todas las decisiones de un ataque, por lo que no cuestionan otros usos de la tecnología, como las armas de control remoto y los sistemas autónomos no letales empleados en logística, obtención de información, procesos de decisión y dirección de las operaciones. Aunque en el documento no se menciona expresamente, es de suponer que tampoco están en contra de las armas semiautónomas y autónomas supervisadas, en las que el ser humano interviene en el sistema en mayor o menor medida. En cualquier caso, el planteamiento es similar al de Delvaux en el Parlamento Europeo: la exigencia de garantizar la gobernanza de los autómatas, el control humano de la máquina.

MERCENARIOS TECNOLÓGICOS Y PRIVATIZACIÓN DE LA GUERRA

Un mercenario es un soldado que sirve a un poder extranjero por dinero y sin motivaciones ideológicas. Los robots, aunque llegaran a cotizar y pagar impuestos, nunca alcanzarán la categoría de mercenarios tecnológicos porque carecen de motivación

ideológica, espíritu de servicio y ánimo de lucro. Cuestión distinta es que el desarrollo de la robótica acabe impulsando la externalización del combate y la creación de empresas militares tecnológicas que puedan prestar sus servicios sin más consideraciones que las exclusivamente comerciales.

Los robots se fabrican con materias primas comunes e incorporan tecnología de doble uso, civil y militar, por lo que serán asequibles en ámbitos no estatales como el empresarial, pero también el de las organizaciones terroristas, la delincuencia organizada y los señores de la guerra. Se crearán empresas militares privadas tecnológicas con personal altamente cualificado que operará eludiendo el combate directo y sin necesidad de tener entrenamiento militar.

Los robots acelerarán, por lo tanto, el proceso de privatización de la guerra producido en los países acostumbrados a contratar los servicios de compañías militares y de seguridad privadas (PMSC), como la norteamericana *Academi* (antigua *Blackwater*) y la rusa *Wagner*. Oficialmente, solo oficialmente, este tipo de empresas nunca participa en acciones de combate y se dedica a tareas de apoyo, seguridad, escolta, vigilancia y adiestramiento especial. Sin embargo, gracias a la automatización, las PMSC tecnológicas podrán ampliar sin grandes dificultades su gama de operaciones a las de inteligencia y combate. En primer lugar, porque la robótica, el control remoto y la inteligencia artificial reducirán muy considerablemente el riesgo de sufrir bajas propias. En segundo lugar, porque la cualificación necesaria para operar AWS no requerirá una preparación militar específica, ni siquiera en situación de combate. Y, por último, porque las empresas tecnológicas podrán disponer de personal mejor capacitado y con mayor



Vehículo de superficie autónomo y por control remoto patrulla durante el experimento *Trident Warrior* 2011

estabilidad en su puesto de lo que suele ser habitual entre los militares.

Con ser preocupante, el problema va más allá del empleo de tecnología letal por personal civil de la Administración (la CIA lo hace) o de una empresa tecnológica. El problema es que determinadas empresas eludan el control efectivo de la Administración y se conviertan en mercenarios tecnológicos o que, de forma más o menos consciente, pongan su tecnología a disposición de organizaciones que supongan una amenaza a la seguridad.

EL RIESGO ASUMIBLE EN COMBATE

El empleo de AWS no influye en la justicia o injusticia de una guerra, pero sí en la preservación de la fuerza, en la disminución de bajas propias. La guerra justa se define en razón de la causa que la origina (*ius ad bellum*) y no por la manera de acometerla (*ius*

in bello). Una agresión o amenaza contra la integridad territorial o la soberanía de un Estado son causas que justifican un conflicto armado, como también puede serlo la intervención humanitaria. Dicho de otra forma, la causa establece si una guerra es justa y los medios, procedimientos y objetivos determinan si se lleva a cabo de acuerdo con lo establecido en el derecho internacional.

Por lo tanto, una guerra justa en origen podría desarrollarse de forma ilícita, por ejemplo, atacando objetivos civiles o utilizando armamento prohibido. Esto ha llevado a intelectuales como el filósofo Jeff McMahan a rechazar la separación entre *ius ad bellum* y *ius in bello*. En particular, McMahan niega el derecho a combatir a quien lo haga en una guerra injusta, con independencia de que emplee procedimientos y medios «justos». Según esta corriente de pensamiento, aunque un combatiente actúe de acuerdo con lo exigido en los convenios que regu-



Robot manejado por control remoto

lan los conflictos armados, su participación será moralmente injustificable si lucha por una causa injusta. En este caso, el soldado no tendría derecho a combatir y, por lo tanto, a matar. En sentido contrario, quien defienda una causa justa no debería ser atacado, siempre que su conducta se ciña al *ius in bello*.

La discusión sobre la justicia de la guerra así planteada deja sin resolver cuestiones como la exigencia de que el combatiente sepa discernir entre guerra justa e injusta o la paradoja del «combatiente justo», a quien no se debería atacar aunque él lo haga, situación absurda que dejaría sin efecto el principio de legítima defensa.

Dicho esto, parece lógico y hasta ético pensar que en una guerra justa los efectivos no deberían sobreexponerse al riesgo de forma altruista e innecesaria con el único fin de no perjudicar el interés del enemigo. El altruismo del soldado, su capacidad de sacrificio, debe ceñirse a la protección de sus compañeros y de los no combatientes. Ante el enemigo, un soldado debe ser eficaz e in-

tentar conseguir los objetivos al menor coste, especialmente de vidas y, muy especialmente, de vidas propias.

Sin embargo, la preservación de la fuerza militar sobrepasa los límites de la ética. Para el general Rupert Smith ahora no es prioritario alcanzar el objetivo a toda costa, sino hacerlo con el menor número de bajas. En realidad, es un salto a la era prenapoleónica, cuando la falta de un sistema de reclutamiento y el alto coste del material de guerra impedía afrontar con garantías el reemplazo de la fuerza de combate. En la actualidad suele citarse como principal motivo para evitar las bajas propias el llamado *efecto body bag* (bolsa para cadáveres), según el cual los gobernantes dudan del apoyo de la población a las operaciones con elevadas pérdidas humanas. Sin embargo, aunque el apoyo popular doméstico es fundamental para el éxito de las operaciones, existen más motivos para preservar la fuerza.

En términos económicos, por ejemplo, el malgasto de personal y material valioso,



Sea Hunter, buque de guerra autónomo de los EE. UU.

escaso y de difícil reposición es una muy mala praxis. Además, la actual reducción generalizada de efectivos ha coincidido con un importante incremento de los compromisos asumidos por la comunidad internacional. En estas circunstancias, la mayoría de las fuerzas armadas occidentales se encuentran sobrecomprometidas o, visto a la inversa, los ejércitos están infradimensionados. Esta situación se complica por la tendencia de los conflictos a perdurar, de manera que los nuevos compromisos de seguridad se superponen a los anteriores, como se ha visto en la secuencia de operaciones inacabadas en Irak, Balcanes, Afganistán, Somalia, Siria...

Todo esto nos muestra que el riesgo asumible en combate es una cuestión militar condicionada por aspectos éticos, sociales, políticos y económicos, pero también por

el desarrollo tecnológico de los sistemas de armas autónomos. Los avances en robótica, inteligencia artificial y comunicaciones anuncian un futuro en el que, con mayor o menor frecuencia, la máquina sustituirá al hombre como combatiente, lo que disminuirá considerablemente el riesgo de pérdida de vidas humanas de quien tenga la ventaja tecnológica. En este escenario, y teniendo en cuenta que económicamente no es asumible la pérdida de efectivos y que una confrontación con bajas propias tendría escaso apoyo popular, únicamente podrían aducirse razones éticas para limitar el uso de los AWS en una guerra justa. Si hasta ahora hemos limitado el riesgo en las operaciones (los ejemplos son innumerables), el desarrollo de AWS solo debería cuestionarse en razón de la teórica falta de control humano.

CONCLUSIÓN: CONTROL HUMANO

Partiendo de la premisa bienintencionada de que ningún gobierno democrático se involucraría en una guerra injusta, no parece ético renunciar a la ventaja tecnológica a costa de incrementar el riesgo para las vidas de los soldados. De la misma forma y por motivos similares a los del ámbito laboral, el uso de la tecnología más avanzada provocará un inevitable proceso de automatización de los conflictos armados. La misma tecnología que abarata costes de producción, dispara la productividad y mejora la seguridad laboral aumentará la protección del combatiente e incluso lo sustituirá en muchas ocasiones, lo que provocará un gran ahorro en recursos humanos críticos y la disminución del riesgo. Ninguna nación renunciaría voluntariamente a aplicar la tecnología de doble uso disponible para mejorar las capacidades logísticas, de inteligencia, de dirección y, por supuesto, de combate de sus fuerzas armadas. Así, la corrección política en este caso se sitúa más en la preservación de las vidas de nuestros soldados que en la prohibición del uso de robots militares.

La principal reticencia al empleo de sistemas de armas autónomos y robóticos es la falta de control humano sobre las acciones de ataque, para lo que se plantean las opciones de prohibir o regular. La prohibición es poco realista porque se trata de tecnologías potencialmente asequibles y porque no se podrá evitar una carrera armamentística en cuanto una sola potencia militar inicie su desarrollo, cosa que ya está ocurriendo. Entre las alternativas de regulación destaca la de restringir su uso a los sistemas semiautónomos y autónomos supervisados, descartando los totalmente autónomos. Otra posibilidad, compatible con la anterior, es instalar en estos sistemas un código de com-

portamiento como el referido por Delvaux en el Parlamento Europeo, que en este caso sería un código militar que evitase acciones fatales indeseadas. En cualquier caso, los robots cuentan con la ventaja de que ni pierden el control en situaciones extremas, ni buscan venganza, ni son sobornables, ni temen las consecuencias de incumplir una orden contraria a los usos y costumbres de la guerra.

La disminución del coste de la guerra en términos económicos y de vidas propias, junto con la asepsia social producida por las muertes a distancia, podría atenuar el tradicional recelo a optar por la solución militar para resolver conflictos. La *mentalidad PlayStation*, que normalmente se asocia a los sistemas manejados a distancia, también es de aplicación a los AWS, en el sentido de que facilita la anestesia de la opinión pública ante una guerra remota. Así, se puede anticipar que la disminución del coste económico y de las bajas propias, además de la lejanía a las producidas al enemigo, podrían hacer disminuir el umbral de amenaza necesaria para que un gobierno considere que debe intervenir militarmente.

Todo lo anterior nos lleva a la necesidad de establecer un sistema de control sobre el empleo de los AWS. Control humano sobre las acciones letales, bien de forma directa (supervisando las tareas del sistema o dándole una orden precisa en cada acción) o bien instalándoles un código de comportamiento militar. Control sobre las empresas privadas militares para evitar que puedan convertirse en mercenarios tecnológicos o que pongan su tecnología al servicio de los grupos que amenazan nuestra seguridad. Control político para evitar la natural tendencia a bajar los requisitos para intervenir militarmente cuando disminuye el coste humano, económico y social propios.

NOTA

1. La diferencia entre sistemas semiautónomos, autónomos con supervisión y totalmente autónomos se explica en el artículo de Guinea Cabezas de Herrera, Á.: «Próxima revolución en los asuntos militares. Los sistemas de armas autónomos (AWS)». *Revista Ejército*, n.º 937, mayo; 2019.

BIBLIOGRAFÍA

Smith, R.: *The utility of force. The art of war in modern world*. Penguin Books; 2007.

McMahan, J.: *Killing in war*. Oxford University Press; 2009.



APRENDER DE LA INTERRUPCIÓN REPENSAR LA DOTACIÓN DE LA ARMADA A LA LUZ DE LA RESPUESTA COVID-19

Fuente Revista Proceedings

**Por los Tenientes Steve HALLGREN, Brandon KARPF
y Sam LACINSKI, Marina de los EE.UU.**

El teniente Hallgren se graduó de la Academia Naval en 2015 y completó sus estudios de posgrado en 2017 en la Universidad de Oxford. Actualmente está esperando órdenes de PCS para VAQ-129 para comenzar a entrenar en el EA-18G FRS en NAS Whidbey Island.

El teniente Karpf se graduó en 2015 de la Academia Naval. Después de completar una Maestría en Ciencias en el Instituto de Tecnología de Massachusetts, se calificó como Oficial de Guerra Criptológica y Oficial de Guerra de Información en Fort Meade, MD. Actualmente se desempeña a bordo del USS BOXER (LHD-4) en San Diego, CA como Oficial de Guerra de Información Táctica.

El teniente Lacinski es originario de Cleveland, Ohio. Se graduó de la Academia Naval en 2015 con un título en Ingeniería Aeroespacial y obtuvo una Maestría en Ciencias del MIT en 2017. Está con destino en NAS Whidbey Island.

La propagación de COVID-19 le ha dado a la Armada un tipo único de experimento natural que rara vez se observó en nuestra historia, excepto en tiempos de gran guerra mundial y catástrofe masiva. Debemos aprovechar esta oportunidad para analizar los cambios en las funciones críticas de dotación, capacitación y equipamiento para determinar qué procesos son superfluos y qué procesos son realmente esenciales.

El éxito de la misión de la Armada es impulsado por personal bien capacitado que opera en equipos eficientes. El día típico en cada comando gira en torno a reuniones, tareas grupales y sesiones individuales de capacitación o tutoría. Reunir a los marineros para coordinar acciones, planificar el futuro y compartir conocimientos es fundamental para la filosofía operativa de la Armada. Es

precisamente esta dependencia de la interacción grupal lo que hace que una epidemia como COVID-19 sea un desafío para nuestro estilo operativo convencional.

Con cada comando que implementa contramedidas extraordinarias para combatir la propagación de COVID-19, mientras se mantiene listo, ahora tenemos la oportunidad de evaluar nuestras tareas responsabilidades de rutina. Sin embargo, sin una dirección clara y centralización por parte de los líderes superiores, no lograremos internalizar estas lecciones cruciales sobre la eficiencia operativa y la eficacia que enfrentan todos los comandos navales en todo el mundo.

En respuesta a esta amenaza excepcional, el Mando de la Armada ha transformado los procedimientos operativos estándar. Para minimizar el contacto personal de acuerdo con el objetivo más amplio de “distan-

ciamiento social”, la Armada ha tomado medidas para reducir las formaciones, las reuniones presenciales y el movimiento de personal. Si bien la expectativa es sacrificar temporalmente la eficacia operativa y la preparación para el bien mayor de desacelerar la propagación del virus, no debemos buscar ciegamente un retorno a la normalidad una vez que disminuye la amenaza del virus. En cambio, durante las próximas semanas y meses, los líderes de la Armada tienen la oportunidad de abordar repetidamente la pregunta: “¿Estas contramedidas están afectando materialmente la preparación?” De lo contrario, ciertas políticas de COVID-19 deben mantenerse para mejorar la eficiencia operativa una vez que la Armada vuelva a una situación más normal.

Las siguientes son algunas líneas de preguntas que podrían ayudar tanto a los comandos individuales como a los niveles más altos de conducción naval a obtener beneficios inesperados de estos cambios. Si bien esto no es exhaustivo, debería servir como punto de partida para inspirar a los comandantes a reflexionar sobre cómo las presiones inusuales de COVID-19 podrían permitirles mejorar la eficiencia de sus organizaciones.

Dados los espacios reducidos en los que los marineros trabajan con frecuencia, minimizar el número de personas en esos espacios es un método más fácil de distanciamiento social que maximizar el espacio entre ellos. En las últimas semanas, los comandos han logrado esto al ampliar las capacidades de teletrabajo, permitiendo que algunos empleados trabajen desde su casa, y restringiendo la dotación física a solo personal “esencial para la misión”.

Tales políticas indudablemente ayudan a reducir la transmisión de COVID-19 al reducir el número de personas en contacto entre sí. Sin embargo, la designación de personal y actividades como “misión esencial” impli-

ca que aquellos no designados como tales no son esenciales.

Mientras operan bajo fuertes restricciones de viaje y personal limitado —algunos comandos reducidos casi el 25 por ciento de su fuerza total en un día determinado— los comandantes deben reflexionar sobre el daño a la preparación, si lo hay, que causan estas reducciones, y lo que significa “misión esencial” por su comando. Además, los comandantes se deben preguntar cómo se podría utilizar mejor a ese personal durante las operaciones normales.

¿Pueden los comandantes permitirse perder más marineros en cursos de capacitación de lo que se pensaba anteriormente, potencialmente más del 50 por ciento? ¿Podrían esos marineros ser redistribuidos a comandos con una necesidad de personal o habilidad más urgente? Más específicamente, ¿cuál es el efecto del personal mínimo en el mantenimiento y la preparación del equipo? ¿Podría la Armada adoptar una semana laboral flexible de cuatro días o incorporar horarios de trabajo por turnos más extendidos, incluso para barcos en puerto? ¿Qué valor real proporciona una sección de servicio y cuánto personal se requiere?

Estas medidas a corto plazo se están adoptando como respuesta a COVID-19. Sin embargo, responder estas preguntas a largo plazo podría permitir una distribución más eficiente del personal o ayudar en la retención al mejorar la calidad de vida de los marineros en toda la flota.

Se requiere un análisis a nivel de comando para evaluar el efecto completo de estos cambios operativos. Dado que cada comando está implementando contramedidas COVID-19 en diferentes contextos operativos, será necesario comprender cada contexto para notar cambios en la preparación. Solo una evaluación meticulosa por cada comando puede revelar los beneficios inesperados en las numerosas contramedidas COVID-19.

Sin embargo, estos cambios también afectan la dotación, el entrenamiento, el equipamiento y la preparación de toda la fuerza. Por lo tanto, los análisis dispares de cada comando deben estandarizarse y agregarse para evaluar las implicaciones completas de toda la Armada. Por ejemplo, algunos comandos pueden concluir que las horas de trabajo no estándar conducen a una mayor eficiencia y una mejor comunicación, mientras que otros comandos pueden encontrar lo contrario. Algunas conclusiones serán específicas para un comando o una plataforma, y otras serán generalizables para la comunidad de línea o el ciclo operativo. Un agregado de los resultados de los comandos individuales permitiría compartir las mejores prácticas entre todos los Mandos componentes de la Armada.

Para identificar estas lecciones y distribuir nuevos procedimientos operativos estándar a la fuerza, recomendamos que cada comando individual implemente un análisis del impacto de las contramedidas COVID-19 en sus operaciones diarias. Los comandantes ya han sido facultados para implementar respuestas a la epidemia como mejor les parezca. Esta responsabilidad debe extenderse al estudio del impacto de esas respuestas y no volver ciegamente al status quo. A nivel institucional, recomendamos que el Jefe de Personal Naval dirija la creación de un grupo de trabajo especial para evaluar esta situación novedosa con la ayuda de cada tipo de comando. La respuesta COVID-19 brinda una oportunidad única para que la Marina experimente con su modo tradicional de operaciones.



“ASÍ FUE LA GUERRA SUBMARINA”

Por Harald BUSCH

Compilador Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

comodorber@hotmail.com



Desde su fundación en 1923 la prestigiosa editorial española Juventud, primero se especializó en temas juveniles con notable éxito, para, luego de la Guerra Civil de 1936-1939, dedicarse casi enteramente a la literatura náutica. De tal manera, narrativas autobiográficas de navegantes como Alain Gerbault, sir Francis Chichester, Joshua Slocum o Vito Dumas, entre otros, lograron una gran difusión internacional con sucesivas ediciones, siendo esta empresa la de mayor renombre de España. A raíz de ello buena parte de sus ediciones se dedicaron a la historia naval de las dos últimas grandes guerras mundiales, donde la figura del C/F Luis de la Sierra (1920-2014) sobresale, con sus nueve libros sobre el tema, como precisa referencia dentro del idioma castellano. En este caso destacamos somera parte de un capítulo del libro ASÍ FUE LA GUERRA SUBMARINA de Harald Busch (1904-1983), un autor alemán, ex tripulante de un Unterseeboote, dedicado, luego del conflicto, a la recreación histórica del arma submarina y de lo que fue la denominada Batalla del Atlántico con un interesante relato de lo que significó aquella lucha entre la profundidad y la superficie; un hecho cardinal para la dilucidación de la Segunda Guerra Mundial. Señalamos que Busch, entrevistando a varios ex-comandantes, (entre ellos el capitán de fragata Reinhardt Suhren (1916-1984), prologuista de su obra), ha logrado recrearle al lector una amplia e íntima visión sobre la vida a bordo de los U-boote. Destacamos que finalizada la guerra varios destacados ases submarinistas alemanes prestaron servicio, en altos cargos, en la novel armada de la Republica Federal de Alemania y consiguientemente en la misma OTAN, como los almirantes Friedrich Guggenberger (1915-1988) y Otto Kreschtmir (1912-1998). (Nota del compilador)

La vida de un submarinista tiene largos períodos de monotonía. Hay que aprender a soportar durante semanas y quizás meses la irritante falta de éxitos. Cuando, además esto va acompañado de cargas de profundidad, la tensión nerviosa gravita sobre todos, pero especialmente sobre el comandante. El hombre que aguanta un ataque con cargas de profundidad metido en un submarino se encuentra en la situación del aviador que está siendo acosado por tres cazas al mismo tiempo. Pero el submarinista a diferencia del aviador, no puede escapar por los aires, ni moverse, ni contestar al fuego enemigo. A me-

nudo bajo las explosiones de las cargas de profundidad, el submarino queda sin luz y cuando las tinieblas rodean a un hombre, es fácil presa del terror. Por otra parte la vida en un submarino es antinatural e insana, comparada con el servicio en un buque de superficie. Apenas hay distinción entre el día y la noche ya que las luces deben estar continuamente encendidas. Los fines de semana y los días de fiesta son indistinguibles, y tampoco se nota el cambio de las estaciones. El ritmo normal de vida queda completamente trastornado y reducido a una eterna monotonía; es obligación del comandante hacer cuanto

pueda para provocar en ella cierta variedad. La capacidad y estado de salud de la tripulación queda afectada además, por los continuos y bruscos cambios de clima durante los cruceros. Como un submarino opera principalmente de noche, otro problema es la falta de regularidad en el sueño, agravado especialmente para el comandante por el peso de la responsabilidad abrumándole durante semanas y meses, manteniéndole en eterna tensión. El vaho maloliente y la perpetua humedad, el estrépito de los motores y el bamboleo del submarino son otros factores que contribuyen a destrozar los nervios de los submarinistas. Yo he visto algunos jóvenes marineros con solo veintitrés años que, al cabo de dos años de navegación, han quedado inútiles para el servicio. Así se gastan los días en un submarino. Naturalmente, tampoco debe uno beber demasiado en tierra. Creo que en tiempo de guerra es cuando deberá beberse menos. En crucero, jamás he querido tomar el tan popular café de guardia de media. Personalmente lo encuentro demasiado fuerte. En tierra, nunca bebo . Bueno, tanto como nunca. La moral de la tripulación depende: a) de la disciplina; b) de los éxitos del comandante, las dotaciones siempre preferirán un comandante afortunado, aunque sea exigente, a otro que no hunda barcos; c) de la perfecta organización de la vida a bordo; d) de que los oficiales traten correctamente a los hombres y sean un ejemplo de conducta y e) de que el comandante cuide de sus hombres tanto en su aspecto físico como espiritual. A bordo tiene gran importancia la comida. El submarinista soporta, sin protestar, todos los sacrificios e incomodidades, a excepción de una mala comida. No le importa tener que comer en cuclillas o medio echado, siempre que el cocinero haga su trabajo normalmente o que el suboficial encargado del aprovisionamiento no haya almacenado alimentos de segunda calidad. Y es deber primordial de un comandante pro-

curar que el ambiente de un rancho de marineros sea dirigido e influido por los mejores y no por los peores. Debe proceder más o menos, como el jardinero que protege las buenas hierbas y extirpa las malas. Esto no es difícil de conseguir porque en los submarinos tenemos siempre gente joven: los marineros suelen tener de veinte a veintidós años, y los suboficiales, de veintitrés a veinticinco. Será una ayuda en este aspecto tener el mayor número posible de hombres que en tierra hayan aprendido algún oficio manual, y, de no ser así, son preferibles los que posean parte de estudios de enseñanza media y que han abandonado, bien porque ya estaban hartos de sus profesores o por cualquier otro motivo. La mayoría de los suboficiales están casados o a punto de estarlo, y personalmente considero que los hombres casados dan más rendimiento. No ignoro que las mujeres pueden a veces debilitar la moral y el espíritu combativo de algunos hombres, pero también creo que su simple existencia puede alentarlos y fortalecerlos. A menudo he comprobado que los casados regresan de los permisos más animosos que los demás. No hace falta decir que algunos de los castigos que determina el Código Militar son inaplicables en tiempo de guerra en un submarino. Me refiero a la reducción de los permisos por ejemplo. Otros, como la retenciones de pagas, no tienen razón de ser. Supongamos que aplico a un marinero catorce días de arresto. No podrá cumplirlos, de todos modos, hasta que termine el crucero y lleguemos a puerto. Por consiguiente tendremos que vivir juntos los mismos peligros y celebrar iguales éxitos hasta que volvamos a la base. ¿Cómo puede esperarse que en estas condiciones mande a mi hombre al calabozo después de meses de comedia la falta? Me consideraría un perturbado si así lo hiciera. Pero el hecho es que el Código de Justicia Militar sigue existiendo y que en ciertos casos graves los oficiales esperan que uno los haga cumplir. Una répli-

ca a un superior cuesta, normalmente, tres días de arresto. En su lugar, yo les mando tres días en “*lecho duro*”; esto significa tres días de dormir en el suelo de la cubierta, sin colchoneta ni manta. Creo que es más efectivo que el calabozo. Todo castigo es anunciando oficialmente a la dotación. Pero de ningún modo debe dejarse que el transgresor se sienta víctima o se crea objeto de persecución. Debe continuar sintiéndose como uno más de la tripulación, que comparte con todos el mismo destino. En general, yo castigo lo menos posible. Pero a veces uno no se puede cruzar de brazos y esperar que las cosas se resuelvan por sí solas. En los submarinos la dotación actúa con la desventaja de no participar directamente en el combate; el comandante es el único que aprecia la situación, y toda decisión e iniciativa está única y exclusivamente en sus manos. Pero, al mismo tiempo, la más pequeña falta o descuido de sus hombres puede malograr un ataque. Tales faltas son directas responsables del fracaso. Cuanto más estrecha sea la cooperación entre suboficiales y oficiales, tanto mayor será la disciplina en el barco. Durante los cruceros continuamente los instruyo acerca de lo que pueden permitir y las limitaciones que deben imponer a la marinería. La mayoría de los suboficiales son jóvenes y necesitan ayuda. En los ratos libres llamo a algunos de ellos y les planteo problemas de disciplina para que los resuelvan. Un comandante debe estar realmente interesado en el bienestar de sus hombres, comprender sus sentimientos y ser su guía en todos los aspectos. Si unos hombres son colocados en un submarino y deben considerarlo desde entonces como su hogar-lo que acontece al cabo de poco tiempo- su vida diaria debe ser organizada de forma permanente, pero sin que esté sobrecargada. Cuando no están de servicio, el tiempo libre es enteramente suyo y tienen derecho a que se los deje en paz. Como a bordo de un submarino los días y las

noches tienden a confundirse, es necesario hacer algo para distinguirlos artificialmente. Durante la cena ordeno rebajar la luz en todo el barco, y una hora más tarde se da una sesión de música con discos. Como la guardia se levanta a las veinte horas, el concierto empieza una hora antes y termina una hora después, con un descanso en el medio. También procuro destacar la diferencia entre el domingo y los días hábiles de la semana. En los días festivos me gusta que mis hombres tengan especial cuidado en su presentación y policía. Yo les digo: “*Si alguno le queda todavía alguna cosa limpia, que la guarde para el domingo*”. Al empezar el crucero, todos traen a bordo docenas de revistas ilustradas. Hay siempre suficiente para que todo el mundo se entretenga con ellas, y el último día del crucero todavía queda alguna sin leer. El asunto del retrete puede ofrecer ciertas dificultades, sobre todo cuando embarca gente nueva y no sabe manipular correctamente la bomba. Para que no quede nadie esperando mucho tiempo, hago colocar un cartel en la entrada, que dice: “*Sed breves*”. Dentro hay un cuaderno colgado, en el cual cada usuario debe anotar su nombre. Así, en cuanto se produce un atasco, se conoce al “*culpable*”, que deberá darle a la bomba hasta que todo quede claro. Para que esto no parezca la confesión de un crimen, se permite añadir al lado de cada nombre los versos que se deseen; y al fin del crucero hay tantos escritos que se podría pasar una a tarde recitándolos. Todos tenemos necesidades fisiológicas. Pero en un submarino esas necesidades no pueden satisfacerse a voluntad. Este camino, hacia el WC, está regulado por una luz roja. El oficial de guardia Diète Heimann, luego de la guerra abogado en la ciudad de Minden, nos refiere: “*somos más de cuarenta hombres. Y siempre que uno penetra en el WC se enciende la lucecita roja; es un rojo verdaderamente impertinente. Luce en todas partes, en la sala de proa, en la de los oficia-*

les, en la del telegrafista, en la central. Se refleja en los pasillos y en los techos. Y arde siempre, siempre sobre todo cuando uno siente necesidad de *Se espera y espera, se cambia de postura. Empieza ya a protestar el estómago y a atormentarnos. Se coloca uno en posición de a punto, para lanzarnos como un tigre en el momento de abrirse la puerta. Pero no se abre aunque reventemos. Y por fin se abre y he aquí que apenas podemos dar crédito a nuestros ojos cuando surge otra mano que se lanza al picaporte y lo agarra antes que nos demos cuenta. Y uno sigue allí esperando, sudando y retorciéndose. Luego ha de subir la nueva guardia y naturalmente tienen derecho de preferencia, porque al fin y al cabo han de pasarse cuatro horas de pie. Y uno decide olvidarse y seguir. Pasadas unos minutos volvemos al lugar y descubrimos que la lucecita está apagada y nos lanzamos dentro dispuestos a resarcirnos por la larga espera. Pero pronto comienzan a molestar y a dar golpes en la puerta. Y así tirar con fuerza de la cadena, para luego empezar a darle a la bomba, sudando, y el océano te da las gracias por el regalo que deseas enviarle y te lo devuelve una y otra vez. Es que el WC únicamente puede ser utilizado cuando la profundidad del agua no es grande.”* En los cruceros breves hay que organizar de vez en cuando zafarranchos de limpieza ligeros y hay que hacer de vez en cuando zafarranchos de limpieza personal. Esto suele hacerse los sábados y se ameniza con música. Es algo muy difícil decidir las minutas y acertar con los gustos de todos. Yo dejo que cada rancho elija por su cuenta lo que va a comer, con la única condición de que no se consuman las cosas buenas en los primeros días. En los cruceros de gran duración hay que establecer, naturalmente, y desde el primer día, un racionamiento severo y adecuado. Considero una cuestión esencial que todos, pero especialmente los suboficiales, vayan correcta-

mente vestidos cuando se sientan a comer. No por razones estéticas, sino porque su autoridad puede sufrir menoscabo. He visto suboficiales reprender a un rancho por un plato algo sucio, sin darse cuenta de que sus manos, llenas de grasa, ensuciaban todo cuanto tocaban. Esta clase de incongruencias, fáciles, por otra parte de evitar, pueden conducir a situaciones tirantes. Yo nunca he permitido las “*revistas médicas*” a bordo. Creo que con una dotación sana y normal no es necesario. Acostumbro a la gente a que en cuanto sientan la menor molestia, se presenten al médico o a mí. Es mejor curar un forúnculo desde el primer momento, que cuando ya está peor. Se dan algunas normas de higiene: tengo dada la orden de que todos tengan fajado el vientre, y se los recuerdo todas las tardes a través del altavoz, antes de que empiece a oscurecer. Nadie puede beber agua helada estando en los trópicos. En uno de mis cruceros tuve a un enfermo de difteria. Cuando lo advertimos ya había pasado el peligro de contagio, y no se produjo ningún otro caso. El enfermo estuvo rebajado de servicio durante algunas semanas. El problema sexual no ha existido jamás en mis submarinos, ni aun en los cruceros largos. Tengo prohibido que en los mamparos, junto a las literas, peguen fotografías de mujeres desnudas. No porque se tenga hambre hay que pintar atractivas hogazas de pan en las paredes. Es una buena costumbre echar de vez en cuando un vistazo a los libros que hay a bordo. Si se encuentran algunos de los que solo tienden a halagar los bajos instintos del hombre, es mejor arrojarlos por la borda. La moral de una dotación depende en gran medida del ejemplo de los oficiales. Hasta ahora he tenido bajo mis órdenes, en total, unos diecisiete oficiales. Cuatro de ellos no eran muy apropiados para los submarinos, aunque finalmente consiguieron por sí mismos adaptarse. Siete eran guardiamarinas, y, de ellos, uno fracasó. En cuanto a los demás,

todos fueron excelentes y contribuyeron a que la vida a bordo fuera lo más que vulgarmente se dice: “*todos los días de fiesta*”. Con los oficiales jóvenes hay que tener un cuidado especial. Quieren distinguirse en todo, y si acaso uno lo olvida, ya se encargan ellos de hacer que se note. En un largo crucero a bordo de un barco pequeño no se debe permitir la menor incorrección o historias de mal gusto en las cámaras de oficiales, no solo por cuestión de educación y moral, sino porque, una vez que se empieza, no se sabe ni cuándo ni cómo terminan, y, lo que es peor constituye un mal ejemplo para la dotación. Para mí, todos los oficiales son marinos; unos están en el puente y otros cuidan de las máquinas, como en otro tiempo se hubieran encargado del velamen de un bergantín. Todos están en el mar y en el mismo barco. Este punto es esencial para mantener la unión y el compañerismo. A menudo charlo con los oficiales de guardia y les pregunto qué harían si de pronto avistasen unos cuantos destructores o si apareciese de repente la aviación enemiga. ¿Harían inmersión o seguirían en superficie? ¿Cuál sería el momento mejor para el ataque y por cual banda? Discuto la situación con ellos y les dejo hacer sus sugerencias, que generalmente están inspiradas por el más temerario espíritu agresivo (es mejor así, porque en cuanto a la aprensión, no hace falta ayuda). De los guardiamarinas he sacado siempre un muy buen partido. Al principio, por su excesiva juventud, están desconcertados ante la extraña vida en el interior de un submarino, pero su optimismo los ayuda a adaptarse pronto a cualquier situación. Ante todo, hay que alojarlos adecuadamente. Como en la cámara de oficiales no hay sitio y con los suboficiales no es conveniente, lo mejor es meterlos a proa. Desde allí pueden observar cuanto sucede en el submarino. Como es lógico, se les invita con frecuencia a comer con los oficia-

les, a jugar a las cartas, al ajedrez o a charlar. Pero a los guardiamarinas los hago trabajar más de firme, sin dejarles parar ni un momento- guardias, clases, problemas- por lo que no es extraño que digan que la dorada vida de los guardiamarinas es un “*cuento*”. Mis guardiamarinas, sin embargo, han aprendido rápidamente las obligaciones y deberes en un barco, que un día tendrán que mandar. Cuando están cayendo cargas de profundidad, todo el mundo fija sus ojos sobre los oficiales. Pero el puesto de mayor importancia durante un ataque con cargas de profundidad es el hidrofonaista: él es el primero que oye cuando se acercan los destructores enemigos. Bajo ninguna circunstancia permito que el operador me diga en voz alta las marcaciones obtenidas. Los informes me los pasa otro marinero - escogido como hombre tranquilo- con voz suave. Nunca se usa la palabra “*destructor*”, es una palabra tabú. Se sustituye por “*un barco pequeño*”, y así no se alarma innecesariamente a la gente. Durante los ataques con cargas hay que procurar que los hombres francos de servicio se echen a descansar o a dormir, asegurándose que todos lleven □ incluidos los oficiales- los cartuchos de potasa para respirar, por incómodos que sean. No hay que olvidar que muchos tienden a quitárselos cuando saben que nadie los mira. Cuando ya todo está en orden, es conveniente que también el comandante se eche en su litera. A la dotación eso la tranquiliza, y piensan que, al fin y al cabo, las cosas no deben de ir tan mal como parecen. En resumen, dos cosas son esenciales para tener éxitos en un submarino. La primera, la disciplina, y la segunda, un constante y riguroso entrenamiento de la dotación aún en los más pequeños detalles de sus obligaciones. Esto es bien sabido, y no voy a extenderme en ello. Pero hay otro aspecto sobre el que quiero insistir. Un comandante debe mostrar un real interés por el bienestar

“Así fue la guerra submarina”

de sus hombres. No basta con dar órdenes y castigar las faltas de vez en cuando. El éxito depende de que los hombres se identifiquen con su comandante. Unos y otros deben vivir única y exclusivamente para el barco, y todos deben sentir la satisfacción de navegar bajo las órdenes de su comandante y no de otro.

BIBLIOGRAFÍA

BUSCH Harald. *“Así fue la Guerra Submarina”*. Editorial Juventud S.A. Barcelona. Primera edición en idioma español: 1962. Edición original en idioma alemán publicada en 1952: *“So War Der U-BOOTE- Krieg”*, por Heimat- Verlag Auflage.



GEOPOLÍTICA, HISTORIA Y MERCOSUR

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Ricardo Jorge BARBOZA ZAS



Nació en Montevideo el 18 de mayo de 1962.

Estado Civil: Divorciado. Tres hijos Andrés, Nicolás y Gonzalo

Ingresó al Liceo Militar en 1977 y en 1980 a la Escuela Naval egre-

sando como Guardiamarina en diciembre de 1984. Se desempeño

como Oficial en Unidades Flotantes e Infantería de Marina, Estado

Mayor General de la Armada y en Misiones de Paz como Observador

(Camboya - UNTAC), Comandante de Compañía (Congo - MONUC) , 2do Jefe Bata-

llón Conjunto y Cte Contingente Naval (MINUSTHA- Haiti)

Es Diplomado en Geopolítica por la Universidad Católica, Diplomado en Estrategia

Nacional por el Centro de Altos Estudios Nacionales, Diplomado de Estado Mayor

por la Escuela de Guerra Naval, Instructor de Instructores por el Departamento de

Misiones de Paz de ONU. Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, Rela-

ciones Internacionales por la Facultad de Derecho, Ciencias Políticas por la Facultad

de Ciencias Sociales. Maestrando en la Maestría de Relaciones Internacionales en la

Facultad de Derecho y Maestrando en Estrategia Nacional del Centro de Altos Estu-

dios Nacionales.

Docente Grado II en la Facultad de Derecho en la Carrera de Relaciones Interna-

cionales en Teoría de las RRII, Docente a cargo de las Opcionales de Introducción

Geopolítica y EEUU América Latina una Relación Asimétrica en la carrera de Rela-

ciones Internacionales. Docente de la Escuela de Guerra en el Curso de Estado Mayor

en RRII y Cursos de Pasajes de Grado de Alférez de Navío y Teniente de Navío en RRII

y Geopolítica.

Pasó a retiro voluntario en diciembre de 2013.

El Mercosur podemos decir que es una consecuencia histórico-geopolítica que a lo largo de varias centurias fue tomando forma. Deriva de los procesos políticos en el Cono sur que terminarían cinco siglos después, afirmando lo que se había establecido para la región a través de la realidad geopolítica existente para una zona llave del continente sudamericano conocida como «cuenca del Plata». Constituyó la vía de entrada de los conquistadores y, posteriormente, se desdobló para ser la salida de la producción de recursos minerales, a lo que luego se le sumó la producción agroexportadora, transformándose en uno de los procesos de integración de mayor duración en el tiempo en

este continente y de indudable interés a nivel mundial.

Introducción

La Geopolítica y la Historia, tienen un vínculo indisoluble a lo largo del tiempo; su inexistencia en determinado lapso como disciplinas autónomas, no implica decir que las mismas no tuvieran presencia. La actitud de los hombres en el transcurso de lo que llamamos «Historia» –y en especial, los hombres políticos– indica que actúan en varios campos por instinto o para poder llegar a determinado nivel de análisis para resolver distintas situaciones, esto es a través de la

comprensión, decisión e imposición de sus convicciones o decisiones que perduran hasta llegar a nuestro días.

Por eso podemos definir la Historia como una «Disciplina que estudia y expone, de acuerdo con determinados principios y métodos, los acontecimientos y hechos que pertenecen al tiempo pasado y que constituyen el desarrollo de la humanidad desde sus orígenes hasta el momento presente»¹. La Geopolítica, sin embargo, posee varias definiciones desde su estudio sistemático como ciencia, a fines del siglo XIX, donde se visualiza la gran influencia de la teoría de Darwin a través de su concepto de la selección natural de las especies.

Friederich Ratzel (1840-1904), considerado el padre de la Geopolítica, toma esta teoría y la traslada a los Estados —ya que consideraba al Estado como un órgano vivo— otorgándole la impronta hobbesiana y, por lo tanto, presentaba una faz de conflicto o competencia entre los Estados. En nuestros días, una posible definición de Geopolítica sería “ la práctica de todo lo relacionado con las rivalidades de poder o la influencia sobre determinados territorios y sus poblaciones”².

Por eso podríamos plantear o armar un hilo conductor histórico-geopolítico en la cuenca del Plata, en el cual el producto final en la actualidad sería el Mercosur. Podemos ver que dicha institución es una consecuencia de la conjunción de estos elementos; es posible afirmar que el mismo es una gestación natural histórico-geopolítica.

Los inicios

El Mercosur se constituyó integrado por las Repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, en las tierras que fueron descubiertas a principios de 1500, cuando llegan al Río de la Plata los primeros adelantados como Juan Díaz de Solís, dando forma más adelante al último virreinato en 1776

por parte de Carlos III: el Virreinato del Río de la Plata. Este incluía parte de la República Argentina, parte de la República del Paraguay, la totalidad de la actual República Oriental del Uruguay y el sur de la República Federativa del Brasil, y buscaba, en un principio, servir de freno al expansionismo portugués dentro del área que se consideraba perteneciente a la Corona española.

En la época de la conquista, el sistema económico imperante era el mercantilismo, el cual sostenía la acumulación de metales preciosos. Basado en este concepto, las tierras vinculadas a este virreinato tardío eran improductivas para la obtención de metales preciosos, pero aptas para la generación de alimentos para las poblaciones que se encontraban trabajando en situación de esclavitud en la explotación de la minería.

En el trabajo de Osvaldo Sunkel y Pedro Paz, *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*, se clasifica este período mercantilista de la conquista española según el tipo de economías regionales generadas por el Imperio español, la economía tipo C (consumo), para el caso de México o Perú, centros que dependen de la metrópolis (España); y, dentro de América, áreas y regiones denominados tipo S (subsistencia) o tipo V (vacías).

Para el caso peruano, que se ubicaba dentro del Virreinato de Lima con regiones como Chile, Ecuador y el norte argentino, le correspondería la clasificación de economía tipo S. Es por este motivo que en estos territorios se necesitó un desarrollo no solo de la economía de subsistencia, sino también de una economía de agricultura excedentaria; esto trajo aparejado la actividad comercial de intercambio.

Otro componente de esta lógica es la gestión por el Imperio español del puerto de salida de mercaderías, dentro de un sistema de monopolio que se ubicaba en el puerto de Buenos Aires a través de la conocida «ruta

de las mulas», la cual se extendía desde Cuzco hasta Buenos Aires. Esta ruta se encontraba en el área económica clasificada como tipo V, que correspondía a la Pampa argentina y a Uruguay.

La economía tipo V se desarrolló sobre todo en territorios vacíos que posteriormente comenzaron a tener un cambio sustancial con el progreso de la explotación bovina y ovina, exportando cueros, cebo y carne salada. Esto último se dio hasta entrado el siglo XX, con destino a la isla de Cuba, para los esclavos que trabajaban en los campos de caña de azúcar.

El territorio que hoy es Uruguay era administrado por Buenos Aires hasta la mitad de su territorio, desde el siglo XVI al XVIII, teniendo del otro lado el Imperio de Brasil (Río Grande do Sul) transformado naturalmente en zona de actividades ilegales (contrabando) con trasiego de animales y diferentes mercaderías entre los dos imperios.

Como podemos ver, existía ya de hecho un esbozo de Mercosur basado en el motor de toda economía: el interés común para lograr beneficios; en este caso, ideado por la Corona española en su conquista de las Américas, con el desarrollo de distintas economías entrelazadas bajo el fin único de favorecer el mercantilismo.

La modernidad

Desde un punto de vista geopolítico, la región de la cuenca del Plata comienza en la desembocadura del Río de la Plata en el Océano Atlántico, siendo el receptor de los ríos Paraná con 4.888 km, río Paraguay con 2.621 km y río Uruguay con 1.838 km. Si a esto le sumamos el Río de la Plata con sus 290 km, podríamos decir que hay extensiones de aproximadamente 5.000 km que se adentran en el continente hasta el corazón mismo. Rodeado por estas arterias están los centros de poder de esta región, capitales,

ciudades, industrias, etc. Carretera natural para el flujo de recursos naturales y recursos creados por el hombre, esta visión geopolítica a través de lo que se conoce como la «escuela posibilista» (el hombre modifica el entorno) es la que le da el contenido a los momentos históricos que se vivirán en los siglos XIX y XX.

El siglo XIX es un siglo que incluye luchas independentistas de poder central, luchas entre centros de poder, luchas de viejos imperios y luchas de nuevos proyectos políticos con viejos nuevos imperios como el Imperio de Brasil. Esta lucha mayormente se da con el epicentro geopolítico en la cuenca del Plata, un sitio con posibilidad de ser explotado y habitado, que posteriormente se extenderá políticamente para formar los Estados que hoy se ubican desde el mar Caribe al estrecho de Magallanes.

También es el siglo de luchas fratricidas contra los centros de poder de la misma región y en el proceso de consolidación de los Estados modernos. El fin de este siglo y el inicio del siglo XX dan inicio al proceso de consolidación de esos Estados; los que serán en el futuro los integrantes del Mercosur y el mayor interés común lo constituyen las áreas vinculadas a la cuenca del Plata.

Entrado el siglo XX con corrientes de pensamientos geopolíticas imperantes en el mundo europeo y trasladadas por las elites políticas y militares a los principales estados de Sudamérica, Argentina, Brasil y Chile presentan la posibilidad de la firma del tratado conocido como el «ABC» (en 2015 se cumplieron cien años de su firma)³, firmado en Buenos Aires como «Pacto de No Agresión, Consulta y Arbitraje», donde los posibles conflictos y las experiencias de la Guerra del Pacífico y la Primera Guerra Mundial extienden su sombra en el sur del continente.

Bajo la tutela de una carrera armamentista, hipótesis de conflictos y otros espíritus nacionalistas ponían en evidencia un sinfín

de situaciones altamente explosivas, en la que los Estados considerados como seres vivos se encontraban conviviendo en un sistema anárquico, con la máxima de que solo los poderosos sobrevivirían.

La tentación de poder incrementar dos componentes o indicadores de poder de un Estado era un elemento a tener en cuenta: ellos eran el territorio y la población. Los conceptos heroicos de Ratzel y Haushofer estaban más vivos que nunca en la región.

Los poderes centrales de estos tres países conocido como ABC, sumado a Uruguay que se presentaba, tal como decía Lord Ponsonby⁴, como «un algodón entre dos cristales» (Paraguay no se referencia debido a que sufría la pérdidas de tres generaciones en la Guerra de la Triple Alianza con Argentina, Brasil y Uruguay entre 1864 y 1870), continuaban con las elites de los mismos manteniendo una fuerte vinculación con los centros de poder –que en esta época eran europeos– y compartiendo la misma visión y formación académica, militar e intelectual.

El espacio entre las dos guerras mundiales da un respiro. Pasado el segundo gran conflicto mundial nace, en el año 1948, la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe): una comisión dependiente de las Naciones Unidas que tiene el objeto de avanzar en el desarrollo económico y social de la región. Este era uno de cinco modelos regionales ubicados en todo el globo.

En 1951, el general Juan Domingo Perón, presidente de la República Argentina, el día 7 de setiembre de ese año, fecha de la independencia de Brasil, presentó el proyecto conocido como «ABC», inspirado en el desarrollismo de Getulio Vargas (cuatro veces presidente de Brasil) y en el trabajo del teniente coronel Travassos *Proyección Continental de Brasil* (1938), en el que expresa «nos importa América del Sur, más arriba es área norteamericana, no nos metamos. Meter

el hocico allí es quedar electrocutado»⁵; una síntesis de geopolítica americana pura.

Otro elemento fundamental del trabajo de Travassos es la determinación del núcleo duro de esta región, básicamente en recursos naturales en la zona de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) junto a una zona de producción de materias primas sin procesar vinculadas a la agricultura y la ganadería. Era la economía española tipo S y V que perduraba a lo largo del tiempo, la explotación agrícola ganadera cada vez más abastecedora de mercados locales e internacionales. La visión geopolítica de la región es la de un núcleo duro de recursos minerales en Perú y Bolivia, con vías de salida al mundo a través de la red hidrográfica (carreteras naturales) y con niveles de crecimiento agroexportadores que avanzan como avanza la tecnología, desconociéndose el límite de los mismos, ubicados en la boca de salida de este núcleo duro, la Cuenca del Plata.

Asimismo, Perón retomó ideas de Juan Bautista Alberdi, que ya en 1844 se había inspirado en el *Zollverein* (Unión Aduanera de los Estados de Alemania) y sostenía un concepto que Perón tomó como propio al mandar una nota a través del hermano de Eva Perón a Chile: «La unidad empero la unión, y esta por la unificación de un núcleo básico de aglutinación en América del Sur».

Ahora, ¿cuál es el núcleo básico de aglutinación en América del Sur? La respuesta es la unión de Brasil, por ser el país más grande junto a la frontera viva de cinco siglos que tiene con el Amazonas, con la cuenca del Plata. Esta regionalidad según Alberdi es la necesaria para generar una confederación, luego un Estado federal y luego una nueva nación. Al día de la fecha tenemos una incipiente unión de cuatro naciones hacia un Mercado Común, aún lejos de materializarse en plenitud: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Ante el fracaso del proyecto del ABC, la cuenca platense continuó su avance de

integración geopolítica. En la década del 50 la CEPAL toma estas ideas a través de Raúl Presbisch y Celso Furtado (Teoría de la Dependencia). En el año 1961 se firma el Tratado del Río Uruguay entre Argentina y Uruguay, tratado único en su género por el modelo del mismo. En 1963 nace la URUPABOL (Uruguay, Paraguay, Bolivia) que tiene como objetivo coordinar la representación de los miembros en el Directorio del Banco Interamericano de Desarrollo.

Para el año 1973 se celebra el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, cuyo análisis es útil para poder explicar cómo una potencia regional como Argentina (que estaba presidida por el general Perón) firmó «de igual a igual» con Uruguay, dejando de lado el peso de potencia regional que tiene la Argentina

El recelo y los nacionalismos seguían campeando básicamente entre los dos grandes, Argentina y Brasil, este último apoyado en forma expresa por Estados Unidos desde su integración con las fuerzas aliadas a la Segunda Guerra Mundial, a instancias del presidente Teodoro Roosevelt. Esta situación es opuesta a la Argentina, que había manifestado sus simpatías por la Alemania nazi y la Italia fascista.

Este proceso se ve laudado por la vía de los hechos, no solo por los problemas económicos existentes en la región como el famoso período de la «deuda externa». A Argentina se le suma la derrota frente a Gran Bretaña en la guerra de las Malvinas, llegando a una etapa de retorno de las democracias en la región y el fin de los nacionalismos beligerantes de cada una de las naciones.

Para la década de los ochenta nace ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración), organismo en el que en el futuro se habría de inscribir el tratado de integración del Mercosur.

En la década de los noventa, la región se ve influenciada por el Consenso de Washin-

gton y sus lineamientos «liberales» o «neoliberales», como se los conoce en la literatura. La cuenca del Plata comienza un proceso de integración y complementación. Se inicia, en un principio, con la unión de las bolsas de valores de Buenos Aires y San Pablo. Ante esta situación, Uruguay arrastra a Paraguay para lograr una negociación con más equilibrio ante los dos grandes; pero ya no son las bolsas de valores, sino que ahora son los Estados, reeditando de esta manera los orígenes presentados por Alberdi.

La realidad internacional, basados en la teoría de la Interdependencia compleja de Keohane y Nye, marca que se avecinaba la competencia económica mundial a través de bloques de unión económica y aduanera. El 26 de marzo de 1991 en Asunción, República de Paraguay, nace el Mercosur, con el propósito de iniciar un proceso de integración económica entre la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República de Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Posteriormente, se integró la República Bolivariana de Venezuela —que al día de hoy se encuentra suspendida por el Protocolo de Ushuaia—, la República Plurinacional de Bolivia —que está en proceso de adhesión— y la República de Chile —que ingresa como observadora—.

Conclusiones

La Historia y la Geopolítica han caminado y caminarán juntas por el continuo de los tiempos. En este breve trabajo podemos apreciar lo que ha sido la evolución histórico-geopolítica, específicamente en la región de la Cuenca del Plata, única vía natural desde el corazón sudamericano: el *heartland* (corazón o centro) de Haushofer.

La llegada del Imperio español tenía un objetivo establecido: hacer su imperio más poderoso en oposición a otros. Esto lo logró con el desarrollo de lo que le iba a dar más poder en esos siglos —el mercantilismo—, para

lo que estructuró el territorio aceptando las limitaciones y ventajas que le dio la geografía. Este imperio hizo que se regionalizara la economía en pos del propósito mercantilista, y la cuenca del Plata pasó a ser una economía de «subsistencia» o «vacía»; pero, sin saberlo, plantó parte de lo que iba a ser el futuro de la región no solo como la puerta al mundo del continente sudamericano, sino también como productora de alimentos a nivel mundial.

La vida y la historia continuaron. Se vivió una serie de procesos de consolidación hasta la creación de los Estados modernos, independientes del Imperio español regente. Transcurridos más años de consolidación político-social de esos Estados, hacia fines del siglo XX, se terminó con los recelos y el nacionalismo que separaban a esos Estados de lo que había sido anunciado desde la estructura armada por el Imperio español, de la visión de Alberdi, de las referencias de Travassos, el pacto del ABC y la reedición de este último. Luego, con el auge de los organismos internacionales (CEPAL, ALADI, URUPABOL, etc.), se llegó a la década del noventa y con la visión mundial de la formación de bloques comerciales que hacían gala de refrendar la teoría de la Interdependencia compleja con su visión de la red de telarañas, en la que los procesos de integración son complejos y multicausales.

La creación del Mercosur hace más de 25 años, que se ratifica pese a los vaivenes políticos existentes en su proceso de gestación, reafirmó esa visión geopolítica e histórica para esta región; esta vez formado no solo por la cuenca del Plata, sino por la articulación de esos Estados a través de sus arterias naturales, para que el corazón poderoso que se encuentra en el centro de nuestro continente sudamericano, único en sus características pueda seguir bombeando sus recursos naturales a los mercados que los necesitan.

Las cosas no son casualidad, no nacen por casualidad; tienen un sustrato por la vía

de los hechos, si citáramos a Noam Chomsky en una de sus últimas entrevistas él expresa que «la gente no cree la realidad de los hechos». El Mercosur fue, es y seguirá siendo una realidad por una simple razón: porque la Geopolítica lo marca así.

Bibliografía

A 100 años del ABC: desafíos y proyecciones en el marco de integración regional (2016), Universidad de Chile. Instituto de Estudios Internacionales. Santiago de Chile, Chile.

LACOSTE, Yves. *Geopolítica, la larga historia del presente* (2008), Editorial Síntesis. Larousse.

QUAGLIOTTI DE BELLIS, Bernardo (2002), *Evolución del pensamiento Geopolítico. El diálogo entre la geografía y la historia*. GEOSUR. Montevideo, Uruguay.

RATTENBACH, Cnel. Agosto B. Ratzel-Kjellen-Mackinder- Haushofer- Hillion- Weigert- Spykman (1975), *Antropología Geopolítica*. Editorial Pleamar. Buenos Aires, Argentina.

SUNKEL, Osvaldo, PAZ, Pedro (2005), *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*. Siglo XXI Editores s.a. Buenos Aires, Argentina.

Notas

1. Diccionario de la Real Academia Española Edición 22 va.

2. *Geopolítica, la larga historia del presente*. Larousse (2008)

3. *A 100 años del ABC: desafíos y proyecciones en el marco de integración regional*. Universidad de Chile.

4. Diplomático británico en el Río de la Plata; propone la creación de Uruguay en 1828, concretándolo en 1830.

5. *Proyección Continental del Brasil*. Tte. Cnel. Mario Travassos (1938).

UNA NUEVA MAREA ROJA EL PODER NAVAL CHINO SE EXPANDE EN EL PACÍFICO

Fuente: www.israelnoticias.com, 24/5/2020

Zona Militar



¿Desafío al statu quo? ¿Ambiciones hegemónicas? ¿Preparación ante una inminente colisión geopolítica?

Quizá no llame la atención bien entrado en el siglo XXI el grado de inversión que viene realizando China en su sistema de defensa. Con ingentes cantidades de recursos destinados a su instrumento militar, el país comienza a mostrar signos de posicionamiento que lo proyectan como un auténtico hegemón en la región del Pacífico y que lo ponen en una frágil situación de competencia frente a potencias regionales vecinas e incluso globales. Sin embargo, si llama la atención el grado de conversión de sus fuerzas en instrumentos modernos de combate, rompiendo la tendencia de competir con sus rivales por medio de la cantidad y la saturación y volcándose rápidamente en el desarrollo enfocado en la calidad y la precisión de sus sistemas. A su vez y también

llamativamente, el creciente y vertiginoso ritmo con el que su gasto en defensa viene desarrollándose ha llevado al país a acompañar sus ambiciones de jugador global con un instrumento militar con determinadas capacidades de proyección territorial. Si bien la planificación la han realizado con una paciencia confuciana, tanto la transformación de su poder castrense como la capacidad de golpear mejor y más lejos lo ha conseguido en muy poco tiempo, una década.

No obstante, la modernización ha cubierto a las distintas armas que posee el Ejército Popular de Liberación Chino (EPL), el ejemplo que mejor ilustra este camino de especial atención lo consigue su rama naval, la Armada del EPL (PLAN), la cual en un tiempo asombroso consiguió migrar de una flota costera a una de aguas azules con un tonelaje superior al de las marinas vecinas, incluso combinadas.

Si la marina china ha sido la privilegiada entre sus fuerzas pares lo ha conseguido de la mano tanto del contexto económico y político, sus ambiciones (por momentos solapadas con gestos de integración con el mundo occidental) y por su geografía. China no le ha dado la espalda al mar, sino que ha abrazado su ubicación geográfica oceánica, entendiéndolo que su responsabilidad dentro del comercio mundial debería estar atado a su capacidad de protegerlo. Su interés nacional al ser proyectivo por su peso específico dentro de la economía mundial implicaba naturalmente el avance hacia la constitución de una flota de superficie de envergadura, de alta tecnología y, como mínimo, competitiva frente a aquellas que desafiaban sus áreas de interés.

De una estructura mayoritariamente compuesta por buques rápidos y lanchas misilísticas para principios de siglo, China ha terminado de conformar actualmente una marina con proyección global dotada de buques de gran tonelaje entre portaaviones, cruceros, destructores, fragatas y corbetas. Esta modernización, planificada por lo menos 25 años atrás, ha sido concebida como un ambicioso plan para proyectar su poder primeramente de manera regional y en última instancia de manera mundial. Con planes de construcción estructurados alrededor de distintos planes quinquenales, el poder marítimo chino ha logrado abastecerse de distintos tipos de naves principales construidos integralmente en propios astilleros, los cuales además han terminado de botar cientos de buques de apoyo entre buques hospitales, logísticos, patrulleros, etc.

Como se mencionó, los buques ligeros comenzaron a ser reemplazados por sistemas de una gran complejidad entre submarinos con capacidad de portar misiles balísticos y portaaviones. Los viejos LST dejaron de ser los principales vectores para proyectar poder naval en la región, siendo reemplazados gra-

dualmente por modernos LPD basados en diseños estadounidenses. El choque ante un eventual contrincante no sería pensado más como un conflicto puramente a desarrollarse a pocas millas de la costa sino en la profundidad del Pacífico y asistido por diferentes sistemas que le provean una negación del espacio aéreo, territorial y marítimo al enemigo. Su flota, moderna y pujante, es apoyada actualmente con diferentes sistemas de armas que le proveen un poder combinado a las unidades de superficie chinas: una burbuja regional A2AD (Anti Acceso y Denegación de Zona).

Así como al 2018 la flota de la Armada del EPL (PLAN) ha terminado de botar su segundo portaaviones basado en la clase Varyag y con diversas modificaciones, su poder naval flota no solamente por su nueva aviación embarcada, sino en las capacidades que le proveen sistemas anti navío misilísticos y de crucero, submarinos de ataque de última generación, sistemas submarinos no tripulados, sistemas para ejercer superioridad aérea en un ámbito naval y buques principales con capacidad para atacar tanto a blancos navales como a objetivos en tierra por medio de misiles con alcance estratégico.

El abanico de sistemas que conforman actualmente la flota (y sus sistemas de apoyo) ha terminado por conformarse con más de 100 buques principales frente a casi la mitad una década atrás. La fuerza pujante actual se explica conforme el peso como potencia económica actual, reforzando la visión que su propia dirigencia tiene para con su país. La situación en Taiwán y su estatus rebelde, las pretensiones territoriales sobre el Mar de China del Sur y del Este, su necesidad de limitar las actividades militares oceánicas entre las 200 millas de sus costas, su propensión a proteger sus intereses económicos ligados al comercio naval, su búsqueda de liderazgo global, y como corolario,

el desplazamiento de la región de la influencia estadounidense.

El desarrollo de la flota china mantiene rumbo fijo y sin contramarchas. Atado al creciente poder de su maquinaria naval, su misión confluye con la de sus países vecinos y los Estados Unidos, quien posee grandes intereses en la región. Si bien negado por momentos la industria naval, tanto de este último país como de la propia China, viene botando buques militares a un ritmo acelerado, dando la pauta de que una carrera armamentista en la región ya es un hecho. El Pacífico parece ser un ambiente estratégico donde eventualmente las flotas de dos superpotencias podrían confluír o, estrepiosamente, colisionar.

En el presente artículo nos adentraremos en las causas que han llevado a China a enfocarse en el desarrollo de una flota de “aguas azules”, cómo ha sido la evolución en la última década sobre la Armada del Ejército Popular de Liberación, cuáles son sus principales proyectos y sistemas de armas y qué reacciones se suscitan con el avance de esta nueva marea roja en el Pacífico.

LA MILITARIZACIÓN DEL SUDESTE ASIÁTICO

Ni los 150 mil millones de dólares de inversión anual en defensa, ni su más ambicioso plan para modernizar su marina se explican sin un complejo entramado de amenazas y riesgos a los que China ha decidido enfrentar y desafiar.

Su proyecto de soberanía sobre la zona en disputa del Mar de China Meridional lo pone como abierto contendiente de una decena de países entre Filipinas, Taiwán, Vietnam y Tailandia, entre otros. Es que el Nán Hǎi albergaría prospectivamente gran cantidad de recursos naturales, especialmente petróleo y gas, además de ser un ámbito obligado para la ruta de un tercio del tráfico mundial marí-

timo. En esta región observamos, de manera creciente, choques diplomáticos por cadenas de islotos como los archipiélagos Paracel y Spratly, que vienen siendo reclamadas por los distintos países de la región. A su vez, el espacio marítimo reclamado viene siendo objeto de una militarización preocupante en función de las intenciones de China de continuar avanzando con la construcción de distintas islas artificiales donde son posicionadas bases aéreas, torres de radar y sistemas de defensa antiaéreos. Estos complejos se organizan como una red A2AD conformado por sistemas de la talla del HQ-9, basado en el sistema ruso S-300, y que todavía se mantiene en desarrollo para mejorar su alcance, así como sistemas como el DF-21D o DF-26, llamados mediáticamente “*Carrier Killers*”, en español matador de portaaviones.

Con el emplazamiento de sistemas de esta envergadura en las islas en disputa, asociados a una infraestructura moderna de comando y control más el despliegue de aviones de combate en las pistas de uso dual ya construidas en los islotos artificiales, el posicionamiento de su formidable flota en operaciones dentro de la región disputada es beneficiada por este propio paraguas defensivo que le bonifican la capacidad de brindar una respuesta de múltiples sistemas asociados dentro de la zona de control o dominación.

Esta estructura defensiva conspira contra el interés estadounidense en la región y lo disuade de entrar en un eventual conflicto entre la propia China y alguno de los Estados con reclamos diplomáticos en la zona. A su vez, incide directamente en el caso de que fuerzas estadounidenses decidan ingresar en un conflicto limitando su capacidad de operación o, como mínimo, ralentizándola.

La proyección de poder de China se respalda a su vez por la ubicación de puertos en distintos márgenes por donde expandir su influencia y brindar el soporte logístico a su novísima flota. Entre el complejo de islas

artificiales militarizadas y los nuevos buques con sistemas de última tecnología a bordo, las distintas operaciones de esta nueva flota desde ya debe recibir soporte logístico desde diferentes puntos del globo lo que ha motivado al gobierno chino a abrir negociaciones con distintos Estados con costas en el Mar Árabe y Océano Índico para que acobijen bases de suministro chinas que actúen como complejos duales tanto para buques civiles como militares.

Yibuti, Tanzania, Mauritius, Irán, las Islas Maldivas, Bangladesh y Sri Lanka poseen ya o están en proceso de recibir instalaciones chinas en su territorio, lo que determinaría la pulsión china en expandir su influencia en la región y brindar salvaguarda a la ruta oceánica que va desde sus grandes puertos en el norte chino como Qingdao o Nigbo, llegando a estrechar su zona de control hasta el mismo Cuerno de África.

Este cinturón de infraestructura china que se alza por todo el sudeste asiático colisiona con los esfuerzos estadounidenses de mantener su hegemonía en la zona. De todas maneras, lo que más presenta un desafío para las potencias con cuña en la región es el ímpetu con el que China bota nuevos buques al mar, estando los mismos a un nivel tecnológico acorde a sus ambiciones de jugador global.

UNA NUEVA FLOTA CHINA

Si la innovación no ha sido el fuerte de los diseños navales de los últimos años, es porque el esfuerzo posiblemente se haya concentrado en la emulación. La política industrial militar china parece haber seguido un rumbo no competitivo con sus pares occidentales, sino más bien de igualación por medio de la copia. Para eventualmente competir con los Estados Unidos, Japón o Corea, primero deberían ponerse en un nivel tecnológico similar y plantearse su fortaleza

desde su capacidad de producir en grandes cantidades.

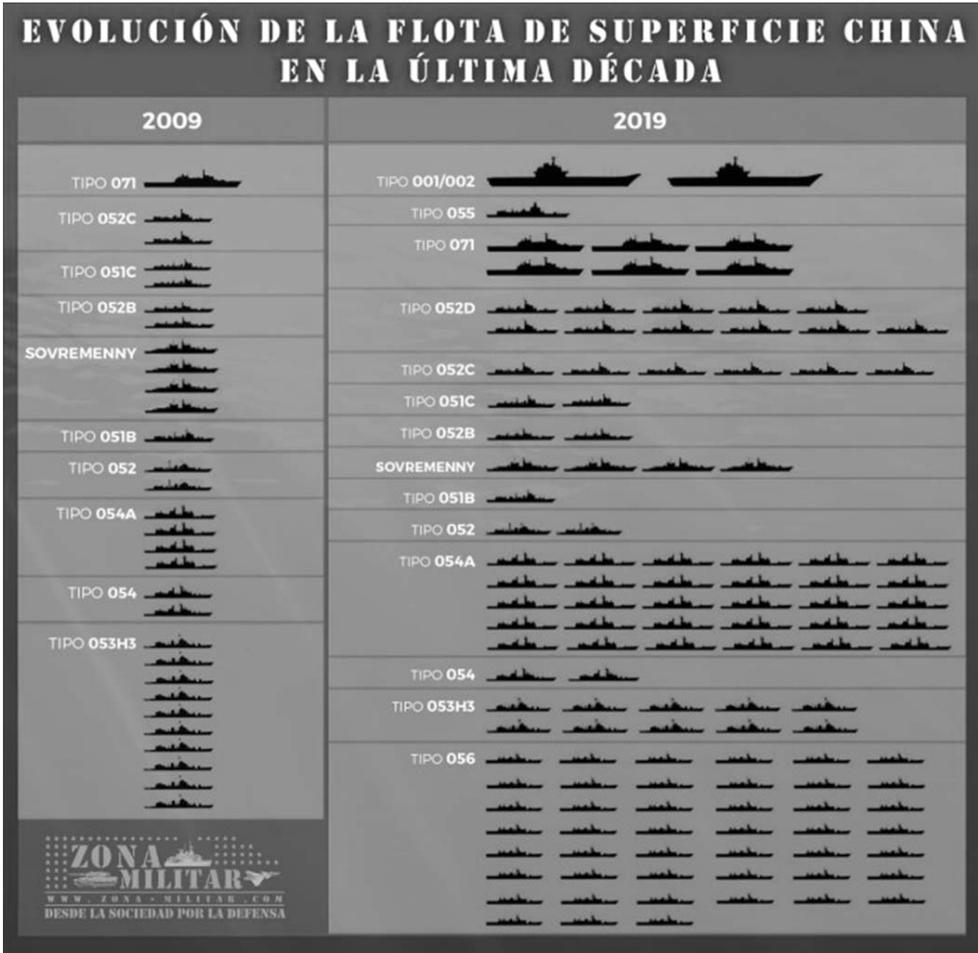
Hoy China ha llegado a un estatus tecnológico comparable al de la Armada de EEUU, si bien con algunas limitaciones importantes como ser sus capacidades de guerra antisubmarina, su dependencia de suministros y partes producidas en el extranjero para sus nuevos sistemas de armas, así como también de misiles de largo alcance. De hecho, con ciertas diferencias, la organización de la PLAN se nutre de las enseñanzas e historia de otras potencias que ya han madurado grandes doctrinas en el espacio aeronaval.

Como mencionamos en un principio, China ha migrado de organizarse detrás de una marina de costa a una de aguas azules. Este cambio se ha planificado en torno a unos 25 años y se ha venido materializando durante la última década en donde se ha podido observar cómo viejos y ligeros buques misilísticos de tecnología propia de la Guerra Fría han sido reemplazados por modernos sistemas navales de gran tonelaje y con múltiples sistemas entre misiles anti buque, anti submarinos, de ataque a tierra, antiaéreos y soporte C4ISR.

Este cambio rápido del escenario naval ha sido marcado por algunos hitos militares (e industriales) que llevaron a la PLAN a adaptarse al siglo XXI. Por un lado la botadura de submarinos nucleares con capacidad de portar ICBM. Por otro lado, la botadura en 2012 del primer portaaviones chino, el *Liaoning*.

La flota en poco tiempo ha pasado a competir en números con la propia Armada de EEUU, llevando a esta a organizarse alrededor de nuevos portaaviones, LST/LPD, cruceros y destructores de última generación.

El paso central para pasar a considerarse una auténtica flota de aguas azules ha sido la botadura del *Liaoning*. Este portaaviones de la clase Varyag, adquirido a Ucrania y con



un desplazamiento de 67.500 toneladas, ha sido la piedra basal de una nueva doctrina naval para la marina china. Al día de hoy, este portaaviones se encuentra completamente operativo y alistado, generando nuevas promociones de pilotos aeronavales y tripulaciones de buque para los proyectados 10 buques de similares características.

Por otro lado, el ya botado **Tipo 001A**, de características similares al *Liaoning*, pero construido íntegramente en astilleros chinos, ya se encuentra en pruebas de mar. El *Shandong* servirá, tano como el *Liaoning*,

como demostradores de capacidades y generadores de doctrina de empleo en la PLAN, siendo ambos sistemas un paso previo a los proyectados **Tipo 002** y subsiguientes.

Para 2018, la prensa china mencionó que la PLAN ya se encuentra construyendo un tercer portaaviones, el cual poseerá un sistema de alta tecnología para el lanzamiento de aeronaves. Este nuevo buque se espera que sea terminado para este año 2020. El nuevo buque se proyecta con un total de 80.000 toneladas, unos 10 mil más que los de la clase *Varyag*. Con el nuevo sistema de lanza-

miento, posiblemente electromagnético, los buques no dependerán del viejo sistema sky jump de estilo soviético para lanzar sus aeronaves, dotándolas de esta forma de mayor alcance operativo y una mayor cantidad de material lanzable.

Todos los portaaviones tendrán al sistema **J-15** (basado en el SU-33 ruso) como aeronave embarcada. Con un radio de acción limitado por el sistema sky jump, el avión se encuentra conformando la espina dorsal de la doctrina aeronaval china. Este caza de superioridad aérea bimotor, tendrá el apoyo de una aeronave muy similar al **E-2 Hawkeye** estadounidense y se espera que sea reemplazado en un futuro por el sistema **FC-31**, de líneas muy parecidas al multirol furtivo **F-35**.

Emulando también al diseño organizacional de las distintas flotas de los Estados Unidos, los grupos chinos han planificado incluir en sus grupos aeronavales el apoyo de cruceros o destructores pesados **Tipo 055**. Esta clase que ya ha sido comenzada a construirse en astilleros chinos, desplaza unas 12 mil toneladas y estarán dotados de sensores y armamento similar a los actuales destructores chinos, pero en mayores números. Ya botado el primero, se espera que para este año 2020 se encuentre operativo y en servicio el segundo, y disponga la capacidad de atacar en profundidad tanto sobre objetivos navales como terrestres. Para el presente año se ha reportado que China ya dispone de unos 6 buques en gradas y en diferentes grados de terminación.

La espina dorsal de las flotas chinas estará dotada de los nuevos destructores **Tipo 052**, evolucionados a partir de distintos diseños surgidos durante la década del 90. La clase D, con un desplazamiento de unas 7.500 toneladas es actualmente el que está siendo fabricado en mayores números y que en pocos años ha alcanzado un total de unas 13 unidades. En el término de una década,

la fuerza de destructores china ha duplicado su cantidad a la vez que ha reemplazado a los viejos sistemas datados de la Guerra Fría.

En apoyo a las unidades de destructores, las fragatas del **Tipo 054** y las corbetas **Tipo 056** son las que mayor cantidad representan en los órdenes de batalla chinos (descontando patrulleros o buques ligeros). Estos buques, con capacidades AAW mejoradas, son construidos en breves periodos y se estima que eventualmente un total de 60 unidades podrán ser botadas en los próximos años.

Las ambiciones navales chinas también se representan en su capacidad de guerra anfibia. Para esto y en el término de pocos años los sistemas planificados para un eventual conflicto con Taiwán han crecido exponencialmente. Los **Tipo 071** ya se cuentan en unas siete unidades, acompañados por novísimos LST que le brindan la capacidad de desarrollar complicadas operaciones militares de desembarco apoyadas por elementos aéreos embarcados. En misma sintonía, la construcción de su primer LHD, el **Tipo 075**, muy similar al ESD desarrollado por EEUU, le dará la fortaleza de operar con diferentes tipos de helicópteros de ataque a tierra y mar, cubriendo todo tipo de operaciones oceánicas y llevando a proyectar el poderío militar chino a lo largo y ancho del Pacífico.

Consolidando los números del nuevo poderío naval chino, han comenzado a surgir reacciones y preocupaciones en la región. La cantidad de buques en operaciones (y proyectados) por la PLAN se encuentran en curso de equiparse con los buques en servicio en EEUU. Si bien con las limitaciones mencionadas anteriormente y con una gran disparidad en cuanto a números de portaaviones y buques de proyección de poder, el ritmo acelerado con el que China bota nuevos sistemas motiva a preguntarse no si sucederá un desequilibrio de fuerzas, sino cuándo.

CAPACIDADES EN CONFLICTO

Con unos 220 buques de combate aproximadamente, la marina china se acerca a los 282 buques que actualmente posee EEUU. Pensando en alcanzar unos 351 buques principales para la próxima década, China se proyecta a estructurarse como principal potencia naval en la región pese al esfuerzo de sus rivales para organizar más y mejores flotas para contrarrestar su influencia.

Ya definida por EEUU como un par en competencia y en condiciones similares de sostener poder duro frente a posibles enemigos, China comprende que el desarrollo de sus fuerzas navales en el Pacífico colisionan directamente con los intereses estadounidenses en la región. Pese a esto, sostienen que ellos no quieren una guerra, sino controlar su área de influencia marítima como una verdadera súper potencia.

La reacción del otro lado del Pacífico llevó a que el Congreso de los Estados Unidos pidiera un crecimiento de las fuerzas estacionadas en las bases navales de la región, además planificando una mudanza de buques para que en 2020 el 60% del total de la Armada de EEUU se encuentre más cerca de las aguas de influencia chinas.

La búsqueda de balance de capacidades por parte de los estadounidenses se da un contexto de creciente actividad de parte de

buques chinos en las zonas de conflicto diplomático y en donde algunas ramas de las fuerzas navales ya se pronuncian numéricamente a favor del poder chino, como es el caso de los sistemas de armas submarinos donde los chinos ya poseen el doble que los 32 estacionados en el Pacífico por los estadounidenses.

Si bien las diferencias en cuanto a portaaviones y otros elementos de despliegue de fuerzas todavía se mantienen enormemente a favor de EEUU y sus aliados, la comunidad analítica ya considera que durante las próximas décadas tanto la brecha tecnológica como la numérica podría emparejarse o incluso volcarse a favor del nuevo pretendiente de hegemonía en la región.

Por lo pronto el rumbo de las fuerzas se mantiene firme hacia una carrera armamentista naval y el miedo a caer en la trampa de Tucídides se mantiene latente. La conjunción de distintas variables, entre acumulación de poder, colisión de intereses y el surgimiento de una potencia emergente que busca romper con el statu quo global llevan a pensar que las condiciones para que pueda estallar un conflicto de impacto global estén ya se vienen dando. Por lo pronto y atendiendo al escenario que se viene suscitando en el Pacífico, las fuerzas chinas continúan vertiginosamente acumulando nuevos buques y preparando una marea roja desafiante.



EL ALMIRANTE GORSHKOV Y LA EXPANSIÓN PESQUERA CHINA

Publicado en la Revista de la Escuela de Guerra Naval (Armada Argentina)
Año XLIX, Nro 64, diciembre de 2019

Por el Mg. Luis Fernando FURLAN



Magíster en Defensa Nacional.

Licenciado y profesor en Historia. Profesor del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown" y de la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Docente e

Investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Ejerció la docencia en el Colegio Militar de la Nación,

la Escuela de Defensa Nacional, la

Universidad Argentina "John F. Kennedy" y la Universidad del Salvador. Oficial de la Reserva Naval egresado del Liceo Naval Militar "Almirante Guillermo Brown".

Disertante en encuentros nacionales e internacionales. Autor de trabajos en Argentina y en el exterior. Miembro de instituciones nacionales y extranjeras de historia militar.

Introducción

Uno de los temas que genera especial atención en el mundo actual, lo constituye la expansión de la actividad pesquera de la República Popular China a escala global. Dicho fenómeno integra el proceso que ha convertido a China en potencia mundial.

Para analizar la importancia que los dirigentes de la República Popular China han asignado a la Flota Pesquera del país, se ha estudiado la figura del almirante de la Unión Soviética Serguéi Gueórguievich Gorshkov, una de las grandes personalidades navales del siglo XX, que, en los tiempos de la Guerra Fría, expresó y concretó varias de sus ideas



sobre el Poderío Marítimo, donde incluyó el rol que le correspondía a la Flota Pesquera.

De la lectura de los escritos del almirante Gorshkov y de diversos trabajos de analistas Occidentales de la Guerra Fría referidos a aquel personaje y al Poderío Marítimo de la Unión Soviética, se identificaron ideas y líneas de acción sobre la Flota Pesquera soviética que se aplicaron en aquella época, y que hoy inspiran a las principales autoridades del gobierno de China para diseñar y ejecutar su ambiciosa estrategia pesquera, tal como lo exponen distintos medios periodísticos y académicos.

Así, a través de la figura y del pensamiento del almirante Serguéi Gorshkov, se presentan antecedentes y referencias que contribuyen a analizar las razones por las que la República Popular China considera hoy a su Flota Pesquera como un instrumento estratégico fundamental, y la manera en que la misma es empleada para concretar los objetivos nacionales.

¿Quién fue el almirante Serguéi Gueórguievich Gorshkov?

El almirante de la Unión Soviética Serguéi Gueórguievich Gorshkov (1910-1988) fue una de las figuras navales más relevantes de la Guerra Fría (1945-1991). Se desempeñó como Comandante en Jefe de la Armada soviética desde 1956 hasta 1985, y bajo su conducción transformó a la Armada en una Fuerza poderosa, moderna, de carácter oceánico y con capacidad de proyección, lo cual convirtió a la Unión Soviética en una potencia naval y marítima.

Serguéi Gueórguievich Gorshkov nació en Kamenec-Podolski, Ucrania, en febrero de 1910. Se formó en la Academia Naval de Frunze entre 1927 y 1931. Sus primeros destinos en la Armada fueron las flotas del mar Negro y del océano Pacífico.

Durante la Gran Guerra Patriótica (1941-1945) comandó una flotilla en los mares

Negro y de Azov, donde dirigió operaciones conjuntas y anfibas como apoyo del Ejército Rojo contra la ofensiva alemana sobre el Cáucaso; además, organizó flotillas fluviales en los ríos Don y Danubio para hostilizar a las fuerzas germanas. Gorshkov se convirtió en un experto en acciones navales anfibas y sutiles. Por sus méritos en la guerra, ascendió, a la edad de 31 años, al grado de contraalmirante (1941), y a vicealmirante en 1944.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, Gorshkov permaneció en la flota del mar Negro (1948-1955), de la cual fue Comandante. Entre 1955 y principios de 1956, desempeñó el segundo lugar en la conducción de la Armada soviética.

Finalmente, en enero de 1956, el primer ministro de la Unión Soviética Nikita Kruschchev lo designó Comandante en Jefe de la Armada, cargo que ocupó hasta fines de 1985. Igualmente ejerció el cargo de Vice-ministro de Defensa.

Cabe señalar que, hasta el nombramiento del almirante Gorshkov como máxima autoridad naval, la Armada soviética era una Fuerza defensiva y costera, estrechamente ligada como brazo auxiliar al Ejército Rojo.

Durante la prolongada conducción y gestión del almirante Gorshkov, la Armada soviética experimentó una auténtica transformación que, entre sus distintos aspectos, comprendió: inclusión de la dimensión oceánica; modernización científica y tecnológica; aplicación de la energía nuclear a los sistemas de propulsión y a los armamentos; incorporación de variados tipos de misiles; construcción de numerosas unidades navales; revalorización del

buque de superficie (cruceros, fragatas, destructores, transportes, lanchas rápidas patrulleras misilísticas); incremento de la fuerza de submarinos (de ataque y de bombardeo estratégico); aviación naval embarcada; capacidades para operaciones anfibas; perfeccionamiento de sistemas de mando y

control; asignación de diversas opciones de empleo en la guerra y en la paz; uso flexible de sus componentes; posibilidades de expansión y de proyección en ultramar; actuación en tiempo de paz como instrumento de la diplomacia y para influir en áreas de interés; y aprovechamiento de las posibilidades de otros elementos del Poderío Marítimo.

En 1985 asumió el poder en la Unión Soviética Mikhail Gorbachov, quien introdujo tendencias reformadoras en el país (*Perestroika* y *Glásnost*), renovó la dirigencia comunista y desplazó a la “Vieja Guardia” del Partido Comunista.

Este proceso se extendió a la Armada. Los tiempos eran de cambios, y la figura del almirante Gorshkov se asemejaba más a una reliquia viviente, digna del respeto nacional, que a un protagonista del trascendente momento histórico que se presentaba para la Unión Soviética. A finales de 1985 Gorbachov relevó al almirante Gorshkov de su cargo de Comandante en Jefe de la Armada, tras casi 30 años de permanencia en el vértice de la conducción naval. Su fallecimiento el 13 de mayo de 1988 le impidió presenciar el colapso de la Unión Soviética y el surgimiento de la nueva Rusia.

El almirante Gorshkov y la Flota Pesquera de la Unión Soviética

Si bien los principales esfuerzos del almirante Gorshkov se concentraron en fortalecer y en desarrollar las Fuerzas Navales, su visión amplia e integradora incluyó igualmente el empleo y la expansión de otros componentes del Poderío Marítimo (Marina Mercante, Flota Pesquera y Flota de Investigación Oceanográfica), los cuales podían articularse y complementarse con la Armada, y contribuir con la política y la estrategia que a nivel global emprendía la Unión Soviética. Sobre el Poderío Marítimo, el almirante Gorshkov señaló:

La esencia del poderío marítimo del Estado consiste (...) en el grado de posibilidad para aprovechar con la mayor eficacia el espacio oceánico o (...) la hidrósfera de la Tierra, en interés del Estado en su conjunto.

Incluimos como integrantes principales del concepto de poderío marítimo del Estado la posibilidad que este tiene de investigar el océano y potenciar sus riquezas, el estudio de la Marina Mercante y la pesquera y su capacidad para cubrir las necesidades nacionales y también las existencias de una Marina de Guerra que corresponda a los intereses de dicho Estado¹.

El almirante Gorshkov destacó la importancia de océanos y mares como fuentes de diversos recursos naturales, entre ellos, los recursos pesqueros, ya que resultaban fundamentales para satisfacer las necesidades de alimentos y de proteínas que exigía una población mundial en constante aumento². La pesca constituía un recurso vital y estratégico, pues contribuía a garantizar la seguridad alimentaria de un país. En ese sentido, Gorshkov destacó a la Flota Pesquera como el componente del Poderío Marítimo, relacionado con el desarrollo económico, responsable de explotar, extraer, transportar y distribuir los recursos destinados al sustento de la población, al comercio exterior y a la industrialización³. Cabe destacar que, entre sus distintas responsabilidades, la Armada incluía la protección de los recursos naturales estratégicos de los distintos escenarios oceánicos y marítimos.

Durante el periodo del almirante Gorshkov al frente de la Armada, la Flota Pesquera soviética se convirtió en una de las más importantes y poderosas del mundo por el número y por la diversidad de sus buques; por la capacidad de captura; y por la

modernización tecnológica de sus equipos de navegación, captura, procesamiento, industrialización, conservación, transporte y abastecimiento.

La Flota Pesquera se integraba con buques madre factorías (rodeados de buques capturadores) y buques barrederos factorías y barrederos frigoríficos.

Hacia principios de la década de 1970, se componía de unos 4000 buques⁴ y, en los últimos años de la Unión Soviética, alcanzó el número aproximado de 4500⁵. Los pesqueros actuaban principalmente formando importantes flotas⁶, con gran apoyo de buques logísticos, y efectuaban explotación extensiva e intensiva de los recursos en prolongadas campañas. Sobre el desarrollo de la Flota, Gorshkov destacó:

La Unión Soviética dispone de una gran flota pesquera, base de su industria de pesca.

Los barcos de la flota pesquera soviética se distinguen por su universalidad, es decir, cuentan con diferentes implementos de pesca. Gracias a esto no dependen de las capturas de temporada de especies determinadas de peces, y están en condiciones de procesar completamente la captura. Se caracterizan por sus elevados índices económicos⁷.

La Flota Pesquera poseía un régimen centralizado en organización y en control⁸. Contaba con Centros Regionales asignados a espacios oceánicos y marítimos específicos, y poseía importantes y modernas instalaciones en tierra para usos diversos (industrialización, almacenamiento, distribución); escuelas de formación y capacitación del personal; e institutos de investigación. Si bien dependía del Ministerio de Industria Pesquera, la Armada ejercía gran influencia en sus actividades; incluso, los pesqueros eran frecuentemente utilizados para adiestrar

personal naval en arte mariner, navegación, comunicaciones y cartografía. Las brigadas pesqueras soviéticas, de unas 55.000 personas empleadas hacia inicios de la década de 1970⁹, se componían, en buena medida, de reservistas navales, y muchos trabajaban para la Armada.

Un aspecto significativo del progreso de la Flota Pesquera soviética fue su gran capacidad de expansión para alcanzar y explotar caladeros lejanos, que motivó al almirante Gorshkov a expresar: *Ahora pueden encontrarse buques de pesca portando el pabellón de la URSS por las más alejadas regiones del espacio oceánico¹⁰.*

El proceso de crecimiento y de expansión de la Flota Pesquera soviética se explica, entre otras razones, por el importante lugar que ocupaban los recursos pesqueros en la alimentación tradicional del pueblo soviético¹¹ y por la relevancia de los mismos para la economía y para el comercio del país.

La dimensión oceánica de la Armada y la proyección de las Fuerzas Navales en ultramar constituyeron trascendentes innovaciones del almirante Gorshkov. Sin embargo, su amplia concepción no se limitó exclusivamente a la política naval, sino que aprovechó los otros componentes del Poderío Marítimo para elaborar una verdadera política marítima de alcance global para la Unión Soviética¹².

En su iniciativa de expandir la Armada hacia océanos y mares distantes, Gorshkov promovió y logró imponer el mismo criterio para la Flota Pesquera a fin de que, además de cumplir con sus habituales actividades económicas en distintas regiones del planeta, también ejecutara tareas complementarias de apoyo a la Armada en su despliegue global. Como la Armada se ocupaba también de proteger los recursos naturales estratégicos de océanos y mares, las acciones de las Fuerzas Navales y de la Flota Pesquera se

articulaban y armonizaban a la perfección. Ello convertía a la Flota Pesquera en un instrumento de importancia económica, militar, estratégica y política.

Para la concepción estratégica de Gorskhov, los componentes del Poderío Marítimo constituían instrumentos esenciales para proyectar el poder, el prestigio y la influencia de la Unión Soviética más allá de sus fronteras, como así también para extender y aumentar la penetración soviética y los intereses políticos, estratégicos, económicos, comerciales, militares y culturales del país.

Aquellos aspectos relacionados con la política exterior y con la acción en ultramar se incluyeron en las tareas de la Armada en tiempos de paz, que fueron complementadas por las actividades de la Flota Pesquera. En ese sentido, se destacó la importancia del empleo concreto como herramienta de la diplomacia y para ejercer influencia en áreas de interés: visitas a puertos extranjeros; “exhibición de bandera”; profundización de las relaciones con los países amigos; gestiones para obtener aliados y para generar acuerdos de cooperación; aumentar el prestigio de la Unión Soviética como potencia mundial; etc.

Los buques pesqueros contaban igualmente con equipamiento electrónico para trabajos de inteligencia de manera permanente y en los más diversos y lejanos escenarios, a fin de reunir datos de interés para las operaciones de la Armada referidos a las características de océanos y mares (meteorología, temperaturas, corrientes, etc.) y a los movimientos de buques de guerra y mercantes de Estados Unidos y de la OTAN¹³.

Por otra parte, en casos de conflicto o por necesidades puntuales, la conducción política y militar soviética podía contemplar el eventual empleo de los buques pesqueros para operaciones de desembarco y de transporte; como soporte logístico y apoyo general a las Fuerzas Navales y Terrestres; para

mantener comunicaciones con el exterior; y como sostén de la economía frente a una situación bélica. Durante la Guerra Fría, los pesqueros soviéticos suministraron armas y equipos militares a movimientos de liberación nacional y a grupos insurgentes que luchaban en distintos lugares del mundo.

Analistas Occidentales prestaron especial atención al papel que el almirante Serguéi Gorshkov le asignó a la Flota Pesquera soviética; así destacaron que el Poderío Marítimo de la Unión Soviética no se manifiesta solo en los cruceros, destructores y submarinos (...). Se lo puede ver también (...) en la ubicua flota pesquera. (...). La flota pesquera rusa es un arma que no debe ser pasada por alto o subestimada en el prolongado conflicto de la guerra fría¹⁴.

La expansión mundial de la pesca china

Durante las dos primeras décadas del siglo XXI, la República Popular China ha fortalecido y aumentado notablemente su Flota Pesquera, hasta convertirla en una de las más importantes y poderosas del mundo, con un número actual aproximado de 2570 buques de diverso tipo. Dicho aspecto constituye una de las tantas manifestaciones de la condición de la República Popular China como potencia económica, comercial e industrial a nivel mundial, un proceso que se inició en 1978 con las reformas de Deng Xiao Ping.

La expansión de la Flota Pesquera china se encuentra igualmente relacionada con la “Ruta Marítima de la Seda” que, junto con la “Nueva Ruta Terrestre de la Seda”, constituyen la denominada “Iniciativa del Cinturón y de la Ruta de la Seda” u OBOR (*One Belt, One Road*), el megaproyecto estratégico, económico y político anunciado en 2013 por el Presidente de la República Popular China Xi Jinping.

Los recursos pesqueros ocupan un lugar fundamental en la alimentación de la pobla-



ción china y en la estructura económica, comercial e industrial del Estado. Es por ello, que la dirigencia china ha volcado importantes esfuerzos para lograr el crecimiento y la expansión de su Flota Pesquera a fin de satisfacer las exigencias alimenticias y de proteínas de su enorme y creciente población; concretar la seguridad alimentaria del país; y controlar la explotación, el comercio y la industrialización de aquellos estratégicos recursos.

Por otra parte, la República Popular China se halla, desde aproximadamente 1980, en un proceso de transformación de su Armada, orientado a conformar un poder naval de dimensión oceánica y con capacidad de proyección en ultramar. Dicha iniciativa representa un respaldo fundamental para la estrategia global china; constituye un pilar esencial de la defensa nacional; y contribuye con la protección de los intereses y de los recursos de China en océanos y mares.

La Flota Pesquera posee, al igual que la Armada, una importante capacidad de proyección que le permite alcanzar espacios oceánicos y marítimos más allá de las costas chinas y explotar los más diversos caladeros

de manera extensiva e intensiva. La acción de aquella Flota ha generado diversos inconvenientes por las consecuencias económicas, comerciales y ambientales generadas por la explotación indiscriminada, descontrolada, ilegal y no reglamentada de los recursos pesqueros, como así también conflictos con diversos países por cuestiones de derechos de pesca y de penetración en sus respectivas Zonas Económicas Exclusivas.

El despliegue en ultramar de los pesqueros chinos se apoya en diversos puertos extranjeros para abastecimiento, reparaciones, descanso y recambio de tripulaciones, aumentar la extracción y el procesamiento de las capturas, etc. Dichos puertos fueron obtenidos como resultado de importantes inversiones y adquisiciones de megaempresas portuarias y pesqueras chinas; del financiamiento de poderosas entidades bancarias chinas; y de negociaciones surgidas en sendos acuerdos diplomáticos y de cooperación. Justamente, la inversión, el desarrollo y la expansión de la infraestructura constituyen aspectos centrales de la “Iniciativa del Cinturón y de la Ruta de la Seda”.

La Flota Pesquera y la Armada se comple-

mentan en la planificación y en la ejecución de la estrategia global de la República Popular China¹⁵, y también colaboran en la protección y en el aprovechamiento de los vitales recursos alimenticios de océanos y mares, pilar esencial de su seguridad alimentaria.

Por otra parte, los puertos que sirven de soporte a los buques pesqueros pueden apoyar las diversas operaciones de despliegue en ultramar de las Fuerzas Navales como integrantes del denominado “Collar de Perlas”¹⁶, complementario de la “Iniciativa del Cinturón y de la Ruta de la Seda”.

El almirante Serguéi Gorshkov, inspirador de la estrategia pesquera global china

Conforme a la estrategia de proyección y de expansión en ultramar impulsada por el almirante Gorshkov, la Flota Pesquera de la Unión Soviética desplegó sus actividades económicas, industriales y comerciales en los más lejanos caladeros del planeta, a la vez que fue utilizada como instrumento de la diplomacia para concretar acuerdos con distintos países, sobre todo del Tercer Mundo; para “mostrar bandera”; y como avanzada para extender la presencia y la influencia soviética. Igualmente apoyó con tareas de inteligencia a las Fuerzas Navales.

En sus múltiples y extensas travesías, los buques pesqueros soviéticos alcanzaron las aguas de países tan distantes y diferentes como Cuba, Guinea Conakri, Mauricio, Chile, Mauritania, Somalia, Tonga, Sudán, Sri Lanka, Madagascar, Brasil, Nigeria, Yemen del Sur, Mozambique, Egipto, Argentina, India, Argelia, Uruguay, Sierra Leona, Ghana, Nicaragua, Indonesia, Tanzania, Perú, Angola, Nueva Zelanda, Bangladesh, Senegal, Guinea Ecuatorial, Australia y Vietnam, entre otros.

Con varios de aquellos países, la Unión Soviética logró acuerdos en materia pesquera. Para señalar algunos ejemplos, en Cuba

construyó un puerto pesquero en La Habana y reorganizó y equipó su Flota Pesquera.

En Mauritania proyectó instalar una empresa de pesca conjunta, construyó un complejo de refrigeración y envasado de pescado, adiestró al personal de pesquerías, y financió la construcción de un centro de investigación pesquera. En Guinea Conakri, propuso reconstruir la Flota Pesquera y establecer una planta de procesamiento de pescado. Con Sierra Leona efectuó estudios conjuntos sobre recursos pesqueros, desarrolló la industria pesquera nacional y asesoró en el adiestramiento de personal pesquero.

También suscribió acuerdos de cooperación pesquera con Mozambique y convenios de pesca con Chile, a la vez que en Egipto construyó puertos pesqueros y adiestró personal para la pesca. En 1987 la Unión Soviética intentó, sin éxito, firmar un acuerdo pesquero y portuario con Uruguay.

Gracias a aquellas actividades de la Flota Pesquera, el almirante Gorshkov logró disponer de facilidades portuarias y de puntos de apoyo para los buques soviéticos y para fortalecer el despliegue global de los componentes del Poderío Marítimo; además, dichas posiciones permitieron ejercer influencia y potencial control en las principales rutas marítimas y en áreas estratégicas claves del planeta. Un analista Occidental describió a la perfección la infiltración soviética a través de su Flota Pesquera: *Los rusos consideran sus instalaciones en todo el mundo para buques pesqueros en forma muy similar a la manera en que el vendedor ambulante ve el pie que pone en la puerta de un ama de casa y la demostración en su rostro de que la conversación que está manteniendo para realizar su venta está surtiendo efecto. La última esperanza soviética es que los países interesados acepten ampliar los acuerdos que incluyen a los buques pesqueros y auxiliares, con su combinación de presiones políticas, econó-*

*micas y psicológicas para incluir también a los buques de guerra*¹⁷.

Sin embargo, la expansión de los pesqueros soviéticos generó incidentes en distintos lugares del planeta. Por ejemplo, la concentración de numerosos buques de pesca en el Mar Argentino impulsó al Gobierno Nacional a declarar el límite de las 200 millas para la Zona Económica Exclusiva de nuestro país, lo que se concretó por Ley N° 17.094 del 29 de diciembre de 1966¹⁸. Uruguay experimentó molestias por las actividades de pesqueros frente a sus costas hacia 1966 y 1967¹⁹.

La dirigencia política y militar de la República Popular China parece haber estudiado, o al menos prestado algo de atención, a las ideas del almirante Serguéi Gorshkov sobre el papel de la Flota Pesquera en su visión marítima planetaria, pues en los lineamientos de la estrategia pesquera global china se aprecian contenidos muy similares y coincidentes a los propuestos por el jefe naval soviético²⁰.

Así, la Flota Pesquera china viene aplicando prácticamente los mismos criterios que su similar de la Unión Soviética: el carácter expansivo de sus buques; la complementación de tareas con la Armada; su empleo como recurso diplomático y para ejercer influencia en áreas de interés; la importancia de concretar acuerdos e inversiones en materia pesquera para ganar aliados; servir de vehículo para “mostrar bandera” en el exterior, generar potenciales aliados e incrementar su prestigio como potencia; su relevancia económica, militar, estratégica y política; etc.

La proyección ultramarina de la Flota Pesquera china incluye áreas geográficas anteriormente consideradas de interés e influencia por la Unión Soviética. En África, por ejemplo, la República Popular China ha iniciado importantes inversiones para pro-

yectos de infraestructura portuaria pesquera en Mauritania, Tanzania, Sierra Leona y Angola, entre otros, países donde, en tiempos de la Guerra Fría, ya habían desembarcado los pesqueros soviéticos impulsados por el almirante Gorshkov. Por otra parte, Uruguay se encuentra gestionado desde 2015 un acuerdo pesquero y portuario con China, de la misma manera y con similares criterios a aquel que se intentó concretar en 1987. En el caso de Argentina, se han generado incidentes a causa de la masiva concentración de enormes flotas pesqueras chinas en nuestra Zona Económica Exclusiva.

Conclusiones

La necesidad de alimentos para la creciente población mundial coloca a océanos y mares como áreas esenciales por el enorme valor de sus diversos recursos pesqueros. La Flota Pesquera se convierte así en un protagonista clave pues constituye el brazo ejecutor para explotar, extraer, comercializar, industrializar y distribuir aquellos recursos. Junto a los pesqueros, se encuentra el poder naval, que igualmente adquiere una relevancia significativa para defender los intereses marítimos, proteger los recursos naturales estratégicos, y contribuir con la seguridad alimentaria.

La Flota Pesquera y la Armada comparten una cualidad relevante: servir como instrumento de la diplomacia para generar las condiciones que permitan acceder a los vitales recursos pesqueros.

La estrategia pesquera global de la República Popular China constituye uno de los fenómenos más relevantes de estas primeras décadas del siglo XXI, y refleja la condición del gigante asiático como potencia mundial económica, comercial e industrial, status fuertemente respaldado por su carácter de potencia naval y marítima.

El almirante Serguéi Gorshkov resaltó

el papel de los diferentes componentes del Poderío Marítimo como elementos centrales para todo país con aspiraciones a convertirse en un actor con gravitación internacional y, evidentemente, ha sido rescatado y destacado como inspiración y referencia por una de las grandes potencias del siglo XXI: la República Popular China.

Durante su prolongada gestión como Comandante en Jefe de la Armada soviética, el almirante Gorshkov consideró a la Flota Pesquera como una herramienta fundamental para el desarrollo económico y contribuyente para la estrategia de proyección y expansión en ultramar. Ese mismo criterio es compartido, prácticamente en su totalidad, por los dirigentes de la actual cúpula política y militar de la República Popular China. Serguéi Gorshkov merece ser estudiado con atención, pues en sus ideas se encuentran referencias que permiten analizar por qué y cómo la República Popular China utiliza hoy su expansiva Flota Pesquera como instrumento de influencia y poder a nivel mundial y como auxilio para satisfacer necesidades básicas y vitales de su población.

Notas

1. Gorshkov, S. *Las Fuerzas Navales. Su historia y su presente*, p. 31. Además, el Poderío Marítimo del Estado *resulta uno de los principales factores para fortalecer su economía, acelerar el desarrollo científico y técnico y vigorizar los vínculos económicos, políticos, culturales y científicos del pueblo soviético con los pueblos amigos de otros países* (p. 32). Para el almirante, el Poderío Marítimo de un país se relacionaba estrechamente con el desarrollo económico y con su capacidad defensiva representada por las Fuerzas Armadas (p. 32).

2. Los océanos y mares constituían fuentes esenciales *para resolver el problema ali-*

menticio de la creciente población del Globo Terrestre. Gorshkov, S. *ibidem*, p. 13.

3. El papel de dicha flota se ha elevado rápidamente debido al progreso de la asimilación de los espacios oceánicos *por la humanidad, la ampliación del empleo de diversos productos del mar; de origen animal y vegetal, con fines alimenticios e industriales. Su más importante misión consiste en resolver el agudo problema de la alimentación planteado ante la humanidad*. Gorshkov, S. *ibidem*, p. 49.

4. “Rusia, juego de potencia en los océanos”, en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, p. 561; Fairhall, D. *El poderío naval ruso* p. 153.

5. Valiñas, F. “Algunos aspectos de política pesquera y poder naval de la URSS”. En: *Revista Naval*, año I, N° 1, junio de 1988, p. 27.

6. Fairhall, D. *El poderío naval ruso*, ob. cit., p. 149.

7. Gorshkov, S. *ibidem*, p. 51.

8. La Flota Pesquera y demás integrantes del Poderío Marítimo se constituían bajo consideraciones militares y se hallaban a disposición de la conducción política de manera permanente. “Poder naval en la ofensiva. El potencial del Bloque Soviético en el Mar Báltico”, en: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo III, año LXXII, N° 583, 1972. Para más aspectos de su organización, véase: Valiñas, F. “Algunos aspectos de política pesquera y poder naval de la URSS”, ob. cit. En: *Revista Naval*, año I, N° 1, junio de 1988, pp. 28-9.

9. “Elefante en el agua”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CII, año LXXI, N° 577, 1971, p. 220.

10. Gorshkov, S. *ibidem*, p. 51. Según David Fairhall, *el rasgo característico de su expansión en el Atlántico y en el Pacífico ha sido la forma sistemática en que las nuevas zonas fueron exploradas: primero por buque*

oceanográficos, luego por buques pesqueros de reconocimiento que extraían caladas de muestra; finalmente, si los resultados eran satisfactorios, intervenía la flota pesquera misma (El poderío naval ruso, ob. cit., p. 148).

11. *El sucesivo desarrollo de la flota pesquera contribuirá considerablemente al suministro de productos alimenticios al pueblo soviético.* Gorshkov, S. ibídem, p. 51.

12. Según el contraalmirante estadounidense Ralph Ghormley, la flota militar, la flota comercial, la flota pesquera y la flota oceanográfica, están todas estrecha y directamente controladas por Moscú, una tremenda demostración de poder marítimo soviético, que suministra una capacidad en continua expansión y refleja una determinación nacional. “El poder marítimo soviético se fortalece”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CX, año LXXX, N° 610, 3° trimestre de 1979, p. 624.

13. Los pesqueros soviéticos eran encontrados en las principales rutas de navegación del planeta, y también en aguas de pesca pobre y poco nutritiva. “La flota pesquera rusa”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, p. 619. Sobre la combinación de actividades económicas y de inteligencia, *la flota pesquera de alta mar es la más grande y moderna del mundo, y muchas de sus 4.000 unidades pescan informaciones vitales a lo largo de las costas extranjeras junto con las criaturas del mar* (“Rusia, juego de potencia en los océanos”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, p. 561).

14. “La flota pesquera rusa”, ob. cit. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, p. 619, pp. 618-619.

15. *La flota pesquera en aguas distantes de China ha crecido hasta convertirse en la mayor del mundo, con más de 2000 buques, y ofrece al país la oportunidad de*

una presencia significativa en las regiones que son de importancia estratégica a largo plazo. “Expansión de la flota pesquera china en el extranjero suscita controversias”, nota publicada en el sitio web del Fish Information and Services, con fecha 12 de junio de 2015. Disponible en <https://www.fis.com/fis/worldnews/worldnews.asp?l=s&i-d=77177&ndb=1> (consultado el 14/6/2019).

16. Ruíz Domínguez, F. *China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas.* Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento Marco 01/2017, 3 de enero de 2017, p. 2. Disponible en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2017/DIEEEM01_2017_China_Estrategia_Collar-Perlas_RuizDominguez.pdf (consultado el 14/6/2019).

17. White, J. B. “Los soviéticos pescan en aguas muy alejadas”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, N° 600, 1° trimestre de 1977, p. 192.

18. Véase: Fairhall, D. El poderío naval ruso, ob. cit., pp. 154-155; “Notas Profesionales. Pesqueros soviéticos en el Mar Argentino”, en: *Boletín del Centro Naval*, vol. LXXXIV, año LXXXV, N° 667, abril-junio de 1966, pp. 274-275; “Notas Profesionales. La Armada Argentina inició las tareas de vigilancia para el cumplimiento de la Ley N° 17.094”, en: *Boletín del Centro Naval*, vol. LXXXV, año LXXXVI, N° 670, enero-marzo de 1967, pp. 104-106.

19. Frente a Uruguay infestado de comunistas y quebrantada por las huelgas, sus actividades han sido particularmente osadas”. “La flota pesquera rusa”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVIII, N° 568, enero-marzo de 1968, p. 618.

20. Los chinos han imitado la política pesquera de la vieja URSS, y por ende han copiado conceptos de Gorshkov. Pero todo lo chino se hace a lo chino, esa mezcla milenaria de taoísmo y confucianismo. El comunismo, a los chinos, solo les agregó una cuota de pragmatismo a esa mezcla vernácula. Correo elec-

trónico del capitán de navío (R) de la Armada Uruguaya Francisco Valiñas al autor de este trabajo, de fecha 2 de mayo de 2019.

Bibliografía

GARCÍA MORITÁN, Roberto. “Cómo la pesca china se convirtió en una amenaza global”. En: *Infobae*, 17 de abril de 2019. Disponible en <https://www.infobae.com/opinion/2019/04/17/como-la-pesca-china-se-convirtio-en-una-amenaza-global/> (consultado el 17/6/2019).

GORSHKOV, S. G. *Las Fuerzas Navales. Su historia y su presente*. Moscú, Editorial Progreso, 1980. “La flota pesquera rusa”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo IC, año LXVII, N° 568, enero-marzo de 1968 (traducido de *Intelligence Defense*).

PERTUSIO, Roberto Luis. *Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval*, 3°

edición. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015.

RANFT, Bryan. “Almirante de la Flota S. G. Gorshkov”. En: TILL, Geoffrey [et al.]. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, segunda edición del Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

VALIÑAS, Francisco. “Algunos aspectos de política pesquera y poder naval de la URSS”. En: *Revista Naval*, año I, N° 1, junio de 1988. Montevideo, Club Naval.

WHITE, John Baker. “Los soviéticos pescan en aguas muy alejadas”. En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVIII, año LXXVIII, N° 600, 1° trimestre de 1977, p. 192 (traducido de *Navy International*).

ZUMWALT, Elmo R. “¿El Mahan del siglo XX?” En: *Revista de Publicaciones Navales*, tomo CVI, año LXXV, N° 592, 1975 (traducido de *Proceedings*).



LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE SUEZ

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS
Licenciado en Sistemas Navales

komitre@gmail.com



Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, y diplomado de Estado Mayor General y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores y el Centro de Altos Estudios Nacionales de Uruguay, en la Universidad Georgetown de EEUU, y en la Universidad Nacional de la República Popular China.

INTRODUCCIÓN

El canal de Suez es una vía artificial de navegación situada en Egipto que une el mar Mediterráneo con el mar Rojo. El canal convirtió a la región del Sinaí en una nueva península, constituyendo la frontera entre los continentes de África y Asia. Su longitud es de 163 km entre Puerto Saíd (en la ribera mediterránea) y Suez (en la costa del mar Rojo).

Desde su apertura (Siglo XIX) fue la ruta obligada de todos los buques que viajaban entre Europa y Asia, porque permite acortar la ruta del comercio marítimo al evitar tener que rodear el continente africano.

Los cambios sufridos por los buques a inicios del Siglo XXI hicieron que la vía náutica fuera quedando obsoleta, por lo que el gobierno de Egipto decidió adecuarlo a las nuevas tendencias.

Pero, por la dinámica propia del ámbito marítimo, las cosas no salieron como se calculó inicialmente, y lo que se previó como una inversión resultó en un fracaso económico, aunque es de esperar que la situación se revierta en el futuro.

HISTORIA

Desde la época faraónica, aproximadamente en los siglos XIX y XX AC, existió el deseo de crear una conexión entre el mar Mediterráneo y el mar Rojo. Los faraones fueron los primeros en diseñar obras de ingeniería tales como el canal de los Faraones. Estos primeros pasos estuvieron encaminados a unir el río Nilo con el mar Rojo.

Las obras de excavación del canal se iniciaron oficialmente el 10 de abril de 1859 promovidas por el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps, contratado por el gobierno egipcio de la época. Fue inaugurado en 1869. En su momento, constituyó una de las más grandes obras de ingeniería del mundo, realizada por decenas de miles de humildes campesinos (*fellahs*), llevados por la fuerza desde todas las regiones de Egipto. Al principio, no se disponía de maquinaria y todo tenía que hacerse a mano en un clima malsano. Según cifras oficiales, murieron 20.000 trabajadores. Estimaciones más realistas fijan la cifra en 125.000 fallecidos. Los trabajos se aceleraron después de la introducción de las dragas de cangilones.

La construcción del canal de Suez marcó un hito en la historia de la tecnología industrial, ya que por primera vez se emplearon máquinas de excavación especialmente di-



El Canal de Suez en el mundo

señadas para estas obras, con rendimientos desconocidos hasta esa época. En algo más de dos años se excavaron más de 50 millones de metros cúbicos, de los 75 millones del total de la obra.

El 17 de febrero de 1867 un primer barco atravesó el canal, aunque la inauguración oficial se realizó el 17 de noviembre de 1869 con la presencia de la emperatriz Eugenia de Montijo.

En 1875 el Pachá de Egipto, a causa de la deuda externa del país, puso a la venta su parte de las acciones del canal. En una rápida maniobra, el primer ministro del Reino Unido, Benjamin Disraeli, convenció a la Reina Victoria de la necesidad de comprarlas para tomar el control sobre la ruta hacia la India Británica, la colonia más rica del Reino Unido. Un enviado de Disraeli consiguió un cuantioso préstamo de parte de la Casa Bancaria Rothschild, y de esta manera el Reino Unido se aseguró el dominio de la vía interoceánica.

La Convención de Constantinopla de 1888 declaró el canal zona neutral bajo pro-

tección británica. Al ratificar este tratado, el Imperio otomano accedió a permitir la navegación internacional de forma libre a través del canal, tanto en tiempos de paz como de guerra (al igual que los canales del Mar Negro).

El 26 de julio de 1956 el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser decidió nacionalizar el Canal de Suez para financiar la construcción de la represa hidroeléctrica de Asuán, como respuesta a la negativa de Estados Unidos y Reino Unido a financiar dicha obra. La medida fue recibida con indignación por Francia y Reino Unido, principales accionistas del canal de Suez, y máximos beneficiarios del petróleo que circulaba por él, los que junto con Israel, el 29 de octubre de ese mismo año invadieron y ocuparon el canal, dando comienzo a la Guerra del Sinaí. Egipto, como respuesta, hundió cuarenta barcos en el canal, provocando el bloqueo total. A principios de 1957, tras la intervención de la ONU, se completó la retirada de las potencias europeas e Israel. El canal se reabrió en el mismo año.

Desde entonces, fue administrado por Egipto hasta un nuevo bloqueo en 1967, debido a la Guerra de los Seis Días. El cierre se produjo, como en 1956, por el bloqueo provocado en el hundimiento de varios barcos dentro del canal. Se reabrió al tráfico internacional recién en junio de 1975.

El canal permite hoy el paso de barcos hasta 20 metros de calado o 240.000 toneladas de peso muerto y una altura máxima de 68 metros por encima del nivel del agua. La luz máxima que permite es de 77,5 metros (gálibo del puente de Ismaíla). Estas dimensiones limitan el tamaño de los barcos contenedores actuales que deben construirse para pasar este canal. Los buques que cumplen con los parámetros adecuados para navegar por el canal en cuanto a calado, manga y altura son calificados como barcos tipo Suezmax.

LA AMPLIACIÓN

Una de las deficiencias que comenzó a evidenciar el Canal de Suez fue, con el aumento de tamaño de los buques, la necesidad de navegar en un solo sentido en varios tramos del canal. Para ello, fueron establecidas zonas de sobrepaso en determinados lugares del canal, lo que permitió una doble circulación y reducir el tiempo del cruce de 18 a 11 horas (lo que no siempre es posible lograr). Pero estas medidas parecieron insuficientes para atender la demanda del canal, y por ello se planificó su ampliación en dos etapas.

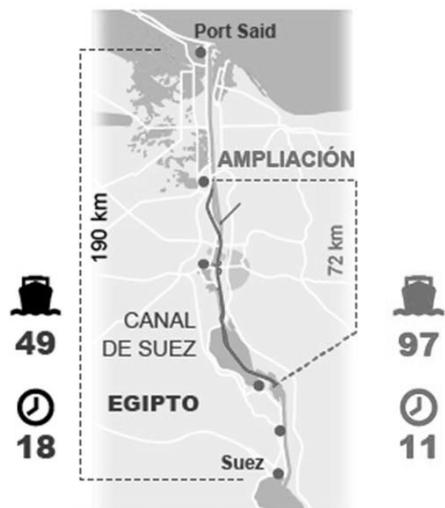
Por la primera, el 5 de agosto de 2014 el presidente egipcio, Abdel Fattah al-Sisi,



anunció el inicio de las obras de ampliación del Canal de Suez, como parte de un proyecto faraónico que costaría al menos ocho millardos de dólares con el objetivo de consolidar la vía fluvial como comunicación estratégica entre Asia y Europa. La presentación y el comienzo simbólico de las obras se realizó en Ismaíla, desde donde se construyó un canal paralelo al actual de 72 kilómetros de largo. El nuevo proyecto incluyó 35 kilómetros de “excavación en seco” que constituyeron el nuevo canal y otros 37 kilómetros de “ampliación y profundización” del corredor tradicional existente desde hace un siglo.

La reducción del tiempo de navegación se conseguirá mediante un sistema de “sentido único” de navegación por cada canal. Además, la existencia de dos canales paralelos permitirá incrementar el tráfico de buques de carga de 49 a 97 por día.

AMPLIACIÓN DEL CANAL DE SUEZ



Fuente: Autoridad Portuaria del Canal de Suez

EL PAÍS

La ampliación del tráfico naviero le permitirá a Egipto incrementar en alrededor de 13 veces sus ingresos anuales de US\$ 5,3 millardos por los derechos de tránsito y peaje. El proyecto tenía como plazo de cons-

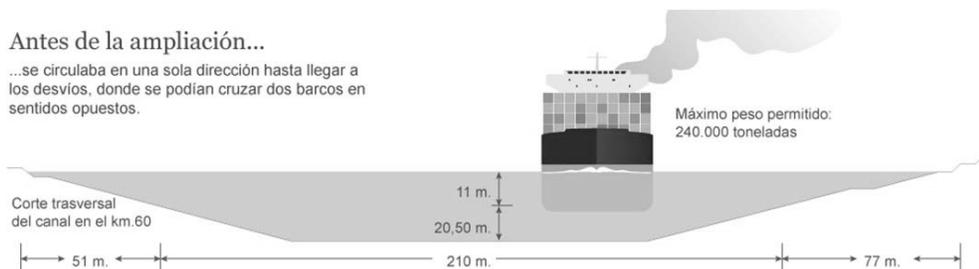
trucción alrededor de tres años pero el presidente, Al-Sisi aseguró que la obra estará finalizada en el término de un año.

El 6 de agosto de 2015 el Gobierno de Egipto inauguró la primera parte de la ampliación del Canal de Suez (noreste), uno de los proyectos de infraestructuras más importantes del país. La obra, que finalmente costó 8,2 millardos de dólares, representa un símbolo de orgullo nacional, por considerarse “un regalo de Egipto para el mundo”, que dinamizará el comercio regional y global. Se trató de la apertura de un tramo navegable de 35 kilómetros, excavado en paralelo al antiguo canal (145 años de antigüedad) y el ensanche del conducto existente en un tramo de 37 kilómetros, para habilitar una nueva zona de cruces.

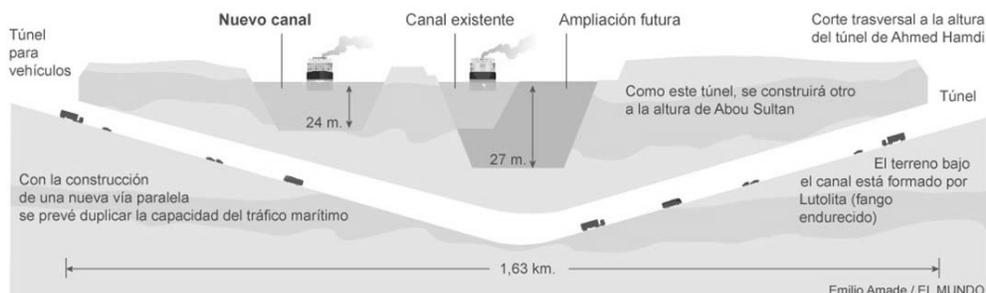
La segunda etapa del proyecto de modernización del Canal de Suez, y que demandará al menos ocho años, será el dragado a 27 metros, la modernización de puertos, la creación de una zona industrial y un “valle de tecnología” sobre Port Said, con astilleros para la reparación de buques, estaciones de

Antes de la ampliación...

...se circulaba en una sola dirección hasta llegar a los desvíos, donde se podían cruzar dos barcos en sentidos opuestos.



El nuevo proyecto



servicios náuticos, un “resort” para la escala de cruceros turísticos, y un túnel vehicular que atraviese el canal.

Todas las obras están destinadas a atraer más buques al canal como vía navegable y multiplicar los ingresos. Los proyectos pronostican generar un millón de puestos de trabajo que se enmarcan entre los efectos positivos de la política económica del presidente Al-Sisi.

El presidente egipcio no reveló qué empresas construirán esta segunda etapa de la ampliación del canal, aunque se supone que será quien realizó la primera. Las versiones indican que la ingeniería del proyecto estará a cargo de una unidad de las Fuerzas Armadas que controla Al-Sisi, mientras que Arabia Saudita y “un grupo global” aportarán el financiamiento. La elección de Arabia Saudita está en línea con la actual posición geopolítica egipcia, que compone un virtual frente con Jordania y Emiratos Árabes Unidos.

DE “REGALO DE EGIPTO AL MUNDO” A “PESADILLA ECONÓMICA”

Pero las cuentas no salieron como se previeron. Lo vendieron como “el regalo de Egipto al mundo” y la feliz culminación del “gran sueño egipcio”. Dos años después de la rimbombante ampliación del Canal de Suez, los números no dan. Por el Canal de Suez ingresaron a las arcas fiscales 4.620 millones de dólares en 2017, y US\$ 4.470 millones en 2018, lejos de los US\$ 5.100 millones que registró en 2014. Pensadas como una de las panaceas que debían salvar la ruinoso economía local, las cifras recientes están muy lejos de las expectativas.

Según los planes, **la ampliación lograría doblar las ganancias en menos de una década**, de los 5.100 millones de dólares cosechados en 2014 a los 13.200 millones cal-

culados para 2023. Pero el Gobierno nunca fue claro a la hora de explicar cómo haría posible un aumento del 250% en el plazo de nueve años, admite el economista egipcio Amr Adli, investigador del centro de estudios Carnegie.

La obra de ingeniería buscaba reducir el tiempo de tránsito de los navíos -de las 18 a las 11 horas- y multiplicar así la capacidad de una vía marítima por la que transita el 7% del comercio mundial. Para cubrir los costos de la primera etapa, y al mismo tiempo hacer caja en vistas a la segunda, el gobierno egipcio aumentó la tarifa del cruce, en un monto que muchas navieras consideraron exagerado.

Al mismo tiempo, los ingresos se vieron afectados por la debilidad del comercio internacional y la caída del precio del petróleo, que inclinó a las compañías navieras a rodear el continente africano, una ruta mucho más larga pero económicamente más conveniente cuando los buques no tienen prisa o viajan vacíos a buscar cargas aún no confirmadas. Un panorama global que ya habían alertado los analistas al desbocarse las tarifas gubernamentales.

Uno de los principales problemas para analizar los resultados económicos fue, en opinión del experto, “la falta de información” respecto al total de la inversión inicial y a otros indicadores.

El ente gestor del canal informa mensualmente del número de barcos y toneladas que transitan por el mismo. Tomando como ejemplo el mes de junio, en 2017 fueron 1.384 embarcaciones, con una carga de 84.634.000 toneladas a bordo, comparado con los 1.350 barcos y 80.031.000 toneladas en junio de 2016 y 1.485 barcos con 82.843.000 toneladas en junio de 2015, antes de la ampliación del pasaje.

En un intento de disfrazar el fiasco, la autoridad del canal informa a través de su página web del número mensual de barcos y



toneladas que transitan, pero obvia los ingresos, aireados por la prensa local.

Desde el comienzo, la obra de ampliación estuvo jalonada de malos augurios. Los más críticos denunciaron la falta de un estudio de viabilidad previo a la construcción y censuraron una inversión faraónica, 8.200 millones de dólares, captados por el Estado a través de bonos con un atractivo 12% de interés anual durante cinco años, que las cifras de tránsito desaconsejaban a corto y medio plazo. Los científicos advirtieron, además, de las graves consecuencias medioambientales con la llegada de especies invasoras al Mediterráneo.

“El tiempo está demostrando que, **al menos a medio plazo, fue una mala inversión**. La extensión fue sufragada con la colecta de 64 millardos de libras egipcias (unos tres millardos de euros al cambio actual) que tienen que ser devueltos por el Tesoro en un

momento marcado por los problemas de las finanzas públicas”, subraya Adli.

El organismo estatal ha destacado en numerosas ocasiones que la ampliación del canal en un tramo de 37 kilómetros y la construcción de uno nuevo paralelo de 35 kilómetros de longitud ha permitido el paso de barcos de más calado y con más tonelaje, puesto que la profundidad era una de las limitaciones del canal hasta 2015. Por ejemplo, el barco mercante más grande del mundo, el **Madrid Maersk**, atravesó en mayo 2017 el Canal de Suez procedente de Malasia, en dirección a España. La embarcación tiene 399 metros de eslora y 59 de manga, y capacidad para transportar 20.586 contenedores.

Ante el tráfico marítimo que no ha crecido tal y como esperaba el Gobierno egipcio, este dirige ahora la atención al desarrollo de la zona económica del canal de Suez, ambicioso proyecto lanzado también

en 2015 y que prevé la creación de varios puertos, almacenes y astilleros, además de zonas industriales y residenciales, para convertir las orillas del paso artificial en un centro logístico.

En los pasados diez a quince años, los ingresos del canal han representado en torno al 2,5 % de las divisas que entran de forma directa a las arcas del Estado, añade el experto económico, después de que este mes las reservas de dólares se hayan situado por encima de los 36.000 millones, tras haber bajado hasta los 16.000 después de la revolución egipcia de 2011.

EL PRESENTE Y EL FUTURO

Ante unas promesas que no se han cumplido para el público egipcio, algunos ciudadanos han vertido dudas sobre el impacto medioambiental del nuevo canal, después de que el pasado verano, coincidiendo con el comienzo de la temporada estival, las playas de la costa norte de Egipto (una de las más populares del país) fueron invadidas por medusas provenientes del Mar Rojo.

El Ministerio de Medioambiente y la Autoridad del canal de Suez negaron que este tuviera algo que ver en el aumento de esos animales molestos para los bañistas, mientras que activistas y expertos habían advertido hace dos años de que no se había realizado un estudio medioambiental antes de ampliar el paso de aguas que unen el mar Rojo con el Mediterráneo.

Sin los réditos esperados, las autoridades han hallado refugio en el desarrollo de la zona económica del canal, un ambicioso plan para levantar un nudo industrial y logístico a orillas de una vía que en la última década ha aportado el 2,5% de las divisas que llegan a las arcas estatales.

“Es un proyecto confuso. Sigue sin estar claro cómo se logrará atraer la inversión extranjera. Esto podría tener un impacto po-

sitivo sobre la economía egipcia, más que las entradas del canal de Suez, cuyo peso ha sido exagerado por parte de las autoridades con fines políticos y propagandísticos”, concluye el economista Amr Adli.

Tratando de revertir la situación, en el tercer trimestre de 2018 la autoridad administradora del Canal de Suez bajó de manera drástica el costo de los peajes, lo que de inmediato revirtió la situación deficitaria de la recaudación esperada. También, Egipto se ha visto beneficiado por un aumento de petroleros que cargan en las terminales de Arabia Saudita sobre el Mar Rojo, derivada del importante aumento de los seguros de los buques que transitan por el Golfo Pérsico a partir del segundo semestre de 2019. Pero aun así, no se habría alcanzado el reembolso previsto en la ampliación.

El canal de Suez es la más simbólica de una larga lista de obras faraónicas con las que el régimen pretende desarrollar el país, entre ellas, la construcción de una nueva capital en mitad del desierto. No obstante, la viabilidad del proyecto se encuentra bajo sospecha por desavenencias con la constructora. Solo el futuro revelará la realidad.

Con el paso de los años han ido apareciendo nuevos proyectos que buscan sustituir la ruta del canal de Suez y que representan un importante desafío para El Cairo. El Gobierno egipcio mantiene gran cantidad de frentes abiertos en el plano interno, imposibles de solucionar sin una financiación óptima que depende en buena parte de los ingresos generados por el canal.

Una de las rutas alternativas ha sido promovida por la India, Irán y Rusia, y busca sustituir la ruta marítima por una ruta terrestre que ascienda desde la costa india en el océano Índico hacia Rusia pasando por Irán y Azerbaiyán. Por otro lado, una nueva ruta ha surgido fruto del cambio climático y sustituiría la actual ruta rodeando el continente asiático por el norte, algo cada vez más pro-

bable debido al derretimiento del hielo en el Ártico.

Recientemente, a causa de la alteración al tráfico marítimo por la pandemia del COVIV-19 (coronavirus) y por la caída de los precios de los combustibles marinos, muchos buques en su tránsito Asia – Europa han adoptado la ruta por el Cabo Buena Esperanza, navegando a baja velocidad para ahorrar combustible a costa de alargar el viaje, pero evitando pagar el cada vez más costoso peaje de Suez (que el gobierno egipcio no pudo bajar de precio para mantener el equilibrio del presupuesto, entrando así en un círculo vicioso del que no se vislumbra salida en el futuro cercano).

El canal de Suez, uno de los bienes más preciados de Egipto, representa no solo un punto estratégico en el transporte marítimo internacional y una gran fuente de divisas para las necesitadas arcas egipcias, sino que también posee una enorme carga histórica

e ideológica en el imaginario colectivo del pueblo egipcio y del mundo árabe.

El canal corre el riesgo de disminuir su posición privilegiada en el flujo marítimo internacional con el surgimiento de nuevas rutas comerciales propuestas por otros países. Tras su millonaria inversión en la ampliación del canal, El Cairo tiene un gran reto por delante si no quiere que “el regalo de Egipto al mundo” termine por ser nada más que un capricho demasiado caro para un país cada vez más pobre.

MAYO 2020

Nota

1. Empleo el término en tiempo gramatical condicional, porque la información oficial está protegida en secreto por el Estado, y los datos disponibles surgen de prensa que recalca que son sin confirmar.



VELERO ESCUELA CAPITÁN MIRANDA, PROFETA EN SU TIERRA Y EN TODOS LOS MARES VIVENCIAS Y CONCLUSIONES DE UN COMANDANTE

Por el Capitán de Navío (CG) Rodolfo D. GROLERO
diegogrolero@hotmail.com



El CN (CG) Diego Grolero se graduó de la Escuela Naval de Uruguay y lleva 34 años en servicio. Actualmente se desempeña como Director de la Secretaría del Comando General de la Armada. Entre sus cargos anteriores podemos destacar que fue Jefe de Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Comandante del Multipropósito ROU04 "General Artigas", Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Armada, Comandante del Guardacostas ROU10 "Colonia". Asimismo se desempeñó como Jefe de Operaciones del Contingente Fluvial Uruguayo en Operaciones de Mantenimiento de Paz de ONU, RD del Congo. Es diplomado del Curso de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay (2009), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de China (2007-2008), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de EUA (2011), así como de la Escuela de Guerra Conjunta y Combinada de la Universidad de Defensa de EUA (2018). Además de ello, es Licenciado en Sistemas Navales y Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de EUA. En el área de la navegación a vela, realizó tres viajes de Instrucción en el VE Capitán Miranda, como Guardiamarina en Instrucción (1991), Navegante (2005) y Comandante (2019); asimismo ha participado en varias regatas nacionales e internacionales como parte del plantel de vela de la Armada, siendo el Skipper del Velero Oceánico Bonanza en dos oportunidades.

“Cuando para ninguno de nuestros conciudadanos el mar sea una incógnita o un simple camino sin polvo y sin barro para salir del país o volver a él; cuando lo más selecto de nuestra juventud se eduque en el mar y para la vida en el mar, entonces podremos afirmar que hemos puesto sólidamente un pie en el porvenir, entonces y sólo entonces se rendirá justicia a los que fuimos previsores e indicamos al verdadero y único camino que conducirá a nuestra patria al cumplimiento de sus grandes destinos”.

CN Francisco Prudencio Miranda – 1917

1. INTRODUCCIÓN

El Velero Escuela Capitán Miranda fue construido en 1930 en los astilleros de Matagorda, Cádiz-España, especialmente para la Armada Nacional como buque hidrográfico. Significó una sensible mejora en el plano material y en el campo técnico y científico para nuestra Armada y el país, cumpliendo más de cuarenta años con la tarea hidrográfica. En 1978, el personal de nuestra Armada, luego de un año de trabajos, lo transforma a una Goleta de tres palos, cumpliendo así el añorado sueño, de tener un velero como

Buque Escuela. Al día de hoy, el “Capitán Miranda” es el buque escuela en servicio más antiguo del continente americano, lo que muchos consideran una pieza de museo “viviente”.

Como sostenemos los marinos, los buques tienen alma, y el alma del Capitán Miranda creció inspirada en la visión del CN Francisco Prudencio Miranda, del cual el Buque tomara su nombre, que junto a los sueños y sacrificios de sus tripulaciones de todos los tiempos, hicieron posible alcanzar el actual sitio.

Y es justamente por la importancia que significa mantener dicho sitio, no solo para la Armada Nacional, sino para todo un país, que el enfoque del artículo es distinto a otros anteriores que se han publicado en esta misma Revista Naval. Hoy queremos compartir nuestro enfoque, desde adentro, desde el alma del velero, parados en la cubierta principal. Somos conscientes que es nuestra mirada, es nuestra realidad, pero es fundamental que otros la conozcan, sobre todos los que nos ven desde afuera, no solo de la Armada, sino principalmente fuera de ella, porque los destinos del VE Capitán Miranda, trascienden a la propia institución que le dio vida, porque es “Patrimonio de todos los uruguayos”.

2. ¿Qué función tiene el Velero Escuela Capitán Miranda?

El V/E Capitán Miranda tiene fundamentalmente un doble rol:

Como “Buque Escuela”, está abocado a la formación de los oficiales que egresan de la Escuela Naval. Desde un punto de vista técnico profesional, esencialmente en la aplicación de los fundamentos del arte de la navegación en toda su concepción, ya sea teórica y práctica, conjugando al mismo tiempo el dominio de los cambiantes elementos naturales del mar para poder

desarrollar la tradicional navegación a vela, así como el dominio de los elementos sistémicos y tecnológicos que demanda la navegación moderna. Desde un punto de vista humano, a través de las experiencias que nos impone el íntimo y continuo contacto con la mar y su entorno por largos períodos de tiempo, se busca forjar el verdadero temple de un líder y el pie marinero necesario para el hombre de mar. Pero también las experiencias obtenidas de los diferentes lugares visitados ayudan a nuestros hombres y mujeres a nutrirse de otras culturas y entender el poder que tiene afianzar lazos, así como valorar la importancia de tener otras perspectivas para mejorar su capacidad de juicio, para entender de mejor manera al Uruguay y al Mundo.

Esta concepción de formación está basada sobre una visión que mantiene la escuela tradicional, la cual sostiene que la formación del “hombre de mar” -por excelencia (más allá de su condición de militar)- se debe realizar en un medio que les permita entrar en contacto íntimo y continuo con la mar y su entorno. Es así que se transforma en fundamental, el estar en contacto directo con los elementos naturales, como el viento, las corrientes marinas, la fuerza de las olas, los astros, etc., para en definitiva, poder comprender y aprender cómo trabajar con ellos. La vida a bordo de un velero enfatiza y conserva las más ricas tradiciones marineras de antaño, y son las que le dan ese ingrediente de auténtica aventura, a un medio que justamente por lo innatural al hombre despierta una fascinación especial; donde se necesita intrepidez, arrojo, resistencia física, fomentando el esencial espíritu de cuerpo y la conciencia del trabajo grupal que se establece cuando se trabaja en equipo en las arriesgadas maniobras de velas en un mar embravecido. Pero también el ejercicio del mando aquí es un desafío. El comandar un puente de navegación de un velero que es sensible a

los cambiantes elementos naturales del mar, exponen al equipo de navegación y a quién los lidera, en un estado muy particular de alerta. El comandante de este puente debe asumir esa responsabilidad, donde la toma de decisiones es constante y en ocasiones lo enfrenta a situaciones que se tornan límites para la seguridad de buque y su tripulación. Todas estas experiencias forjan el verdadero temple del hombre de mar y son virtudes que atañen al liderazgo, y que distan de las acciones metódicas de los actuales sistemas de los buques modernos, donde dichos sistemas prevalecen al arte de la navegación y minimizan la calidad humana del hombre de mar, sumergiéndolo en un mundo automatizado, que aparte de aislarlo de los elementos naturales, no se forman en un ambiente que fortalezcan los valores esenciales que debe tener un líder, un conductor de hombres de una Marina Militar.

En su rol “comunicacional y diplomático”, representa la “mística de un Estado con velas”¹. Los grandes buques a vela que surcan los mares y océanos envuelven un carácter místico para el hombre de mar y más aún el que no lo es. Es esa mística, que es difícil de explicar y sucede en varios acontecimientos de la vida del hombre, pero que en definitiva convierte a este tipo de buque en una especie diferente, que nuclea la atención de todos los hombres del planeta, y en este caso es el Estado que capitaliza ese interés trascendental. Pero no hablamos del Estado como estamento jurídico, sino aquel Estado que en “paz” se traslada con los vientos, como Nación viviente en su máxima expresión de “libertad”, ya que es representada por un grupo de hombres y mujeres que comparten orgullosamente con el mundo entero, sus valores culturales sobre un mismo pedazo de su propio territorio.

3. ¿Cuál es su valor?

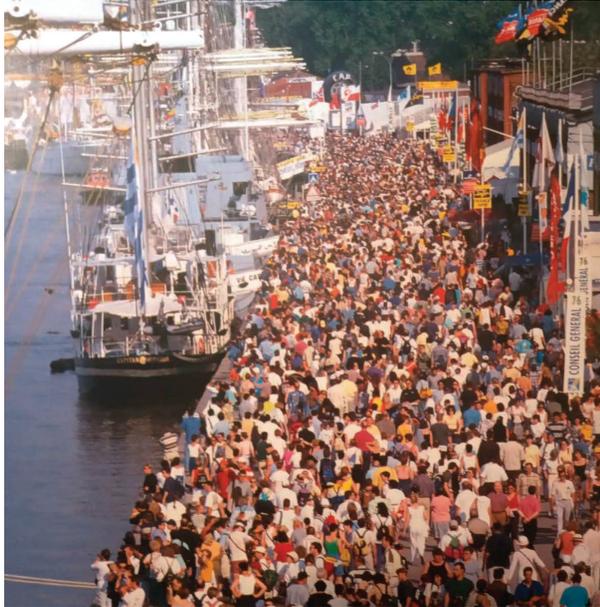
Para el Uruguay, principalmente como un instrumento de la política exterior, el VE “Capitán Miranda” ha sido catalogado como “Embajador Itinerante”, o también llamado “Embajada Flotante”. Y como tal es portador de nuestro pabellón, llevando el mensaje de paz, libertad y amistad del pueblo uruguayo por los diferentes océanos y mares del mundo, dando a conocer a los diferentes pueblos nuestros valores culturales, y promocionando nuestro arte, nuestros productos, la gastronomía, la riqueza turística, etc., como forma efectiva de potenciar la imagen de la República Oriental del Uruguay en el extranjero.

Vale la pena destacar lo que escribieran el entonces Presidente de la República²:

- **Dr. Julio María Sanguinetti:** en el prólogo del libro “Velero Escuela Capitán Miranda - Embajador uruguayo en los mares del mundo”: *“El Capitán Miranda no es sólo una institución de la Armada Nacional, es una institución del país... El Capitán Miranda es uno de los emblemas que configuran la simbología del Estado, una pieza fundamental de nuestra representación exterior, un embajador de los mares del mundo”*³.
- **Dr. Tabaré Vázquez:** en el prólogo del libro “*Capitán Miranda Patrimonio Uruguayo sin Fronteras*” publicado con motivo de su 75 aniversario, escribía lo siguiente: el “*carácter de ‘embajada itinerante’ que asume este buque en cada una de las travesías, no es un dato menor para un pequeño país que trabaja para insertarse con confianza en sí mismo en el complejo mundo actual*”⁴.

Para la Armada Nacional, el “Capitán Miranda” es el símbolo más prestigioso y representativo de nuestra Institución. Esto

Velero Escuela Capitán Miranda, profeta en su tierra y en todos los mares



“Velas del Sena”, evento náutico (1999) en el cual participaron más de 10 millones de personas



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

MOTOTRBO
REINVENTANDO
DIGITAL



SICOM
SISTEMAS DE COMUNICACIONES

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

 **MOTOROLA**
distribuidor
autorizado

 **MOTOROLA**
servicio
autorizado

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



Algunos recortes de prensa publicados durante XXXI Viaje de Instrucción (2019)

genera un poder de atracción que despierta gran interés en nuestra población, lo que es utilizado para desarrollar acciones propias o en vinculación con instituciones públicas o privadas, que nos permitan fortalecer la identidad y los lazos entre la Armada y nuestra sociedad (y sus instituciones); y al mismo tiempo promuevan la importancia del mar, contribuyendo así, a generar una mayor conciencia marítima de todos los uruguayos. Asimismo los Viajes de Instrucción permiten mantener un fluido contacto con Fuerzas Navales amigas, con las cuales se interactúa en diferentes áreas para promover la cooperación técnica, tanto en transferencia del conocimiento como de material, y siendo un instrumento fundamental para afianzar aún más los lazos de amistad y confianza mutua.

Otro punto muy importante, no siempre valorado, es el vínculo identitario que se forma entre el marino y el buque. Todas las experiencias vividas por un largo periodo, en navegación, en puerto, la relevancia de la tarea, que solo pueden dimensionarla los que pasan por la cubierta del VE “Capitán Mi-

randa”, genera un sentido de arraigo y pertenencia con la Institución que son fundamentales para poder dimensionar lo especial y la importancia de nuestra profesión. Este sentimiento es aún más trascendental cuando lo comprenden nuestros noveles Guardiamarinas; es una inyección de adrenalina que los llena de energía dándoles un gran impulso para comenzar y continuar abrazados a esta noble profesión.

4. ¿Qué es lo que le hace un símbolo Emblemático a nivel Nacional e Internacional?

Vale la pena acotar que si bien los “Grandes Veleros” despiertan una fascinación especial o mística que es intrínseca a su tipo, su prestigio en cambio, es adquirido. En el anexo (al final del artículo) se mencionan sólo algunos hechos como parte de su reseña histórica que explican el sitio que hoy ocupa el VE Capitán Miranda. Pero vale aportar algunos datos en forma de resumen general:

Hasta la fecha nuestro “Embajador de los

Mares” ha llevado nuestro Pabellón Nacional, dando a conocer nuestros rasgos culturales en más de 500 ciudades de más de 50 países diferentes habiendo recorrido más de 500.000 millas náuticas (equivalentes a más de 12 vueltas al globo). Asimismo ha tenido una presencia mediática sin precedentes en programas y medios de prensa nacional e internacional. Cabe destacar que debido a su prestigio, se reciben anualmente varias invitaciones para participar en los eventos náuticos más importantes del mundo, que congregan a millares de personas. A modo de ejemplo podemos citar al evento náutico “Velas del Sena”, celebrado en Rouen-Francia (1999), en el que se estima que más de **DIEZ (10) MILLONES**⁵ de personas participaron en dicho evento, de los cuales decenas de miles transitaron por las cubiertas del Velero Escuela. Una cifra increíble de dimensionar, pero que solo tiene explicación por la fascinación que despierta este tipo de buques y al sacrificio de su tripulación para mantener el buque abierto al público, por 10 días durante las 24 horas.

Como Buque Escuela ha contribuido a la formación de 34 promociones de Guardiamarinas, completando 31 viajes de instrucción. Además ha integrado a sus tripulaciones, estudiantes universitarios, jóvenes de otras disciplinas (pasantes Ministerio de Turismo y Ministerio de Relaciones Exteriores), oficiales militares nacionales de otras fuerzas e invitados extranjeros de Armadas amigas. Esto ha contribuido al compromiso democrático de nuestra institución, fortaleciendo las relaciones con nuestra sociedad y afianzando los lazos de amistad y confianza mutua con otras Armadas.

Como instrumento de vínculo con la sociedad, en el “Día del Patrimonio”, nuestro velero es el principal punto de atracción del Puerto Montevideo, siendo éste el lugar más visitado todo el país en dicho evento. En los años con menos actividad (por reparación

y navegación), se ha registrado la visita de 32 institutos de enseñanza (públicos y privados), superando las 1.500 personas entre profesores y alumnos. Cabe destacar que normalmente la demanda de visitas es superior a la capacidad de atención del buque, ya que suele estar más tiempo navegando que en el puerto de Montevideo.

En diciembre del año pasado (2019), el VE “Capitán Miranda” fue premiado internacionalmente por la “Sail Training International”. Obtuvo el premio anual en la categoría de “Tall Ship” (Gran Velero) por su “significativa contribución al entrenamiento de la vela, demostrado excelencia en ‘innovación’ y ‘mejores prácticas’ en entrenamiento de vela para jóvenes”. Cabe destacar que estos premios anuales se otorgan a embarcaciones, operadores de embarcaciones, individuos y organizaciones que han hecho una contribución significativa al entrenamiento de vela. Los ganadores son decididos por un comité de premios de Sail Training International y se anuncian en la Conferencia anual de International Sail Training y Tall Ships Conference. Este premio viene siendo entregado desde el año 2007, y es la primera vez que es distinguido un Buque Escuela de una Armada, y la primera vez en recibirlo una organización que pertenece al continente americano.

5. ¿Cuáles son las acciones concretas que materializan el valor del VE “Capitán Miranda”?

Para dar respuesta a la pregunta, mencionaremos algunas de las experiencias vividas durante del “XXXI Viaje de Instrucción”, realizado el pasado año (2019), como hechos de la realidad –y a manera de estudio de campo– que nos aportan datos concretos y medibles para dar a los lectores una mejor explicación de cómo se materializa la misión del VE Capitán Miranda; y a

su vez esto nos permita argumentar –desde una opinión personal- cuáles parecen ser los mayores retos.

Durante el viaje se visitaron 19 puertos de 11 diferentes Estados del continente americano, entre ellos: Brasil (Rio de Janeiro, Fortaleza, Natal, Victoria, Isla de Fernando de Noroña), Grenada (Saint Georges), Curazao (Willemstad), Colombia (Cartagena de Indias), Panamá (Colón), México (Cozumel), Cuba (La Habana), Estados Unidos (Miami, Baltimore, New London, Newport, Boston, Norfolk), República Dominicana (Santo Domingo), Puerto Rico (San Juan) y St. Lucia (Castries). Asimismo el buque contó con invitados extranjeros de los siguientes países: Alemania, Argentina, Brasil, España, Estados Unidos de América, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana.

Como Buque Escuela:

En el 2019 se cumplió exitosamente un Viaje de Instrucción de casi 6 meses de duración, 16.000 millas navegadas, donde se debió navegar por diferentes mares de diferentes características, afrontando todo tipo de condiciones meteorológicas. Inclusive se debió modificar la derrota para resguardarse de un Huracán y una tormenta tropical. También se realizaron navegaciones de 24 horas por ríos y canales como el Chesapeake-Delaware. La pierna (tramo) de la isla de Santa Lucía (Caribe) hasta la isla Fernando de Noroña se realizó completamente por navegación por sextante (astronómica), estando el Puente y todos los cálculos a cargo de los Guardiamarinas en instrucción. Cabe destacar que en ningún momento se utilizó equipamiento electrónico de posicionamiento satelital (GPS). Asimismo se completó la instrucción de los Guardiamarinas, cumpliendo todos con las competencias necesarias que le permitieron hacerse cargo del Puente de Navegación o de la Sala de Máquinas (de-

pendiendo la especialidad) en todo el último tercio (1/3) del viaje. Tener todas estas experiencias profesionales juntas es de un inestimable valor para toda la tripulación, tanto para la Plana Mayor, como para los Guardiamarinas y el Personal Subalterno. Esto debe ser verdaderamente valorado, y en las condiciones actuales que se encuentra la Armada -en cuanto a las críticas y conocidas condiciones en que se encuentran nuestros buques- donde no se navega lo adecuado, mantener los Viajes de Instrucción de largo aliento, debe ser prioritario e irrenunciable.

Como símbolo cultural de Buque Abierto al mundo:

Como parte de esta política, el “Capitán Miranda” se abre al público en general, y en coordinación con las autoridades nacionales de la cancillería (embajadores, cónsules, agregados navales) o autoridades locales (navales, organizaciones náuticas, alcaldías), se realizan recepciones oficiales, almuerzos, visitas protocolares etc. Asimismo se pueden realizar otro tipo de actividades organizadas por autoridades de Institutos públicos o privados (cámaras empresariales, empresas, etc.) con interés de promocionar los productos nacionales. Esta promoción, se verifica a través de la labor que desarrolla la tripulación en cada puerto en el que el buque recalca, aprovechando no sólo las oportunidades que las actividades protocolares ofrecen sino además, las visitas que el público en general realiza.

Por tanto en este viaje -como en todos- la labor que la tripulación tuvo en lo protocolar, fue elaborar comidas típicas de nuestra cultura, donde se ofrecieron a los invitados la degustación de nuestros productos nacionales más representativos, como ser, vinos, carnes, embutidos, lácteos, aceites, y todos aquellos que la capacidad del buque nos per-



Cruzando el Ecuador con todo el velamen izado



Celebrando el “Día del Uruguayo” (2019) en puerto de Miami, EEUU.

Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



**24 Hours Worldwide
+1 713 534 0700**

www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com



mitió llevar desde Montevideo, así como a los diferentes auspiciantes les interesó promocionar. También como parte de esa labor de promoción, apuntando directamente a marcas y productos nacionales, se armaron exhibidores para cada evento y para las visitas abiertas al público. Asimismo se desplegaron “banners” y se entregó folletería de nuestro país, con descripción de símbolos culturales, lugares turísticos, historia, etc. También se exhibieron cuadros de artistas nacionales como Páez Vilaró, además de izarse en todos los puertos las “velas con los soles” también pintadas por dicho artista. Con respecto a la música, es tradicional pasar música de autores nacionales durante los eventos, así como en cada atraque y desatraque en los diferentes puertos. Esto se hizo emitiendo por los altoparlantes de buque, la mítica “Cumparisita”. También en tres puertos diferentes (a través de coordinaciones con los consulados), compatriotas radicados en el extranjero hicieron demostraciones de bailes tradicionales como el tango y candombe acompañando a nuestra música. De la misma forma y en varias ocasiones nuestra tradicional cuerda de tambores, formada con integrantes de la tripulación, animó y emocionó a compatriotas y extranjeros. A los efectos de intentar transmitir una dimensión de lo realizado, se expresan algunas metas alcanzadas en números:

- En el año se realizaron un total de 63 eventos protocolares a bordo, entre recepciones, almuerzos y lanzamientos.
- En los puertos, el buque se abrió para ser visitado por el público local. En total, se recibieron más de 14.000 personas de diferentes nacionalidades.
- Nos visitaron más de 1.500 compatriotas (y sus familias). Cabe destacar que cuando existe una comunidad

grande de uruguayos en la zona de los puertos visitados, se organiza junto con los Consulados y Agregados, el “Día del Uruguayo”. El buque se prepara especialmente para recibir a todos los uruguayos que se acerquen.

- En Miami por ejemplo, se organizó conjuntamente con el Consulado la celebración del “Día del Uruguayo”, donde se pasó una tarjeta invitación a la comunidad de uruguayos. Normalmente se los invita a que traigan su mate (muchas veces compartimos yerba uruguaya y más cuando se tiene apoyo de alguna de las empresas), y el buque panifica los tradicionales bizcochos. Como anfitriones, la tripulación se queda para recibir a todo nuestros compatriotas. Ese día contabilizamos un número aproximado de 500 personas entre uruguayos y sus familiares, la mayoría vestidos de celeste algunos envueltos en la bandera, otros con camisetas de nacional, Peñarol, etc. Las conversaciones fueron las típicas de futbol, historias personales como emigrantes, del lugar de sus orígenes, dónde se criaron en Uruguay, de sus añoranzas y de sus sueños. Sin lugar a duda un día emotivo, de fiesta, donde se exaltan las emociones y los sentimientos de patriotismo, donde vuelve el corazón celeste. El Capitán Miranda logra algo muy difícil, que es exaltar todo lo bueno de nuestra tierra, en sus cubiertas se dejan de lado las diferencias, se congregan personalidades de todos los orígenes, condición social, ideologías, de diferentes cuadros de fútbol, todo es armonía, y todos están con el simple objetivo de disfrutar del estar nuevamente en su tierra. Para los uruguayos que formaron familia

en el exterior, y no conocen Uruguay, es una oportunidad única para ellos vivan algo que no tiene explicación, y es respirar Uruguay, donde todo el mundo habla “uruguayo”, donde la gente se emociona hasta las lágrimas envueltos en su bandera. “Hoy he podido hacer más uruguayos a mis hijos”, fue el comentario de agradecimiento de un padre.

Como instrumento diplomático:

Se trabajó en completa coordinación con las autoridades de la Cancillería de forma de maximizar cada una de las visitas del VE Capitán Miranda. Dependiendo de los lugares las coordinaciones se hicieron directamente con los Embajadores o con el cuerpo consular, ya fuera Cónsules Generales u Honorarios, y obviamente con los Agregados Navales o de Defensa en donde los hubiera. En coordinación con ellos se planificó la agenda de eventos y las listas de invitados para cada uno de éstos. Por tanto, se recibieron en los diferentes eventos realizados a bordo a distinguidas autoridades nacionales y locales, civiles y militares. Dentro de los más destacados figuran:

- Jefes de Estado: Gobernadora de Puerto Rico (Estado libre asociado).
- Ministros: Vice-primer Ministro de Cuba, Ministro de Defensa de Colombia, Viceministro de Relaciones Exteriores de República Dominicana.
- Embajadores: los Embajadores uruguayos que participaron de los eventos de a bordo fueron, los de Colombia, Panamá, México, Cuba, Estados Unidos y República Dominicana. Cabe destacar que varios Embajadores de otros países concurrieron por ser invitados de los antes mencionados. Por ejemplo en la recepción realizada en el puerto de Colón, Panamá,

fueron 14 los embajadores de otras nacionalidades.

- Otras autoridades nacionales: por el Estado de Connecticut (EEUU) participó un Congrecista, el Vicegobernador y un Senador del Estado. Por Puerto Rico, 3 senadores (uno presidente de la cámara representantes). Por el Estado de Maryland (EEUU), Secretario del Gobernador.
- Como autoridades locales, en Estados Unidos se destacan la presencia de los Alcaldes de las ciudades de Miami, Norfolk, New London y la Vicealcalde de Newport.

Entre los acontecimientos de carácter diplomático que mayor destaque tuvieron durante el pasado viaje de instrucción, se puede mencionar:

- La participación de la celebración del 35 aniversario del día de la Bandera de Curazao (día nacional), donde el VE Capitán Miranda fue invitado especialmente. La tripulación participó de todos los actos públicos realizados. El Comandante fue recibido por la Gobernadora (máxima autoridad de la Isla).
- En la ciudad de New London del Estado de Connecticut, Estados Unidos de América, se celebró el 20 aniversario del Programa Estatal de Cooperación (State Partnership Program) entre dicho Estado –por intermedio de su Guardia Nacional- y el Uruguay –por intermedio de sus FFAA. Con la gestiones realizadas por el Agregado Naval acreditado en dicho país, se utilizó al VE Capitán Miranda para darle marco y mayor trascendencia a dicha celebración. En la recepción realizada a bordo, participaron un Congresista representante del Estado,



el Vicegobernador, Comandante en Jefe de la Guardia Nacional Aérea de todo Estados Unidos, el Comandante de la Guardia Nacional del Estado de Connecticut, un Senador del Estado, el Alcalde de New London, la Cónsul General de Uruguay, los Agregados Militares de Uruguay acreditados en dicho país, así como otro gran número de autoridades civiles y militares locales. Más allá del tradicional intercambio de obsequios, se destaca que en la recepción de a bordo, el Vicegobernador entregó a la Misión Militar de Uruguay en EEUU, un Pabellón Nacional que estuvo izado en el Capitolio del Estado de Connecticut, en honor a la delegación uruguaya. En la recepción, de unos 100 invitados aproximadamente, se dio un hecho

muy particular, ya que los invitados (incluyendo las más altas autoridades) permanecieron por mucho más tiempo de lo que marcaba el protocolo, simplemente por no quererse ir, manifestándolo e insistiendo que estaban muy cómodos por la excelente hospitalidad brindada. Las autoridades al día siguiente agasajaron a gran parte de la tripulación.

- En Puerto Rico, a bordo del VE Capitán Miranda, la Secretaria de Estado junto a otras autoridades de la isla caribeña, y frente a varios medios de prensa local, dieron inicio a la celebración de los 500 años de la ciudad de San Juan. Se realizaron varios eventos a bordo, donde inclusive participó la Gobernadora de Estado, que según nos informaron, sería la



GRUPO BOLUDA
Montevideo - Uruguay

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



primera vez que un Jefe de Estado participa de un evento a bordo de un Buque Escuela. Además participaron 3 senadores de Estado, el Cónsul Honorario de Uruguay y otras autoridades. Se participó con la tripulación en eventos realizados en diferentes municipios. Junto al Cónsul Honorario de Uruguay, se puso una placa al busto de nuestro prócer Gral. José Gervasio Artigas. Cabe mencionar que dicha placa fue traída por el buque, y el busto había sido también traído en el año 1982, cuando el Capitán Miranda recalara por primera vez en dicha isla.

- En Cartagena de Indias, Colombia, con la presencia del Ministro de Defensa a bordo del VE Capitán Miranda, se presentó una muy buena oportunidad para que nuestro Embajador en dicho país tratara directamente con el Ministro un asunto de larga data, por un acuerdo de Memorando de Cooperación de Defensa entre los Ministerios de Defensa en ambos países. A consecuencia de dicho encuentro, se logró acelerar el proceso y se obtuvo la aprobación del mismo por parte del Gobierno colombiano. Dicho por el propio Embajador, sólo el Capitán Miranda congrega a autoridades tan notables, y ser los anfitriones nos da otra fortaleza al “jugar de local”, algo no tan simple para un país como el nuestro.

Como instrumento de promoción comercial y de comercio exterior:

Uno de los grandes desafíos que tuvieron históricamente estos viajes para la Armada, fue la forma de poder financiarlos. Inicialmente se solicitaba apoyo a las empresas con un fin de mecenazgo (donaciones). Pero a medida que el Capitán Miranda fue adquiriendo prestigio, a las propias empresas nacionales les interesó asociarse a la imagen que difundía el “Capitán Miranda”. Luego de la exitosa experiencia que tuvo la Armada Nacional con el proyecto del Velero Maxi-yacht “Uruguay Natural” (1993-1994)⁶, el cual diera pasó a la “marca país”, hizo que algunos oficiales que habían participado de dicho proyecto, replicaran la misma experiencia de éxito con el Velero Escuela, y es así que “Capitán Miranda” se volvió marca registrada.

El V/E “Capitán Miranda”, es una herramienta de marketing no tradicional muy poderosa, dada su condición de Embajador Itinerante y su característica de antigua Goleta, que lo hacen un producto único y exclusivo. Por tanto, esto ha sido aprovechado para realizar también acciones de patrocinio. Es justamente con ese espíritu que se crea en el año 2001 una asociación civil, hoy llamada “Amigos del Capitán Miranda” (AMIRA), y que tiene por cometido obtener y brindarle apoyo económico, financiero, material y humano. Dicha asociación se convirtió en una herramienta fundamental de soporte del Buque Escuela, debido al marco jurídico que nos brinda, y a su vez por el gran apoyo que brindan sus directivos y asociados, y en general todos los amigos del Capitán Miranda. Y es justamente con este soporte que se ha podido avanzar en asociarnos a diferentes entidades públicas y privadas para

contribuir con la promoción de productos de carácter nacional y la imagen del Uruguay en general.

Con las instituciones públicas que se ha trabajado fuertemente en la promoción del Uruguay en general, podemos nombrar al Ministerio de Turismo y el Instituto Uruguay XXI. Junto a éstas, el Capitán Miranda se ha sumado a la estrategia de mostrar nuestras ventajas competitivas, que se aglutinan en el concepto de la marca país “URUGUAY NATURAL” (impresa en las velas mayores), para exponer lo mejor de nuestra tierra. También alineados en esa misma estrategia se han sumado diferentes Intendencias para promocionar el turismo local. En el caso de los productos típicos como carnes, en general se ha recibido apoyo a través del Instituto Nacional de Carnes (INAC), con los lácteos ha estado presente CONAPROLE y últimamente han aparecido el interés de otras empresas. Con los vinos también han estado diferentes bodegas a través de los años, en los últimos años ha sido Bodega Juanicó (Don Pascual) la que ha estado asociada a la marca Capitán Miranda. Y así podríamos ir nombrando muchos productos más.

Al calificarlo como herramienta “poderosa” queremos señalar que el buque tiene acceso a mercados y, dentro de ellos, a potenciales clientes, generando oportunidades para nuestras empresas que probablemente de otra forma jamás alcanzarían y, en su caso, a costos seguramente no abordables. Podemos citar algún ejemplo para ayudar a comprender este potencial.

- Durante un almuerzo protocolar ofrecido por el buque en Miami, donde participaron autoridades nacionales de la cancillería como la Cónsul General de Uruguay y el Agregado Naval acreditado en EEUU, autoridades

locales como el Alcalde y Vicealcalde de Miami (y otras), también otras personalidades empresariales, como el Presidente y Vicepresidente de la Cámara de Comercio Uruguay-Miami y un empresario español dueño de un agencia marítima, se degustaron productos tradicionales uruguayos como vinos, carne, embutidos, quesos, etc. La anécdota es, que el empresario español, que poco sabía de Uruguay y menos de la calidad de nuestras carnes, quedó tan sorprendido que le interesó contactarse con algún proveedor de carne uruguaya. Como en la mesa estaba el presidente de la Cámara de Comercio, lo contactó con un exportador uruguayo integrante de dicha cámara, ya que el dueño de la agencia marítima quería proveerle carne a la naviera de cruceros NORWEGIAN CRUISE LINE y CARNIVAL, así como a la Armada Norteamericana (en sus bases en el exterior). Además de esto, el Alcalde, que había sido invitado por la Cónsul General, manifestó que haber conocido más íntimamente la cultura uruguaya, le interesó hacer una gira por Uruguay y saber mucho más, ya que había ido a otros países de Sudamérica pero no le había puesto atención a Uruguay.

- También en Miami, se realizó en conjunto con la Cámara de Comercio Uruguay-Miami un evento en el cual participaron 150 personas. Dicho evento, es organizado regularmente el 25 de agosto de cada año, pero cuando se enteraron de que existía la posibilidad de que el Capitán Miranda podía atracar en Miami,

decidieron correr la fecha para poder hacerlo ahí. Miami es un puerto caro, por lo que nos ayudaron muchísimo para que las autoridades de la ciudad nos exoneraran de costos de gastos portuarios, que fue lo que determinó haciendo factible nuestra recalcada en dicho puerto. Cabe agregar que en la “Gala Uruguay” –cómo la llaman- se exhibieron y degustaron productos nacionales, hubo un show en vivo de tango a cargo del artista Alfredo Lériida de la compañía “Tango Lovers” (también promotor de la marca país). Los participantes eran muchos empresarios uruguayos con sus socios extranjeros, o extranjeros que importaban productos de Uruguay. Cabe destacar que fue un éxito, y todos los extranjeros que no conocían Uruguay se fueron con una buena imagen y manifestando su deseo de conocerlo.

- En la ciudad de Vitoria, Estado de Espírito Santo de Brasil, como es tradición en los puertos, se realizó un almuerzo con las autoridades del Estado. La Cónsul General concurrente en dicho Estado, aprovechó la oportunidad para congregarse en la misma mesa a varias autoridades locales con la intención de incentivar el comercio con el Uruguay. Entre las autoridades estaban el Secretario de Desarrollo (economía), el alcalde, Presidente del sindicato de Comercio, Presidente de Federación de Industrias del Estado y representante de las cámaras empresariales del Estado. La propia Cónsul General destacó los resultados favorables obtenidos, los cuales fueron sorprendentes por el entusiasmo que

despertó el Uruguay a raíz de ese almuerzo. Puntualmente con la visita se restableció el vínculo del consulado con dicho Estado, moviéndose contactos de exportadores e importadores, e iniciando una agenda bilateral con las autoridades estatales. Por ejemplo se invitó a participar a la feria del vino que realiza anualmente allí, siendo Uruguay primer país en sumarse a dicha feria. El turismo fue otro de los rubros a fortalecer que despertó mucho interés. Al respecto, la Cónsul nos dio su opinión -a texto expreso- respecto al Capitán Miranda:

“la importancia del arribo del buque a estos destinos estratégicos para Uruguay, resultan una pieza clave en la tarea que llevan adelante las distintas Embajadas y Consulados uruguayos en el exterior. Por un lado, a través del acercamiento a las colonias de compatriotas residentes en el exterior, permitiéndoles vincularse con un patrimonio nacional tan importante como es el Capitán Miranda. Por otro lado, su visita a distintos puertos también contribuye significativamente a la promoción comercial del país, siendo un motivo para dinamizar contactos locales así como una oportunidad excelente para mostrar y presentar tanto productos nacionales como aspectos culturales que nos identifican como sociedad. La oportunidad de contar con el buque en diferentes puertos y ciudades permite que la representación diplomática del país que allí se encuentre, pueda a partir de su visita, promover ma-

yores vínculos con las autoridades locales, con los medios de prensa, así como con potenciales empresas interesadas en vincularse con el país, generando un espacio institucional para nuevas oportunidades de negocios con Uruguay.”

Afianzando Lazos entre Armadas:

Cualquier Buque de Guerra en una visita a puerto extranjero cumple un rol diplomático, teniendo un estatus jurídico particular que lo hace representante del Estado mismo. Pero para una Armada, esa representatividad tiene una dimensión muy especial en la interacción que se realiza con sus pares. Sólo los grandes y poderosos buques de guerra, llamados capitales, pueden conciliar tanto la atención y congregar las máximas autoridades navales del lugar, como lo hace un Buque Escuela.

Podemos afirmar que en el pasado viaje de instrucción, prácticamente en todos los puertos concurren las máximas autoridades navales de lugar, a por lo menos alguno de los eventos que se realizaron a bordo. Desde Comandantes en Jefe, Almirantes de tres estrellas, Vicealmirantes, Contralmirantes, etc., de las diferentes fuerzas navales (Armadas o Guardias Costeras).

Podemos mencionar también el hecho de navegar y compartir nuestra vida de abordo por un largo período, con todo lo que ello significa, con nueve (9) oficiales pertenecientes a otras Armadas. Esas relaciones vividas en la juventud, perduran por siempre. Los viajes transforman a las personas, y las vivencias de este tipo de viajes son inolvidables, generando un cariño e identidad en los oficiales extranjeros para con nuestra Armada y el país, muy especiales.

Al mismo tiempo se realizaron varias visitas profesionales a diferentes instituciones, bases, museos, buques, etc. Por ejemplo se visitaron seis (6) diferentes Escuelas Navales, Brasil, Colombia, Cuba, Estados Unidos (NAVY y Coast Guard) y República Dominicana.

La Cónsul General de Río de Janeiro expresaba su visión al respecto: “la visita del Velero Escuela ‘Capitán Miranda’ a Río de Janeiro, es sin lugar a dudas una cita obligada cada año como demostración de la intensa cooperación y el fluido intercambio existente entre la Armada Nacional y la Marina de Brasil, dado que Río de Janeiro centraliza la base más importante de la Marina brasileña”.

6. ¿Cuáles son los mayores desafíos para mantener el nivel de representatividad que exige su condición de Embajada?

Como hemos mencionado anteriormente, el presupuesto para sostener cada uno de estos viajes ha sido una constante preocupación para la Armada Nacional, y sigue siendo su mayor desafío. A lo largo de su más de 40 años como Buque Escuela, la asignación del presupuesto ha tenido diferentes modalidades, incluyendo haber sido considerado con un proyecto para funcionamiento propio, dependiente del Ministerio de Defensa, con una asignación independientemente al resto de la Armada. Pero luego de la crisis del 2002, todo su peso presupuestal volvió a incluirse dentro del presupuesto general de la Armada. Desde entonces, la asignación presupuestal ha marcado una clara tendencia a la baja. Particularmente con los objetos del gasto de funcionamiento, que son los que están asociados directamente al costo de un viaje (alimentación, combustible, gastos

portuarios, imprevistos). Es importante resaltar, que los créditos asignados en el año 2000, son un 300% mayor a los que hoy cuenta la Armada en el 2020; considerando la evolución que ha tenido el monto del crédito –en moneda nacional- corregidos por Índice de Precios del Consumo (IPC). No está considerado el ajuste que debería hacerse en cuanto al “poder de compra” corregido por variaciones de moneda extranjera, ya que dada las características de los viajes, tiene un impacto negativo mucho mayor que lo que puede causar en Unidades Ejecutoras que no tienen compras en el extranjero. Asimismo cabe destacar que la reparación mayor se sostuvo con un proyecto de inversión propio, pero con una asignación independiente al resto del presupuesto global de la Unidad Ejecutora Comando General de la Armada. Este proyecto, en lo que respecta para la administración del Estado, se terminó pagando con lo ahorrado en los siete (7) viajes de instrucción que no se realizaron (2011-2017). Pero para la Armada, fue un alivio presupuestal muy importante, ya que funcionó sin tener que desviar presupuesto para sostener cada uno de los viajes. En los últimos diez (10) años, solo el viaje del 2019 fue soportado íntegramente con el presupuesto de la Armada. No contabilizamos el del 2018 por tratarse de un viaje que se dio en situaciones particulares, con una duración de solo 2 meses, visitando puertos de la región (Brasil y Argentina), donde existen acuerdos de reciprocidad para gastos portuarios, lo cual implicó que tuviera costos muy reducidos en comparación al de un viaje promedio. Tampoco se realizó el viaje del 2020 debido a la situación sanitaria generada por el COVID-19.

En suma, en los últimos diez (10) años se sostuvo un (1) solo viaje de instrucción

con características promedio, que por ser el primero luego de tantos años y de haber finalizado con éxito y orgullo la modernización, se puso en él la prioridad institucional, contando con un esfuerzo presupuestal excepcional para darle un marco adecuado a tan importante acontecimiento. La pregunta que cabe hacerse es: ¿qué hubiera pasado si la Armada hubiera tenido que en esta última década, sostener un viaje por año, con su depreciado presupuesto? Por tanto, y mirando hacia el futuro, se nos plantea un escenario complejo, lo cual nos genera otras interrogantes:

¿Es factible derivar parte del presupuesto de la Armada para asignarle los recursos que nuestro Buque Escuela demanda para mantener su alto grado de prestigio y representatividad? Es bien conocido el estado de situación de la Armada, la que por imperiosa necesidad, viene reclamando hace años una mejora del material y recuperación del presupuesto. Considerando el esfuerzo económico que significa mantener en funcionamiento su obsoleta flota, y toda su diversa estructura, no parece factible ahora también con ese corto presupuesto, sostener a su “hijo pródigo”. Ni siquiera es aplicable el famoso refrán, “desvisto a un santo para vestir a otro”, porque este santo vale por muchos.

¿Es la Armada Nacional la que debe sostener integralmente al VE Capitán Miranda? La respuesta espontánea, es claramente afirmativa. Si es un Buque Escuela que tiene un rol educacional para sus integrantes, y es dicha institución la que lo administra, es lógico que así sea. Pero cuando evaluamos la dimensión de Embajador, símbolo cultural, representante del país que se proyecta al mundo -como hemos argumentado anteriormente, parece ser carga

muy pesada para que sea toda responsabilidad de la Armada. Pongamos ejemplos simples para poder explicar los límites de cada rol. Todos los buques de la Armada necesitan ser abastecidos con víveres para sus travesías, por lo tanto se hacen las licitaciones públicas para tal fin. Ninguna de esas licitaciones están orientadas a adquirir productos de alta calidad, que sean los mejores de nuestros productos de exportación con un fin enteramente diplomático o comercial, porque eso evidentemente tienen otro precio. A esto se le debe agregar las compras que se hacen en puertos extranjeros, con precios internacionales, que a su vez se deben hacer a través de proveedurías marítimas con costos adicionales. Todos los buques deben ser pintados regularmente como forma esencial de protección y también de representatividad, pero ninguno debe ser pintado cada vez que se ingresa a puerto, como pasa en el Capitán Miranda. Toda las tripulaciones utilizan uniformes “pixelados”, a diferencia del Buque Escuela que se provee de indumentaria que está en sintonía con lo que se utiliza en los veleros y el mundo náutico con que interactúa. Ningún buque tiene asignado gastos de representación, que consistan en folletería, recuerdos del buque y del Uruguay, regalos institucionales, que es de orden tener, no solo para cumplir con la reciprocidad con las altas autoridades con que se interactúa en forma permanente, sino también para regalar, principalmente a los niños que visitan el buque. Muchos de estos regalos, desde pequeños souvenirs a obsequios, cuando se trata de invitados; son parte de la buena hospitalidad, que nos gusta hacer sentir –y nos caracteriza- a los uruguayos.

Otro de los temas muy importantes, son los costos portuarios. El Capitán Miranda

por lo general recibe muchísimas invitaciones, lo que ayuda sensiblemente a bajar los costos portuarios. Pero no en todos los puertos existen eventos náuticos o hay una organización dispuesta a pagar todos los servicios portuarios. Como ejemplo, en el 2019, debido a que las invitaciones principalmente eran de puertos de Europa, y el Capitán Miranda tenía planificada una salida tardía (por trabajos pendientes luego de la reparación mayor y posterior prueba de mar), no estaba en condiciones de arribar a tiempo a los eventos, por tanto se definió hacer la ruta por el continente Americano. Uno de los puertos planificados era Miami, debido a la gran comunidad de uruguayos que ahí reside, y al cual casi 20 años no se iba. Pero por ser un puerto catalogado como “caro”, y no contar con ningún tipo de apoyo, estuvo seriamente en cuestión. La encrucijada estaba planteada de la siguiente manera; el puerto de Miami tenía un costo superior a los USD 30.000 (treinta mil dólares americanos), y al mismo tiempo teníamos ofrecimiento de la Armada de los Estados Unidos, poder atracar en su Base Naval de Mayport, ubicada en Jacksonville más al norte en el Estado de la Florida. Desde el punto de vista del rol de Buque Escuela, atracar en una Base Naval se presentaba como ventajoso, frente a lo que ofrecía un puerto turístico, en el medio del “downtown” de Miami, que no tenía ningún lugar cerca como visita profesional, como si lo tenía una Base Naval. ¿Pero que representatividad y difusión del Uruguay puede tener un buque encerrado en una base, sin visita al público, donde nadie si quiera ve su bandera?; con un muelle ubicado en el medio de la ciudad, sobre una principal avenida y por donde la gente pasaba caminando (por la vereda donde estaba amarrado el buque). Para el Buque Escuela nada cambia, pero

para el Embajador Itinerante, muchísimo. Al final, con mucha iniciativa y creatividad por parte del Buque y el Agregado Naval, y por el interés del Consulado y la Cámara Comercio Uruguay-Miami, se logró bajar sensiblemente los costos con las intermediaciones que se realizó con la Alcaldía. Eso mismo pasó en Baltimore, Norfolk, Newport y New London, en todos ellos existían bases navales, pero las gestiones realizadas por el Agregado Naval permitieron estar en muelles turísticos en el medio de las ciudades. Pero vale destacar, que de todas formas fue mucho más costoso que haber ido a las diferentes bases navales.

Volviendo entonces a la pregunta -más allá de la situación coyuntural- no parece lógico que la Armada se haga cargo integralmente de todo el presupuesto, porque este excede a las tareas específicas de un Buque Escuela.

¿Pero no apoyan otras instituciones públicas al emprendimiento del Capitán Miranda? Como se mencionó, sí se cuenta con apoyos. Pero éstos en primer lugar, son a voluntad y criterio del jerarca de turno, no existe acuerdo tácito que lo deba hacer, y menos montos mínimos o máximos. Por tanto, ésto ha variado sensiblemente de acuerdo a la coyuntura e interés particular de cada institución. Como ejemplo podemos nombrar al Ministerio de Turismo, con quién se ha trabajado coordinadamente y en muy buenos proyectos, sobre todo con su interés de proyectar al mundo el “Uruguay Natural” como atractivo turístico. Inclusive jóvenes técnicos de dicho Ministerio embarcaron en varios viajes de instrucción, para entender la dinámica desde dentro y al mismo tiempo colaborar con la tarea de difusión del Uruguay, obteniendo excelentes resultados. En la misma línea se ha trabajado con “Uruguay

XXI”. Cuando analizamos específicamente el rol de esta agencia (“responsable de la promoción de exportaciones, inversiones e imagen país. Trabajamos para potenciar la capacidad exportadora y la competitividad de las empresas uruguayas, promover al país como un destino atractivo para las inversiones productivas e impulsar la Marca País Uruguay Natural en el mundo”⁷⁾), podemos apreciar que todo lo que hace el VE Capitán Miranda contribuye directamente con ese propósito.

Pero si consideramos la experiencia del 2019, la cual se dio en un contexto muy particular, donde se había perdido la sinergia al pasar casi diez (10) años que no se trabajaba en asociación con otras instituciones ya fueran públicas o privadas, concluimos que nos encontramos con muchísimas puertas cerradas; las pocas instituciones públicas que nos apoyaron, como son las antes mencionadas, lo hicieron en un grado sensiblemente menor a otras veces. Por tanto se verifica lo que dijimos anteriormente, que los apoyos económicos o el grado de éstos, que realizan otras instituciones públicas, varían con la coyuntura. Y es lógico que esto suceda, cada institución determina sus prioridades de acuerdo a sus objetivos, y está claro que la coyuntura siempre va influir a favor o en contra sobre la decisión de asociarse (o no) y en qué grado, al Capitán Miranda. Por tanto, más allá de que en general se reconoce la importancia y el valor del Capitán Miranda, y con aun manifiesto interés de poder contribuir, ésto no siempre se materializa en acciones concretas y menos en porcentajes del presupuesto relacionados a su contribución.

En definitiva, en este mundo, por mejores intenciones que se tenga, y aunque “las bodegas estén llenas de apoyo moral”, eso no alcanza para materializar el nivel de re-

presentatividad que demanda todo un país. En una conversación con el Presidente de INAC, se le explicaba, que en los almuerzos protocolares (y siempre) en el plato principal está la carne, porque es parte de la marca país, y los invitados vienen entusiasmados a probar ¡si realmente la carne uruguaya es la mejor del mundo! Sin el apoyo de la industria, no sería posible ofrecer esa carne, porque nuestro presupuesto está pensado para salir con las bodegas llenas de carne para alimentar a nuestra tripulación, y no con parte de la mejor carne del planeta.

Una cosa es muy clara, y por eso es importante recalcarlo: una vez abandonadas las aguas uruguayas, **¡el Buque deja de ser un Velero de la Armada, y pasa a ser un Buque Escuela del Uruguay, que nos representa a todos!** Cuando la gente nos visita en los puertos extranjeros poco o nada de Uruguay conoce, los visitantes se llevan la imagen de su tripulación y del Buque en general, como si fuera una muestra del universo que representa a todo un país llamado República Oriental del Uruguay. La asociación de esa primera impresión, el primer contacto con algo de Uruguay, se proyectará en su imaginación de como todo lo bueno o malo que pueda ser nuestro “bendito país”. Y eso se evidencia por las cantidad de personas que nos dijeron que no sabían nada de Uruguay, que a raíz de haber conocido el Capitán Miranda les había “picado el bichito” de conocer también Uruguay; y así como otros tantos ya habían ido a Uruguay por esa misma razón. La tripulación es consciente de eso, y se hace el mayor esfuerzo para dar nuestra mejor imagen, sabiendo que la humildad y sencillez son rasgos e identidad de nuestro pueblo, pero de todas formas, eso no alcanza si queremos mostrar lo mejor de nuestra tierra.

7. CONCLUSION

En suma, el Capitán Miranda -y en palabras del Dr. Julio María Sanguinetti- “*es una institución del país*”. Todos están de acuerdo de su carácter de Embajador -más allá de su condición de Buque Escuela- donde también tiene la responsabilidad de asumir toda la tarea. Podríamos decir que es un “caballo ganador” con el que todos quieren correr, pero a la hora de establecer “quién paga”, queda solo la Armada Nacional con esa pesada carga, insostenible si se mantienen las condiciones actuales, y nada indica que en el futuro esto tienda a cambiar.

¿Tiene el país otro instrumento de promoción internacional tan atractivo y poderoso como el Capitán Miranda? Hemos tratado de dejar claro, que no solo pierde la Armada sino pierde de ganar el Uruguay. Esta conclusión, tal vez pesimista, pero probable, nos interpela fuertemente. Y apelando a la frase acuñada por A. Einstein, de que “si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo”, nos gustaría asome en el pensamiento de los participantes, la necesidad de una nueva mirada a la hora de proponer un modelo que atienda las diferentes aristas del tema.

Creemos firmemente que las actividades del viaje no vinculadas específicamente al rol de Instrucción, que también son esencia e identidad del buque, merecen una planificación, ejecución y evaluación que involucre a otros estamentos del estado, como competencia genuina de los mismos, y no como un resultado azaroso. Actualmente, la sinergia entre estas diversas dependencias estatales, que es fundamental para un viaje exitoso en cuanto a amplificar la presencia y proyección del Uruguay en el mundo, está librada a iniciativas cuasi-personales e inte-

rés coyuntural de las autoridades de turno. En su lugar se propone formalizar acuerdos interinstitucionales entre las carteras relacionadas al rol de Embajada Itinerante, y más que proyectos “vis a vis” y aislados de año a año, sea un programa donde se fijen objetivos comunes, y donde cada una de las partes brinde una contraprestación logística de algún tipo (financiera, material, servicios, etc.) a la magnitud de la contribución que el Capitán Miranda hace con cada una de ellas.

Y como forma de cerrar esta mirada, nos pareció muy oportuna citar lo que la “Visión” actual de nuestro emblemático velero invoca, y que al mismo tiempo parece recoger todo lo argumentado aquí, y como su propósito lo indica, nos ayuda a comprender el rumbo a seguir:

“El reconocimiento como “Patrimonio Uruguayo sin fronteras”, hace que el Velero Escuela “Capitán Miranda” siga siendo el símbolo más prestigioso y representativo que custodia la Armada Nacional, por lo que genera un alto valor de atracción y admiración en nuestra población, y en todos los compatriotas que se lo encuentran por el mundo, preservando así una fuerte identidad nacional. Para ello continuaremos trabajando con la comunidad en general, mejorando la interacción y apoyo recibido de las instituciones públicas y privadas, para que seamos dignos representantes de la Armada y de todo el Uruguay.

Nuestro rol de “Embajador Itinerante de los Mares”, exige altos niveles de alistamiento, desempeño y de representatividad internacional. Esto no solo nos exige los mejores estándares de operación y presentación del Buque, que es el vehículo y “símbolo”, sino también nos

aboca a seleccionar y preparar nuestros hombres y mujeres, para mantener tripulaciones altamente calificadas, porque ellos son los verdaderos “mensajeros”, y son los que han dado el “alma” y prestigio nacional e internacional a este buque.

Este rico legado, inspirado en los conceptos vertidos por el Capitán de Navío Francisco P. Miranda a fines del siglo XIX, que la Armada Nacional nació para ser protagonista en el devenir de la Nación, se ha transmitido de tripulación en tripulación por los 90 años de existencia de este Buque, y continuará siendo una luz inspiradora para las nuevas generaciones, que nos permitirá seguir soñando y bregando, para lograr grandes cosas para la Armada y el Uruguay.”⁸

Nos permitimos una última reflexión: es fácil para nosotros ver el significado del Símbolo, porque hablamos con el corazón conquistado, y quién alguna vez ha viajado o participado de algunos de los periplos del Capitán Miranda, entiende fácilmente su potencia y la magnitud de los resultados que cosecha, siendo enormemente beneficiosos para los intereses de la patria. Pero por el honor que nos merece haber sido Comandante de este buque, y que más allá de la coyuntura y las dificultades que siempre ha habido, no podemos dejar pasar de mencionar lo que da esencia a este buque, que es el **espíritu de sus tripulaciones**. Ese espíritu inalterable a través del tiempo y que constituye el alma que mantiene vivo al símbolo; ese espíritu vivo, que permite soñar con grandes cosas, y luego trabajar para alcanzarlas. Fue ese espíritu el que permitió soñar y creer posible que con este buque se podía hacer todo el releva-

miento hidrográfico de las aguas uruguayas; fueron esos sueños los que hicieron posible creer que lo que fue un viejo y desactivado buque hidrográfico se podía transformar en una estilizada Goleta; son los mismos que permitieron creer que con este transformado velero se podía circunnavegar el globo y se podían ganar varias regatas internacionales. Esos sueños, que también hicieron posible creer que la mano de obra de la Armada era capaz de hacer una modernización de media vida, remplazando todo los sistemas de a bordo y gran parte de su estructura. Y sin lugar a duda fue el “**sacrificio y cariño**” de sus tripulaciones, que convirtieron en realidad todos esos sueños, y que hoy este longevo navío permanezca navegando alrededor del mundo como parte del rico patrimonio de todos los uruguayos, y continúe generando en estas sacrificadas, pero honorables tripulaciones el sentido de pertenencia, identidad y espíritu de cuerpo -en especial a los noveles Guardiamarinas- tan necesario para continuar abrazados a esta noble profesión.

La siguiente frase sintetiza lo que para nosotros realmente representa:

“Capitán Miranda, Embajador itinerante de los mares, Escuela de Marinos de Ley, Universidad de lazos y amistad, Velero de los soles, Patrimonio Uruguayo sin fronteras, Goleta portadora de los sueños del marino y de esperanza de todos los uruguayos”.⁹

8. APUNTE FINAL

La presente, es inestimable ocasión para agradecer a la tripulación de “El Viaje”, como le hemos llamado al “XXXI Viaje de Instrucción”, porque sin el sacrificio y compromiso de este excelente quipo, no hubiéramos podido cumplir el sueño, el que hemos tratado de transmitir con pasión en este artículo.

Sumamos también a este agradecimiento, al Jefe de la Oficina de Coordinación Institucional del Capitán Miranda (OCRIN) y al Agregado Naval acreditado en EE.UU a quienes sentimos que fueron parte del equipo. Es de resaltar que sin sus gestiones e incondicional apoyo, no hubiera sido factible realizar un periplo de tal dimensión, cuando al comenzar la planificación de este viaje no se contaba con ninguna invitación por parte de los 19 puertos visitados.

Asimismo, y es de orden decirlo en primera persona, agradecer y reconocer a mi esposa Alexa, quién debe capear -con mis hijos, Tadeo, Mia e Ismael- los temporales en tierra, mientras nosotros cumplimos los requerimientos de la profesión, nuestra vocación.

Anexo – RESEÑA HISTÓRICA

El recorrido del VE Capitán Miranda es muy rico y existen un sin número de hechos significantes, lo que amerita llevar a cabo una profunda investigación para poder clasificarlos adecuadamente. Como este artículo no ha tenido dicho enfoque, pedimos disculpas a las tripulaciones precedentes del VE Capitán Miranda, porque seguramente hemos omitido muchos más acontecimientos de mayor relevancia que algunos de los citados aquí, y de los que ellos han sido privilegiados testigos.

- El Velero Escuela “Capitán Miranda” fue construido en el año 1930 por requerimiento especial del Estado uruguayo para cumplir funciones de “buque hidrográfico”. El concurso internacional para su construcción lo ganó la “Sociedad Española de Construcción Naval”, y fue botado (julio 1930) en sus astilleros de Matagorda, de la ciudad de Cádiz, España.
- Arribó al Uruguay el 16 de diciembre del mismo año, y se incorporó a la Marina de Guerra¹⁰ mediante el “afirmado” del Pabellón Nacional con fecha 28 del mismo mes.
- El 11 de agosto partió para su primera campaña hidrográfica, que duró 11 meses, como primera parte del relevamiento integral del Río de la Plata, tarea a la que estuvo abocada hasta el año 1939. Su primer Comandante fue el Capitán de Corbeta Don Julio Lamarthee.
- El GS-20 “Capitán Miranda” como se lo denominaba, fue el primer navío con propulsión diesel de la Armada Nacional. Su incorporación no solo significó un gran avance en el plano

material, sino también en el campo técnico y científico, tanto para la Armada como para nuestro país.

- Dentro del período como buque hidrográfico es partícipe de dos hechos significativos. El primero es el ocurrido el 27 de febrero de 1948, cuando el Presidente Luis Batlle Berres a bordo del “Capitán Miranda”, lleva a cabo el histórico encuentro con su par argentino Juan Domingo Perón, en aguas del Río Uruguay, con el propósito de tratar temas vinculados a las tensas relaciones bilaterales del momento. El otro fue el 15 de noviembre de 1965, que estando en viaje con destino a Río Grande do Sul, rescata los naufragos del carguero argentino “Esquel” que se había hundido en medio de un violento temporal. Por esto el “Capitán Miranda” y su tripulación fueron distinguidos como “Héroe del Mar”, así como recibió el reconocimiento de los Gremios Marítimos Argentinos.
- En 1976 es desactivado como Buque Hidrográfico, después de más de cuatro décadas de estar recorriendo nuestro mar, costas, bahías, radas, islotes y ensenadas en su tarea hidrográfica. Esto le permitió a nuestro país contar con una completa cartografía náutica actualizada y de primer orden científico, de casi la totalidad de las aguas nacionales, siendo un jalón fundamental en la construcción de nuestra soberanía como nación. Pero también el conocimiento adquirido durante estos años, fueron elementos indispensables utilizados para negociar y alcanzar, acuerdos y tratados de límites fundamentales en

resguardo de nuestros intereses nacionales.

- En el mes de mayo de 1977, se inició la transformación de la estructura, siguiendo los pasos de un programa PERT (Program Evaluation Review Technique) cuidadosamente elaborado. El proyecto fue concebido y llevado a cabo por personal especializado de la Armada y la propia tripulación del “Capitán Miranda”. El diseño de la jarcia estuvo a cargo del Ingeniero Naval (argentino) Roberto Rovere, y la fabricación de los tres mástiles de duraluminio, a cargo de la reconocida empresa inglesa “Proctor”.
- Entre el 25 al 28 de abril de 1978, a menos de un año comenzada la transformación y en la fecha fijada, se realizó positivamente la prueba de mar. El “Capitán Miranda” se había transformado en un Buque Escuela, siendo ahora una estilizada “Goleta” de tres palos con aparejo Marconi.
- El 20 de octubre de 1978, tiene lugar el primer Viaje de Instrucción alcanzando puertos del litoral uruguayo, Argentina y Brasil. Es así que se inicia una nueva etapa, con la honrosa tarea de formar en el mar a los jóvenes Oficiales de la Armada Nacional y ser un Embajador Itinerante de nuestra Nación.
- En 1979, en el II Viaje de Instrucción alcanza la región del Caribe, donde a bordo del Capitán Miranda se transportaron alimentos no perecederos y medicamentos como contribución de nuestro país ante la catástrofe que había sufrido la República Dominicana.
- En el año 1980-1981, se realiza en el III Viaje de Instrucción, la vuelta

a Sudamérica, pasando por el canal de Panamá, y habiendo remontado el Cabo de Hornos navegando solo a vela.

- En el año 1984, el “Capitán Miranda” en su V Viaje de Instrucción, realiza por primera vez el cruce del Océano Atlántico con tripulación de la Armada Nacional (en 1930 lo había realizado con tripulación española especialmente contratada), y vuelve al Puerto de Cádiz donde 54 años atrás se había puesto su quilla. Estando en esta ciudad, y a pedido de las autoridades navales españolas, el “Capitán Miranda” realiza una recepción invitando a las autoridades locales, a los Comandantes de los buques de la OTAN y de la Armada Española allí presentes, así como a los altos mandos de la base norteamericana de Rota. Esta recepción buscó lograr tener un acercamiento entre las autoridades de la OTAN y el Gobierno español, debido a las tensiones generadas días antes por unos disturbios en la ciudad, que habían tenido como protagonistas a la tripulación de los barcos de la OTAN ahí estacionados. Este hecho incrementó aún más la resistencia que la población española venía demostrando por el ingreso de España a dicha organización. El resultado terminó siendo todo un éxito, donde el “Capitán Miranda” fue partícipe importante de la contribución a una solución de un curioso hecho político y diplomático.
- En 1986 participa de la OPSAIL '86 celebrada en Nueva York con motivo de la conmemoración del centenario de la construcción de la Estatua de la

Libertad.

- Entre los años 1987 y 1988, tiene lugar la primera circunnavegación, habiendo navegado 35.000 millas en 12 meses, y mostrado el Pabellón Nacional en puertos de los cinco continentes. En este VIII Viaje de Instrucción se participa en la regata “Tall Ship Australia 88” como parte de los festejos del bicentenario de la isla, y en la cual obtiene el primer premio de dicha regata entre los Buques Escuela y cuarto entre los 147 participantes. En Montevideo fue recibido por 20.000 compatriotas.
- El 28 de octubre de 1988, fondeados en la Bahía de Maldonado, fue el lugar de reunión ofrecido por el entonces Presidente Julio María Sanguinetti, en el marco de la Cumbre Presidencial de los países del denominado Grupo de los Ocho.
- En 1989 participa de la regata de “Velas de la Libertad” con motivo de los 200 años de la Revolución Francesa, celebrado en la ciudad de Rouen, Francia.
- En 1990, durante el X Viaje de Instrucción, es que por primera vez que embarcan estudiantes de las Universidades, de la República, Católica y del Trabajo.
- Es en el XI Viaje de Instrucción, realizado en 1991, fue la única vez que un buque de la Armada Nacional recaló como visita oficial en la Unión Soviética.
- En el año 1992 se participa de la Regata Colón (obteniendo el tercer puesto) y de la revista naval precedida por el Rey Juan Carlos I de España, como parte del marco de los festejos de los 500 años del Descubrimiento de América. En este XII Viaje de Instrucción, el “Capitán Miranda” realizó dos cruces del Océano Atlántico, y navegó la distancia equivalente a una circunnavegación en un tiempo de 10 meses.
- En el año 1993, el Capitán Miranda regresó a Matagorda -ahora Astilleros Nacional Bazán- en Cádiz, para su segunda reparación mayor como forma de extender su servicio activo. Allí se realizó una minuciosa reparación de casco, máquinas y equipos auxiliares; y donde se mejoraron las instalaciones de servicios y alojamiento, modernizando gran parte del equipamiento del buque.
- En 1995 el “Capitán Miranda” fue condecorado con la medalla “Honor al Mérito Naval Comandante Pedro Campbell”, máxima distinción naval que otorga el Estado uruguayo.
- En 1996, el Presidente Julio María Sanguinetti recibió a bordo a los Reyes de España Don Juan Carlos I y Doña Sofía, a quienes invitó a navegar por las costas de Maldonado.
- En el año 1998 participó en la Expo '98 celebrada en Lisboa, sumándose al esfuerzo realizado por el país con el “Pabellón Uruguay” para una mejor difusión de nuestra cultura. También se contó con la presencia del entonces Presidente de la República Dr. Julio María Sanguinetti, el cual ofreció junto a su esposa una recepción a bordo en oportunidad de su visita oficial a Portugal. También el Buque formó parte del evento náutico internacional por la celebración de los 500 años del

histórico viaje en el que navegante Vasco da Gama descubriera la ruta marítima de “las Indias”.

- En 1999, en la ciudad de Rouen, Francia, se llevó a cabo “Velas en el Sena”, siendo una de las mayores concentraciones de grandes veleros del mundo, un total de 45 buques atracados a lo largo de los 7 kilómetros de muelle, donde participaron más de **10 MILLONES de personas**. El Capitán Miranda estuvo abierto al público durante 10 días, las 24 horas, siendo visitado por decena de miles de personas. Durante la navegación de 8 horas por el Río Sena, se aglomeró una multitud de gente en ambos márgenes del río durante todo el trayecto, las cuales bailaban al paso del Capitán Miranda animadas por su cuerda de tambores.
- Durante el año 2000, con el cambio de siglo, hubo un sin número de eventos náuticos en el continente Americano, como fueron los 500 años del descubrimiento del Brasil, asimismo se participó en varias regatas que unieron América con Europa, obteniendo varios premios por su destacada actuación.
- En 2003, el reconocido artista plástico nacional Carlos Páez Vilaró, pintó las primeras dos velas con su emblemático “sol”, el cual dio inicio a una nueva era en cuanto a la identidad del buque con sus velas pintadas, y desde entonces como “Goleta de los Soles” ha recorrido los puertos del mundo mostrando parte de nuestro arte.
- En 2005, participó de la parada y revista naval precedida por la Reina Isabel II del Reino Unido, como par-

te de los festejos de los 200 años de la Batalla de Trafalgar. En ese mismo Viaje de Instrucción, en ceremonia celebrada en el Salón de “Plenos del Ayuntamiento de Cádiz”, recibe la “Medalla de Oro de la Ciudad” concedida por esa comunidad. También en ese viaje se instaura el “Día del Uruguayo”, con el propósito de tener una instancia de encuentro con la comunidad de compatriotas radicada en el exterior, y poder compartir con ellos gratos momentos y conectarlos con el Uruguay al estar en un “pedazo” de territorio nacional.

- En el 2009, en la regata “Atlantic Challenge” se obtiene el primer premio en la pierna Bermuda - Charleston, y el segundo lugar en cruzar la línea de llegada en el cruce del Océano Atlántico Halifax – Belfast.
- En el 2010, como parte de los festejos del Bicentenario Independentista en Sudamérica, el “Capitán Miranda” (XXIX Viaje de Instrucción) participó en la primera edición de “Velas Sudamérica”, navegando por segunda vez alrededor de Sudamérica. Durante este evento, participaron todos los Veleros Escuela de los países de Sudamérica y otros de Europa, donde congregaron más de 2 millones de personas en los muelles de los diferentes países que visitaron.
- En el período 2013-2018 se realiza la tercera reparación mayor. Esta reparación, la más profunda realizada hasta el momento, alcanzó una envergadura similar a la que corresponde a la construcción de un buque, lo que representó un gran desafío, primero para la Armada Nacional, quién es-

tuvo integralmente a cargo del desarrollo del proyecto, así como también para las empresas nacionales de la Industria Naval que participaron en el mismo. Se sustituyeron el 95% de los sistemas (navegación, gobierno, comunicaciones, planta propulsora, control de averías, generación, máquinas auxiliares, equipamiento de servicios, jarcia de labor, velas, etc.), cambiando la totalidad de la distribución eléctrica, parte de la estructura, como cuadernas, cubiertas, forro; y habiendo sido rediseñada la sala de máquinas, cámaras frigoríficas, cocina, alojamientos, baños, etc.

- En 2018, luego de 8 años, el “Capitán Miranda” vuelve a surcar los mares, realizando el XXX Viaje de Instrucción con la tripulación que estuvo a cargo del buque durante el largo período de reparación, tomándose también como la prueba de mar que confirmó el éxito del proyecto de remodelación.
- En el año 2019 retoma los viajes de instrucción de largo aliento recorriendo la costa Este de América. Es la primera vez que es parte de la tripulación un egresado del Instituto Artigas del Servicio Exterior del Ministerio de Relaciones Exteriores. También fue el viaje que tuvo mayor número de invitados de Armadas extranjeras hasta el momento, 9 oficiales en total.
- Ese mismo año, el VE “Capitán Miranda” es premiado internacionalmente por la “Sail Training International”. Obtuvo el premio anual en la categoría de “Tall Ship” (Gran Velero) por su “significativa contribución

al entrenamiento de la vela, demostrado excelencia en ‘innovación’ y ‘mejores prácticas’ en entrenamiento de vela para jóvenes”. Cabe destacar que estos premios anuales se otorgan a embarcaciones, operadores de embarcaciones, individuos y organizaciones que han hecho una contribución significativa al entrenamiento de vela. Los ganadores son decididos por un comité de premios de Sail Training International y se anuncian en la Conferencia anual de International Sail Training y Tall Ships Conference. Este premio viene siendo entregado desde el año 2007, y es la primera vez que es distinguido un Buque Escuela de una Armada, y la primera vez en recibirlo una organización que pertenece al continente americano.

Bibliografía

- SANTOS, Miguel, CC (CIME), “*La Mística de un Estado con Velas*”, Revista Naval N° 5, Publicación del Club Naval, noviembre 1989, Montevideo, págs. 81-82.
- NICOLETTI, Marisol, “*Velero Escuela Capitán Miranda - Embajador uruguayo en los mares del mundo*”, Mar y Sol ediciones, Punta del Este, Uruguay, 1999, prólogo.
- Armada Nacional ROU, “*Capitán Miranda – Patrimonio uruguayo sin fronteras*”, Armada de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, 2005, prólogo.
- Armada Nacional ROU, *Manual Orgánico del ROU20 “CAPITAN MIRANDA”*, Montevideo, 2019.
- BERTOCCHI MORÁN, Alejandro y CARAMÉS, Alberto CF, “*Las velas de la Patria - Francisco P. Miranda y los*

orígenes de la conciencia Marítima Nacional”, Montevideo, 1993.

- DA SILVA, Marcelo CF (CG), “*Revista 85° Aniversario - Capitán Miranda*” (proyecto aún no editado).

Notas

1. SANTOS Miguel, CC (CIME), “*La Mística de un Estado con Velas*”, Revista Naval N° 5, Publicación del Club Naval, noviembre 1989, Montevideo, págs. 81-82.
2. Dr. Julio María Sanguinetti fue presidente en los períodos 1985-1990 y 1995-2000. El Dr. Tabaré Vázquez fue presidente en los períodos 2005-2010 y 2015-2020.
3. Nicoletti, Marisol, “*Velero Escuela Capitán Miranda - Embajador uruguayo en los mares del mundo*”, Mar y Sol ediciones, Punta del Este, Uruguay, 1999, prólogo.
4. Armada Nacional ROU, “*Capitán Miranda – Patrimonio uruguayo sin fronteras*”, Armada de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, 2005, prólogo.
5. Datos suministrados por el Comandante del VE Capitán Miranda del año 1999.
6. Dicho proyecto, que sorprendió al mun-

do náutico porque se trataba del evento de yachting más peligroso, extenuante y promocionado del mundo “THE WHIT-BREAD ROUND THE WORLD RACE”, y por primera vez en la historia de esa regata participaba un barco sudamericano, que además era uruguayo, tripulado por uruguayos, y se llamaba “Uruguay Natural”. Era un evento apoyado por fuertes sponsors de grandes compañías multinacionales, porque tenía un impacto mediático sin parangón en su género. Todo eso sirvió para promocionar al Uruguay, dando puntapié inicial a lo que se transformaría en la marca país “URUGUAY NATURAL”, hoy administrada por la Agencia URUGUAY XXI.

7. Página oficial Uruguay XXI: <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/quienes-somos/sobre-uruguay-xxi/> (28/06/2020).
8. Armada Nacional, *Manual Orgánico del ROU20 “CAPITAN MIRANDA”*, pag. 5.
9. Página oficial VE Capitán Miranda <https://www.capitanmiranda.org.uy/> (noviembre, 2019)
10. Marina de Guerra, nombre de lo que hoy día es la Armada Nacional.





www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

PUENTE DE SALA, SE PLANTÓ EL MOTOR DE ESTRIBOR

Por el Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI



Marino Militar retirado luego de 40 años de servicio. En sus últimos cargos fue Comandante de la Flota, Director del Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate en el Mar, Prefecto Nacional Naval y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. Ejerció la docencia y actualmente colabora en voluntariados deportivos. Ha escrito para publicaciones especializadas de Argentina, España y Uruguay y también una docena de libros en coautoría y en solitario; entre ellos “De Corazón Celeste, Diego Lugano y Sudáfrica 2010”, publicado por Editorial Planeta en 2011 y “Entre libros y deportes”, que publicado en 2015 fuera traducido al inglés y al portugués. En el género de relato corto ha obtenido distinciones en concursos literarios dentro y fuera de fronteras.

Cabo de Hornos, febrero de 2008

La conversación en el alero de babor del Puente se había picado junto con el mar. Un par de jóvenes científicos, que estaban sobreviviendo estoicamente a los ruidos y cabeceos del buque escuchaban a un Cabo, veterano tripulante, explicándoles que el Faro del Fin del Mundo del cual hablaban, no era en realidad el faro más austral del continente. Los jóvenes se pasaban los prismáticos intentando ver en la dirección que les señalaba el marino, pero apenas alcanzaban a ver difusamente la costa de una isla.

- Si fuera de noche podrían distinguir las guiñadas de ese faro, es una luz blanca que destella cada 5 segundos. Lo que ven ahora es la Isla de Hornos y ese faro, que pertenece a la Armada Chilena y tiene una dotación de gente permanente es el más austral, no solo de América, sino del mundo

- Pero yo leí que el faro del fin del mundo, era el Faro de San Juan de Salvamento frente a la Isla de los Estados – señala Santiago, uno de los científicos más jóvenes del grupo, que extrovertido y simpático, disfrutaba discutiendo.

- Ese faro es argentino y le llaman así, en tren de leyenda, porque en él se inspiró Julio Verne cuando escribió su novela “El Faro del Fin del Mundo” y no está habitado – señala el Cabo y agrega – En cambio el de Hornos, tiene además del faro, su estación meteorológica, sala de radio, una capilla y una casa para la guardia fija. Incluso es visible por los turistas que llegan hasta ahí en cruceros. Tiene un pequeño monumento con una leyenda...

- ¿Estás seguro que no es el Faro del Fin del Mundo? – interrumpe el joven

- Ay Dios, dame paciencia

- Es que leí eso y también que los faros tienen sus leyendas, contame algo más interesante que los destellos – insiste Santiago.

En el interior del Puente de Mando del buque, contiguo al alerón, el Comandante que escuchaba divertido la conversación, abre la carpeta que llevaba y sonriendo le pasa una hoja al Cabo.

- Acá está, esto es lo que te mencionaba, escuchá Santiago y no interrumpas: en ese faro hay un monumento, un gran albatros en vuelo, un ave gigante que vuela y domina los

mares australes y que también es emblema de la Cofradía Internacional de los Capitanes del Cabo de Hornos, que se encuentra en Saint Malo, Francia. Allí hay también dos placas, una dice “*Soy el albatros que te espera en el final del mundo. Soy el alma olvidada de los marinos muertos que cruzaron el Cabo de Hornos desde todos los mares de la tierra*”. Cuenta la leyenda que las almas de los marinos que no sobrevivían al cruce del Cabo de Hornos y morían, eran llevadas en alas de un albatros hacia la eternidad. La otra placa dice “*En honor a los hombres de mar de todas las naciones que perdieron la vida luchando contra los elementos del proceloso mar austral*”.

- Quiero ver un albatros, pero no quiero perder la vida – replica Santiago riendo y cruzando los dedos.

- Vos no discutas, hacé caso de los que saben y no te va a pasar nada – responde el Cabo

El ROU22 “Oyarvide” navega con rumbo 190° a 11 nudos de velocidad, recibiendo mar y viento por la amura de estribor. Su próximo destino es la BCAA, la Base Científica Antártica Artigas que Uruguay tiene en la Isla Rey Jorge. Lleva a bordo 32 científicos uruguayos y venezolanos en lo que será la primera campaña antártica de este buque. No sería la última, puesto que volverá en el 2011 y en el 2012, en esa oportunidad con científicos compatriotas y ecuatorianos. Así se ha escrito y se continúa escribiendo la historia de la Antártida, un continente de paz, colaboración y ciencia, regido por el Sistema del Tratado Antártico que no permite reclamos de soberanía. Uruguay es orgullosamente uno de los 29 países que con carácter de miembro consultivo, pertenece al Tratado. Es el país más pequeño en términos demográficos y lleva 35 años en él, gracias a la existencia de su base científica y los trabajos que allí se realizan. Argentina, Chile y Reino

Unido en diferentes momentos colaboraron con nuestro país para permitir nuestro ingreso al Tratado. Marineros uruguayos navegaron en sus buques hacia y desde el continente blanco y ahora nuestro país, tiende a ofrecer la misma chance a otros países de la región que lo solicitan.

El antecedente más lejano en la historia, de un marino compatriota navegando aguas antárticas, se remonta a la increíble expedición que liderara el Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety, cuando en 1916 intentó en un modesto buque pesquero, el “Instituto de Pesca 1”, ayudar a Shackleton para el rescate del “Endurance”, buque británico que con su tripulación estaba aprisionado entre hielos en la Antártida. Más adelante, en 1957, los entonces Tenientes de Navío Ruben Varela y Héctor Bomio, llegaron al continente blanco a bordo del Rompehielos argentino ARA “Gral. San Martín”. En el 58 otros dos marinos compatriotas llegaron hasta allí, el Teniente de Navío Carlos Rico y el Alférez de Navío Germán Larriau. Generaciones siguientes de esos cuatro marinos formarían parte de los cuadros de Oficiales de la Armada.

En 1968, un visionario, el Prof. Julio César Musso con un grupo de amigos fundó el Instituto Antártico Uruguayo, que en 1975 pasó a la órbita del Estado. Más cerca en el tiempo, en 1984 Uruguay levantó su base científica en la Antártida con otro puñado de valientes. En enero de ese año, arribó a la Isla Rey Jorge la primera misión aérea uruguaya, comandada por el Tte. Cnel. (Av) Eduardo Aguirre, en el avión Fairchild FAU 572. Poco después el 22 de diciembre en lo que se denominó Operación Antarkos I, el Teniente Coronel del Ejército Nacional Omar Porciúncula izó nuestro Pabellón en forma simbólica en la Antártida, inaugurando oficialmente la BCAA, Base Científica Antártica Artigas. A partir de ahí la Armada colaboraría también con personal subalterno

en las dotaciones fijas de la Base. En 1989 por primera vez un buque de la Armada llegó hasta allí, fue el entonces Barreminas “Pedro Campbell” devenido por la solidez de su casco en buque antártico y comandado por el Capitán de Fragata Julio Dodino. Al año siguiente volvería el mismo buque, en lo que se había planificado como un viaje con el Presidente de la República. En esa navegación fue escoltado hasta el Paralelo 61° Sur por la Fragata ROU01 “Uruguay”.

Luego, las sucesivas operaciones Antárticas, se convirtieron en la forma de viabilizar el funcionamiento de nuestra base científica, al permitir el traslado de combustibles y elementos logísticos para el aprovisionamiento anual de las dotaciones allí destinadas, a través de buques de la Armada Nacional. Estos viajes eran aprovechados también por grupos de científicos compatriotas, que de alguna manera convertían a nuestras plataformas también en laboratorios flotantes. El emblemático y noble ROU26 “Vanguardia” haría la mayoría de estas operaciones.

La Armada Nacional había participado activamente también en otras áreas del quehacer antártico, contribuyendo a forjar la imagen de nuestro país en el Tratado, un país pequeño pero pujante. En las reuniones consultivas anuales del Sistema del Tratado Antártico y en organismos colaterales como el COMNAP (Consejo de Administradores de los Programas Antárticos Nacionales), el SCAR (Comité Científico de Investigación Antártica) y la RAPAL (Red de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos), brillaban nombres como el Dr. José Puceiro, sumamente respetado por sus conocimientos jurídicos sobre temas antárticos, el Dr. Bartolomé Grillo, famoso por sus trabajos sobre el Omega 3 y el krill antártico y también por una “distracción” cometida al romper una regla de cuidado del medio ambiente y la fauna, sacándose una foto abrazado a un pingüino, al que previamente

le había puesto una camiseta de Peñarol... También la Armada contribuía en esas áreas y organismos con la activa y continua participación de los Capitanes de Navío y Fragata respectivamente, Aldo Felici y Albert Llubebras. Éste último, años más tarde ya como Capitán de Navío, sería designado para orgullo “celeste”, como el primer latinoamericano en la historia en ocupar el importante cargo de Secretario General del Tratado Antártico. No obstante estos galardones, ellos eran los primeros en reconocer que los verdaderos protagonistas de las historias antárticas, eran aquellos que pasaban un año entero, completamente aislados en invierno, en nuestra base antártica. Al igual que las tripulaciones de los aviones compatriotas que muchas veces operaban al límite, en esas riesgosas misiones al continente blanco. Y por supuesto sus camaradas de los buques que atravesaban el Drake desafiando temporales. El promedio de los últimos tiempos había sido de tres siniestros marítimos con víctimas mortales por cada verano antártico... sin duda, esos eran los verdaderos héroes.

El Comandante mira la proa mientras el buque avanza. En el alerón, la conversación de los jóvenes y el Cabo, había pasado de los faros a la ciudad de Ushuaia que habían dejado atrás. Para variar Santiago no está de acuerdo en que se considerara a Ushuaia como la ciudad más austral del mundo, pues estaba en la costa Norte del Canal de Beagle y en su costa Sur, por lo tanto más al Sur ratificaba con énfasis, está la chilena Puerto Williams. Con paciencia el Cabo le explica que la comunidad internacional aceptaba a Ushuaia como la más al Sur, porque hay una sensible diferencia entre ambos centros urbanos. Ushuaia tiene más de 70.000 habitantes y una completa infraestructura urbana que incluye un aeropuerto internacional, Puerto Williams por el contrario tiene menos de 3.000 habitantes y obviamente menor entidad. Hablan también con entusiasmo de

las visitas que realizaron al Parque Nacional de Tierra del Fuego, el Glaciar Martial, el Tren del Fin del Mundo y al Museo Marítimo y del Presidio, puesto que allí también funciona un Museo Antártico. A los jóvenes les había impresionado fuertemente ver las instalaciones de la antigua cárcel de Ushuaia y las fotos de un siglo atrás. Registros terribles de una prisión donde los presos vivían en condiciones inhumanas, conviviendo con un frío extremo que se cobraba la vida de la mayoría de ellos.

En ese instante, el Comandante, marino de vasta experiencia que llevaba ya cuatro misiones a la Antártida, recuerda algo que había visto en su primer viaje y grabado en su mente. En el ingreso al ala del Museo Marítimo una de las paredes estaba cubierta por un enorme mural que representaba el contorno Sur del continente, el Cabo de Hornos, las numerosas islas que lo rodean y la enorme confluencia de los dos océanos más grandes del mundo. Allí con dramática precisión, hay un impactante número de marcas, que como alfileres en una pizarra, señalan cada punto de un naufragio conocido. Inevitablemente el pensamiento del Comandante vuelve a la situación actual de las máquinas del buque... El "Oyarvide", originalmente A-1457 "Helgoland", había sido botado en Bremerhaven (República Federal Alemana) en 1965. Había cumplido funciones como buque de salvamento con capacidad de remolcador y rompehielos para la Armada Alemana hasta 1997, año en que fue radiado del servicio activo. Al año siguiente, enarboló pabellón uruguayo, dotándosele de capacidades como buque hidrográfico, con lo cual tuvo un papel preponderante en la batimetría de nuestro Río de la Plata. Su trabajo permitió la determinación del Corredor de Aguas Seguras y sus estudios hidrográficos fueron parte determinante del informe presentado ante la ONU para la exitosa consecución de la

extensión de la plataforma continental uruguaya.

La orgullosa tripulación del buque, sentía que más allá de la presencia de los extranjeros, ésta era igualmente la primera expedición científica de un buque de la Armada a la Antártida. No portaban aprovisionamientos logísticos, sino material técnico y científico propio y del SOHMA. El buque había tenido mantenimientos correctos y controles, previo a su zarpada, pero en definitiva tenía ya una antigüedad superior a los 40 años. Su propulsión era diesel eléctrica con moto generadores que alimentaban dos motores de propulsión por eje, lo cual siempre daba un margen de tranquilidad si fallaba alguno de los cuatro motores. Pero el destino juega sus cartas y ya en la zarpada del Puerto de Ushuaia, justamente se habían producido fallas en los moto generadores. De hecho uno de ellos dejó un motor de propulsión fuera de servicio.

A poco de entrar en el Drake, un segundo motor se planta. El Comandante debe evaluar si seguir adelante o volver a Ushuaia. Había esperado tres días en ese puerto por un pronóstico favorable y ahora el tiempo le ofrecía justamente una ventana meteorológica de relativa calma para el clásico y difícil cruce del Mar de Drake. Olas de 2 y 3 metros, viento y mar fuerza 3 desde el Oeste... para ese mar, eran condiciones benignas que a saber cuándo se repetirían... habla con el Jefe de Máquinas, un buen profesional de talante optimista que tenía ya dos grupos de trabajo, uno sobre cada motor y le estima que en 8 horas podría tener otro motor funcionando. El Comandante consulta con el Jefe de Misión embarcado, el Capitán de Navío Ricardo Schunk, otro marino experimentado con muchas millas en la espalda, que justamente al comando del ROU04 "Artigas", el año anterior navegando con los alumnos de la Escuela Naval a bordo, en el año de su centenario, había alcanzado la cota más al Sur

de un buque de la Armada en aguas antárticas, la latitud 65° 15' S, justamente frente a la Isla Uruguay. Ambos marinos coinciden y el Comandante decide seguir.

Las horas van pasando y la velocidad de navegación de 16 nudos que desarrolla normalmente el “Oyarvide”, con todos sus motores en servicio, se ha visto disminuida a 11 nudos. El Mar de Drake o el Pasaje de Drake como le llaman algunas cartas náuticas, se extiende durante casi 450 millas náuticas, entre el extremo sur del continente americano y la Antártida. Está unánimemente reconocido como uno de los mares más peligrosos del mundo. Es el único lugar del planeta donde los vientos circulan libres de obstáculos terrestres, por lo cual pueden alcanzar intensidades mayores a los 100 nudos (180 kilómetros por hora). Ha sido y es, la tumba sin nombre de innumerables buques. Cuando el “Oyarvide” navegando con un motor por eje, lleva recorrido prácticamente un tercio de la distancia que separa al continente de la Antártida, el Comandante escucha que el timonel informa al Comandante de Guardia que el buque está tirando hacia estribor. Casi al instante por el intercomunicador de puente se siente “Puente de Sala, se plantó el motor de estribor”. Un escalofrío recorre las espaldas de quienes están presentes en el Puente. El “Oyarvide” navega en el Mar de Drake con solo uno de sus cuatro motores en servicio.

**Base Científica Antártica Artigas,
Isla Rey Jorge, Archipiélago de las
Shetland del Sur, febrero de 2008.**

Karina levanta el recipiente con las muestras sintiéndose satisfecha con el trabajo del día. Queda poco rato de luz y quiere tomarse unos minutos para su particular ritual de “escuchar el silencio”. Karina Sans, Licenciada en Ciencias Biológicas, especializada como Bióloga Marina y Master en Gestión Am-

biental por la Universidad de León, España, es una experimentada científica con varias misiones antárticas en su haber. Había llegado una vez con el C-130, otra con el “Artigas” y la última con el “Vanguardia”. Ahora embarcaría en el “Oyarvide”. También había navegado en el Río de la Plata, en el ROU27 “Banco Ortiz”, en remolcadores y lanchas de Prefectura. Supo trabajar con marinos uruguayos, brasileros, rusos y venezolanos, por lo cual tenía ya un muy buen pie mariner. Además de inteligente y dedicada, Karina es bonita. Su cabello rubio y largo, sus ojos color café y una sonrisa ancha le impiden pasar desapercibida. Los primeros embarcos, como buena pionera sintió la natural presión de trabajar en un entorno tradicionalmente de hombres. Con el tiempo, embarcar con otras colegas mujeres, tener ya amigos marinos y sobre todo cuando la Armada generalizó el embarco femenino a bordo, le hicieron ya totalmente natural el trabajo embarcado.

Karina le avisa a su compañero Nicolás Cordeiro, Biólogo Molecular, que se apartará un poco, éste serio, le recuerda que debe seguir las recomendaciones y no alejarse de la vista de la Base. Ella lo mira y sonríe condescendiente, sabe que es la primera misión de Nicolás y al igual que varios novatos, han quedado impresionados, cuando en las charlas de seguridad les explicaron que no podían alejarse de la Base, por las traicioneras tormentas de nieve que se levantan en segundos y que pueden envolver el entorno en un denso manto de niebla, impidiéndoles por tanto ubicar la Base. También les han alertado de las grietas que disimuladas por la nieve, pueden ceder al peso del hombre y hacerles caer a profundidades imposibles. Karina había tenido caídas en la nieve, en el agua, principios de hipotermia y también pasado ya, varios turnos de guardias nocturnas haciendo juegos de luces con la linterna para ayudar a gente perdida con esas nieblas o nevadas sorprendidas. En esa misma campaña,

un gomón con cinco chilenos en la bahía, con las baterías de sus radios agotadas, se orientaron gracias a la luz de su linterna y desembarcaron en la BCAA, para tranquilidad de los colegas de la Base Presidente Frei que los estaban buscando. Karina conoce bien los alrededores de la Base Artigas, es como si tuviera un mapa mental en su cabeza. Le gusta tener sus momentos aislados, se aleja unos 200 metros para no escuchar ninguna voz, da la espalda a la Base y sentándose en la nieve, abre bien los ojos y llena sus retinas de la inmensidad majestuosa que se levanta ante ella. Nieve, ondulaciones, montañas, todo desierto, ni un pájaro, nada de vegetación y un silencio sepulcral que sobrecoge el alma. Una vez más disfruta el momento y pierde toda noción del tiempo y del espacio ante la impresión de una naturaleza que parece abrazarla. Un rato más tarde el llamado de Nicolás la vuelve a la realidad, se siente plena, sabe que fueron minutos, pero los sintió como horas. Escuchó el silencio.

La Bióloga retorna caminando a la Base y su vista choca indefectiblemente con el blanco y celeste de la nueva instalación, un edificio de dos pisos que se alza en la parte norte de la Base, donde antes estaba el viejo “wannigan” científico. Había sido construido en su anterior visita a la BCAA, en un período en que Uruguay se sumó a la mayoría de los países miembros del Tratado que explotaban el turismo antártico. La pesca y el turismo, son las únicas actividades comerciales autorizadas en la Antártida y ambas están muy controladas. Con la autorización del Ministerio de Defensa, siguiendo las normas de la IAATO (Asociación Internacional de Operadores del Turismo Antártico) y el apoyo del Ministerio de Turismo y la Fundación Civil Antarkos y en base al invaluable apoyo del formidable “Hércules” C-130 de la Fuerza Aérea Uruguaya, se había diseñado un plan de visitantes que había trasladado durante un tiempo, a grupos de viajeros que

completaban los lugares libres de la aeronave y se mostraban encantados de colaborar con las mejoras de la base y el empuje a proyectos de científicos compatriotas, a cambio de conocer la Antártida. Todos volvían maravillados. El resultado lo tiene a la vista. Siente, lo ha dicho y lo repite a menudo, que ese hermoso y funcional edificio marca un antes y un después en el funcionamiento de la Base. La planta baja tiene el alojamiento y el despacho del Jefe de Base, la Sala de Radio y el alojamiento también del Radio Operador, laboratorio científico seco, centro de computación, cafetería y una sala multiuso que da nombre al edificio, AINA, Aula de Interpretación de la Naturaleza Antártica, donde rodeados de paredes con afiches y fotos de los principales proyectos y emprendimientos que ha encarado Uruguay, se suelen reunir los científicos y los visitantes. En la planta alta se ubican 12 habitaciones con baño privado para 30 personas.

Ésta es la temporada que ella trabaja con mayor comodidad en la Antártida. Sabe, porque vio parte del proceso, que la construcción de ese edificio había sido un desafío monumental, muy bien ejecutado por la empresa y la dotación de la Base y liderado por un viejo amigo suyo, el Capitán de Navío Daniel Ressia. Para esa construcción la Armada había complementado la tradicional operación del ROU26 “Vanguardia” con el reaprovisionamiento logístico anual, sumando el traslado del grueso del material y operarios a bordo del ROU04 “Artigas”. Las enormes dificultades de descargar el material, sobre todo las grandes y pesadas vigas y paneles, primero del buque fondeado a embarcaciones menores, luego de ellas a la orilla, ya que por supuesto en la Base no existía ningún muelle; el posterior traslado de ese material desde la playa hasta el lugar de construcción, fueron todos desafíos enormes que se vencieron con el ingenio y el coraje que suele poner el uruguayo en las

tareas difíciles. Hoy ella y otros disfrutan de ese estupendo cambio.

- ¿Qué tarea te toca hoy en la cena? – le pregunta Nicolás.

- Hoy voy adentro de la cocina, por eso me estoy apurando – contesta Karina y sonríe mientras piensa... ayudante de cocina, investigadora, moza, traductora, navegante, lavadora, encargada de científicos y varios roles más. Ha hecho de todo y realmente disfruta cada campaña.

Es una vieja tradición. Los “Antarcos” como se autodenominan quienes llegan a la Base en la Antártida, reciben ciertos simbolismos gratos y otros no tan gratos. Dentro de los primeros está el pin que en ceremonia anual, el Instituto Antártico entrega a quienes a lo largo del año estuvieron en la BCAA. Dentro de los segundos, está el colaborar con las tareas domésticas de una Base, cuya dotación fija de 8 o 9 personas, no le permite brindar servicios adicionales. Así, quienes se alojan en la Base, son invitados sutilmente a colaborar en las tareas de limpieza y acomodo de su alojamiento y en otras tareas comunitarias rotativas, ayudar en la cocina, lavar vajilla, etc. También ha sido tradicional el buen humor con que el visitante o el científico e incluso algunas autoridades, comparten estas tareas.

- Nos quedan pocos días Nicolás– señala Karina.

- Si, el “Oyarvide” ya está cerca – responde su amigo.

Mar de Drake, febrero 2008.

El “Oyarvide” sigue navegando con un motor en el eje de babor. Su velocidad de avance ha disminuido a 8 nudos. Las condiciones de mar y viento se mantienen estables. Afortunadamente el Mar de Drake

se está comportando bien. Registros que se confunden con leyendas, cuentan que el nombre de este tenebroso mar obedece a que el corsario inglés Francis Drake fue el primero en navegar estas aguas, allá por el año 1578. Navegando la costa sudamericana con el objetivo de asaltar galeones, una fuerte tormenta habría empujado su buque hasta el Cabo de Hornos alcanzando el final del continente americano y por tanto estas aguas.

El Comandante está recorriendo el buque. Verifica personalmente trincados exteriores, escotillas cerradas y trata con su presencia de transmitir tranquilidad a aquellos con quienes se cruza. El personal técnico, firme en su compromiso profesional, había comenzado la batimetría desde el mismo momento de ingresar al Drake y siguen recabando datos. En el Comedor de Personal dibuja una media sonrisa displicente mostrándose despreocupado y elogia los bizcochos del cocinero. También bromea con un marinero joven, aficionado a hablar de sus conquistas, al que le pregunta si dejó alguna novia en Ushuaia. El Marinero le contesta que si vuelve otra vez a Ushuaia se casa y la gente ríe. Los científicos están en su mayoría acostados. Es entendible piensa, para muchos es la primera vez embarcados. Luego se dirige a las Salas de Máquinas. Allí una vez más se admira del trabajo de su gente, es durísimo trabajar en esas condiciones. Líquidos en movimiento en la sentina, olores diversos, un ruido infernal que imposibilita las comunicaciones, el movimiento del buque que obliga a trabajar trincándose como cada uno mejor pueda. Ve a un veterano Suboficial, Roberto Datte en plena tarea, un excelente electricista, que está literalmente amarrado por un cabo que le pasa por la cintura y los hombros, balanceándose con los roídos y cabeceos del buque para poder así usar las dos manos. Se acerca y le palmea la espalda, ambos intercambian el clásico saludo con el pulgar levantado. El Jefe de Máquinas se

arrima y gritándole al oído para hacerse oír por sobre el incesante ruido, le explica cómo está la situación con cada equipo de trabajo. Le informa que hay gente que lleva más de 30 horas sin dormir. El Comandante asiente y le dice que trabajen tranquilos, que confía en ellos.

Sube a cubierta y se dirige al Puente, pensando una vez más en el enorme esfuerzo que desde siempre los maquinistas hacen, lidiando con la escasez de recursos, con la inexistencia de repuestos que les obliga a inventar. Hacen magia, concluye el Comandante.

Ya es noche cerrada. Son las 20.00 hrs y en la penumbra de las luces rojas y mortecinas del Puente, escucha el pasaje de novedades y autoriza el relevo de guardia. Mira el cuaderno de órdenes nocturnas y asiente complacido, pero decide quedarse allí. Será una noche larga. Se acomoda en el asiento. Tiene al lado su carpeta personal donde ha recopilado toda la información atinente al viaje. No la mira, pero recuerda el capítulo de los siniestros ocurridos. De cada uno intentó comprender cómo sucedieron y sacar enseñanzas. En el verano anterior, en abril del 2007, se produjo el incendio del rompehielos ARA “Almirante Irizar” estando de retorno de su campaña antártica. Los 296 tripulantes y pasajeros abandonaron el buque en las 24 balsas salvavidas, sin que se registraran víctimas. El Comandante se negó a abandonar la nave y permaneció en ella, que finalmente con el incendio controlado pudo retornar a remolque a Argentina.

En noviembre de 2007, pocos meses atrás, se había producido el naufragio del buque turístico canadiense “M/S Explorer”, que chocó con duros hielos que le causaron dos rumbos en el casco bajo la línea de flotación. Sus 85 pasajeros y 15 tripulantes fueron rescatados sanos y salvos de las heladas aguas. La Base Artigas había colaborado con esa evacuación, ya que el naufragio se pro-

dujo en su cercanía, a 25 millas al SE de la Isla Rey Jorge. Tampoco hubo víctimas mortales en ese naufragio

El 24 de enero de 2008, poco menos de un mes atrás, en el Rompehielos “Almirante Oscar Viel” de la Armada de Chile, durante el reaprovisionamiento de la Base Científica Chilena en Bahía Fildes, en condiciones de tiempo duro, un Cabo de Segunda perteneciente a la tripulación cayó en cubierta. Los intentos de reanimación, fueron infructuosos. Ese había sido el primer accidente mortal en un buque en este verano antártico, según las estadísticas habría dos más antes de llegar el otoño... cabalista como todo marino, el Comandante lleva la mano al bolsillo interior de la campera donde tiene una ajada estampita de la Virgen Stella Maris, protectora de los hombres de mar.

Bahía Maxwell, costa Suroeste de la Isla Rey Jorge, 29 de febrero.

La noche da paso al día. El plazo de 8 horas pasó y los tres motores averiados se niegan a responder. El cuarto motor parece saber que 73 personas dependen de él y mantiene firme su marcha. Los maquinistas continúan trabajando al máximo. Los técnicos siguen con la batimetría. Drake se mantiene benévolo y el día discurre sin novedad. Con las primeras luces del día siguiente el “Oyarvide” bordea por fin la Isla Rey Jorge. A sotavento de la Isla, la navegación se hace más calma y de manera poco creíble, con diferencia de minutos y merced al denodado esfuerzo del Departamento de Máquinas al completo, los motores empiezan a quedar en servicio. Esta noticia y la cercanía del destino terminan de tranquilizar a quienes estaban al tanto del riesgoso cruce con un solo motor.

Por fin a media mañana, el “Oyarvide” fondea en la tranquilidad de la Bahía frente a la Base Artigas. De entrada fondea el corren-

tómetro, que durante las dos semanas que el “Oyarvide” permanecerá en la Antártida, registrará las características del agua en la zona. Los científicos y parte de la tripulación desembarcan y luego del efusivo saludo con los compatriotas que estaban en la Base, comienzan los primeros trabajos de campo. El buque permanecerá tres días en esta primera arribada. Para la gran mayoría de los recién llegados, es su primera experiencia en tierras antárticas y el trabajo se alterna con paseos guiados por el personal de la Base y visitas a las cercanas y amigas bases de Chile, Argentina, Rusia y China. La naturaleza antártica, tan bella como peligrosa, fascina a los visitantes.

El 2 de marzo, cuando el “Oyarvide” se apresta a zarpar para la siguiente etapa de trabajo, el Comandante recibe una noticia. El buque científico alemán “Polar Stern” sufre un accidente cerca de la estación científica germana “Neumayer II”. El helicóptero del buque se estrella, muriendo el piloto y un investigador y resultando heridas otras tres personas. La maravillosa y traicionera Antártida se sigue cobrando vidas. El Comandante recuerda la macabra estadística y piensa, es el segundo accidente con pérdidas de vidas del verano...

Estrecho de Bransfield, 3 de marzo.

También llamado Mar de la Flota, este Estrecho es la parte del Océano Antártico que se encuentra entre las islas Shetland del Sur y la Península Antártica. El “Oyarvide” ha dejado la tranquilidad de la Base Artigas y navega con rumbo Sur, cruzando Bransfield en dirección a la Península Antártica en cuyo extremo Noreste se encuentra el ECARE, la Estación Científica Antártica Ruperto Elichiribehety, el otro bastión de Uruguay en la Antártida. Los tres días pasados en la Base y la excitación por entrar en la parte más emocionante del viaje, animan el ambiente.

Para orgullo de los maquinistas y tranquilidad de toda la tripulación, los cuatro motores del buque están en perfecto funcionamiento.

El Comandante en el Puente, abre su carpeta y relee la información de la siguiente etapa del viaje. Poco más de 70 millas separan a la BCAA del ECARE. Estima que Bransfield no les será problemático. Las dificultades surgirán al llegar al Estrecho Antártico. Siente unos ojos en la nuca y un cuello que se estira tras él y sonriendo le pasa una hoja a un joven oficial.

Es un artículo escrito por el infatigable historiador antártico Waldemar Fontes, Coronel del Ejército que supo integrar varias dotaciones y ser Jefe de la BCAA. *“La Estación ECARE, enarbó el Pabellón Nacional, en diciembre de 1997, luego de haber sido transferida a la República Oriental del Uruguay mediante un acuerdo firmado con el Reino Unido, por el cual se cedieron las instalaciones hasta ese momento conocidas como “Trinity House”, la antigua “Base D” de la Operación Tabarín, de la Segunda Guerra Mundial, cuando los británicos, previendo posibles avances de otras potencias en la región antártica, iniciaron un despliegue por el cual establecieron una serie de estaciones de carácter científico y de observación meteorológica... Según indica el BAS (British Antarctic Survey), el propósito de la Base D, era la investigación científica en áreas de geología, geofísica, glaciología, meteorología, botánica y psicología humana y de los perros. La instalación de esta base fue una reacción ante la posibilidad de que la Alemania Nazi, estableciera instalaciones logísticas en la Antártida, pero para 1944, la derrota alemana era previsible y este despliegue, sumado a la Operación High Jump de los EE.UU, produjo impacto en la región, provocando reacciones de Argentina, que envió en 1947, su primera misión aeronaval y de Chile, con la fundación de la Base Naval Pratt en 1947... La base D, siguió*

funcionando bajo administración británica, hasta 1964, en que fue abandonada, siendo transferida a Uruguay en diciembre de 1997... El 7 de diciembre de 1997, el buque ROU26 "Vanguardia", de la Armada Nacional, luego de aprovisionar la Base Artigas, cruzó el estrecho de Bransfield, en procura de Bahía Esperanza, al mando del C/F (CG) Pablo Álvarez, encontrando masas de hielo que dificultaron la operación de abastecimiento, que pudo comenzarse recién el 14 de diciembre, contando con el apoyo de los helicópteros del rompehielos Irizar, de la Armada Argentina. Ese día, desembarcó una delegación, conformada por el Coronel Abel Pérez y el Teniente Coronel José Unzuurrungaza, representantes del IAU, el Capitán de Fragata (CG) Hernes Rodríguez, del Comando de la Flota y el C/C (CG) Enrique Dupont, Segundo Comandante del ROU "Vanguardia", quienes tomaron posesión de las instalaciones, enarbolando el pabellón nacional, poniéndose a cargo de las mismas, a la primera dotación, encabezada por el Tte. Cnel. José Unzuurrungaza del Ejército Nacional".

En esta oportunidad, el "Oyarvide" a pedido del Instituto Antártico Uruguayo estaba trasladando material y personal que el mes anterior habían llegado a la BCAA con destino al ECARE, al cual no habían podido arribar, debido a que las duras condiciones meteorológicas y una infranqueable barrera de hielos habían impedido el acceso del "Vanguardia" a la Estación Científica.

Estrecho Antártico, 4 de marzo 2008.

El cruce del Bransfield fue calmo y transcurrió sin incidentes, como confirmando que el buque y la campaña estaban bien aspectados. El Antártico en cambio, es otra historia. Ubicado en el extremo norte de la Península Antártica tiene una longitud de más de 50 kilómetros y una anchura variable entre 13

y 20 kilómetros. Durante los meses de verano se muestra ocupado por hielos flotantes e icebergs tabulares que se desprenden de la plataforma de hielo Larsen, una enorme bolsa de hielo que ocupa la parte Noroeste del mar de Weddell. De entrada nomás se le ve poblado de una abrumadora cantidad de hielos e icebergs. El radarista ve un contorno continuo como si todo fuera costa, los ojos desde el Puente y sus alerones, muestran también un horizonte blanco casi continuo. El buque reduce velocidad y se ve obligado a maniobrar permanentemente esquivando icebergs. El Comandante supervisa en silencio las maniobras, dejando que el Comandante de Guardia y el Navegante maniobren. Los ve manejarse con acierto cambiando rumbos y velocidades. En ocasiones incluso deben dar máquinas atrás para esquivar esas masas que saben, multiplican su volumen bajo el agua. La poca visibilidad conspira en contra. En determinado momento el AN Zorrilla da la voz de alarma de un iceberg que los va a cruzar y con una rabiosa marcha atrás, quedan cerca, muy cerca de un iceberg tan alto que desde la ventana del Puente no podían ver el cielo. En la costa Oeste divisan la Base Esperanza de la Armada Argentina, insustituible y fraterno apoyo de todas las misiones compatriotas al lugar.

Llegan a la Bahía Esperanza y desembarcan tripulantes, científicos y material. La maniobra no es fácil porque el buque no puede mantenerse fondeado debido a esos hielos errantes que acechan y los cambiantes vientos. Las tareas demandarán tres días, tres largos días que tendrán al buque en cercanías, en un hecho sin precedentes en la Armada. En esos días son pocos los momentos en que el buque puede mantenerse fondeado en la Bahía. A los amenazantes hielos se suman los vientos catabáticos, vientos que caen verticalmente arrastrando con fuerza masas de aire frío. Y no faltaría por supuesto el clásico enemigo del hombre de mar, la niebla.

La mayor parte del tiempo el buque la pasa recorriendo un circuito “hipódromo” dentro de la Bahía. Fuertemente consustanciados con el compromiso científico de la misión y sabiendo que son muy escasos los registros batimétricos de la zona, durante todo el tiempo realizan trabajos de batimetría.

Península Antártica, 9 de marzo

Habiendo dejado atrás el ECARE con la satisfacción de trabajos bien finalizados, el “Oyarvide” continúa su misión bordeando hacia el Suroeste la Península Antártica. Con frecuentes maniobras para evitar los peligros de los hielos, la derrota prevista lo acerca ahora a uno de los puntos más emblemáticos y más visitados en la Antártida: la Isla Decepción. Esta isla fue descubierta por unos cazadores de focas británicos en 1820. Poca gente a bordo sabe que su nombre es una traducción errónea de la palabra inglesa “deception”, que significa “engaño” y no “decepción”. El origen del nombre “Deception Island” obedece a su engañosa apariencia de isla normal, cuando en realidad se trata de uno de los tres volcanes de la Antártida, cuya última erupción fue en 1970. Lo que se aprecia es la parte superior del volcán que tiene un angosto espacio de unos 150 metros, denominado “Fuelles de Neptuno” por donde se accede a una enorme bahía que es ni más ni menos que el cráter del volcán.

Bien en el centro de ese angosto acceso, apenas a dos metros de profundidad hay una enorme roca, llamada Piedra Ravi, que ha sido causa de incontables accidentes. El Comandante lo sabe y arrimándose al extremo Este de la angostura, deja la traicionera roca por babor. Ante los ojos de la tripulación se alza una de las visiones más majestuosas de la Antártida. Los blancos de las escasas nubes bajas se confunden con los picos helados que coronan montañas nevadas de formas caprichosas, en algunas partes de la costa

se observan glaciares que caen al mar con increíbles tonos turquesa, efecto de las milenarias capas de hielo acumuladas durante siglos. El agua, de un azul intenso y una temperatura cálida actúa como espejo y devuelve invertido el maravilloso paisaje. El buque fondea y se disponen turnos ordenados para desembarcar a aquellos que quieren bañarse en las lagunas termales de la Isla. Es una experiencia fascinante que jamás olvidarán.

Atlántico Sur, través Isla Grande de Tierra del Fuego, 15 de marzo

La Antártida va quedando atrás. Tanto los científicos extranjeros como los compatriotas y la tripulación están felices. La totalidad de los trabajos se realizaron a cabalidad. Pese a las condiciones extremas de frío, donde se llegó a convivir con 17° bajo cero, las estaciones de muestreo se efectuaron en todos los lugares planificados previamente y en otros que surgieron por iniciativas de los científicos y que el buque pudo complacer. Se habían efectuado actividades hidrográficas de relevamiento cartográfico en el área de Caleta del Vanguardia en el ámbito de las actividades alentadas por el Comité Hidrográfico sobre la Antártida de la Organización Hidrográfica Internacional, y también actividades magnetométricas para contribuir al Mapa Magnético de la Antártida en proximidades del ECARE, en el marco del Año Polar Internacional, así como otras investigaciones oceanográficas, biológicas, físicas y meteorológicas en Bahía Maxwell, Bahía Esperanza y Caleta del Vanguardia.

En el cruce de regreso, el Drake les había mostrado su cara más feroz. Durante todo el cruce los acompañó una furiosa tormenta con olas de 7 y 8 metros que tapaban el Puente. Mar fuerza 7 y viento arrachado con ráfagas superiores a los 100 kms que el buque recibió por la amura de babor, se empeñaron en recordarles que el peaje hacia y desde la

Antártida es duro. No obstante, el “Oyarvide” se mantuvo firme en su rumbo con los 4 motores en servicio. Cuando abandonaron el Drake y el tiempo mejoró, la vapuleada tripulación había festejado. Karina filmó el primer atardecer luego de la tormenta, con todo el mundo aplaudiendo en cubierta. Los científicos decían que luego de esa tormenta ya nada les asustaría y por cierto, que ya no eran novatos.

Había ocurrido también durante el cruce, un hecho trascendente: se cumplieron las 100.000 millas navegadas por el buque desde su abanderamiento en Alemania el 21 de setiembre de 1998. Muchos y muy buenos habían sido los servicios del “Oyarvide” al país, a lo cual ahora agregaba también servicios a la comunidad internacional con sus tareas recientemente finalizadas en la Antártida.

Desde Sala de Radio el telegrafista trae una comunicación para el Comandante. Un tripulante del buque científico antártico “Ary Rongel” de la Marina de Brasil cayó al agua en la salida de la Bahía del Almirantazgo, próximo a la Isla Rey Jorge y no pudo ser recuperado. El Comandante comparte la información con el Jefe de Misión, que también conocía la siniestra estadística y ambos se miran serios. Las palabras no son necesarias, ha sido el tercer incidente marítimo del verano antártico con pérdida de vidas. Ni el mar ni la Antártida perdonan.

Otra vez el alerón de sotavento del Puente de Mando, esta vez estribor, es lugar de conversación animada y amistosa entre marinos y científicos que ya se encuentran plenamente integrados. Karina y Santiago charlan con tripulantes. Ella ha dado un buen paso adelante en su trabajo sobre monitoreo ambiental de la Bahía Collins en la Antártida, para medir parámetros físico químicos de aguas y plancton marino. Le han contado el riesgo que vivió el buque durante el cruce del Drake a la ida, navegando con un solo motor y la serenidad que en todo momento

hubo a bordo. Siente que en gran parte debe haber sido en reflejo de la imagen de tranquilidad que el Comandante aporta. Lo ve en el Puente con su carpeta al lado. A esta altura de su vida tiene ya varios buenos amigos entre los marinos y siempre ha sentido admiración por como afrontaban riesgos en barcos viejos y lo escaso de sus retribuciones económicas. Sonríe para sus adentros recordando que la facultad le había dado como viático para este viaje de más de un mes, la simbólica suma de 100 dólares e inconscientemente hace un paralelismo entre su profesión de investigadora y la profesión de estos marinos... no hay duda que otros son los alicientes que nos mueven, piensa... intangibles como el gusto por la aventura, el riesgo, el trabajar para los demás... saca una hoja de su bolsillo y se dirige al Comandante.

- Comandante esto es para tu carpeta.

El Comandante lee la hoja “*Tras observar la Antártida durante cierto tiempo, llegué a la conclusión de que semejante belleza estaba reservada para lugares remotos y peligrosos y que la naturaleza tiene buenas razones para exigir sacrificios y riesgos a las personas decididas a contemplarlos, Richard Byrd, 1938*”.

- Gracias Karina, gran razón tenía este hombre – tras lo cual guarda la hoja en su carpeta diciéndole – Y afortunadamente ya pasaron las etapas difíciles del viaje y no tuvimos ningún incidente...

- ¿Cómo ningún incidente? – interrumpe el extrovertido y joven Santiago entrando al puente– Comandante con todo respeto, a mí me dijeron que hiciera caso a los que saben, cuando fuimos a desembarcar en la Base en el gomón, me dijeron que me agarrara de la cuerda y no me soltara hasta llegar a la orilla y así me fue – Santiago refiere al momento en que provenientes del buque estaban llegando a la costa, cuando una ola atravesó la

embarcación y la siguiente ola la volteó. En esa oportunidad, la gente actuó con sentido común y se soltó al volcar el bote, por lo cual no tuvieron problemas. Pero Santiago obediente, permaneció agarrado y deslizándose en el canto rodado de la rompiente, había dejado pedazos de piel y uno de sus dientes centrales.

- Mire como quedé – dice mientras arma una sonrisa exagerada y muestra una blanca dentadura con un hueco negro en el medio– Yo vuelvo como un herido de guerra Comandante – con lo cual todo el Puente rompe en risas.

Pocos días más tarde, el 28 de marzo tras 42 días de navegación, el “Oyarvide” atracaría sin novedad en la Dársena Fluvial del Puerto de Montevideo. Coincidentemente el reconocido portal del Sistema del Tratado Antártico, encabezaría esa semana su web www.ats.aq con un elogioso artículo sobre el importante trabajo realizado por un buque de la Armada Nacional de Uruguay en aguas de la Península Antártica, destacando entre otras cosas el primer relevamiento batimétrico con tecnología multihaz en esa área. El artículo era ilustrado con una foto del ROU22 “Oyarvide” en navegación.

El autor agradece a la Lic. Karina Sans, al entonces CF (CG) Álvaro Armagno y al entonces CC (CIME) Giancarlo Tizzi, Comandante y Jefe de Máquinas respectivamente del ROU22 “Oyarvide” en el 2008, por haber compartido sus vivencias otorgando veracidad a esta narrativa.

Bibliografía consultada: “Antártida, continente de ciencia y cooperación” del libro “Historias de la Flota”, 2009. “20 años de Uruguay en el Tratado Antártico”, Instituto Antártico Uruguayo, 2005.





República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 60

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 90

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel.-Fax 26010203

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección

