

REVISTA NAVAL

DICIEMBRE



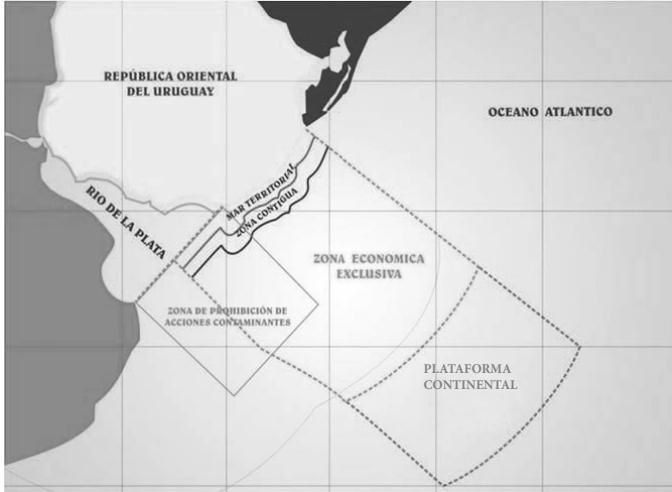
2021

MONTEVIDEO

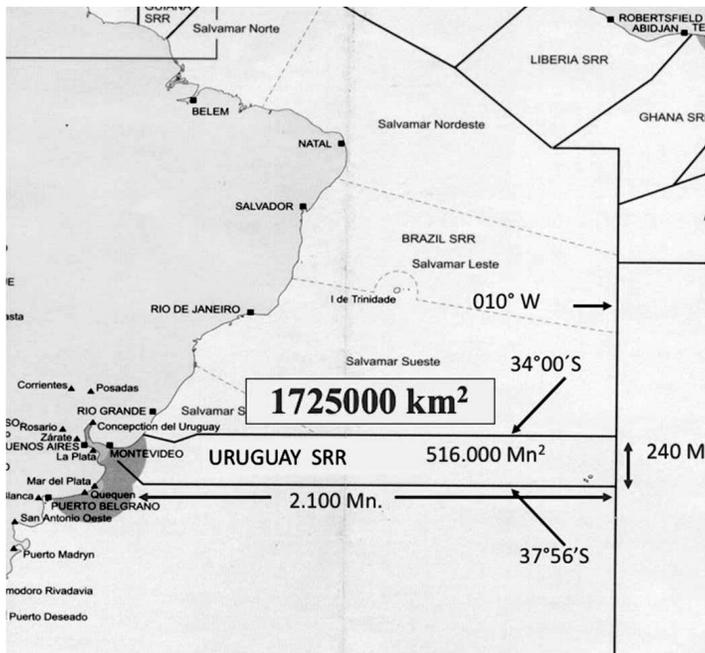
R. O. del Uruguay

ÁREAS DE JURISDICCIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LA ARMADA.

JURISDICCIÓN (Áreas establecidas en la CONVEMAR)



ÁREA DE RESPONSABILIDAD DE BÚSQUEDA Y RESCATE EN EL ATLÁNTICO SUR.



REVISTA NAVAL
PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXXIII N° 96

ISSN 0797 - 1222

DICIEMBRE 2021

DIRECTOR

CN (CG) (R) Aldo FRANCESCO LI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) (R) Italo M. SORRENTI

CN (CAA) (R) Javier BESIO

CN (CG) (R) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego GROLERO

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

CN (CG) Gustavo FLORES

COLABORADOR PERIODÍSTICO

Prof. Yuri GRAMAJO

SECRETARIA DE REDACCIÓN

Sra. Laura CASTRO

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

Nuestra portada: Buque containero saliendo de Montevideo con destino Buenos Aires. Estos buques de más de 330 metros de eslora son los de mayor tamaño y tonelaje que frecuentan nuestro puerto, con una capacidad de 9.500 TEU y calados próximos a los 10 metros, para este trayecto, pero pueden alcanzar los 14 o 15, en caso de que las terminales y canales de navegación así lo permitan.

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 custodia de los Intereses Marítimos Nacionales</i> Capitán de Navío (CG) (R) Italo M. SORRENTI..... | 9 |
| <i>Escudo Nacional</i> Almirante Alberto CARAMÉS | 15 |
| <i>Base Naval del Cerro, el Proyecto Impostergable</i> Capitán de Navío (CG) (R) Germán LARIAU | 21 |
| <i>La modernización militar</i> Dr. Jaime GARCÍA COVARRUBIAS | 37 |
| <i>El tamaño de los barcos (y sus consecuencias)</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS..... | 43 |
| <i>Una misión distinta</i> Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI..... | 55 |
| <i>Es tiempo del mar</i> Hernán SORHUET GELÓS..... | 65 |
| <i>Accidentes laborales. La prevención posible</i> Capitán de Navío (CG) (R) Gerardo LEBEL..... | 67 |
| <i>La disponibilidad inmediata de los equipos de emergencia a bordo no es negociable</i> Capitán de Corbeta (CG)(R) Fernando SILVANO ALBARRACIN..... | 73 |
| <i>El Almirante Brown y el General Rivera</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN | 79 |
| <i>Gran Hotel del Globo y su bar</i> Capitán de Fragata (CP)(R) Carlos GAMARRA..... | 85 |

A NUESTROS LECTORES

Finalizamos un año en el cual nuevamente el País y el mundo entero navegaron en aguas turbulentas debido a la pandemia que afectó en forma masiva la vida y salud de una parte significativa de la población mundial. Pero no solo ello, sino también al total de la economía mundial, al trabajo y a los planes de desarrollo. Por estas fechas vemos algo de luz en el horizonte para la recuperación de una normalidad que parece acercarse, próximos ya a la temporada estival. Tenemos plena convicción en el aporte de la inmensa mayoría de la sociedad que, aspirando a un futuro mejor, traiga con su esfuerzo una pronta recuperación económica y social de nuestro país.

Con este horizonte, que parece augurar mejoras en los aspectos institucionales y el desarrollo de emprendimientos privados, entre ellos varios de significativa envergadura, es que en esta edición hacemos hincapié una vez más en la importancia de nuestros Intereses Marítimos. Destacan en este aspecto los cambios en el comercio marítimo, incorporando buques de gran porte –tema tratado en artículo del CN Valiñas– que nos obligarán a ajustar las condiciones de infraestructura y operativas de nuestros puertos, para optimizar sus recursos lo cual hará crecer la economía y mejorará la competitividad con los puertos de la región.

Dentro de esta necesaria reestructura portuaria, visualizamos también la necesidad de que la Armada Nacional, custodia y única institución del Estado presente en nuestro vasto Territorio Marítimo, cuente

con una Base Naval que contemple las necesidades de crecimiento del Puerto de Montevideo por una parte, así como las propias de la operativa Naval en todos sus aspectos. Aportamos para ello dos artículos que presentan la necesidad de atención a nuestros Intereses Marítimos Nacionales y una visión de la proyectada Base Naval de Montevideo.

Presentamos también un artículo del Brig. Dr. Jaime García Covarrubias que nos aporta una interesante visión de los procesos de modernización de las fuerzas militares. A pesar de que el trabajo data ya de alguna década, resulta muy interesante observar cómo sus conceptos centrales mantienen plena vigencia y son de tener en cuenta, en especial en momentos en que en el País se consideran cambios a la Ley Orgánica de las FF.AA.

Hemos llegado al fin de otro año y con ello a la despedida hasta nuestra próxima edición, ya en 2022. Tenemos la esperanza de que el balance al cierre de esta etapa, traiga a los decisores una pausa que habilite la sana reflexión de lo actuado y las necesidades planteadas en el ámbito marítimo y naval.

A los marinos; camaradas que por diversas razones se encuentren lejos de la Patria, acercamos nuestro especial saludo y agradecimiento por la sacrificada labor que realizan.

Nos despedimos entonces, con el ferviente deseo de que todos los uruguayos, unidos para superar obstáculos, podamos vivir el próximo año con salud, seguridad, trabajo y tranquilidad de espíritu.

LA COMISIÓN EDITORIAL



LA CUSTODIA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Italo M. SORRENTI

Egresó de la Escuela Naval en Diciembre de 1976 y se retiró del servicio activo en el año 2008, desempeñándose posteriormente como 1er. Oficial y luego como Capitán en un buque tanque de bandera nacional por 8 años. Prestó servicios en Unidades flotantes y terrestres y ejerció Comandos y Direcciones en la Flota, Dirección del Material Naval y Unidades de la Enseñanza Naval. Es Oficial de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, Licenciado en Sistemas Navales y Diplomado en Estrategia y Política de Defensa en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa (CHDS), Washington DC, USA. Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

“El que domina el mar, domina todas las cosas” Temístocles, (Siglo V AC)

El Territorio Marítimo del Uruguay duplica, con creces, en extensión su Territorio Terrestre de 176.215 km². En esta extensa porción de la soberanía nacional conviven con diferentes regímenes jurídicos una profusa cantidad de recursos naturales, el tránsito de aproximadamente el 80% de su comercio exterior y por ser una de las áreas focales más importantes del Atlántico Sur una importante conjunción de buques con mercaderías para el puerto de Bs As y la Hidrovía Paraná- Paraguay.

El establecimiento de la extensión de la Plataforma Continental, en el año 2016 por parte de las NNUU (CONV) incrementó en unos 83.000 km² la superficie marítima con lo cual tenemos aprox. 140% de superficie acuática que de superficie terrestre.

El Estado ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar el 10 de octubre de 1992 y entró en vigor el 20 de noviembre de 1998 como Ley Nro. 17.033 de Espacios Marítimos que establece en su artículo 1ro: “La soberanía de la República se extiende más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores al mar territorial incluido su lecho, sub-

suelo y espacio aéreo correspondientes”.

La sola palabra “interés nacional” se vincula con un provecho, beneficio, valor, conveniencia y además la motivación de volcar esfuerzos en el tema y en cuanto a lo “marítimo” todo lo relacionado con los recursos, actividades, soberanía, puestos de trabajo, investigación y desarrollo en el amplio territorio marítimo del País. Este concepto es muy simple de entender para aquellos que desarrollan actividades ligadas al mar, en especial los marinos, pero no lo ha sido para los niveles de decisión política. Un país como el Uruguay, enclavado en una zona focal marítima de alta importancia para el tráfico del Atlántico Sur, que nació desde el mar debería poseer un alta conciencia marítima y una política de estado de permanente atención y desarrollo del territorio Marítimo, que debería comenzar por educar a los jóvenes, desde la educación primaria de la importancia del tema.

Pero veamos el desarrollo de estos intereses. Podemos discutir todo lo que implican estos intereses, pero en general lo podemos encuadrar en la siguiente clasificación:

- Transporte y comercio marítimo
- Pesca
- Industria Naval (Construcción / reparación)

- Investigación Científica Marina
- Oceanografía
- Generación de Energía
- Minería, gas natural e Hidrocarburos
- Acuicultura
- Turismo y recreación marítima
- Relevamiento cartográfico
- Conciencia y Educación Marítima
- Protección del medio ambiente marítimo.

TRANSPORTE MARÍTIMO

El comercio internacional de bienes nació tempranamente en la historia a través del mar y hoy es el medio más importante y relevante del intercambio comercial con casi el 80% de los movimientos de bienes a nivel mundial. Debemos considerar en este concepto la importancia de un eficiente funcionamiento del sistema de puertos que produzca la captación de cargas a través de tasas competitivas en la región y una operativa ágil y eficaz. El aspecto estrictamente comercial del punto tiene especial relación con los aspectos económicos de la actividad, ya que genera los diversos servicios que se brindan a los buques y brindan importante cantidad de puestos de trabajo en la provisión de tráfico de tripulaciones, abastecimientos en general, reparaciones, venta de combustible marino, atención sanitaria, entre otras.

PESCA

Quizás la pesca sea el interés marítimo nacional más descuidado en la actualidad. El país tuvo históricamente un importante crecimiento en este rubro en los años 70 y 80, donde se verificó la flota más grande en cuanto a la pesca industrial, siendo actualmente muy reducida su capacidad y con una urgente necesidad de reestructu-

rar y actualizar su flota y su operativa en general.

Además de la debida atención a esta pesca industrial, debe considerarse el apoyo y desarrollo de la pesca artesanal, fuente de ingresos de muchas personas, y en particular, la pesca de investigación también debe potenciarse para optimizar los medios y procedimientos de extracción y explotación de recursos sin depredar los mismos.

INDUSTRIA NAVAL

La industria naval tiene una larga historia en el Uruguay, aunque en las últimas décadas del siglo pasado mostró un deterioro fuerte en su actividad, situación que ha ido cambiando en los últimos años con la aparición de actores y astillero que le dieron un fuerte impulso y demostraron la capacidad del medio de incursionar, no solo en reparaciones y mantenimientos sino además en la construcción naval. Es una actividad de servicios estratégica que se hace más imprescindible con el aumento del tráfico marítimo en nuestros puertos y genera una muy importante reactivación de varias industrias satélites accesorias y mano de obra técnica.

Se intentó en el año 2008, con la creación del cluster naval, aumentar la competitividad de la industria naval mediante la asociación de varias empresas ligadas al tema con el objetivo de enfrentar la demanda internacional de nuevas embarcaciones y de reparaciones en conjunto, presentando al medio un modelo de asociación, que tenía por objeto contribuir a elevar la competitividad, el crecimiento de las actividades industriales navales y su presencia internacional, pero por falta de políticas claras y permanentes al respecto esto no prosperó en la medida que se esperaba, quedando el tema en impulsos individuales aislados.

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA DEL MAR

Para el uso del mar y explotar sus recursos es necesario conocer sus características oceanográficas, meteorológicas, biológicas, topográficas, prospectivas y navegables. Esto ha llevado a su estudio mediante una investigación metódica y organizada del comportamiento y la composición de sus aguas, de su morfología submarina y del desarrollo del mayor ecosistema mundial. Esta investigación tiene múltiples variables y es muy difícil establecer una clasificación completa, sin embargo, existen estudios de ciencias básicas, físicas, químicas y biológicas que afectan el medio marino y aquellas que estudian directamente a las especies pobladoras del mar y sus afluentes, que son ciencias aplicadas a los estudios de la biomasa, de los vegetales, de las aves y una amplia gama de varias ciencias y técnicas que demandan investigadores, laboratorios, conocimientos específicos, publicaciones técnicas especializadas, intercambios de información con los países ribereños y en síntesis, una organización, naves especializadas y recursos para una completa y eficiente explotación de los recursos marinos del país.

Resulta entonces imprescindible continuar profundizando el estudio científico de nuestro mar desde los puntos científicos enunciados para contar con datos concretos de nuestras riquezas y posibilidades de explotación futura, en especial en el área de los hidrocarburos, los recursos de la plataforma continental y de la pesca sustentable.

GENERACIÓN DE ENERGÍA

Es sabido que los cursos de agua son una fuente de generación de energía, nuestros ríos han sido aprovechados en este tema. También debemos pensar en el mar donde las fuerzas de la marea y más importante

nuestros vientos pueden generar importantes aportes a la plantilla a través de parques eólicos marinos.

TURISMO Y RECREACIÓN

Es una importante rama de nuestros Intereses Marítimos y que cobra cada vez más importancia por lo que significa esta industria del turismo que aporta muchos recursos al país y provee muchos puestos de trabajo y actividades conexas como el transporte, la gastronomía y la hotelería, principalmente. Los deportes náuticos y su desarrollo no solo son un aspecto de la industria del turismo, sino que a su vez aportan a la Conciencia Marítima Nacional y a la imagen del País en competencias nacionales e internacionales.

Es también una actividad que se conecta con la calidad del medio ambiente marino y su debida preservación y a la debida y completa capacidad del Estado de proteger a los ciudadanos y turistas en los aspectos de la seguridad de la vida humana en el mar y los desastres marítimos. El Estado debe contar con los medios adecuados y entrenados para esto, considerando además el volumen de turistas que se incrementan como pasajeros de Cruceros.

CONCIENCIA MARÍTIMA Y EDUCACIÓN

Una Nación que nació desde el mar y hoy el 80% de su comercio exterior depende del tráfico marítimo debe tener en toda su población un alto grado de conciencia del significado de los recursos e importancia que tiene el mar, no solo en su desarrollo económico, sino además en todos los aspectos que representan el bienestar, recreación y creación de puestos de trabajo. Para un País marítimo como el nuestro, el conocer la importancia del mar es crucial. Llevamos muchos años

de vida y aún no lo hemos comprendido a cabalidad.

Este aspecto debe tratarse con mucha responsabilidad por nuestro sistema político y, sin duda, debe comenzarse desde la educación primaria. Los programas de estudio, desde muy temprana edad, deben mostrar a los educandos que Uruguay tiene dos territorios donde se debe ejercer la soberanía de la Nación, el Terrestre y el Marítimo; así deben ver nuestro mapa territorial los alumnos desde la educación primaria. La Geografía y la Historia deben resaltar el aspecto marítimo del País.

Poseemos una educación terciaria de nuestros marinos, militares y mercantes, de alta calidad, reconocida por la Organización Marítima Internacional como tal y con una formación integral que es reconocida en todos los ámbitos mundiales. También nuestra Universidad posee carreras como la Ingeniería Naval y Oceanografía que deben potenciarse en la medida que nuestra Conciencia Marítima Nacional mejore la captación de estudiantes, la investigación marina y la generación de empleos.

Pese a todo, nuestra sociedad vive de espaldas al mar. El Estado debe generar esta Conciencia, a través, como se expresó, de la Educación y Políticas claras de desarrollo de esta muy importante fuente de recursos. Es notorio también que todos los Intereses tratados deberían ser coordinados por el Estado, a alto nivel, para potenciar su desarrollo e interoperabilidad dado su carácter multidisciplinario.

EL ESTADO EN EL TERRITORIO MARÍTIMO

En la Ley Nro 17.033 del 20/11/1998, de los Espacios Marítimos, en cumplimiento de la Convención Internacional de las

Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10/12/1982, muestra la configuración de nuestro Territorio Marítimo y sus diferentes regímenes jurídicos; dicta normas para nuestro Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva y falta agregarle las regulaciones que regirán la extensión jurisdiccional de nuestra Plataforma Continental otorgada por las NNUU en 2016.

A su vez el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19/11/1973, el Tratado del Río Uruguay, las Notas Reversales del 21/7/1972 con la República Argentina y Brasil, así como otras convenciones referentes a la Pesca y al Servicio de Búsqueda y Rescate en el Mar, obligan al Estado a mantener su presencia en el Territorio Marítimo que permitan, la custodia de nuestros Intereses, el cumplimiento de la Ley nacional en nuestro Mar Territorial así como la regulaciones jurisdiccionales de nuestras zonas marítimas, la protección a una navegación segura, la investigación, la salvaguarda de la vida humana en el mar, la posible prospección de hidrocarburos y minerales en los suelos de la plataforma y el cuidado del medio ambiente marino en todos sus aspectos.

A diferencia del Territorio Terrestre, que cuenta con la presencia del Estado con variadas formas e instituciones, en el Marítimo solo se ejerce la presencia del Estado a través del accionar de la Armada Nacional a todos los efectos.

Nuestra Armada Nacional como Armada de “doble empleo” está organizada para dos funciones principales, la Defensa de la Soberanía (que es su Misión) y la Acción Marítima, entendiéndose para esta última todas las tareas relacionadas a la custodia de los Intereses Marítimos y las acciones que hacen de este Territorio un lugar seguro para navegar y seguro para los hombres y mujeres que lo utilizan.

CONCLUSIONES

1. La situación geográfica del Uruguay es tal que su Frente Marítimo es la frontera que lo conecta con el mundo, constituyendo además área focal del acceso al corazón de América del Sur. Esta posición ha sido, entre algunos otros factores, un histórico elemento de fortaleza estratégica que no solo debe cuidarse, consolidarse y, llegado el caso, defenderse, sino explotarse sustentable e inteligentemente para beneficio de todos los orientales.

2. El Estado tiene la obligación de estar presente en el Territorio Marítimo para ejercer su Soberanía, aplicar la Ley nacional y las regulaciones que le imponen los diferentes regímenes jurídicos de nuestras áreas marítimas y, fundamentalmente, proteger todas las actividades y personas involucra-

das en el desarrollo de nuestros Intereses Marítimos. Para ello debe asegurar que la Armada, como “el Estado en el Mar”, posea los buques de Acción Marítima o Patrulleros Oceánicos, así como la infraestructura necesaria y los recursos materiales y humanos que le imponen las muy variadas actividades que debe desarrollar en su Misión de Defensa y tareas de Acción Marítima.

3. Los diversos Intereses Marítimos necesitan de una coordinación de alto Nivel para desarrollar una Política de Estado que desarrolle y haga eficiente la operativa y actividades de todas las actividades ligadas al mar.

4. Es deseable, para un futuro cercano, la educación de la sociedad de cara al mar, propendiendo a una completa identificación de esta con su Territorio Marítimo y los beneficios y recursos que este puede aportar al desarrollo nacional.





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



ESCUDO NACIONAL (Evolución histórica y análisis heráldico)

Por el Almirante Alberto CARAMÉS
Comandante en Jefe de la Armada (2010-2012)



A partir del 1 de marzo del corriente con la llegada del nuevo gobierno nacional, inmediatamente se adoptó otra imagen gráfica para Presidencia y el Poder Ejecutivo, consistente en un imagotipo que sustituyó al usado en las últimas administraciones.

El mencionado emblema surge del símbolo patrio del Escudo Nacional, modificaciones de color mediante, como así también retoques en la figura del sol naciente, que lo corona como timbre.

La imagen gráfica es de carácter transitorio, no requiere aprobación por ley y podría crear ciertas confusiones generando interpretaciones erróneas, en consideración a su similitud con el Escudo Nacional. Son cosas diferentes.

Por lo expuesto anteriormente, queremos aprovechar la oportunidad para recordar el proceso histórico de definición y descripción heráldica del símbolo patrio, analizando en detalle el significado de las piezas que componen el mismo.

El Escudo Nacional, identifica a todos los ciudadanos uruguayos desde la creación del Estado Oriental como País libre e independiente hasta nuestros días.

A fin de ubicarnos en el marco histórico que surgió el Escudo del Estado Oriental del Uruguay, denominación que se le dio cuando fue creado, tendremos que remontarnos al Gobierno del General Rondeau (1828-1830), previo a la Jura de la Constitución el 18 de julio de 1830.

El Gobernador Provisorio fue elegido por la Asamblea General Constituyente y Legislativa instalada en San José, dando cumplimiento a lo especificado en la “Convención Preliminar de Paz”, por la cual se había dado nacimiento jurídico a nuestro País el 28 de agosto de 1828 y que también abriría una nueva etapa en la heráldica nacional.

En febrero de 1829, el General Rondeau envió un mensaje a la Asamblea, requiriendo de la misma la aprobación de un Escudo de Armas para el nuevo Estado, conformándose a tales efectos una “Comisión Especial” integrada por los Representantes Juan Benito Blanco, Luis Lamas y Antonino Domingo Costa.

Se analizaron varios proyectos, incluso un diseño de escudo de Manuel Errazquin para el “Estado Solís”, uno de los nombres que se manejó para nuestro País, además de otra propuesta de emblema o símbolo patrio presentada por Ramón Massini, que no tenemos seguridad que la Asamblea haya considerado.

Lamentablemente, sólo se conserva este último diseño que planteó Massini, el cual se encuentra en custodia en el Museo Histórico Nacional.

En definitiva, se optó por seleccionar una pieza heráldica, síntesis de varios proyectos, cuyos pormenores fueron redactados por la Comisión en un informe fechado en marzo de 1829 en la Capilla de la Aguada, (sita en el predio de la actual Iglesia de la Avenida

del Libertador), en aquel entonces sede de la Asamblea General Constituyente y Legislativa.

El proyecto seleccionado quedó aprobado por Ley del 14 de marzo de 1829, con la creación del “Escudo de Armas del Estado” (Estado Oriental del Uruguay). Dicha Ley consta de un artículo único referido a la forma del emblema y las figuras que blasonan el campo del escudo, el lugar que les corresponde y sus significados. Además, se define el esmalte de cada uno de los cuarteles, el sol como timbre y los ornamentos exteriores, que en aquel entonces incluían diversos trofeos militares, de marina y símbolos de comercio.

Un detalle curioso a destacar es el art. 1 de la Constitución de 1830, confeccionada por la misma Asamblea General que aprobó el escudo, donde a la sic: “Asociación de todos los ciudadanos comprendidos en los nueve departamentos actuales”, que estaban surgiendo al contexto de las naciones independientes como País en aquel momento histórico, se le llamó: “Estado Oriental del Uruguay”.

La palabra “Estado” fue sustituida en las Cartas Magnas siguientes por el término “República”, el cual aparecía como sinónimo de “Estado” sólo en algunos artículos de 1830. No obstante, las modificaciones posteriores hasta la Constitución actual en su art. 1 mantendría luego el término República.

Según interpretan algunos historiadores, aún subyacía el “sueño federalista”, más identificable con la palabra “Estado” para ciertos integrantes de la Asamblea, a pesar que desde la Convención preliminar de Paz de 1828, la Provincia Oriental del Uruguay pasó a ser absolutamente independiente de todo poder extranjero.

El Escudo de Armas del Estado de 1829, cumplía a grandes trazos con las reglas básicas de la heráldica y sin lugar a dudas, algún representante o asesor de la Asamblea disponía de conocimientos generales del arte y ciencia del blasón (heráldica), pues se arribó a una pieza sensata y razonable.

Llegado el siglo XX y con el uso cada vez más extendido de los símbolos patrios, se adoptaron escudos con figuras y colores, que al no estar definidas exactamente en la ley de 1829, se apartaban de la normativa heráldica, criterio rector aplicado por nuestros legisladores cuando se creó dicho emblema.

Por lo expresado, se hizo necesario definir con mayor precisión diversos detalles, a los efectos de uniformizar criterios que permitirían mejorar la reproducción, declarándose así un modelo oficial o patrón acompañado de 2000 ejemplares de litografías del mismo.

Aquellas partes del escudo que por su carácter no permanente y que se encontraban como adornos exteriores se quitaron, pues lo permite la normativa heráldica, a fin de hacer del emblema una pieza más sobria en forma integral, respetando todas las figuras contenidas en el campo del mismo desde su creación.

Acorde a lo expresado, se suprimieron los trofeos que adornaban exteriormente al escudo, quedando sólo dos ramas, una de olivo y otra de laurel unidas en la base por un lazo azul celeste.

La Ley 3060 del 12 de Julio de 1906, haciendo expresa referencia a la ley 1829 de creación del “Escudo de Armas del Estado”, denomina a partir de la misma a dicho símbolo patrio como “Escudo Nacional”, sólo suprime los ornamentos exteriores antes mencionados, mientras que por decreto del 26 de octubre de 1908 se promulga un “patrón” de Escudo Nacional que es el que nos rige hasta nuestros días.

En dicho modelo oficial si bien se mantienen, no se definen correctamente las divisiones del escudo de forma “oval”, como sí se hizo en 1829 con la palabra adecuada, que es “cuarteado”; no obstante, se respetan los esmaltes: color azul y plata (blanco), como así también el significado de las figuras contenidas en el modelo de 1829.

En el Decreto de 1908 se hace una descripción bastante exhaustiva en ciertos as-



Escudo nacional
Arthur Omslav, ca. 1832
Óleo sobre tela

Escudo de Armas del Estado (1829)



Escudo de la Provincia Oriental (1815)
(diseñado a instancias del Gral. José Artigas
en Purificación)



Escudo Nacional (1908)

pectos y algo más precisa, aunque incompleta, de las figuras heráldicas, muy especialmente aquella que está en la parte superior del escudo.

Nos referimos al sol naciente, que corona el óvalo con sus rayos en “punta de lanza” (guerra), alternados con otros “flamígeros” (fuego) en forma de llama, y también del disco solar “figurado”, o sea con rostro humano. Sin embargo no aporta nada de su significado.

Podríamos agregar, que el sol simboliza la soberanía, majestad, fuego y guerra, que dio lugar al nacimiento de un país (sol naciente) sometido a muchos sacrificios, durante el período de la emancipación, a fin de liberarse de las potencias de turno que lo ocuparon.

El sol es una figura muy empleada en toda la heráldica europea, pero hay que destacar que fue un símbolo muy usado por los Incas, al decir del Prof. Ricardo Golderacena, que indujo a los próceres rioplatenses a su adopción como, sic.: “arquetipo del ser americano”, como así también a los revolucionarios de 1810, razón por la cual se le llamó “Sol de Mayo”.

Además, es una pieza heráldica que la podemos observar en el escudo federal artiguista de la Provincia Oriental. Siempre figurado y normalmente naciente...

En el modelo de escudo de 1829 no se definen las características del sol naciente, pero es digno de destacar, que desde su creación siempre se dibujó figurado siguiendo la vieja tradición artiguista.

En 1908 se definió con total precisión, pero el heraldista que plasmó el modelo patrón de escudo aprobado, lo dibujó con 15 rayos en lugar de 16 como corresponde al sol heráldico.

Seguramente, hubiese quedado mejor el sol de 16 rayos por un problema de simetría y también coincidencia con el sol del pabellón, considerando que su definición es posterior al sol de la bandera, y que hubiese convenido unificar criterios para figuras similares en dos símbolos patrios por excelencia (escudo y bandera).

En el modelo patrón, el heraldista de 1908, abundó sobre aspectos técnicos no contenidos en la ley de 1829 y además definió los esmaltes (colores o metales) de cada una de las figuras heráldicas, según el siguiente detalle:

-**La balanza**, tipo romano antiguo y en oro bruñido.

Símbolo de igualdad y justicia.

- **El cerro de Montevideo**, pintado imitándolo del natural (verde) y a su pie 5 franjas azules onduladas sobre el fondo de plata (configuración heráldica del agua). En la parte superior la fortaleza también del natural.

Símbolo de fuerza.

- **El caballo**, en esmalte negro, en actitud de movimiento indicando estar suelto, libre y sin piso de apoyo.

Símbolo de libertad.

-**El buey**, en actitud pasante de metal oro y sin apoyo.

Símbolo de abundancia.

También se definió decreto mediante, que en los ornamentos exteriores, a la rama natural de olivo le corresponde la parte diestra del escudo y al laurel la izquierda.

En referencia al olivo y laurel, digamos que según publicación en internet de Kábala Diseño, estas ramas simbolizan batallas perdidas y ganadas, respectivamente. Hemos tratado de documentarlo históricamente y no encontramos información.

Sólo podemos agregar al respecto, que el escudo artiguista de la Provincia Oriental te-

nía dos ramas como ornamento exterior, una de laurel y otra de pitanga indígena.

Si vamos al significado heráldico está muy claro que el olivo es símbolo de paz, que se empleaba como una oferta de paz al enemigo desde la época de Grecia y la antigua Roma.

Mientras tanto, el laurel es el símbolo por excelencia de victoria y gloria, que se le otorgaba a los generales victoriosos cuando entraban en Roma con la corona “triumfal o láurea”, que justamente era de laurel, de ahí el nombre.

Estos significados, sin lugar a dudas, eran conocidos por el heraldista cuando los incluyó en nuestro escudo como ornamentos en 1908, que sustituyeron a trofeos militares, símbolos de comercio y banderas, entre otros...

En nuestra opinión, fue muy acertada la decisión de cambiar fardos, cañones, tambores, clarines, balas de cañón apiladas, anclas, caduceo de Mercurio, etc, por dos sencillas y sobrias ramas de laurel y olivo, a nuestro entender significando: “Victoria y Paz”.

En fin, podríamos expresar que el nacimiento de Uruguay está representado por esa “Victoria de la Paz”.

En base al Decreto y a la normativa heráldica para la correcta colocación de las ramas hay que tener presente que la diestra del escudo es a la inversa de quien lo mira de frente, por lo cual puede generarse alguna confusión cuando se reproduce por cualquier medio.

Ambas ramas están unidas por un lazo azul celeste, el color del cielo, muy usado en diferentes emblemas y que representa la unión o el nexo entre el cielo y la tierra, invocación muy común en los hombres de la época y que se ha mantenido hasta nuestros días.

También podríamos decir que faltó agregar la posición de la balanza, que en heráldica es el “fiel”, o sea con los dos platillos en equilibrio.

Respecto al cerro de Montevideo, es una figura heráldica por excelencia, empleada desde la época hispánica para identificar a quienes llegaban a estas tierras a través del

Puerto y se orientaban desde el mar por el accidente geográfico. Sin embargo, no se define la fortaleza del punto de vista heráldico como la del escudo de Montevideo.

Esto último hubiese permitido mantener el conjunto “cerro (natural), franjas azul onduladas (heráldicas) y fortaleza (natural)” con un solo criterio y de carácter heráldico, en lugar de algo híbrido, mezcla de figuras naturales y heráldicas.

El buey (animal de abundancia, engorde y trabajo) se representa “arrestado”, con todas las patas sobre el suelo y con la cola pendiente para diferenciarlo del toro.

El caballo, viene “trotante” con una pata levantada y desguarnecido (sin cabalgadura ni arreos), mostrando estar suelto y libre.

En 1908 el Decreto que definió heráldicamente el patrón del Escudo Nacional, junto a las litografías que constituyeron la edición oficial, fue debidamente argumentado en una propuesta que efectuó el Señor Miguel H. Coppetti, conocedor, sin lugar a dudas, del arte y ciencia del blasón y que ofició como asesor en dicha disciplina.

El Sr. Coppetti hizo un trabajo muy importante y así fue incluso reconocido en el texto del propio decreto de 1908; no obstante, en nuestra opinión quedaron algunos detalles del punto de vista heráldico, que creímos conveniente indicar, pues estimamos que se deberían tener en cuenta para el futuro.

Ha transcurrido más de un siglo de los últimos retoques efectuados por el Decreto de 1908 a nuestro Escudo Nacional y hemos visto que se debe mejorar aún en varios aspectos, entre ellos, aquellos que hacen a su significación y descripción heráldica.

Asimismo, también se requiere actualizar el modelo patrón con medidas, colores y proporciones para una exacta reproducción, acorde a nuestros tiempos.

Actualmente, muchos aspectos del emblema patrio quedan a criterio de quienes por razones comerciales lo difunden, a través de impresiones gráficas o confeccionan metopas con escudos para nuestras escuelas

y liceos públicos, poder legislativo, judicial, fuerzas armadas, universidades, facultades, oficinas del estado en general, etc.

Si consideramos las capacidades desarrolladas por los diseñadores gráficos frente a los nuevos escenarios de comunicación visual, sería muy oportuno aprovechar las mismas, para hacer un trabajo “interdisciplinario”.

El objetivo de dicho trabajo: definir el modelo con la mayor precisión gráfica, considerando colores, proporciones, formas de figuras, etc., pero respetando la normativa heráldica con una completa descripción de toda la composición del escudo con su correspondiente significado.

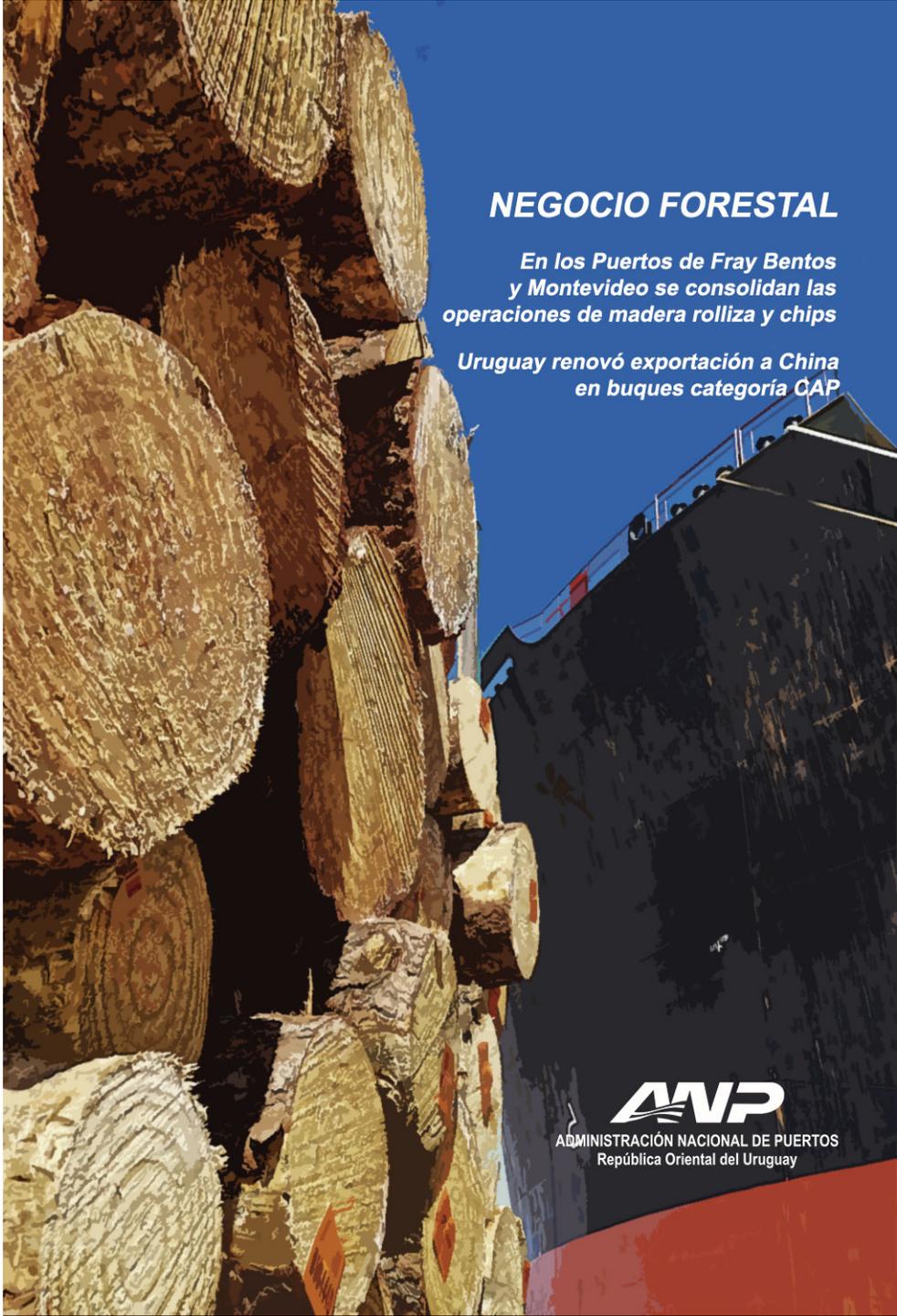
Sería un gravísimo error hacer ajustes alterando tradiciones de casi 200 años por desconocer la ciencia y arte del blasón, disciplina que aporta la verdadera descripción y significado.

Es un tema de mucha sensibilidad ciudadana y cualquier cambio mínimo o ajuste hay que hacerlo por especialistas en las disciplinas que correspondan, que en base a sus conocimientos puedan argumentar debidamente la propuesta por estar imbuidos de su espíritu desde la creación del escudo.

Por todo lo expuesto, después de más de 112 años del último y único ajuste en 1908 al escudo creado en 1829 y para mantener la sintonía heráldica de cara a las realidades gráficas del siglo XXI, estamos convencidos que hay que hacer un patrón con las precisiones del caso del punto de vista gráfico y heráldico.

Recordemos que el escudo late con nosotros, dado que es algo vivo y permanente, no debemos descuidar ni dejar que se apague, pues identifica nuestra existencia, origen, gloria y valores inmutables de todos los ciudadanos.

En suma, el significado de nuestro escudo, trasciende la época de su creación y a todos los gobiernos independientemente de su color político, pues identifica hoy tanto a nosotros, como ayer a quienes nos legaron la República Oriental del Uruguay y en el futuro a las generaciones que nos sucederán.



NEGOCIO FORESTAL

*En los Puertos de Fray Bentos
y Montevideo se consolidan las
operaciones de madera rolliza y chips*

*Uruguay renovó exportación a China
en buques categoría CAP*



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

BASE NAVAL DEL CERRO, EL PROYECTO IMPOSTERGABLE

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Germán LARIAU



Egresó de la Escuela Naval en Diciembre de 1977 como Guardia Marina del Cuerpo General. Como Oficial Subalterno prestó Servicios en los Destruyores Artigas y Uruguay, Escuela de Especialidades, Buque Tanque Juan Antonio Lavalleja y Comandante del Grupo de Lanchas de Desembarco. Como Jefe prestó Servicios como Comandante ROU Vanguardia, Segundo Comandante del ROU Huracán, Comandante del ROU San José, ROU Capitán Miranda, Estado Mayor de la Flota, Estado Mayor General de la Armada y Comandante ROU Oyarvide. Como Oficial Superior prestó Servicios como Comandante de la División Patrulla, Jefe del Proyecto de Desarrollo de la Base Naval del Cerro, Comandante de la División Escolta, Director Financiero Contable de la Dirección General de los Servicios y Jefe Logístico del Contingente Naval en RDC. Desarrolló actividad docente en la Escuela de Especialidades de la Armada y Escuela de Guerra Naval. Se retiró del Servicio Activo en el año 2010.

INTRODUCCIÓN

La Armada Nacional es la parte integrante de las Fuerzas Armadas, organizada, equipada, instruida y entrenada para ejecutar los actos militares que imponga la Defensa Nacional en el ámbito de su jurisdicción. Son sus cometidos fundamentales la Defensa de la Soberanía, la Independencia e Integridad Territorial, la Salvaguarda de los Recursos Estratégicos del País que determine el Poder Ejecutivo, así como contribuir a preservar la Paz de la República en el marco de la Constitución y las Leyes (Ley N° 18.650). Le corresponde, además, ejercer la Autoridad y la Policía Marítima de la República. (Ley N° 10.808).

Para el cumplimiento de su Misión indefectiblemente la Armada cuenta con buques y aeronaves, siendo destacable que el alistamiento de dicho Material y del Personal que lo tripula y apoya ha sido siempre un gran desafío, para lo cual a lo largo del tiempo ha debido mitigar las adversidades con ingenio,

sobreponiéndose a las permanentes dificultades económicas.

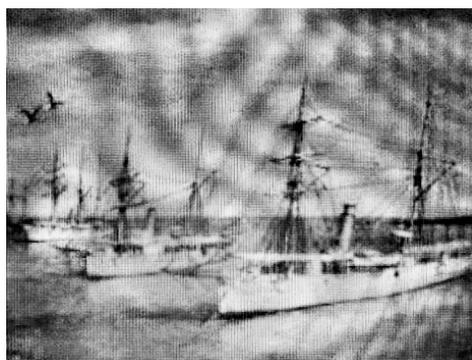
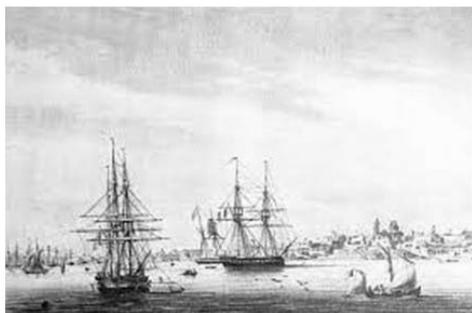
Algunas de las tareas más relevantes que se desprenden de la Misión, son el control de nuestras aguas jurisdiccionales, la salvaguarda de la vida humana en el mar y el ejercicio de todas las funciones policiales (control de contaminación, narcotráfico, contrabando, pesca ilícita, etc.) a lo largo de los aproximadamente 1700 Km. de fronteras fluvio-marítimas del país.

Nuestras Unidades Flotantes, al igual que sucede en otras Armadas, requieren de una Base Naval para llevar a cabo su sostenimiento logístico, permitiendo de esa forma unificar funciones y, con ello, alcanzar un mejor aprovechamiento de los recursos.

Hablar de Base Naval ha sido siempre un tema trascendental, que históricamente ha generado múltiples estudios, trabajos de consultoría, documentos, comisiones y grupos de trabajo, tanto en la propia interna de la Armada como así también en otras instituciones, con el fin de aportar datos, puntos

de vista y, en general, en procura de resolver un tema que llega a involucrar no solo a la Armada, sino también a la sociedad civil.

A fines del siglo XIX y principios del XX, los buques se encontraban fondeados en la Bahía de Montevideo, apoyados precariamente por un Apostadero Naval. El paso del tiempo y la modernización llevaron a la Armada a renovar su flota y por consiguiente estas nuevas Unidades necesitaron de mayores apoyos.



El Puerto de Montevideo no era ajeno a esa modernización que llevaba adelante el país, siendo importante destacar que la “piedra fundamental” de su construcción se colocó el 18 de Julio de 1901, llegándose a su inauguración un 25 de agosto de 1909, luego de transitar durante 8 años de arduas obras.

Tanto para el inicio de obras como para su inauguración fueron elegidas fechas trascendentales para la Patria, remarcando el comienzo de una nueva etapa de desarrollo de Montevideo y del propio Uruguay.

Las nuevas obras permitieron incrementar la actividad comercial del puerto, haciéndolo más eficiente. La Armada, haciendo también uso de las facilidades que brindaban sus muelles, comienza a utilizarlos para el alistamiento de sus buques.

Posteriormente y también durante el siglo XX el Puerto de Montevideo continúa desarrollándose y los buques de la Armada continúan haciendo uso de los diferentes muelles, hasta que en la década del 70 se logra consolidar el atraque en un solo muelle, frente a los Depósitos A y B de la Dársena Fluvial. Los depósitos permitieron brindar el apoyo logístico necesario, generando así las primeras etapas del desarrollo de un Área Naval.

Por Decreto No 559/990 el Poder Ejecutivo dispone la creación con asiento en el Puerto de Montevideo, de la Base Naval Principal de la Armada Nacional, a la cual por Ley N°



16.475 del 10 de mayo de 1994 se designa con el nombre de Teniente de Navío Carlos Machitelli, en honor de quien ofrendara su vida en el rescate de los sobrevivientes, durante la Tragedia del Banco Inglés.

Llegamos al presente en el que a pesar de haber realizado nuestra Armada en el puerto un significativo incremento de facilidades de base, queda demostrado que el espacio físico es la gran limitante, tanto para el atraque de sus Unidades Flotantes (buques atracados en varias andanas), como así también para los Apoyos de Tierra. A la limitante del espacio se le suman las importantes interferencias generadas por operar en el mismo puerto organizaciones con intereses diferentes.

En el mundo moderno, cada vez más los puertos se han ido desarrollando en base a

especializaciones, por lo cual es deseable que las operaciones se realicen en forma aislada en cada terminal especializada, minimizando interferencias mutuas.

El ideal es operar por separado una terminal de pasajeros, o una terminal de carga a granel, o una terminal de carga de contenedores, o carga de ganado en pie o la carga de madera; pero en el Puerto de Montevideo se dan todos esos requerimientos de operación en los mismos muelles, sumándose a ello también el funcionamiento de una Base Naval, generándose finalmente un grave problema de seguridad en el sentido más amplio (Código PBIP y Seguridad Operativa), donde diariamente hay un importante tráfico de personas, vehículos (livianos y pesados) y diferentes tipos de cargas.



Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...
Calidad siempre**



24 Hours Worldwide
+1 713 534 0700
www.ttsalvage.com • info@ttsalvage.com



En los últimos años si bien el Puerto de Montevideo ha realizado relevantes obras de ampliación para satisfacer requerimientos operativos crecientes, estos espacios nunca son suficientes, destacándose una vez más que la posición que ocupa la Armada adquiere una preponderante importancia, siendo ella muy apetecible para quienes analizan continuar ampliando áreas operativas del puerto.

TRASLADO DE LA BASE NAVAL DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Desde hace años que la Armada ha estado recibiendo demostración de intenciones, ofertas e incluso hasta presiones realizadas por diferentes actores, para liberar la estratégica posición que tiene en la Dársena Fluvial en favor del desarrollo comercial del puerto. A ello se deben sumar los requerimientos que la Armada tiene para trasladar su Base a otra ubicación, donde pueda desarrollar con una ventaja comparativa una Base Naval, para el atraque de sus buques con todos los servicios que la logística demanda.

Una vez que se pueda concretar el traslado de la Base Naval, los espacios que se liberarían en el Puerto de Montevideo para su explotación comercial, corresponden al siguiente detalle:

- Muelle Fluvial (Adyacente a la Terminal de Contenedores): 353,6 metros.
- Muelle de atraque del Capitán Miranda: 87,0 metros.

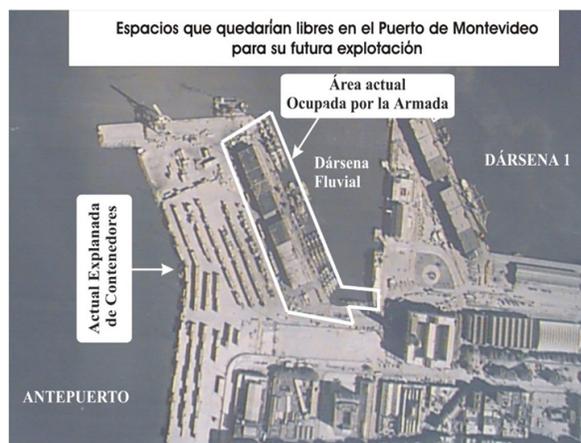
Longitud total de muelles: 440,6 metros

Superficie total del área:

24.150 mts² con 21.060 mts² de área construida (en 2 hangares de 3 pisos c/u):

La Armada Nacional ante la necesidad de trasladar del Puerto de Montevideo la Base Naval Teniente de Navío Carlos Machitelli para localizarla en otra posición, dispone de los estudios y anteproyectos derivados de las tareas que dispuso el Comando de la Armada en la CARINST No. 4410.1/00, por la cual creó el Proyecto de Desarrollo de la Base Naval del Cerro.

En cumplimiento de la citada Carta de Instrucción, durante los años 2000 al 2006 se llevaron a cabo los anteproyectos de Obras Marítimas y Terrestres para la construcción de la Base Naval del Cerro, localizada en la zona de Punta Lobos, donde la Armada desde los primeros años del siglo XX, tiene funcionando un importante Área Industrial (Dique de la Armada), incorporándose posteriormente en la zona otras dependencias como la Escuela de Especialidades y el Servicio de Armamento.



Es de destacar que el 12 de Diciembre de 1996 la Armada, a través de la Ley de Presupuesto, adquiere los terrenos pertenecientes al ex Establecimiento Frigorífico del Cerro S.A. (EFCSA), contiguos a los terrenos que ocupaban Unidades de la Armada en Punta Lobos. Con el apoyo de la Dirección Nacional de Topografía, con fecha 19 de Mayo de 2004 la Armada fusiona todos sus padrones en la zona, en un hecho concurrente con la intención de desarrollar la Base Naval del Cerro en Punta Lobos.

PROYECTO DE DESARROLLO DE LA BASE NAVAL DEL CERRO

La Armada desde varios años atrás venía visualizando el desarrollo de una Base Naval en Punta Lobos y es con esa visión, como se mencionó anteriormente, que adquirió los terrenos del Ex Frigorífico EFCSA, siendo la idea primaria el traslado del Cuerpo de Fusileros Navales, pero con la idea fundamental del traslado de los buques, elementos indispensables para el cumplimiento de la Misión.

Es importante destacar que para la Armada el verdadero objetivo de desarrollar la Base Naval del Cerro, es el poder construir las obras marítimas necesarias para el atraque de sus buques. Las obras terrestres son las que básicamente permitirán satisfacer los requerimientos logísticos de los buques, quedando por lo tanto supeditadas a la ejecución de las obras marítimas.

Para formalizar estas ideas la Armada promulga la CARINST COMAR No. 4410.1/00, con la visión de que, si no se pueden trasladar los buques, el Proyecto de Base Naval perdería su importancia, minimizándose solo al desarrollo de un Área Naval.

Entre las tareas dispuestas por la CARINST COMAR No. 4410.1/00, se detallan las necesarias para consolidar el Área Naval del Cerro como Base Naval, haciendo

hincapié en la seguridad perimetral (iluminación y cerco perimetral), estudio patrimonial y análisis tanto para el desarrollo de obras marítimas como para las obras terrestres. Tareas que fueron ejecutadas en su totalidad.

Para el desarrollo de las obras marítimas, se tomó en cuenta como parámetro de planificación, la cantidad y tipo de buques con que la Armada contaba en ese momento (año 2000), considerando así un muelle con hasta 150 metros de longitud y con una profundidad de 10 metros.

Para el desarrollo de las obras terrestres se consideró trasladar todas las unidades que funcionaban en la Base Naval del Puerto y, además, otras unidades asentadas en Montevideo cuyo traslado era posible, alcanzando de este modo mayor eficiencia en el funcionamiento general de la Armada.

En base a las pautas expresadas, la Armada con el desarrollo de la Base Naval del Cerro consolida su organización e infraestructura, manteniendo en su actual posición:

- **En el Puerto de Montevideo** el Comando General de la Armada y su Estado Mayor, los que continuarán funcionando en el Edificio del Comando General de la Armada.
- **En el Área Naval Miramar** continuará funcionando la Enseñanza Naval Superior: Escuela de Guerra Naval y Escuela Naval, además del Complejo Deportivo.

Teniendo en cuenta las controversias manifestadas en los últimos tiempos ante una eventual mudanza de la Escuela Naval y la venta de terrenos del Área Naval Miramar, es importante destacar las prioridades y el gran esfuerzo que puso la Armada para alcanzar los objetivos en ese Área Naval, iniciando su desarrollo hace más de 50 años y continuándolo al día de hoy con su desarrollo y mantenimiento, resal-

tando su proyección como Polo Educativo Naval Superior.

El esfuerzo realizado hasta el presente no es compatible con la intención de venta o mudanza, siendo perjudicial esas intenciones por ser requerimientos que la Armada ya ha satisfecho, habiéndose demostrado por demás que ese Polo Educativo Naval continúa funcionando en forma ampliamente satisfactoria. Tanto para la Armada, como así también para la Marina Mercante con la formación de sus Oficiales (Pilotos e Ingenieros Mercantes) y con los cursos de capacitación y posgrado de acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI - STCW 95). Lo importante es no abrir nuevos frentes de trabajo en relación con objetivos ya alcanzados, debiendo las Autoridades Nacionales concentrarse en satisfacer el requerimiento de contar con una Base Naval, requerimiento que se plantea desde mediados del siglo XX con la llegada de los destructores Escolla Artigas y Uruguay.



- **La Prefectura Nacional Naval** y sus dependencias también se mantendrán por razones operativas en sus actuales localizaciones.

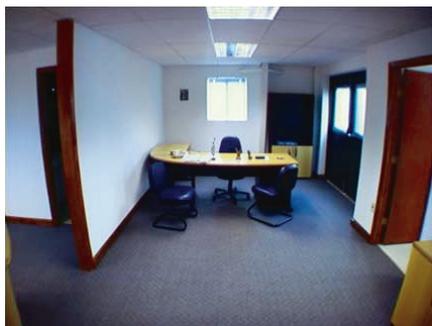
En base a lo expuesto, el Comando de la Flota y sus unidades dependientes se trasladarán a la Base Naval del Cerro, además del traslado de la Dirección General de Personal Naval y de la Dirección General de Material Naval, ambas Direcciones con sus unidades y servicios dependientes.

Continuando con lo dispuesto por la CARINST COMAR No. 4410.1/00 se detallan las Grandes Tareas ejecutadas:

a. **Construcción del Cuartel del Cuerpo de Fusileros Navales (FUSNA), hoy Comando de Infantería de Marina (COMIN).** Dicho traslado se concretó el 19 de diciembre de 2001, descomprimiendo la Base Naval del Puerto.

Su nueva localización en Punta Lobos, permitió usufructuar un amplio espacio (5 ha), necesario para el buen funcionamiento de una Unidad de Infantería de Marina.





El traslado de COMIN permitió además descongestionar el propio Puerto de Montevideo al dejar de funcionar una importante Unidad, siendo ella muy numerosa en personal y con una gran cantidad de vehículos (camiones y camionetas), los cuales diariamente transitaban dentro del puerto.

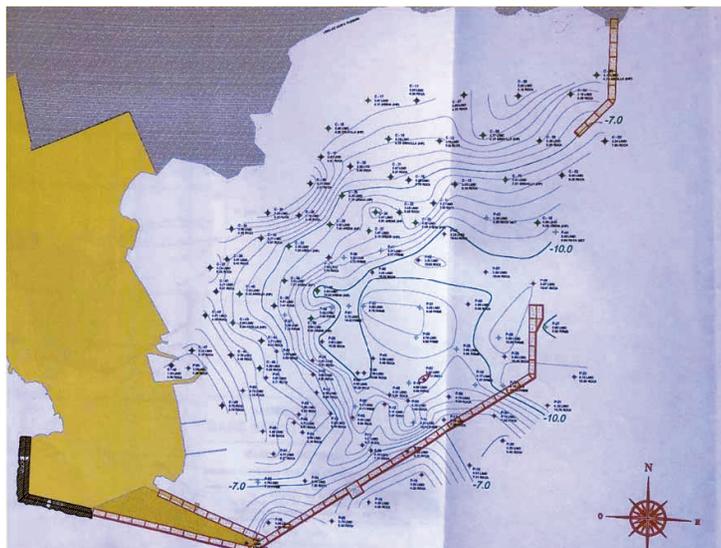
Sin lugar a dudas para la Armada fue un gran desafío lograr la construcción de aproximadamente 10.000 m² con toda su infraestructura (eléctrica, sanitaria, comunicaciones), máxime teniendo en cuenta que fue realizado con sus propios recursos (económicos y mano de obra).

Esta capacidad que desarrolló la Armada en construcciones livianas, permitió construir también el Jardín de Infantes "Los Timoneles" en una demostración de desarrollo de la Base Naval y en apoyo al Personal.

b. Anteproyecto de Obras Marítimas

Fue realizado por la Marina del Brasil, trabajando en forma coordinada y con una comunicación permanente entre la Oficina del Proyecto de la Base Naval del Cerro,

la Directoría de Obras Civiles de la Marina del Brasil (DOCM) y el Instituto de Pesquisas Hidroviarias de Río de Janeiro (INPH), siendo este último quien le dio la viabilidad al proyecto. El INPH confeccionó un modelo matemático analizando el impacto de las olas, vientos y corrientes, indicando dónde se deberían hacer las protecciones de los muelles y proyectando la confección de un espigón para mitigar el impacto de dichas obras sobre la Playa del Cerro. En el año 2005 se recibe el Anteproyecto de las Obras Marítimas, con el informe y planos finales de las mencionadas instituciones. Pero es de destacar que previamente al inicio de los estudios hubo que determinar la profundidad de la roca, para lo cual se desarrollaron 2 campañas entre setiembre de 2002 y febrero de 2004, donde por el método Jet-Probe quedaron plasmadas las profundidades del limo y la profundidad de la roca o del firme, visualizándose que en la zona del proyecto se pueden alcanzar profundidades de roca que van desde -7 a -10 mts, y profundidades de limo que van desde -3,50 a -4 mts., pudiéndose visualizar las isobáticas de roca en la copa del plano.



Localización del Edificio más alto del Ex Frigorífico EFCSA

El Anteproyecto de Obras Marítimas confirma finalmente a la Armada, la viabilidad de Desarrollar una Base Naval en Punta Lobos, permitiendo trasladar todos los buques, además de generar un muelle de armamento, potenciando el funcionamiento del Dique de la Armada. Es fundamental contar con las instalaciones del Dique próximas al muelle de atraque de las unidades flotantes de la Fuerza de Mar, pudiendo así brindar el Dique el necesario apoyo en calderería, ajuste y demás reparaciones navales.

Se señala que el anteproyecto no solamente prevé construir nuevas obras marítimas, sino también reciclar las ya existentes, complementando el proyecto y potenciando al Dique de la Armada como polo industrial naval.

Como se indicó anteriormente, el anteproyecto de obras marítimas prevé la construcción de un espigón, el cual no solamente mitigará los efectos generados por la propia escollera, sino que además protegerá permanentemente la playa, la cual año tras año viene sufriendo la erosión como consecuencia de los temporales, debiendo la IMM periódicamente reponer la arena en la zona.

También las nuevas obras marítimas generarán un espacio de aguas tranquilas, permitiendo el desarrollo de actividades náuticas, teniendo en cuenta que en la mencionada localización (Punta del Rodeo), funciona el Club de Pesca Villa del Cerro. Se destaca que para el mencionado Club de Pesca se le hace muy difícil mantener embarcaciones menores y obras de infraestructura, pues los temporales producen un gran deterioro con el consiguiente costo económico.

c. Anteproyecto de Obras Terrestres

Fue realizado por la Dirección Nacional de Arquitectura (MTO), quienes trabajaron desde el año 2001 y concluyeron en Mayo del 2003 con un informe con memoria des-

criptiva, adjuntando los planos de la nueva Base Naval.

Para cumplir con este objetivo, la Dirección Nacional de Arquitectura designó especialmente una comisión de arquitectos, los cuales trabajaron estrechamente y comunicados permanentemente con la Oficina del Proyecto, intercambiando información y recibiendo los diferentes parámetros y requerimientos para el Desarrollo de la Base Naval.

Para que la Comisión pudiera lograr los objetivos, un grupo de trabajo especializado en estructuras, analizó previamente el edificio más alto de las antiguas construcciones, confirmando la viabilidad del reciclado del citado edificio, acotando que si bien se deberían realizar ciertas reparaciones y quitar las últimas 2 plantas, se podría sin problemas aprovechar las 6 plantas restantes. Es de destacar que ese edificio fue proyectado para una planta frigorífica, con lo cual al ser nuevamente proyectado para un edificio administrativo, resulta con su estructura sobredimensionada.

La Comisión de Arquitectos que trabajó en el anteproyecto, realizó la evaluación de requerimientos a través de visitas a todas las unidades incluidas en el traslado, para posteriormente poder plasmarlo en planos y en la memoria descriptiva.

La Dirección Nacional de Topografía (MTO) por su parte y en coordinación con la Comisión de Arquitectos, realizó el plano altimétrico de la Base, a efectos de permitir el adecuado aprovechamiento del terreno y sus desniveles.

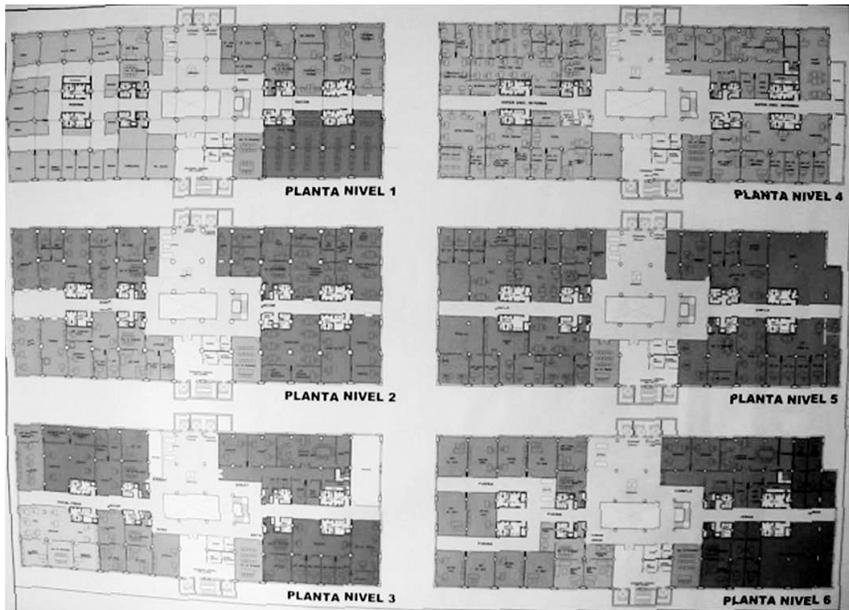
Finalmente, de todas estructuras del Ex Frigorífico, solo se mantendría al edificio más alto, debiéndose demoler las restantes estructuras para cumplir con el nuevo desarrollo.

El edificio más alto que se muestra en las imágenes, será el edificio administrativo de la Base Naval, donde con 6 plantas reunirá principalmente a los Comandos y Direccio-



nes, proyectándose además otras edificaciones que complementan el desarrollo de la Base.

En lo que respecta a obras terrestres, el proyecto incluye además la reubicación de la Escuela de Especialidades, el reciclado de edificios existentes potenciando el área industrial del Dique de la Armada y la construcción de un helipuerto con hangar.



d. Estudio de Impacto Ambiental y Territorial

Durante los años 2004 y 2005 la Oficina del Proyecto trabajó para incluir en forma específica dentro del Plan de Inversiones de la Armada el Proyecto de Inversión: “Base Naval del Cerro”. El citado Proyecto de Inversión permitió a fines del año 2005 abrir la Licitación Pública N° 57/2005 para la contratación de Servicios de Consultoría Sobre Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental y Territorial del Proyecto Base Naval del Cerro.

El mencionado Estudio de Evaluación del Impacto Ambiental y Territorial era y es imprescindible para poder Desarrollar la Base Naval del Cerro, sobre todo teniendo en cuenta la envergadura de las obras marítimas y terrestres requeridas. Este Estudio sin lugar a dudas iba a llevar mucho tiempo de trabajo por parte de la consultora adjudicataria de la Licitación, con variadas reuniones y coordinaciones tanto con la entonces Dirección de Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente, la Intendencia de Montevideo y con la propia oficina del Proyecto.

La Consultora debería en ese período ir generando diferentes documentos para la aprobación de las Autoridades Nacionales y Municipales y todo ese largo proceso de trabajo, se hubiera aprovechado para la divulgación del Proyecto, teniendo en cuenta de que en algún momento se hubiera tenido que realizar una Audiencia Pública.

Por último, una vez que se hubiese obtenido tanto de la Dirección de Medio Ambiente como de la IMM, la Autorización Final sobre la Evaluación del Impacto Ambiental y Territorial, la Armada habría quedado técnicamente en condiciones de comenzar las obras requeridas para el Desarrollo de la Base Naval.

Lamentablemente la Armada en febrero del año 2006 no adjudica la citada licitación, cancelando el Proyecto y cerrando su Oficina. Con esta decisión se retrasa 15 años la etapa de Evaluación del Impacto Ambiental, perdiéndose la continuidad de los temas, además de todo el esfuerzo realizado para la difusión del Proyecto en los ámbitos político y social, a fin de aglutinar voluntades en pro del objetivo.

VISIÓN PARA LOGRAR EL DESARROLLO DE LA BASE NAVAL DEL CERRO

Trasladarse del Puerto de Montevideo es una prioridad para la Armada y el Proyecto

de la Base Naval del Cerro es la respuesta en la cual, con respaldo técnico y gran esfuerzo, se ha invertido durante muchos años.

Habiéndose cancelado en el año 2006 los estudios previstos para la Evaluación del Impacto Ambiental y Territorial y ahora ante la necesidad creciente de dejar el Puerto de Montevideo, la Armada debería sin demora iniciar esos estudios en una demostración de interés para llevar a cabo el Desarrollo de la Base Naval del Cerro. Para poder encarar dicho objetivo es necesario nuevamente abrir la Oficina del Proyecto donde se le dará el debido recaudo a toda la documentación que la Armada posee al respecto y en respaldo a los Anteproyectos de Obras Marítimas y Terrestres.

La Armada a través de la mencionada oficina dará continuidad al Proyecto y su Coordinador será responsable de hacer los seguimientos a los diferentes trámites relacionados con el tema. Por otra parte, asesorará a las Autoridades Navales, pasando a ser el nexo con las Autoridades Nacionales y Municipales.

La Oficina del Proyecto dará al Comando General de la Armada el respaldo necesario para poder difundir los objetivos y trabajar con las autoridades nacionales correspondientes, quienes en definitiva asignarán los recursos necesarios para permitir el traslado de la Base Naval del Puerto de Montevideo a Punta Lobos.



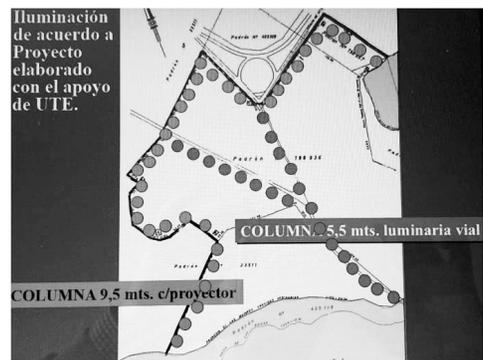
No hay dudas de que como en todo emprendimiento, puede haber mucha gente que coincida y lo vea favorable, como también habrá otras personas que por diferentes motivos no coincidan con los objetivos, para lo cual la información y conocimiento que se pueda brindar y difundir pasa a ser determinante para aunar voluntades. En este sentido es de destacar el papel que jugó la Oficina del Proyecto de Desarrollo de la Base Naval del Cerro, el cual al haberse convertido en una Unidad Orgánica (PROBA) y con el apoyo directo del Comando General de la Armada comenzó a interactuar con diferentes actores, entre los que se destacan: el propio Ministerio de Defensa, Ejército Nacional, ANP, MTOP (Direcciones de Hidrografía, Arquitectura, y Topografía), UTE, Universidad de la República (Facultad de Ingeniería), Ministerio de Industria (Dirección de Minería y Geología) y por supuesto con la Intendencia Municipal de Montevideo con la cual, al estar el Proyecto localizado en su jurisdicción, se trató de mantener permanentemente un buen relacionamiento, visualizando temas en común que le permitieran seguir avanzando en los objetivos.

En base al buen relacionamiento y solo como ejemplo de ello, se destaca el convenio que se logró suscribir con la Intendencia Municipal de Montevideo, por el cual se construyó un camino de acceso al Club de Golf del Cerro, dando una solución definitiva al ingreso a dicho Club. El camino de acceso era a través de la entrada principal a la Base Naval, afectando la seguridad, además de ser una dificultad para los socios, visitantes del Campo de Golf y para la propia Armada. Por dicho convenio la IMM realizó el Proyecto de Ingeniería, hizo la Dirección de Obras, disponiendo además de la maquinaria y los materiales requeridos; por otro lado, la Armada cedió el terreno para construir el camino y con su personal dio la mano de obra necesaria.

Es de destacar que dicho camino, además de dar una entrada directa al Club de Golf, quedó como un camino secundario y de alternativa para el tránsito de camiones de COMIN.



Otro de los ejemplos de coordinación y buen relacionamiento llevado a cabo por la Oficina del Proyecto, fue el convenio suscrito con UTE, por el cual se proyectó y se ejecutó la obra de iluminación vial y perimetral de la Base Naval del Cerro.



Es de destacar que un estudio realizado por la Marina de Brasil y por el Instituto de Pesquisas Hidroviarias (INPH), señalan que las obras marítimas generarán un importante impacto social, pudiendo llegar a crear unos 250 puestos directos de trabajo. Pero si tenemos en cuenta también las obras terrestres, los puestos que se podrían llegar a crear serán seguramente más de 11.000 (puestos directos e indirectos).

En base a todo lo expuesto, no hay dudas que el Proyecto de Desarrollo de la Base Naval del Cerro tiene fortalezas que deben ser destacadas:

- El Proyecto se desarrolla en un terreno propiedad de la Armada.
- El terreno y las aguas circundantes permiten sin limitantes el desarrollo de obras marítimas y terrestres.
- La Armada posee los anteproyectos de Obras Marítimas y Terrestres.
- Las Obras Marítimas permiten potenciar el Dique de la Armada brindándole un muelle de armamento e ingreso de buques al dique a través de aguas tranquilas dadas por la protección de escollera.
- El desarrollo de Obras Terrestres conformando una Base Naval, le permite a la Armada fusionar Servicios logrando mayor eficiencia y potenciando además el Dique de la Armada.
- El objetivo de trasladar la Base Naval a Punta Lobos, es concurrente con los objetivos de la ANP de generar áreas portuarias especializadas.
- La localización del Proyecto en Punta Lobos, le da el necesario cordón de amplios espacios verdes, como son el Campo del Club de Golf del Cerro y el Parque Carlos Vaz Ferreira, haciendo una separación física natural entre la ciudad y la Base Naval.
- La Localización del Proyecto en Punta Lobos, por ser un proyecto que se

desarrolla en Montevideo, permite utilizar las facilidades logísticas que la infraestructura de la ciudad ya dispone. En ese sentido el personal utilizará las facilidades de vivienda y transporte existentes, no siendo necesario generar nuevas soluciones habitacionales y transportes especiales. En el caso del transporte capitalino, sin lugar a dudas se irá coordinando para su adecuación a la cantidad de personal que se trasladará a la nueva Base Naval.

La Armada al crear la Unidad Orgánica Proyecto de Desarrollo de la Base Naval del Cerro (PROBA) y teniendo un Jefe de Proyecto formalmente designado, pudo mantener contactos, comunicaciones y como ya se explicitó, el poder llevar adelante todos los esfuerzos necesarios para obtener los anteproyectos de las Obras Marítimas y Terrestres, estando en comunicación permanente con los diferentes actores involucrados.

Los seis años durante los cuales estuvo funcionando el Proyecto, dieron la experiencia necesaria para asegurar que este desafío es uno de los más grandes e importantes que la Armada pueda desarrollar, pues involucra el traslado no solamente de las Unidades Flotantes, sino también el traslado de la mayoría de la Unidades con asiento en Montevideo. Consideramos que, al involucrar a la mayoría de la Armada, el Proyecto seguramente actuará como catalizador para unir al Personal hacia los Objetivos de la Armada y, por lo tanto, del País.

Los quince años que transcurrieron desde que la Armada canceló los Estudios de Evaluación del Impacto Ambiental y Territorial, retrasó por muchos años el objetivo final de instalar la Base Naval del Cerro y por ende la posibilidad de trasladar nuestros buques. Este retraso también afectó la posibilidad de liberar la dársena fluvial del Puerto de Montevideo para su uso comercial.

Los Estudios para la Evaluación del Impacto Ambiental y Territorial pueden requerir de mucho tiempo, por lo cual no hay que demorarse en iniciarlos, pues una vez que se pueda contar con las autorizaciones correspondientes, recién se podrá estar en condiciones de comenzar con las obras.

No hay dudas de que para la inversión económica que requiere el Proyecto, se deberá contar con el apoyo político necesario, pero es nuestra responsabilidad como Armada presentar los requerimientos necesarios para el Desarrollo de la Base Naval.

La Armada en apoyo a la búsqueda de las vías de financiación del Proyecto, deberá interactuar con los diferentes actores que puedan decidir sobre el tema, no descartando a ninguno, desde el propio Presidente de la República y los Ministros involucrados (MIDEN, MTOP, Economía), como así también a ANP y a la propia IMM.

Finalmente, este es un Proyecto que trasciende a la Armada, siendo fundamental la difusión que se pueda dar al mismo, para

que en base a ese conocimiento se puedan adherir voluntades. Lo que la Armada no apoye y promueva es muy difícil que desde fuera se lo vengán a ofrecer, debiendo ser la propia Armada la que, con sus objetivos bien identificados promueva y respalde sus Proyectos en la búsqueda de los mejores resultados.

NOTA DE LA REDACCION:

El trabajo del CN Lariau cuenta con un anexo que incluye referencias documentales, disposiciones, órdenes y planos, presentados en forma cronológica, concordante con el desarrollo de todo el proyecto.

Su extensión no permite incluirlo en esta edición, pero queda disponible para los lectores que lo soliciten a la dirección secretaria@revistanaval.com.uy

El autor también se encuentra disponible para consultas a través de su teléfono celular 095097111 o dirección electrónica lariau.nario@gmail.com



LA MODERNIZACIÓN MILITAR

Por el Dr. Jaime GARCÍA COVARRUBIAS

ESTE ARTÍCULO FUE PUBLICADO EN REVISTA FUERZAS ARMADAS Y SOCIEDAD, AÑO 14, N° 1, ENERO-MARZO 1999. PP. 3-9.

El autor es Brigadier en retiro del Ejército de Chile, Doctor en Ciencias Políticas y Sociología (U. de Salamanca-España) con estudios de posgrado en materias estratégicas y de relaciones internacionales en París (Francia). Fue Director de la Academia de Guerra, ejerce como profesor en varias universidades y es autor de varias publicaciones. Actualmente, es investigador asociado en el Instituto de Ciencias Políticas de la Universidad de Chile y Director de "Links, Corp" especializándose en consultorías internacionales sobre asuntos políticos, estratégicos y de defensa, asimismo como escenarios de riesgos.

Hoy, el tema de la modernización militar, es preocupación en todo el mundo. Las características de la guerra han cambiado. Las modalidades político-estratégicas, también. El equilibrio de las grandes potencias es historia y, los países han fijado otras prioridades disminuyéndose los presupuestos de defensa en beneficio de otras áreas.

En efecto, desde el triunfo de los aliados en la Segunda Guerra Mundial y, aún cuando se creyó que el mundo soviético podía tener algún éxito, la tendencia definitiva no fue otra que la transmisión de las referencias occidentales y los códigos democráticos, al resto del planeta.

En consecuencia, América Latina debió asumir al sistema democrático como forma política y a la economía de mercado como estrategia económica y de desarrollo. Por su parte, como forma de relacionarse entre los países se eligió a la integración, ojalá muy amplia, y determinada por los desafíos e intereses comunes.

La globalización, concepto que casi es lugar común en todos los discursos y opiniones, se posesionó como una forma moderna de buscar el progreso. Esto es, ampliar las relaciones del mercado sin necesidad de pa-

sar necesariamente por la estructura estatal de los países, muchas veces, instrumentos de distribución de recursos pero no siempre de generación de éstos.

A mi modo de ver, la tan mentada globalización se produce cuando el eje de la economía se desplaza desde el Estado al mercado. Por ello, alcanza su punto de inflexión bajo un sistema de economía de mercado. También, se puede describir este fenómeno bajo otros prismas, pero creo que lo señalado es lo que la explica en nuestros días.¹

Los Estados, han tenido que renovar sus estructuras para adecuarse a las nuevas condicionantes y los ejércitos, por supuesto que también, debiendo ajustar sus orgánicas para financiarse, justificar su misión y, además, captar y entusiasmar a potenciales profesionales con códigos propios de la modernidad ya que el discurso "heroico" ha ido perdiendo fuerza. Todos esfuerzos difíciles y nuevos. En lo expuesto, está la primera y principal causa de la necesidad de modernizar a las estructuras castrenses.

La segunda causa, es la ruptura de la lógica Este - Oeste y las características diversas que tiene el conflicto en la actualidad, como son el rasgo virtual de las fronteras, las

posibilidades de fricción más que en los límites físicos de los países, donde colisionan intereses abstractos o compartidos y otras formas encubiertas en situaciones de diversa índole.

La tercera causa, es propia de América Latina. En nuestro continente el tránsito a la democracia ha sido lento, difícil, forzado a veces, dramático otras, pero que duda cabe necesario. En otro trabajo, expliqué las razones que a mi entender explican lo precedente.²

En resumen, aunque nos disguste, América Latina no tiene una profunda cultura democrática porque, entre otras causas, las constituciones políticas no hacen democráticos “per se” a los pueblos, como a veces creemos. Nuestros procesos independentistas fueron autoritarios ora dirigidos por conservadores ora liberales. Nuestros padres fundadores concibieron sus proyectos para ejercer una buena administración y grandes obras, más que en aumentar o profundizar libertades. Para ellos, el más grave peligro era la anarquía. Si añadimos, las desigualdades, ausencia de cultura y pobreza, el panorama histórico es aún más claro.

Por su lado, nuestros ejércitos participaron de estos procesos independentistas como autores y grandes protagonistas, quedando anclados a sus desenlaces y a sus rasgos.

La historia de las transiciones a las democracias es reciente y cada país tiene su vivencia, respetable y propia. Sin embargo, hay consenso que a futuro no es campo de los ejércitos la arena política y que conste, por su propio bien. Cada época es diferente y lo que se justificó ayer, no necesariamente tiene vigencia hoy o mañana. Esta participación política muchas veces activa y, a veces hasta con algunos éxitos, es considerada hoy, como un hecho impropio de la modernidad y por lo tanto sujeto a reforma.

Pero, ¿qué significa en términos prácticos modernizar a las FF.AA de un Estado?

En primer lugar se trata de estructurar una fuerza militar profesional, racionalizada y eficiente. En segundo lugar, eminentemente disuasiva. En tercer lugar, participativa del quehacer nacional y sintonizada con los valores democráticos. En cuarto lugar, capaz de integrarse sin complejos.

Para lograr estos requisitos es indispensable que las autoridades del Estado, entiendan que es fundamental que las FF.AA solo cumplan un papel de defensa, consubstancial a su “raison d’être” y no abarquen ilimitadamente tareas en el desarrollo. Equivocadamente, se piensa que entregar responsabilidades a las FF.AA en el desarrollo, produce una economía para el país.³ Esta creencia no es real ya que se hace usufructuando del servicio militar, restando horas al trabajo militar y acostumbrando mal a las FF.AA y al país, ya que no se desarrollan convenientemente las áreas realmente destinadas a cubrir esas necesidades. Reconozco que este tránsito debe ser progresivo ya que en nuestras realidades no se está preparado para soportar esta merma o carencia en forma violenta y abrupta. Otro asunto muy diferente, es el aporte al desarrollo científico, a partir de las investigaciones que se realizan en el campo de la defensa, como también otras colaboraciones en esa dirección. En suma, el apoyo que las FF.AA harán al desarrollo debe definirse muy claramente.

El punto central es la necesidad de comenzar, ya, a caminar en esa dirección, esto es, que el aporte al desarrollo de las fuerzas de defensa debe efectuarse sin desnaturalizar su función primordial.

Cuando escuchamos hablar de modernización de las instituciones militares, frecuentemente pensamos que los sudamericanos estamos muy lejos de aquello o, incluso, que es impensable o imposible para nosotros abordar el proceso. No obstante, la verdad hay que asumirla y ya es el momento de fijarse un proceso de modernización, racional

y prudente, obviamente por partes y no necesariamente global. Hay que reconocerlo, en muchos casos en Latinoamérica se está como “estatuas de sal”, fijos y atados a estructuras históricas, netamente de paz, ineficientes y, algunas veces, hasta desprestigiadas o bien puestas en jaque por guerrilleros o “amateurs” de la lucha. Frecuentemente encontramos ejércitos de instrucción pero no de operaciones.

Los invito a que veamos el desafío presente y futuro. ¿Cómo llegar entonces a una fuerza profesional, racionalizada y más eficiente? Primero, el profesional de las armas, debe realizar una retrospectiva seria y diagnosticar su realidad. Esta tarea no puede hacerse sin la opinión técnica de éste. Se trata de determinar si, para el Estado, la relación costo – beneficio es útil o no. En lo personal, soy un convencido de que el mejor diagnóstico lo tiene el propio militar, marino o aviador. Segundo, debe generarse un marco de confianza con el escalón político tal, que los militares no crean que la modernización es solo un “maquillaje” para minimizarlos cueste lo que cueste. Tercero, el militar debe entender que no necesariamente la cantidad es sinónimo de calidad.⁴ Cuarto, y ya está dicho, la estructura operativa debe ser el “corazón” de los ejércitos y todas las demás instancias deben ser secundarias, subordinadas a las operaciones o, incluso eliminarse para dar paso a la adquisición de servicios.⁵ En este punto, insistiré en que las fuerzas de maniobra y apoyos deben ser balanceadas y equilibradas en todas sus líneas, debiendo tener cada arma representatividad proporcional.⁶ Quinto, adquirir o desarrollar tecnología en la medida de lo posible.

Ahora bien, la otra interrogante es: ¿cómo se puede ser disuasivo? Para responderla, previamente, hay que saber qué es ser disuasivo. Un Estado disuade cuando refleja credibilidad y voluntad política de empleo de la fuerza. Una fuerza armada es disuasiva

cuando su potencial militar impide o neutraliza la acción de un presunto adversario, por el prestigio y reconocimiento de su cualificación profesional acompañada de la voluntad, ya señalada, del propio Estado. Hay que distinguir que la disuasión es una estrategia, por lo tanto es voluntarista y no casual. En suma, hay que llevarla a cabo.

Para alcanzar rangos altos de disuasión, en lo que a la fuerza militar le cabe, es imperioso desarrollar maniobras y ejercicios, reflejar profesionalismo y tener un despliegue de paz lo más cercano a un despliegue de guerra. Además, poseer una fuerza de acción rápida que materialice la voluntad de empleo de la fuerza, encarne la disuasión convencional y actúe, lejos, fuerte y rápido. Las fuerzas de acción rápida (F.A.R), además de consagrarse como reservas estratégicas pueden fácilmente, por sus orgánicas, integrarse con otros ejércitos. Por otra parte, quiero recordar que hoy tienen gran vigencia en los países desarrollados, debido a que son aptas para uno de los principales objetivos del combate moderno, cual es la destrucción del sistema de mando y control del adversario.

Para estructurar una F.A.R. no se precisan de medios tan sofisticados, sino que replantear lo existente y dedicar los recursos que siempre serán pocos a adquirir lo que corresponde.

La guerra,⁷ (entendida como las operaciones) no es otra cosa, que alcanzar objetivos moviendo una masa en un espacio determinado y lo más rápido posible. Todos los militares lo saben. ¡Los que estudian claro está! En nuestros tiempos, la masa disminuyó pero aumentó en calidad. El espacio se abrió por lo multidireccional que puede ser el conflicto y el tiempo se disminuyó por el desarrollo de la tecnología de telecomunicaciones y de los medios de transporte. En síntesis, el gran cambio que ocurre en las operaciones militares es el ritmo y velocidad con que se llevan a efecto.

Los ejércitos del futuro tienen que ser altamente profesionales, tecnificados, cualitativamente potentes, móviles y flexibles en su organización. Esto último implica, subdividirse modularmente sin deteriorar sus capacidades.⁸ Solo con estas singularidades obtendrá la polivalencia que se necesita en la guerra moderna.

La otra pregunta que cabe, es ¿cómo llegar a unas FF.AA participativa del quehacer nacional y sintonizada con los valores democráticos? Este desafío no es difícil ya que las instituciones están siempre deseosas de participar de un proyecto nacional. A mi juicio, insisto, desde su natural rol y con aporte residual al desarrollo. A menudo han sido los políticos que utilizando a las estructuras militares para el “barrido” y el “fregado”, las han terminado convirtiendo en actores políticos.

En cuanto a exigir adhesión plena a los valores democráticos, por parte de los militares, siendo deseable no es fácil. En efecto, nuestras democracias son débiles y no siempre hay autocritica. Hay corrupción, hay injusticia social, hay anarquía, hay friolidad. Podemos decir que hay “izquierda” y “derecha”, pero no siempre hay “altura” ni “profundidad”. Entonces, sucede lo que sabemos, la sociedad concede roles latentes a las FF.AA. Otras veces son los más –sino únicos– incólumes como institución dentro de la realidad del país. Por otra parte, se puede agregar que el militar aborrece la falta de autoridad y en América, por añadidura, se inscribe por tradición e historia en el régimen presidencial. Lo señalado, constituye un conjunto de elementos que es necesario conocer para comprender las conductas militares.

La solución es “reeducar” al militar, sin descuidar la “educación” del político.⁹ Insisto en este punto, porque normalmente cuando se analiza la relación político – militar solo se observa la conducta del soldado y se

exceptúa de crítica al político. De mantenerse esta tendencia, el resultado del análisis no será lo suficientemente objetivo y científico.

Respecto al militar, enfatizo, que antes de ser soldado se es civil y después también. Este axioma, debe estar internalizado y no es posible, que el militar crea que es un individuo aparte. No comparto el criterio de asumir la carrera militar como un sacerdocio. Pregunto, simplemente, ¿es necesario que un señor en la placidez del retiro siga pensando o creyendo que todavía es militar y opine por las instituciones? Desde el retiro, podrá integrarse a la institución, siempre y cuando esta lo necesite. Si esto no ocurre, lo deseable es que participe simbólicamente de los ritos de su institución, pero nada más.

Por su lado, el militar activo debe estudiar y prepararse en áreas diversas o disciplinas que antes no tenían cabida en el quehacer castrense. La ampliación del fenómeno bélico y el progreso tecnológico exigen un conocimiento más acabado. Hay que tener presente, que el mando será mucho más difícil ya que los subordinados cada vez son más preparados y, además, valoran mayormente sus libertades. Es cierto que se nace “líder”, pero también se pueden perfeccionar estas condiciones y de carecerse de éstas, pues bueno hay que adquirirlas y eso se realiza estudiando. Para el General De Gaulle, la verdadera escuela de mando es la cultura general, sosteniendo que detrás de las victorias de Alejandro está sin duda Aristóteles. Para el gran estadista francés, los máximos conductores militares fueron hombres de cultura y de fina sensibilidad artística.

Por su parte, el conflicto entre políticos y militares, al interior de una sociedad, puede ser “causa” y “efecto”. Esto último, hay que evitarlo, corregirlo y superarlo. Para ello, es preciso que los políticos tengan un alto grado de prestigio social y que los militares se cultiven en cursos de ciencia política y filosofía. La discusión sobre los grandes temas de la

democracia es irremplazable ya que, a través de ésta, se puede entender que la democracia no es obra de “dioses” sino que de humanos y por lo tanto es imperfecta. También, que la democracia es cultura y su pérdida refleja falta de cultura, precisamente porque entenderse, llegar a consensos y ceder en nuestras certezas es para gente civilizada y superior. La incomunicación, la falta de diálogo y las verdades intransigentes son propias de los ignorantes.

Otra solución, para dar mayor confianza a la clase política, es que los militares estén subordinados a toda la estructura del Estado y no solamente al ejecutivo. Una fórmula es que el ministro de defensa sea nombrado con acuerdo del parlamento. En ocasiones, para el militar, estar solo –o mayormente– subordinado al ejecutivo puede ser incómodo. Esta idea, me parece pertinente, para algunos casos, porque en nuestras democracias, aún débiles, todavía pueden ocurrir conflictos entre poderes.¹⁰

En lo que se refiere a la integración militar de carácter regional, es un paso que surgirá solo, debido a que es consecuencia lógica de los procesos de integración económica bilateral o multilateral. No obstante, esto será percibido a veces –por el profesional de las armas– como una pérdida de la soberanía, sobre todo si este proceso se lleva a cabo con un “ex” enemigo. Se trata, entonces, de que el militar participe desde su esfera, en el proceso y colabore con opiniones y proposiciones. Lo precedente es lógico, ya que la integración repercute en el área de su competencia y por lo tanto le incumbe. Sin embargo, el militar no puede convertirse en un obstáculo para las integraciones.

Otro tema, que cobra vigencia es la participación en operaciones de mantenimiento de la paz. Esta actividad, es muy importante desarrollar, asimismo, como preparar al personal para que la ejerza con conocimiento y expedición. Mediante este tipo de operacio-

nes, se puede aumentar el prestigio profesional y social de la institución.

Como último aspecto a considerar, en este trabajo, sobre la modernización militar deseo enumerar las medidas prácticas, que debiera asumir cada hombre en la institución para comenzar o bien colaborar en un proceso de modernidad:

- Estudiar profundamente las materias de su profesión para convertirse en un profesional solvente. Recordar, que la “ignorancia” es “insolente” y por lo tanto peligrosa, sobre todo en quien ostenta jefaturas. Asimismo, meditar permanentemente acerca de la carrera militar, su pasado y futuro, formándose un juicio de lo que “es” y de lo que “debiera ser”.

- Analizar, apreciar y reflexionar en rápido proceso mental, evitando resolver por solo sentido común o la mera intuición.

- Estar abierto a la posibilidad de cambio. Lo que fue bueno antes, no necesariamente será bueno después. Hay organismos que antes pudieron ser muy eficientes, sin embargo, hoy pueden estar obsoletos.

- Aceptar la asesoría especializada y creer en ella.

- Eliminar la superposición de actividades. “Lo urgente no puede postergar lo importante”. Es un vicio de la organización moderna que a toda orden, llamado, reunión y solicitud se le rotula como “urgente”. De esta manera, se ha deteriorado absolutamente esta categoría y se corre el riesgo que ante una verdadera urgencia nadie reaccione. Se deben tipificar las situaciones de urgencia así todos sabrán que cuando se les requiere es por algo determinado.

- Evitar el “darwinismo” militar, actitud que hace creer que los civiles descienden de los militares. Existe una lógica civil que al igual que la militar es válida, solo es diferente.

- Privilegiar la calidad por sobre la cantidad y estimular la competencia leal y la

preparación de los oficiales. A menudo hay jefes que creen que estudiar es pérdida de tiempo y lo impiden. Al contrario es valor agregado para la institución.

- Aceptar el adelanto tecnológico e intentar comprenderlo y respetarlo.
- Entusiasmarse con adquirir cultura general e incentivarla hacia los subalternos.
- Visión pragmática para enfrentar las tareas, evitando reuniones innecesarias o comités inapropiados. Se ha convertido en una actitud normal, por parte de algunos jefes, comenzar el día con reuniones que no tienen agenda precisa y, que incluso, no se inician a la hora. Otro cuestionamiento, se puede hacer a los comités, los que muchas veces, solo sirven para “ayudar” a resolver a alguien irresoluto o para protegerse en caso de fracaso.
- Anteponer la organización por sobre las personas, aunque incomode, aceptando los equipos que están a nuestra disposición. Con ello, se elimina esa conducta desviada, de tipo “feudal” de arrastrar con ayudantes y colaboradores a través de la carrera.

Es fundamental tener presente que las fuerzas armadas de un país de bajos recursos, **no pueden ser modernas en todas partes y al mismo tiempo**. Por ello que es trascendental diagnosticar, evaluar lo que se tiene, diseñar lo que se quiere y alcanzarlo por etapas, manteniendo siempre organizaciones con todas sus representaciones. Adoptando como máxima: “Menos unidades completas, que más incompletas”.

Asunción del Paraguay, 24 de Febrero de 1999

NOTAS

1. Este fenómeno es extensamente tratado. Se sugiere, por la relación con el tema de este trabajo, consultar a García Jaime, Memorial del Ejército, Edición 459/1998, Stgo, Chile, pp 52-64.

2. García, Jaime, “Las FF.AA de América en un Estado democrático”, conferencia expuesta en Asunción los días 9,10 y 11 de Febrero. Artículo a publicarse próximamente en cuaderno de trabajo por CEPPEPRO.

3. Me refiero a las tareas de apoyo cívico que se le conceden a las FF.AA y que desnaturalizan su función primordial.

4. Calidad, cantidad, organización y disciplina son las variables a conjugar para estructurar un Ejército. Estas deben ser conciliadas armónicamente. El concepto de cantidad es muy arraigado en América. Esto se explica en la sentencia del General Carlos Sáez M. Director de la Academia de Guerra de Chile el año 1925, cuando a propósito de la Guerra del Chaco, fundamentó que la diferencia entre las guerras de América y Europa, era precisamente que las primeras eran de grandes extensiones de terreno y menguadas tropas y las segundas grandes ejércitos para terrenos menores.

5. En la estructura operativa, obviamente se considera el estado mayor.

6. Sun Tsu, notable pensador militar chino, que vivió hace 2.500 años, decía “Los colores son cinco pero a través de sus mezclas, pueden salir infinitos colores”. Es labor del conductor militar, encontrar la proporción ideal. No es fácil, ya que se pueden conocer los colores pero no mezclarlos como Rafael, Gauguin, Picasso y otros. En la guerra hay ciencia o técnica - para el Mariscal Foch - pero mayormente arte.

7. En el idioma inglés se diferencian con los conceptos de “War” y “Warfare”

8. Esto es lo que se denomina “Flexibilidad”

9. El General De Gaulle, llegó a decir que políticos y militares “están condenados a entenderse”

10. Cada país tiene su propia realidad y madurez institucional debiendo resolver esta materia de la forma mas conveniente. Sin embargo, se debe tener presente esta situación ya que en el caso de Paraguay ha ocurrido un enfrentamiento de poderes recientemente, que colocó a las FF.AA en una situación compleja.

EL TAMAÑO DE LOS BARCOS (Y SUS CONSECUENCIAS)

Por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS
Licenciado en Sistemas Navales
komitre@gmail.com



Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, 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.

ENTRANDO EN TEMA

Como un reflejo lógico de la crisis económica global, a inicios del año 2008 el comercio marítimo sufrió una brusca disminución, que según sectores y tipos de cargas osciló entre el 20% y el 50%. La caída de los precios de los fletes y la reducción de la demanda de bodega provocó que ese año las mayores empresas marítimas cerraran sus ejercicios con números en rojo o con señales de alerta, y con muchos buques ociosos.

Sin embargo, los armadores aprendieron varias lecciones de esa crisis del mercado de fletes. Una de ellas fue “LA ECONOMÍA DE ESCALA”, que orientó al requerimiento por un tipo diferente de nave, de costo operativo menor y al mismo tiempo amigable con el medio ambiente, lo que condujo a un buque más grande, operable por una tripulación reducida, con planta de propulsión más eficiente, de menor velocidad para disminuir el consumo de combustible, y menos contaminante.

Así, las nuevas órdenes de construcción a los astilleros pidieron barcos cada vez más grandes, que significaran menor costo por tonelada de carga transportada, marcando una tendencia a la retirada del mercado de los carriers de tamaño pequeño y mediano y su sustitución por megabuques.

Los nuevos barcos aportaron una ventaja en la ecuación económica del comercio marítimo, pero también introdujeron requerimientos propios derivados de sus tamaños, que a su vez están imponiendo cambios en la operativa global.

EL COMIENZO: LA CLASE “TRIPLE E”

Adelantándose a la crisis que se insinuaba, en 2006 la naviera danesa A/P Möller Maersk Group ordenó la construcción de un conjunto de ocho buques identificados como “Clase Triple E”, porque su diseño se apoyó en tres principios; economía de escala, eficiencia energética y amigable con el medio ambiente (del inglés: environmentally improved), clasificados como VLCV, acrónimo de Very Large Container Vessel.

El *Emma Maersk* fue el primero de la clase, en su momento el portacontenedores más grande del mundo, con capacidad para 13.500 TEUs, según los cálculos de diseño. Construido en los astilleros de Lindø Yard, en Dinamarca hizo su viaje inaugural el 8 de septiembre de 2006 zarpando de Aarhus, con escalas en Gotemburgo, Bremenhaven, Róterdam, Algeciras, Canal de Suez, Singapur, Yantian, Kōbe, Nagoya y Yokohama. El viaje de regreso incluyó las escalas de Yan-



VLCV “Emma Maersk” (13.500 TEU) en su viaje inaugural

tian, Hong Kong, Tanjung Pelepas, Canal de Suez, Felixstowe, Róterdam, Bremerhaven, Gotemburgo hasta Århus, donde arribó el 11 de noviembre. Ese primer viaje reveló algunos problemas estructurales que llevaron a que en lo sucesivo no se lo cargara con más de 11.000 TEUs. Con el defecto identificado y corregido, en 2007 Mærsk ordenó la construcción de otros siete buques con la misma capacidad que el *Emma Maersk* de diseño original.

La nave tiene varias características para proteger el medio ambiente, incluyendo el reciclaje de los gases de escape, que se mezclan con aire fresco nuevo para su reutilización en el motor, aumentando la eficiencia hasta un 12% y reduciendo las emisiones de los motores. En lugar de los biocidas usados para mantener el casco en condiciones óptimas, se emplea una pintura con base de silicona, de modo que se aumenta la eficacia del buque mediante la reducción de la fricción con el agua al tiempo que se incrementa la protección del océano al evitarse la filtración de biocidas. La pintura de silicona que cubre la parte del casco por debajo de la línea de flotación permite una disminución de la resistencia del agua suficiente como para

economizar 1.200 toneladas de combustible al año.

El primer paso dado por Maersk pronto fue emulado por sus competidores, subiendo la apuesta pero manteniendo la característica 3E (que llegó para quedarse en la construcción naval). Así, la francesa CMA-CGM ordenó en 2008 la construcción de portacontenedores de 16.000 TEUs, originándose una escalada en el aumento de tamaños que parece no tener techo. Hoy hay navegando buques de 23.992 TEUs, ULCV (Ultra Large Container Vessel) o Megamax (MGX), se encuentran en construcción barcos para 24.500 TEUs, mientras ya se está avanzando en el diseño de lo que será el UULCV (Ultra Ultra Large Container Vessel) o Gigamax (GGX): la nave capaz de transportar 28.000 TEUs (420 metros de eslora, 62 de manga, 20 de calado). Pero antes hubo que superar la tragedia del *MOL Comfort*.

EL VLCV “MOL COMFORT”

Siguiendo el camino de AP Möller Maersk, la naviera estadounidense APL (American President Lines) ordenó doce naves de diseño similar al astillero Mitsubishi Heavy Industries Nagasaki, de Japón el 23

de agosto de 2007. Los nuevos buques medirían 316 metros de eslora, 45,6 de manga y 14,7 de calado, pero cuando APL conoció los parámetros finales del nuevo Canal de Panamá (por el cual estos buques no podrían transitar), la clase entera fue vendida Mitsui OSK Lines y el primer buque pasó a llamarse **MOL Comfort**.

El 17 de junio de 2013, enfrentando una galerna a unas 200 millas náuticas de la costa de Yemen, el **MOL Comfort** sufrió una grieta en el medio del barco y finalmente se rompió en dos mientras capeaba el temporal. Navegaba de Singapur a Jeddah, Arabia Saudita, con una carga de 4.382 contenedores de diversos tamaños y tipos, equivalentes a 7.041 TEUs. La tripulación de 26 hombres (once rusos, un ucraniano y catorce filipinos) abandonó el barco y fue rescatada por el panamax alemán **Yantian Express**. Después de la falla estructural, ambas secciones permanecieron a flote con la mayor parte de la carga intacta y comenzaron a desplazarse en dirección este-noreste. Smit Salvage Singapore fue contratado para remolcar las secciones a un lugar seguro.

El 24 de junio de 2013, cuatro remolcadores transoceánicos llegaron al lugar y co-

menzaron las operaciones destinadas a poner a salvo ambas mitades. Sin embargo, antes de que pudieran comenzar el remolque, la popa se hundió en 14°26'N-66°26'E, a una profundidad de 4.000 metros. Si bien no se informó de una fuga importante de petróleo, se dijo que la sección de popa contenía alrededor de 1.500 toneladas de combustible. El 2 de julio, el remolque de la sección de proa se soltó con mal tiempo, pero la línea de remolque se volvió a unir al día siguiente. El 10 de julio de 2013 la sección de proa se hundió en 19°56'N-65°25' E, a una profundidad de 3.000 metros con 1.600 toneladas de fueloil en los tanques.

Se desconoce la causa exacta del accidente. El 4 de julio, Mitsui OSK Lines nombró a Lloyd's Register para apoyar las investigaciones sobre la causa del incidente. Como precaución, los barcos gemelos del **MOL Comfort** fueron retirados de servicio y sus estructuras de casco se actualizaron para aumentar la resistencia longitudinal. Además, se llevarán a cabo cambios operativos para reducir las tensiones en los cascos de los buques. El hundimiento costó a las aseguradoras entre 300 y 400 millones de dólares en siniestros, e impulsó a todas las



VLCV “MOL Comfort” ya fracturado (foto obtenida desde el “Yantian Express”)



Sección de popa del "MOL Comfort"



Sección de proa a remolque

navieras a revisar las condiciones de diseño de sus buques nuevos.

A mayo de 2021, la pérdida de los 4.293 contenedores del *MOL Comfort* es la mayor cantidad de containers perdidos en un solo evento.

RELACIÓN DE TAMAÑOS

2006 no fue hace tanto tiempo. En el espacio de una década y media, el transporte marítimo presenció que los buques portacontenedores pasaron de los 294 metros de eslora a los gigantes de 399 metros de eslora. Puede que no parezca mucho, pero considerando que la longitud, el ancho y la altura adicionales tienen un efecto dramático en el peso total, es mucho. El buque portacontenedores promedio de 294 metros es de aproximadamente 55.000 toneladas de peso muerto, un buque portacontenedores de 400 metros tiene aproximadamente 200.000 toneladas de peso muerto. Si bien los gigantes de hoy pueden ser solo un 25% más largos que sus predecesores, son casi un 400% más pesados y ahí radica el desafío. No pesan el doble ni el triple, son cuatro veces más pesados. El peso importa cuando se habla de algo a flote.

¿Qué define un ULCV? El consenso es cualquier buque portacontenedores de más de 18.000 TEUs. Para 2022 habrá casi 900 ULCV operando en todo el mundo, el más

grande será de 24.150 TEUs (400 metros de eslora, 66 metros de manga) y hay planes para aún más grande en el futuro.

La idea de la economía de escala y su implementación ha sido impulsada por los principales conglomerados de transporte marítimo internacional, no por la OMI, o estados miembros individuales, o puertos, o cualquier agencia de seguridad nacional o internacional. El aumento en el tamaño de los buques portacontenedores ha superado con creces la capacidad de los puertos internacionales para adaptarse. Según World Port Source, hay aproximadamente 3.000 puertos en todo el mundo. De los puertos que pueden recibir un ULCV, la gran mayoría se ha quedado enfrentando día a día con una serie de problemas como manejarlos. El mayor problema es la infraestructura.

¿CUÁN GRANDE ES MUY GRANDE?

Los profesionales que operan esta clase de barcos continuarán preguntándose, ¿qué tan grande es demasiado grande? Sería irresponsable dejar de preguntar. Pocos marinos quieren desalentar el comercio, pero quieren que el comercio sea seguro. El negocio del transporte marítimo internacional no opera en el vacío, debe haber discusiones al nivel más alto (es decir, la OMI) con respecto a los límites de seguridad razonables sobre el tamaño de los buques portacontenedores. Este



ULCV “CMA CGM Antoine de Saint Exupery”, de 20.600 TEU de capacidad, calado máximo 16,5 metros, el día de su entrega por Hanjin Heavy Industries, en su astillero de Filipinas.

no es un problema nuevo, se ha visto antes durante la prisa por construir petroleros cada vez más grandes a fines de la década de 1960 y no terminó bien.

Debido a que son los usuarios finales (operadores reales) del sistema de transporte marítimo internacional, los marinos se centran en las soluciones de transporte marítimo. Con frecuencia son los primeros en ver y reconocer problemas potenciales. Si no se gestiona con más cuidado, supervisión y seguridad, muchos creen que los barcos de gran tamaño pueden convertirse algún día en un problema de mayor dimensión.

Veamos el caso ULCV “*Ever Given*”, cuya varadura en el Canal de Suez fue noticia mundial a fines de marzo de 2021. Construido en 2018, mide 394 metros de eslora, 58 de manga, y 16,50 metros de calado. En oportunidad del accidente cargaba el equivalente a 19.948 TEUs (su capacidad máxima es 20.338), desplazando unas 224.000 toneladas, con 15,70 metros bajo el agua (calado) y 46,65 metros sobre el agua. Su área

expuesta al viento era de aproximadamente 20.000 metros cuadrados. Los Clippers más grandes de la época de la vela tenían unos 5.000 metros cuadrados de superficie vélica para propulsarse, el *Ever Given* cuatro veces más. Un hecho inusual con estos buques portacontenedores de avanzada es que cuantos más contenedores carguen (calado más profundo), su área expuesta al viento aumenta. Esto se opone a la lógica convencional.

Con 30 nudos de viento de través, la fuerza resultante aplicada sería de 270 toneladas directamente contra el barco. Un remolcador de puerto moderno promedio puede producir entre 70 y 80 toneladas de fuerza a plena potencia. Un viento de través de 30 nudos contra *Ever Given* equivaldría a tener 3 remolcadores de puerto empujando contra el barco a máxima potencia, todo mientras intentan navegar por un canal estrecho. Si el barco encontró rachas de 40 nudos de viento y poca visibilidad en el momento de la varada, obviamente excedió todos los parámetros de seguridad.



ULCV “Ever Given”, capacidad 20.338 TEU. Cargado con 18.169 teu varó en el Canal de Suez el 25 de marzo de 2021, bloqueando la vía navegable por seis días.

La idea original que concibió los VLCV/ ULCV fue reducir el costo de transporte de carga en contenedores a través de embarcaciones físicamente más grandes. Cuantos más contenedores, más barato será el costo de moverlos. No es una mala idea, pero que ciertamente requería pruebas y planificación mucho antes de cualquier construcción real. Aunque innovadora y creíble, la planificación y construcción de esta nueva clase de portacontenedores se llevó a cabo y se implementó con muy poca atención.

Hubo y hay una multitud de consideraciones, casi todas relacionadas con la seguridad. ¿Qué importancia tendría la calidad del acero en la fabricación de estos gigantes? El tamaño de ellos significaría mucho más flexión en condiciones climáticas adversas. ¿Debería ser una consideración importante?¹ ¿Qué pasa con la altura de los contenedores cuando se apilan? ¿Sería problemática la nueva capacidad de apilar más alto? ¿Derribarían en un clima severo?²

¿Qué pasa con la infraestructura portuaria y fluvial? ¿Podrían los puertos y vías fluviales de todo el mundo hacer una transición fácil a esta nueva clase de barcos gigantes?

Resulta que no. Los puertos y las vías navegables (Canal de Panamá, etc.) de todo el mundo se pusieron en la posición de gastar miles de millones para mejorar o enfrentar este comercio vital. Dado que la mayor parte de la financiación de la infraestructura portuaria en todo el mundo es pública, la carga recae sobre los gobiernos locales o nacionales incluso a través del dinero de los contribuyentes. Todo bien si se planificó adecuadamente, con la colaboración de todos los socios del sistema de transporte marítimo mundial junto con los aportes públicos y regulatorios, pero ¿lo fue?

¿QUÉ VENTAJAS APORTARÍA EL BUQUE DE 28.000 TEUS?

Se plantea la interrogante: ¿es el actual “Megamax” el tipo de buque más grande que veremos? ¿Qué posibilidades tiene el “Gigamax” (GGX), un hipotético portacontenedores de hasta 28.880 TEUs? Los diseños GGX se alargan una bodega o dos bloques de contenedores de cuarenta pies por encima de los MGX, hasta alcanzar los 425 metros de eslora. Entretanto, ya se están dibujando



Vista aérea del VLCV “One Apus” (capacidad 14.152 TEU) luego de que una galerna derribara filas enteras de contenedores, lo que ocasionó la pérdida de 1.816 FEU que cayeron por la borda, 64 de ellos con mercancías peligrosas (explosivos, químicos tóxicos y etanol líquido).

los primero bocetos del buque para 32.000 TEUs, el Teramax (TRX), que se alargarían dos bloques más hasta alcanzar una eslora de 454 metros.

Mientras que el megamax existe actualmente en versión MGX-23 y MGX-24, el gigamax se está desarrollando en sus variantes GGX-25 y GGX-26. Se han analizado los

costos unitarios de un contenedor llevado a una determinada distancia para el GGX-25 y el GGX-26, y se han comparado con los megamaxes actuales. El análisis tiene en cuenta el costo de propiedad, otros gastos de operación, las tarifas de los canales de acceso, los derechos portuarios y de pilotaje, entre otros.³



ULCV “Ever Ace”, capacidad 23.992 TEU. El barco más grande surcando los mares al 31 de agosto de 2021 (eslora 400,6 metros, manga 62,1 metros, calado 17,9 metros).



HMM “Algeciras”, con capacidad para 23.964 TEU, fue el ULCV más grande del mundo hasta el 12 de agosto de 2021.

Esto se basa en un perfil de operación típico de la vida real en el comercio entre Extremo Oriente y el Norte de Europa, ruta que incluye dos pasos por el Canal de Suez por viaje de ida y vuelta. La distancia media por viaje de ida y vuelta se ha considerado con 23.900 millas náuticas y durante una travesía redonda completa se recala en 12 puertos. Algunas de las infraestructuras portuarias aún no están a la altura de las exigencias de un buque Post-Megamax, pero las tendencias muestran que los puertos se están adaptando a buques cada vez más grandes y algunos ya son capaces de manejar buques más grandes que la clase MGX sin restricciones.

Para obtener una visión completa, también hay que tener en cuenta los OPEX (gastos operativos) así como los CAPEX (inversiones en bienes de capital) y sumarlos al costo total del espacio por contenedor cargado. Al comparar MGX-23 y MGX-24, el ahorro total en costos por espacio es de aproximadamente un 6,6%. Este potencial

de ahorro puede duplicarse aproximadamente al comparar el MGX-23 y el GGX-26.

También hay algunos efectos medioambientales que merece la pena analizar. Un buque GGX optimizado es capaz de reducir las emisiones de CO₂ por contenedor cargado en aproximadamente un 40% o incluso más en comparación con la flota MGX media actual.

El estudio muestra que un nuevo aumento del tamaño de los buques tendría sentido desde el punto de vista económico en las rutas principales entre Asia y Europa: El “Gigamax” sigue logrando economías de escala apreciables con respecto a un típico buque “Megamax”. Si bien estos ahorros son moderados, se sumarían a lo largo de la vida útil del buque y darían a los operadores de “Gigamax” una notable ventaja de costos sobre las líneas navieras que utilizan buques de entre 15.000 y 24.000 TEUs. Pero que el ahorro potencial sea suficiente para que una naviera encargue una serie de estos buques, es otra historia.

En un mundo perfecto, el “Gigamax” ya es factible hoy en día. Se puede construir, se puede poner en dique seco para su mantenimiento y se puede manejar en varios puertos clave. Sin embargo, a diferencia de la investigación académica, el mundo real no es perfecto, sino desordenado y caótico. En el caso del “Gigamax”, los riesgos y desafíos operativos pueden disuadir a las navieras de encargar este tipo de buques.

Por el momento, un buque de 28.000 TEUs estaría limitado a un conjunto muy estrecho de rutas, con poca flexibilidad operativa. Incluso en algunos puertos importantes, el buque sólo podría manejarse en determinados atracaderos. Lo mismo ocurre con el mantenimiento y las reparaciones, ya que la ruptura del molde de 400 m limita gravemente la elección del astillero a unos pocos seleccionados que disponen de diques secos de 430 m.

Por tanto, las líneas navieras reacias al riesgo podrían optar por quedarse en territorio conocido con buques “Megamax”. Sin embargo, a largo plazo, el creciente énfasis en las bajas emisiones y la mayor disponibilidad de atracaderos adecuados, podrían inclinar la balanza a favor de una nueva generación de buques ultra grandes.

LAS TRIPULACIONES

El desarrollo y lanzamiento del ULCV aparentemente sucedió de la noche a la mañana. Los profesionales encargados de la tripulación y el pilotaje de estos barcos no tuvieron mucho tiempo de preparación para los innumerables problemas que implicaban su movimiento seguro. Los cambios importantes en la mentalidad y el entrenamiento tuvieron que ocurrir en un período de tiempo relativamente corto. Más importante aún, como ya se mencionó, el tamaño del puerto no iba a mantener el ritmo del tamaño del barco. Los profesionales iban a tener que

mover barcos cada vez más grandes en puertos diseñados para embarcaciones significativamente más pequeñas.

Sorprendentemente, desde la introducción del VLCV en 2006, ha habido relativamente pocos incidentes o accidentes, menos de dos docenas en todo el mundo, nada para sorprender. Entre ellos se incluyen incidentes en el mar como incendios, colisiones, rupturas, caídas de carga por la borda, etc. e incidentes en puertos como varadas. Los pocos incidentes y accidentes deben tenerse en cuenta en el contexto de la rapidez con la que se utilizaron los VLCV/ULCV, lo mal preparados que estaban la mayoría de los puertos y el gran número de esta clase que ahora navega por los océanos.

No es una tarea normal, rutinaria o simple mover con seguridad esta clase de barco, día tras día. Para aquellos lectores que no son marinos, piénselo de esta manera. Un día se le notifica que para fin de año se le quitará el automóvil compacto de su familia y, a cambio, se le asignará un autobús de 13 metros para que lo use y estaciones por su ciudad. Se espera que lo conduzca sin incidentes ni accidentes, no la mayor parte del tiempo, sino todo el tiempo. ¿Cómo lo sentiría? Un conductor con licencia, ¿de qué debería preocuparse? Obviamente, habría mucho de qué preocuparse, incluida la falta de experiencia para conducirlos, el tamaño de la carretera, el acceso al estacionamiento, operar en tráfico pesado, etc. La introducción de gigantes marítimos provocó una causa similar en los marinos que los tripularon, con muchas preguntas sobre la seguridad de operación a largo plazo.

Entonces, ¿por qué tan relativamente pocos incidentes y accidentes? Porque los marinos profesionales que operan VLCV/ULCV se han compenetrado por completo y han cumplido con la seguridad operativa general de esos tamaños. Los oficiales y tripulaciones que los operan y los prácticos que



ULCV “OOCL Hong Kong”, de 21.413 TEU.

los manejan han hecho un trabajo excepcional al incorporar esta clase a la perfección en el sistema de transporte marítimo más amplio. Los propios marinos han marcado una diferencia fundamental, cumpliendo el deber con poca fanfarria. Tan poca que es posible que no haya un reconocimiento por el profesionalismo y la velocidad con la que se manejó esta clase y el trabajo continuo bien hecho bajo, a veces, circunstancias y condiciones muy difíciles.

No es de extrañar, sin embargo, que cuando se produzcan incidentes en el mar, la atención se centrará en el error humano, incluso si existen defectos fundamentales subyacentes en el concepto o el diseño. Justo o no, las personas encargadas de operar los buques estarán bajo escrutinio y este caso no será diferente. ¿Qué hacer? Prepararse y entrenar. Utilizar simulaciones para experimentar y entrenar cómo manejar mejor situaciones extremas en estos barcos gigantes.

Los tripulantes han sido el secreto del éxito de estos buques, no los arquitectos navales que los diseñaron o los equipos de gestión en tierra, o los altos ejecutivos de las líneas de transporte de contenedores globa-

les. Sin embargo, existen límites para lo que pueden lograr incluso los mejores profesionales del transporte marítimo, límites basados en variables como la correcta percepción del tamaño.

El desafío en el manejo seguro de esta clase de barco es la combinación de peso y área, que está fuera de escala, una razón más por la que se merecen felicitaciones quienes los operan. La habilidad profesional, sin embargo, no puede superar a la física. Existen límites físicos para el manejo seguro de esta clase tanto en el mar como en puertos y vías fluviales.

¿QUÉ PASA CON LAS INFRAESTRUCTURAS?

Cabe ahora abordar el tema desde la perspectiva de la infraestructura que debe atender a estos enormes buques. Uno de los principales escollos es el calado de estos buques, ya que muchos puertos no tienen una profundidad suficiente para acogerlos y llegar a aumentarla no es algo a la ligera, ya que previamente se requiere la realización de una serie de acciones de refuerzo

que eviten poner en riesgo la estabilidad e integridad de los muelles. Otros factores por considerar son también los espacios de maniobra que requieren los nuevos buques de grandes proporciones y la adecuación de las grúas existentes en los muelles.

Los puertos presentan otras limitaciones. A partir del advenimiento del megabuque, un número reducido de terminales serán capaces de recibirlos, imponiendo la diferenciación entre puertos hub y puertos feeder. Los primeros no solo deberán adecuar calados en canales, muelles y áreas de giro, sino que deberán adecuar la utilería (grúas, scooters, etc.) y contar con amplias playas de estacionamiento de contenedores.

Esta crisis debería generar una reflexión sobre lo fundamental que resultan las infraestructuras marítimas, así como toda la logística y el transporte asociados, para garantizar los abastecimientos y blindar las cadenas globales de suministro, de las que depende el mundo entero, lo que impone diseñar y concebir planes de contingencia ante incidentes que, por muy puntuales que

sean, pueden llegar a tener un impacto muy significativo cuando ocurren. Como ejemplo: a pesar de que el “*Ever Given*” pudo ser reflotado, los puertos de destino debieron aprontarse a congestionarse con el arribo en masa de los más de 300 buques que estaban atascados tras el portacontenedores.

Sin embargo, se debe aprender la lección de que es mejor anticiparse y prever que ser reactivos. Por ello, para evitar trombos, coágulos y demás obstrucciones, resulta determinante cuidar, renovar y mantener las infraestructuras, evitando que la generación de superbuques, se transforme en el “colesterol” de las arterias de la cadena de suministro.

LA CRISIS DE LA DESCARGA

Cuando un mega portacontenedores atra-ca a muelle, sus miles de contenedores se vierten en la ciudad (a un camión por cada uno), y las consecuencias ambientales y para la salud, y los daños a calles, carreteras y puentes son enormes; el cambio climático se está acelerando.



ULCV “CMA CGM Jacques de Saade”, de 23.112 TEU de capacidad, propulsado a GNL

En 2008, la agencia estadounidense de información marítima gCaptain advirtió por primera vez sobre los miles de millones de dólares que los contribuyentes gastarían en los puertos de New York, Hoboken (New Jersey), Los Ángeles, Long Beach, Oakland, Savannah, Jacksonville y Miami por el privilegio de permitir que mega portacontenedores remitan y reciban decenas de miles de contenedores, destrozando carreteras y puentes, afectando peatones y tráfico menor, arrojando toneladas de emisiones tóxicas en el sistema de comunicaciones terrestres.

Trece años después, el problema es peor de lo que se pensaba. Pero la pregunta sin respuesta es ¿qué los reemplazará? ¿Mover contenedores pesados en scooters de carga eléctricos? ¿Drones de reparto ruidosos? Pavimentar carreteras a lo largo de los muelles, a través de los vecindarios, la aridez sofocada por el smog urbano, los interminables kilómetros de carreteras (nunca suficientes) fuera de las ciudades, no son la solución. La única respuesta lógica es la distribución por mar de corta distancia porque los transbordadores de cabotaje consumen una décima parte de la energía que los camiones y una centésima parte de los drones.

Según algunos analistas, se está centrandó en el problema correcto en la solución incorrecta. El problema que el transporte marítimo de corta distancia trata de solucionar es sacar los contenedores de las carreteras, pero este no es el problema real. Gran parte de estos contenedores ni siquiera pueden transportarse a la mayoría de las ciudades alejadas del puerto. El problema no es la carga que va de los puertos a los almacenes, sino la

carga que se distribuye desde los almacenes a las tiendas y comercios minoristas de la ciudad. El problema también es la distribución local de paquetes al por menor, miles de camiones pequeños y camionetas que entregan cajas, paquetes y palletes de mercancías desde almacenes y mercados a las tiendas y los consumidores directamente. La distribución es el problema.

Y esto está revelando un tema que va más allá del tamaño de los barcos: el enorme incremento del comercio global de bienes y manufacturas, en una dimensión enorme que no había sido anticipada, y que recién hoy está siendo reconocida.

PERO ESE ES UN NUEVO DESAFÍO A SOLUCIONAR

NOTA COMPLEMENTARIA

Todo lo expresado sobre los grandes buques portacontenedores es aplicable a los barcos que transportan graneles sólidos (Very/Ultra Large Ore Carrier, V/ULOC) y petróleo (Very/Ultra Large Crude Carrier, V/ULCC).

NOTAS

1. La experiencia recogida en el primer viaje del *Emma Maersk* ya dio una primera señal, que fue bien atendida y corregida.
2. Recientes experiencias con los *One Aquila*, *One Apus*, *Ever Liberal*, *Maersk Essen*, *MSC Aries* y *Maersk Eindhoven* demostraron lo inadecuado de los sistemas tradicionales de trincaje.
3. El tema costos de combustibles se han momentáneamente soslayado, por la posible variabilidad del producto final a emplear (bunker, MFO, GNL, Hidrógeno, amoníaco, etc.).



UNA MISIÓN DISTINTA

Por el Contra Almirante (R) Hugo VIGLIETTI



Marino Militar retirado. Sus últimos cargos fueron: 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. Escribe para publicaciones especializadas de Argentina, España y Uruguay y ha escrito 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, “Entre libros y deportes”, que publicado en 2015 fuera traducido al inglés y al portugués y recientemente “Gracias Uruguay”, sobre el episodio del “Greg Mortimer”. En el género de relato corto ha obtenido distinciones en concursos literarios dentro y fuera de fronteras.

Dedicado a Fernando Houardat, quien a bordo había encontrado su lugar en el mundo y navega ahora en otro plano, firme en el recuerdo de toda la tripulación

El Comandante había llegado caminando despacio hasta el extremo de la escollera del puerto. Había visto los pronósticos meteorológicos y tenía clara la situación, pero para un hombre de mar con experiencia, nada mejor que ver con sus ojos la realidad. Se iban a hamacar navegando hacia el área de misión. Miró las nubes, sintió el viento en la cara, puso su vista en el oleaje. Nada del otro mundo, mar fuerza 4/5 y un viento del sureste de 20 a 25 nudos, que tendría que considerar para salir con seguridad y no abatir hacia el punto donde sabía la existencia de rocas peligrosas. Esta misión había determinado que su buque operara por primera vez desde este puerto. La previsión meteorológica era de mejoría por lo cual se suponía que los técnicos y científicos podrían operar sin inconvenientes. Sonrió pensando, cómo evoluciona el gusto por navegar según pasan los años. Había pasado embarcado casi toda su vida de oficial, en varios tipos de buques, sobre todo Fragatas y Barreminas, donde

incluso ya había ejercido el comando de un buque. De joven disfrutaba las tormentas y le encantaba navegar con mares crespos. Siempre tuvo claro que bancar sin problemas el movimiento del mar, no era una cuestión de mayor o menor hombría o valentía, sino simplemente una respuesta personal del organismo de cada uno y el suyo siempre le había respondido bien, por lo cual le agradaba la sensación de caminar alternando el peso en cada pierna; agarrarse firme en un puente abierto o en un alerón mientras las olas rompían en la proa; ver cómo todo se inclinaba hacia un lado y luego hacia el otro, sabiendo que los diseños de los buques militares estaban pensados para favorecer la maniobra y aunque rolasen fuertemente, siempre volvían a la vertical; acostarse a dormir como si estuviera en una hamaca paraguaya con alguien meciéndolo, y por supuesto comer bien, porque durante las tormentas, la comida siempre sobra. Recordaba esos pensamientos felices de sus tiempos de juventud cuando por supuesto los siniestros marítimos nunca le ocurrirían a él e irónicamente recordaba también cómo ese concepto de disfrutar una tormenta había ido cambiando con el paso del tiempo. A medida que fue

creciendo en experiencia y en responsabilidades, otros factores fueron pesando más en las navegaciones. Los buques que tripulaba eran antiguos, la carencia de repuestos en máquinas se complementaba peligrosamente con la posibilidad de fallas del material y lo más importante: el sentimiento de responsabilidad hacia los tripulantes que dependían de él. Ese pensamiento: la seguridad de sus tripulantes, se sublimó cuando llegó a ejercer el primer Comando y pasó a ser factor determinante en sus decisiones. Ya no solo habían dejado de agrardarle las tormentas, sino que las respetaba y las evitaba. Aunque a veces en misiones de búsqueda y rescate, no había forma de escapar de ellas, sino por el contrario, había que ir hacia ellas. En esas ocasiones, su mayor temor era un “black out” en máquinas y que el buque quedara al garete. Hace poco charlando con su Segundo Comandante, CC Noelia Miraballes, excelente profesional y también muy marinera, ella le había contado la experiencia que vivió con el ROU04 “Artigas”, cuando retornando de una Panamax, habían acudido a un pedido de auxilio de las autoridades de Haití y de la Misión de Naciones Unidas en ese país, para evacuar gente y entregar medicamentos y víveres en el norte de la isla que había sido azotada por dos huracanes. En esa oportunidad, un tercer huracán se aproximaba y el buque operó en una estrecha ventana meteorológica de apenas 24 horas entre la popa del Huracán “Hanna” que se iba y la proa del Huracán “Ike” que se aproximaba. Entregaron medicamentos, agua y víveres, embarcaron el personal a evacuar y cuando levantaron fondeadero para salir navegando y alejarse de ese huracán que se acercaba, en plena noche en la Bahía de Gonaives, el buque sufrió un “black out” y quedó a la deriva. Fue una larga hora de tensión hasta que los maquinistas, haciendo su magia de siempre pudieron dar energía nuevamente al buque, le comentó su Segundo. Tener un

buen Jefe de Máquinas era importante y él lo tenía. En realidad, era una buena tripulación y ya llevaban bastantes millas compartidas, pero en esta navegación habría otro riesgo presente, más peligroso aún que una tormenta, un enemigo que no podía ver. Ya habían tomado todas las previsiones posibles, por lo cual evitaba pensar en él. Como sea, decididamente no quería mal tiempo para esta misión, máxime llevando a bordo civiles de cuatro países, pensó, mientras caminaba de retorno hacia el buque.

A bordo la actividad era frenética. Los clásicos movimientos previo a toda zarpada, se habían visto aumentados por la llegada de los técnicos, el embarque y aduje de sus materiales y por cierto con las instrucciones básicas para ellos, sobre la convivencia a bordo y situaciones especiales como abandono de buque y emergencias... que los habría y no serían ejercicios. Entre científicos, técnicos y observadores, eran en total 11 personas que se sumaban a la tripulación. Cuatro de ellos, con nacionalidades de Argentina, Chile y Estados Unidos, pertenecían al equipo de “Pristine Seas” de la “National Geographic Society”, una de las organizaciones internacionales más conocidas del mundo enfocada en la educación, la geografía, las ciencias naturales y el medio ambiente. Uno de sus tantos emprendimientos, era justamente este proyecto “Pristine Seas”, cuyo objetivo es encontrar, estudiar y determinar lugares protegidos del océano. Tiempo atrás una organización civil uruguaya, la Organización para la Conservación de los Cetáceos, OCC, los había contactado para crear dos áreas marinas protegidas en nuestra Zona Económica Exclusiva, aproximadamente a unas 80 millas náuticas al sur de La Paloma, hasta proximidades de la Isla de Lobos. Aparentemente en esa zona, más allá de la isobata de los 100 metros, en la “zona del barranco”, con profundidades de hasta 500 y 1.000 metros y en los “cañones” allí forma-

dos, hay una zona de corales de profundidad con una vida marina muy rica. Dos representantes de la OCC embarcaban también con mucha ilusión y a ellos se sumaban un observador de la DINARA, otro de la DINAMA, otro del SOHMA, otro de la Intendencia de Rocha y finalmente la sorpresa a último momento, fue un tripulante adicional o quizás uno y medio: un representante de Karumbé, una organización nacional con más de 800 voluntarios, que trabajan desde 1999 para la conservación de la biodiversidad que, entre otras cosas, han salvado, rehabilitado y devuelto al mar, más de 600 tortugas. Con él embarcó Marta, muy tranquila en una caja de plástico que fue afirmada en cubierta sobre cabos, una tortuga cabeza que debía ser liberada en su hábitat natural, a unas 80 millas de la costa y para lo cual se aprovecharía esta navegación. Más allá de la conjunción de siglas, la misión era clara: apoyar a la OCC y a National Geographic para el registro audiovisual del ecosistema y biodiversidad en aguas de jurisdicción nacional. Esto conllevaba un desafío agradable por la convivencia durante varios días en espacios reducidos, de gente de muy diversas profesiones y orígenes.

El riesgo que preocupaba al Comandante y que sobrevolaba en la mente, tanto de los tripulantes, como los civiles que embarcaban, era la crisis sanitaria que vivía el país y el mundo. Una pandemia que, originada en las antípodas, había llegado también a la región y a Uruguay, dejando a su paso una cruel estela de contagios y muertos. El día previo a la zarpada, el Sistema Nacional de Emergencia, el SINAE, había reportado 1.528 contagios nuevos que elevaban el total de casos positivos confirmados a 79.923. En CTI había 174 pacientes y como siempre, la parte más triste del reporte diario, era el informe de fallecidos: 16 personas de diferentes puntos de la República, uno de ellos, un hombre de 55 años, era de Rocha, don-

de ahora estaba el buque surto. La situación era mucho más dramática en otras latitudes, incluso en nuestra región, donde las cifras de contagios y muertos era pavorosa y el virus galopaba descontrolado. Uruguay había logrado dilatar en el tiempo la llegada del COVID 19, manejando desde el gobierno con inteligencia y rigor científico, todo lo atinente a disminuir los contagios y contar con los recursos médicos para su combate y afortunadamente, contando también con una respuesta positiva en la gran mayoría de la sociedad. También había comenzado ya, algo en que los expertos confiaban y los uruguayos esperaban: la campaña de vacunación. Éste sería un factor determinante en el éxito de la lucha contra el virus, pero en ese momento nadie tenía certezas.

La tripulación en su totalidad se había dado la primera dosis de la vacuna. Se sabía que eso aún no era suficiente para lograr inmunidad; más aún, un contagio en este momento impediría la chance de vacunarse en tiempo con la ansiada segunda dosis. Los civiles por su lado, algunos aún no tenían siquiera la primera dada. Afortunadamente la Armada había adquirido una experiencia importante el año anterior en el manejo de estas situaciones, cuando la Lancha SAR, ROU51 “Isla de Flores”, hiciera 6 evacuaciones médicas del Crucero “Greg Mortimer” con pasajeros en estado crítico por el virus, un episodio que fue elogiado dentro y fuera de fronteras por su manejo humanitario. En aquella instancia, una doctora de la Armada jugó un papel clave, ya que habiendo trabajado previamente con el grupo de profesionales que lideraba el Dr. Miguel Asqueta en el Ministerio de Salud Pública, tenía claros los protocolos que deberían aplicar para la prevención de contagios, conocía de primera mano los riesgos que entrañaba esa situación y la forma de minimizarlos. Esa profesional, la Dra. Ana Mieres, había sido asignada justamente para navegar en esta misión y se

tomaron así todas las precauciones posibles. El buque se organizó para navegar con un estricto protocolo y tres burbujas que estaban determinadas por los locales de rancho de cada tripulante. El protocolo indicaba el uso obligatorio de tapabocas en todos los espacios comunes y una asignación extra de jabón y alcohol en gel, para permitir mantener las manos constantemente limpias y libres del virus.

Por fin estuvo todo dispuesto y el Comandante, CF Leonardo Raissignier, ordenó ocupar puestos de maniobra.

–Máquinas listas Comandante –informó el Jefe de Máquinas.

–Cabos simples –informó el Oficial de Cubierta.

–Recibido Jefe, recibido Teniente, gracias. Nos vamos, larga cabos –fue su respuesta.

En poco tiempo el buque zarpó, llevando también a bordo al Comandante de División, CF Artigas Zorrilla. Las características de la misión, aparejaron la presencia en el muelle, de varios medios de prensa, televisión incluida, que registraron no solo la zarpada, sino las primeras millas del buque, luego de dejar la protección del Puerto de La Paloma. El ROU23 “Maldonado”, ex “Nordeney”, botado en 1968 para la Marina de la República Federal Alemana como remolcador de altura y buque de rescate, fue embanderado con nuestro Pabellón el 20 de noviembre de 2002. Llegado al país al mes siguiente se incorporó a nuestra Armada en la División Servicios, donde venía cumpliendo desde entonces una diversidad de tareas, que iban desde campañas hidrográficas a misiones de búsqueda y rescate, control de aguas jurisdiccionales y un largo etc. que su versátil funcionalidad le permitía cumplir. Esta era la primera vez que trabajaría en un proyecto de NatGeo y probablemente no la última.

Tal como previó el Comandante, apenas pasada la escollera, el buque comenzó

a hamacarse con sus clásicos bandazos y así seguiría durante el primer día. La nota anecdótica surgió sobre el mediodía, cuando los noticieros que cubrieron la zarpada de la expedición, mostraron las filmaciones de un buque que, entre roídos y cabeceos mostraba su pantoque y llevaba preocupación a los familiares de quienes en él navegaban, marinos militares y civiles. Los celulares comenzaron a sonar con llamadas cargadas de aprensión al ver esos movimientos y pensar que vendrían a continuación varios días sin cobertura telefónica. Todos habían sido advertidos del clima y sabían que el tiempo mejoraría, pese a lo cual, en algunos casos costó convencer a esos familiares, que los bandazos mostrados por las cámaras, no eran preocupantes para el orgulloso “Maldonado”. Ese primer día transcurrió en tránsito hacia el área de operaciones, situada a unas 90 millas mar adentro. Obviamente el estado del mar afectó a la gente, fundamentalmente a los civiles que no estaban acostumbrados a ese movimiento. Los tripulantes experimentados daban consejos y trataban de alentar, pero básicamente cada uno buscó pasar ese primer día acomodándose como podía, la mayoría acostados. Pocos almorzaron y menos cenaron. El Contramaestre, CS Henry Cardozo, viejo lobo que llevaba siete años en el cargo y conocía cada rincón del buque, controlaba con frecuencia la circulación por exteriores y preocupado, exhortaba a los civiles a no quedarse en cubierta hasta que el tiempo mejorara. En cada recorrida miraba a Marta y la veía absolutamente tranquila, ajena al malestar de sus compañeros de travesía, intuyendo quizás que pronto volvería a su hábitat natural.

Sobre la medianoche ocurrió el primer imprevisto, una emergencia real. Desde cubierta se sintieron voces de “fuego, fuego” y se tocó la alarma de incendio. Mientras la tripulación acudía prestamente a sus puestos respondiendo al entrenamiento adquirido en

múltiples ejercicios que nunca deben descuidarse, el Comandante de División y la Doctora, fueron a alertar uno por uno a los civiles, ayudándoles a ponerse el salvavidas y a llegar al lugar de reunión, al tiempo que mostrando serenidad, calmaban sus nervios. El problema se había suscitado en la frigorífica. La rápida detección por el humo y la respuesta inmediata del personal permitió controlar la situación en poco tiempo, sin consecuencias de importancia. Se inspeccionaron los locales aledaños y se esperó a que el humo se disipara. Los científicos y observadores recibieron la explicación de lo sucedido y mostraron su agradecimiento, pues se sintieron protegidos, sintieron que no los dejaron atrás en ningún momento de la emergencia. Más allá de sus palabras amables, sus caras dejaban traslucir claramente su estado de ánimo, en un primer día de oleaje duro, de mucho movimiento y rematado con un incendio a medianoche. Cosas del mar.

El nuevo día se mostró más calmo y también de alguna forma los organismos reaccionaban protegiéndose naturalmente al comenzar a adaptarse a un movimiento que ya era mucho más moderado. Un sol radiante ponía luminosidad en las maniobras y en los ánimos. Los técnicos comenzaron sus tareas que se basaban en la utilización de costosas cámaras diseñadas con tecnología de punta, dos de profundidad, creadas en los laboratorios de National Geographic, reguladas para filmar la vida marina a unos 1000 metros de profundidad (podían llegar hasta 7.000 metros) que, una vez transcurrido el tiempo sincronizado, se desprendían del muerto y retornaban a la superficie. Paralelamente se disponían otras 5 cámaras de superficie, cámaras pelágicas que se lanzaban desde el bote y flotaban lentamente a la deriva entre 3 y 4 horas, se recobraban y se volvían a lanzar. Con las primeras, los científicos luego podrían evaluar la biodiversidad en aguas profundas. Con las segundas filmarían

todas las especies que se cruzasen hasta 15 metros de profundidad y podrían evaluar así el tamaño de esas especies y la eventual importancia ecológica de la zona. La vida marina que se filmó fue abundante y variada, incluyendo dos especies de tiburones, peces luna, tortugas y mantarrayas entre otros elementos. El segundo día transcurrió sin incidentes y el trabajo se cumplió tal como se había previsto, excepto por el detalle de un arnés del equipamiento de los científicos que se había roto y fue reparado en el Taller del buque por el CP Eduardo Rivero, con su voluntad y profesionalismo de siempre. Sobre media tarde una aeronave sobrevoló al buque. Las anclas pintadas permitieron identificar que eran alas navales, el A 872, uno de los aviones Beechcraft B-200 de la Aviación Naval. Nuestro mar, ancho y a veces ajeno, es patrullado por la Armada por aire y superficie en la medida de sus posibilidades. La aeronave, en efecto patrullando, sobrevoló por dos veces al buque, saludó y prontamente se perdió en el horizonte.

Al tercer día se volvió a trabajar con las cámaras según la derrota previamente diseñada, pero hubo un evento extra, gratificante para todos, pero aún más para esa gente que dedica su tiempo, su esfuerzo para trabajar en causas nobles: la devolución de Marta al mar, esas pequeñas cosas simples y valiosas a la vez. El día parecía sumarse gustoso para esta maniobra y un mar absolutamente calmo de azules aguas oceánicas, el mar que Baudelaire describió como el espejo del alma, rodeaba al buque detenido. Marta había aparecido en nuestra costa, enredada en unas redes de pesca y con varias heridas. La había recuperado y curado Karumbé y ahora estaba lista volver a su entorno natural. Su entrada en el agua no iba a ser indiferente para quienes acompañaron su travesía. Para cualquier persona era un acto de humanidad hacia un animal simpático e inofensivo, pero para quienes hacían de estas

actividades el objetivo de su vida y de su trabajo, era un acto que entrañaba importancia y merecía quedar registrado. Dos botes en el agua, uno con el equipo de filmación, incluía representantes de cada organización, se alejaron unas 200 yardas del buque y luego, con las cámaras en acción, dron incluido, Andrés Estrades y el Comandante lanzaron a Marta de regreso a su casa. Más tarde, un hecho arrojaría en todos, una cuota de preocupación: al observar la filmación de las cámaras subacuáticas, cuando Marta comenzó a nadar libremente en el agua, se pudo apreciar en el fondo de la imagen la aparición de un tiburón. Las tortugas de tierra y agua dulce cuando se ven amenazadas, retraen su cabeza y su cuello dentro de su caparazón, y así quedan protegidas de grandes depredadores. Desafortunadamente Marta era una tortuga marina y éstas no pueden retraer su cuello, por lo cual al ver el video muchos temieron lo peor. No obstante Andrés explicó a quienes le rodeaban la curiosa estrategia que adoptan las tortugas marinas para defenderse de los tiburones o las orcas: nadan perpendicular al tiburón, para que en caso de que éste las muerda, sus dientes choquen con la caparazón y su dureza les permita a las tortugas, escapar sin sufrir daños. Además, la edad y el tamaño de Marta y por ende su caparazón, unos 80 centímetros de largo, determinaban que no fuese el alimento común de los tiburones. La explicación del experto fue muy clara, no obstante lo cual, quedó flotando en el aire una sensación de incertidumbre sobre su destino, ese que marca el equilibrio ecológico de la naturaleza en el mundo.

La navegación y las tareas de filmación continuaban. El personal de maniobras, comenzaba las jornadas a las 7 de la mañana y acompañaba el trabajo de los técnicos hasta la puesta de sol, tratando que nada fallara y las tareas se pudieran realizar sin inconvenientes. Fue necesario modificar las guar-

días, de forma tal que el timonel de maniobras, hiciera guardia durante todo el día y en la noche el personal de cubierta retomara su guardia. Para ellos, acompañar la guardia y los trabajos, definitivamente resultaba agotador, pero todos estaban compenetrados con la misión y respondieron a pleno. Al cuarto día de trabajo, el tiempo seguía mostrándose benigno y continuaban los registros filmicos, pero entonces ocurrió algo inesperado. Cuando llegó el momento de recuperar las dos cámaras de profundidad, una de ellas no apareció en la superficie o si lo hizo, no pudo ser encontrada. La desazón entre los científicos de NatGeo y de la OCC era grande, puesto que era un material de un costo muy alto. La tripulación del buque también se sentía mal, al ver empañado el éxito de una misión que ya todos sabían, dejaría un producto de alto valor para el país y se traduciría también en un documental que mostraría a Uruguay en el famoso canal de NatGeo. Los científicos buscaban con sus equipos de radiofrecuencia desde puente alto. Toda la dotación se sentía comprometida y a partir de ese momento, cada tripulante se constituyó en un vigía, buscando la cámara o su luz estroboscópica en el horizonte. El Comandante y el Navegante tratando el suceso como un hecho de búsqueda y rescate, hicieron cálculos de corriente, tiempos, distancias y diseñaron planes de búsqueda, barrido paralelo, cuadrado expandido, búsqueda transversal.

En el Puente de Mando, uno de los técnicos, miraba desolado la proa. A su lado el Comandante miraba también el horizonte pero con otro ánimo, con la serenidad propia de quienes han llevado adelante muchas búsquedas en el mar, búsquedas que involucran vidas humanas. El técnico preguntó:

—¿En esta inmensidad, será posible encontrarla?

—Tranquilo, amigo. Nosotros nos dedicamos a encontrar y salvar gente en el mar, si esa cámara sale a flote la vamos a encontrar

—fue la calma y firme respuesta del Comandante.

Cuando llegó el anochecer la cámara no había aparecido. El objetivo de la guardia nocturna pasó a ser encontrar la cámara desaparecida. Cuando ya se pensaba que sería imposible, uno de los técnicos dio una información vital: la cámara tenía un dispositivo de liberación de seguridad, que en caso de falla del primero, tal como probablemente había ocurrido, se activaría entre 24 y 30 horas después. Ello alentó nuevas esperanzas, puesto que significaba que, al atardecer del día siguiente, saldría, sí o sí, a la superficie y podría ser encontrada, aunque fuese más difícil que encontrar una aguja en un pajar, dijera uno de los observadores civiles.

El día siguiente se hicieron los trabajos previstos, manteniéndose la referencia en la carta náutica del supuesto punto de salida a la superficie. Se actualizaron los cálculos y comenzó nuevamente la búsqueda, esta vez con el plan de búsqueda de cuadrado expandido, el preferido de muchos rescatistas. El tiempo pasaba y no aparecía. Otra vez la noche puso un manto de oscuridad en el mar y en el ánimo de los técnicos. Pero la búsqueda continuaba, el buque no quería sentirse responsable de la pérdida del equipo. Próximos a medianoche, un heterogéneo grupo de civiles y de miembros de la dotación, entre ellos el Comandante, que estaban en la popa, advirtieron una fuerte caída del buque a estribor.

—¿Por qué la caída a esta banda, si el patrón de búsqueda es por babor? —Se preguntó el Comandante y como respondiéndole, se escucharon los gritos del tripulante del SOHMA que apareció corriendo excitado y gritando con alegría:

—Parece que apareció la cámara, la Guardia de Puente vio una luz destellante en el horizonte.

El Comandante miró la proa y detectó la luz estroboscópica. Inmediatamente el equipo de radiofrecuencia de NatGeo enfocó la

marcación señalada y confirmó que era la cámara perdida. Alegría general en todo el buque, risas, aplausos, tranquilidad y felicitaciones del personal de NatGeo; todos felices liberaban la tensión de un día de búsqueda implacable.

Al poco rato, ya en la madrugada del nuevo día se llegó al punto. Como era una maniobra nocturna, el Comandante decidió arriar el bote orgánico de la Unidad para recuperar la cámara, pero por seguridad no permitió que en él embarcara personal de NatGeo, como lo hacían normalmente para manipular los delicados equipos. Iría la dotación orgánica del bote del buque. Pero ya con el bote en el agua, surgió algo... el Jefe de Máquinas, CC Alfonso Mieres, que sabía que estaba cumpliendo su última navegación a bordo del “Maldonado” quiso ir en el bote, aduciendo la delicadeza del equipo y que sería apropiado que un Ingeniero de Máquinas y Electricidad lo manipulara... El Comandante y su Segundo se miraron. Sonrieron con complicidad y se entendieron... ya había una fuerte camaradería entre esos marinos que llevaban muchas millas compartidas, por lo cual se creó en ese instante el novedoso cargo de Jefe de Máquinas de bote auxiliar, quien con decisión y sonriendo embarcó inmediatamente en el bote. Lo anecdótico fue que la recuperación tendría un nuevo capítulo. El simbólico cargo y la presencia del Jefe de Máquinas allí, se justificaron cuando al intentar arrancar el motor de la embarcación, el mismo se negó caprichosamente a funcionar. Así pues, el Jefe puso manos a la obra, desarmó el motor, “hizo sus malabares maquinísticos” dijo alguien y el motor arrancó. En la oscuridad de la noche, el foco de búsqueda apuntaba a la cámara en el agua y hacia allí fue el bote. Poco rato después, la famosa cámara estaba sana y salva a bordo, para felicidad de unos y orgullo de otros. Todos estaban felices. La recuperación estaba cumplida.

En la última jornada de trabajo, ya con las tareas completadas, cuando la tranquilidad y la satisfacción del deber cumplido embargaba a todos, Murphi y sus reglas no escritas sobre el mar, se haría presente con un postrer incidente. Cuando solo faltaba recobrar el bote, una tarea rutinaria realizada decenas de veces, con el personal adiestrado para hacerlo en horas diurnas y nocturnas, con mares calmos y no tan calmos, estando el bote a un par de metros del agua, el material falló. El estrobo de popa faltó, dejando la embarcación y sus dos tripulantes, pendiente solo del estrobo de proa. Preocupación y nervios en cubierta, hasta que el Contra-maestre en forma presta, volvió a arriar el bote manteniendo seguros a los tripulantes. Ya con otra tranquilidad, se utilizó la pluma para izarlo y trincarlo en la cubierta de popa y realizar las reparaciones necesarias.

Las primeras luces del nuevo día encontraron al “Maldonado” acercándose al Puerto de La Paloma en su navegación de retorno. En la popa del buque, lugar de interminables charlas marineras en momentos de navegación tranquila, conversaban animadamente un grupo de civiles y tripulantes, entre quienes estaban la Segundo Comandante y el representante de Karumbé que, afectuoso y locuaz, se había granjeado la simpatía de muchos tripulantes. Todos estaban con tapabocas puesto, es más, la nota distinta había sido, días atrás, ver al grupo de control de averías atacando la emergencia de incendio, también cada uno con su tapaboca. Navegar en tiempos de pandemia.

—Ésta ha sido una experiencia fantástica para mí, amigos —decía Andrés— y eso que el primer día con el mar picado y el incendio de la noche... hubo un momento que me pregunté ¿qué estoy haciendo acá? ¿Quién me mandó venir? Y miren ahora... olímpico y feliz.

—Ya sos un lobo de mar —mencionó alguien y todos rieron, Andrés el primero.

—El organismo se adapta —terció la Segundo Comandante, agregando— y además a vos, quien te mandó venir fue Marta.

—Sí, fue muy lindo eso y que ustedes hayan aceptado traerla.

—¿Qué problema iba a haber? Considerando que pasaríamos por el lugar donde Marta y sus amigos suelen habitar, que como “tripulante” no ocuparía mucho espacio, que no significaba un trabajo extra para el cocinero, que no necesitaba un lugar en una balsa salvavidas y no era pretenciosa en cuanto al alojamiento, no costaba nada traerla. ¿Ya habías navegado aguas azules?

—Había navegado en pesqueros, incluso de altura, había visto mucho de la vida marina, pero en cubiertas, muertos, nunca había llegado tan lejos y hacerlo esta vez con la gente de la OCC y NatGeo con su equipamiento científico, fue notable. Este trabajo, que cumplió todos los objetivos, créeme que es muy importante para nuestra sociedad por su valor educativo. Y ustedes se comprometieron como si fuera una tarea propia. ¿Sabés qué Noelia? —insistió Andrés—. Esa es una de las cosas que hizo que no solo yo, sino todos los que venimos de afuera nos hayamos sentido cómodos a bordo. La forma como nos trataron y nos cuidaron, con calidez humana y profesionalismo a la vez. La primera mañana se nos rompió un arnés y lo arreglaron en el taller del barco. Después ¡lo que lucharon para recuperar la cámara perdida, con esa estrategia de búsqueda y rescate! Yo me siento muy agradecido y con un sentimiento profundo.

—Es que el “Maldonado” no deja atrás ni siquiera una cámara —contestó Miraballes orgullosa—. Te sorprendería la cantidad de cosas que hace la Armada, tareas subsidiarias les llamamos.

—No lo dudo, después de haber compartido esta travesía, no lo dudo.

—La vida es una travesía Andrés, y lo bueno es caminarla, o navegarla como hacemos

nosotros, con ilusión, disfrutando nuestro trabajo. Tanto ustedes como nosotros tenemos la suerte de trabajar en lo que nos gusta.

–Vi una foto en tu muro de Facebook, un atardecer espectacular en el mar, sacada desde este buque seguramente. Escribiste una frase simple: “en mi oficina”.

–Bueno, estos días vos compartiste la oficina.

–Sí, un lujo. Fue una experiencia muy rica y como uruguayo, me deja la convicción que deberíamos trabajar unidos a nivel nacional, ustedes, nosotros, estos organismos de donde vinieron observadores, ONGs que trabajan estos temas. Trabajar en conjunto nos permitirá conocer y proteger nuestro mar.

La emocionada voz de Andrés fue interrumpida por el aviso en los altavoces del buque: “el personal pasa a ocupar puestos de maniobra de ataque”. Un par de horas después, ya atracados, todos se saludaron efusivamente y los civiles tomaron distintos rumbos, algunos a sus países de orígenes. La misión se había cumplido a cabalidad. Al poco tiempo la tripulación se daría la segunda dosis de la vacuna, pues los protocolos y los frecuentes y estrictos controles sanitarios de la Dra. embarcada, funcionaron y no hubo contagios. El ROU23 “Maldonado” había escrito una nueva página de colaboración y nuestro mar, era un poco, tan solo un poco, más conocido.





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, 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.

ES TIEMPO DEL MAR

Por **Hernán SORHUET GELÓS**

Publicado en *El País*. 16 junio 2021

Abruman las comprobaciones de que el camino indicado para alcanzar un desarrollo sostenible, pasa por la generación del conocimiento aplicado. Lo vemos en la salud, en la producción y hasta en la generación de empleos. En ese sentido no hay excusas para seguir mirando hacia el costado en materia de mejorar significativamente la gestión de nuestro enorme territorio marino (mayor que el terrestre).

El conocimiento actual es contundente: tenemos una enorme dependencia del mundo acuático, no solo por ser el ecosistema por lejos más grande del planeta, sino también por su directa incidencia sobre el cambio climático, la generación de oxígeno atmosférico, la producción de alimentos, etc.

Disponemos de 670 kilómetros de costas, así como una jurisdicción total de las 200 millas de la costa del mar, a lo que se agregaron 150 millas más de jurisdicción pero solo del fondo marino. Implica un potencial enorme para el país gestionar esos inmensos recursos de manera inteligente y conveniente.

Pero tenemos un grave problema: hace 36 años eliminamos arbitrariamente la carrera de grado de Licenciado en Oceanografía. ¿Por qué? Porque al tiempo de recuperarse la democracia, a los responsables de la educación terciaria del momento, no se les ocurrió mejor idea que eliminarla, porque era un producto de la dictadura —había sido creada en 1978—. Tan grosero yerro aún no se ha corregido.

El país carece de nuevos profesionales formados en las ciencias del mar, esenciales para profundizar en investigación y gestión. Ello significa que los oceanógrafos con que contamos son los que van quedando de aquellas generaciones egresadas de la vieja Fa-

cultad de Humanidades y Ciencias. Por esa razón todos estos años no han tenido a colegas jóvenes a quienes capacitar y transferir sus conocimientos y experiencias. Significa que nuestro país continúa hipotecando una parte importante de su futuro por pésimas decisiones tomadas en el pasado. Es hora de enmendarlas.

Necesitamos que se rehabilite la Licenciatura en Oceanografía totalmente aggiornada a las complejidades de nuestro tiempo, para disponer de profesionales con una visión integral del complejo mundo marino, que permita sacarle el mayor provecho a las riquezas y potencialidades del país; pero también que estos expertos cuenten con las habilidades necesarias para incidir en las políticas públicas. Recién cuando recorramos ese camino seremos capaces de ejercer la plena soberanía sobre nuestro enorme mar territorial.

Estamos hablando de impulsar el mejor desarrollo posible en el momento preciso. La conservación de los océanos se transformó en una prioridad mundial porque de ello depende, en buena medida, el futuro de los pueblos. Nuestro país debe moverse con prontitud e inteligencia. La buena noticia es que, dada la urgencia planetaria imperante en materia de la conservación de los mares, hay muchos fondos disponibles (no reembolsables) a los cuales recurrir, para reactivar la oceanografía profesional en nuestro país, y poner en marcha una política de estado acorde a estos tiempos, sustentada en el conocimiento científico y técnico. Las autoridades, el Parlamento, las instituciones académicas y el sector privado tienen una gran responsabilidad en ese sentido.

ACCIDENTES LABORALES LA PREVENCIÓN POSIBLE

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Gerardo LEBEL



Es egresado de la Escuela Naval y cuenta con 46 años de actividad marítima portuaria, 2 becas en el exterior; 6 libros editados sobre temas de su área de conocimiento, posee además 6 postgrados y cursa actualmente un doctorado. Es docente de UDE en Logística Naval y Logística de Cadena de Frío y Docente del Instituto de Capacitación del Centro de Navegación

La siniestralidad en el empleo tiene un fuerte componente vinculante con el tipo de tarea desarrollada haciendo que los trabajos industriales o similares, donde el esfuerzo físico está presente, se conviertan en espacios propensos a los daños personales del trabajador.

Desde hace muchos años, la Organización internacional del Trabajo OIT, ha investigado y editado publicaciones de muy buen nivel donde desmenuza dos aspectos emblemáticos del perjuicio ocupacional: a) la condición insegura y b) el acto inseguro.

La primera trata del espacio de desempeño del obrero caracterizado por restricciones inapropiadas, aquí algunos ejemplos:

- Pobre iluminación
- Espacio confinado
- Falta de ventilación
- Superficie resbalosa
- Clima adverso
- Nocturnidad

La segunda se trata de aquellas actitudes del operario que provocan situaciones peligrosas para sí mismo o para su cuadrilla, aquí algunos ejemplos:

- Consumo de alcohol y/o drogas
- Fatiga
- Negligencia
- Evitar el uso de equipo de protección personal

- Salud mórbida (obesidad, baja visión, baja audición)

Este organismo mundial, en aras de la **prevención**, ha desarrollado una herramienta de análisis llamada IPER o investigación de peligros y riesgos que consiste en listar todas aquellas situaciones reales en el ámbito del empleo y asignarles una graduación basada en tres conceptos:

- Gravedad del daño
- Accesibilidad al daño
- Frecuencia del hecho que causó el daño

Suele llamarse a esta conjunción de componentes como ecuación de riesgo y se presenta de forma algebraica simulada, de esta forma :

$$R = G \times A \times F$$

Lo que se está haciendo con este procedimiento es transformar el factor peligro en **algo más atenuado, más real, que llamaremos riesgo**, es decir, si una actividad tuviera un perfil de peligro inherente, como sería trabajar con explosivos, bastará con estar alejado (accesibilidad restringida) o también emplear pequeñas cantidades (gravedad minimizada) o tener horarios discontinuos (frecuencia irregular).

Lo que se está haciendo en definitiva es analizar el verdadero alcance del peligro para evitar **hipótesis extremistas**.

La OIT usa para este proceso una palabra emblemática: **MITIGAR**.

Determinados los puntajes anteriormente mencionados se ingresa a una matriz de contraste llamada **TRAM** y de allí se obtiene una nominación que puede tener estas variantes:

- Trivial. No se requiere acción específica.
- Tolerable. No se necesita mejorar las acciones preventivas. Considerar las acciones más rentables.
- Moderado. Se deben hacer esfuerzos para reducir riesgos, determinando las inversiones precisas.
- Importante. No debe comenzar el trabajo/continuar hasta que se haya reducido el riesgo.
- Intolerable. No se debe comenzar el trabajo hasta que se elimine el riesgo. Paro de actividad.

Los términos **IMPORTANTE e INTOLERABLE** generan acciones inmediatas de mitigación y de alguna manera se está significando que los peligros de cualquier actividad jamás se eliminan, a lo sumo se reducen a un nivel aceptable.

Es frecuente que para gestionar una situación nominada importante o intolerable se requieran gastos onerosos inalcanzables como ser más vigilancia, más cámaras de circuito cerrado, más vallado, más cartelería y es por ello que tales costos suelen suplirse con la publicación de normas internas, a la organización, muy precisas a las que llamamos **Instructivos**.

La actividad marítimo portuaria es uno de esos espacios de trabajo que son propensos a situaciones límite, y por varias circunstancias:

- Espacio de muelle acotado por el mar
- Trabajo en altura
- Trabajo en caliente (soldadura)
- Trabajo con mercancía peligrosa del código IMDG

- Trabajo nocturno exigente
- Trabajo con maquinaria gigantesca (Straddle Carrier, Reach Stacker, RTG, Transtainer, Grúa Pórtico)
- Trabajo con bultos muy pesados (un generador de molino de viento tiene una masa de 73 toneladas)
- Trabajo con bultos enormes (un aspa de molino de viento mide 43 metros)
- Trabajo con bultos de distinta condición física (sólido, líquido)
- Trabajo con cargas de masa excéntrica
- Trabajo con bultos de centro de gravedad inestable
- Trabajo con atmósfera restringida (no hace mucho fallecieron dos operarios en la bodega del MV American Bulk Carrier por carencia de oxígeno)

Como el Puerto es tan específico en su actividad laboral, la Organización Internacional del Trabajo en forma conjunta con la Organización Marítima Internacional ha publicados dos verdaderas “biblias” para su desempeño:

- Organización Internacional del Trabajo, OIT, 1996, **Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos**. Repertorio de recomendaciones prácticas (ISBN 922309450X), Ginebra, Suiza. Editorial: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo, OIT (2005), **Seguridad y salud en los puertos**. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT (ISBN 9223152879), Ginebra, Suiza. Editorial: OIT.

Estos dos organismos internacionales tienen jerarquizadas estas ediciones de una manera singular según su extensión y su relevancia, como se presenta:

- Códigos de buenas prácticas. Se trata de textos extensos donde se consolida la experiencia laboral marítimo portua-

ria y es de una impronta técnica sólida además de muy buen nivel profesional

- Recomendaciones revisadas. Se trata de una publicación de menor extensión, pero de igual calidad que la anterior
- Líneas guía (guidelines). Panfletos menores de pocas hojas

Como se observa en esta progresión, subyace el hecho de que el lugar de trabajo siempre tiene riesgos y es más apropiada la capacitación y la formación de competencias, que la reparación de daños.

El mayor de los enemigos de todos los ámbitos de trabajo es la **naturalización del peligro** y ella no se resuelve por decreto, es inocuo amedrentar al empleador o a los empleados con ciclópeas sanciones.

La Organización Internacional del Trabajo no solo ha investigado los accidentes (contingencia con daño al recurso humano), sino que también ha prestado mucha atención a los incidentes (contingencia sin daño al recurso humano) pues los asimila a un pre aviso de algo más grave.

La pirámide de Bird es muy adecuada para visualizar la proporción de este suceso:

Imagen 001. Fuente: enciclopedia Wikipedia



En la actividad marítimo portuaria el fenómeno de la seguridad laboral y más aún de la prevención ha traído un cambio de paradigma al cual vemos de dos maneras distintas.

La primera es en los buques, que muestran enormes carteleras bajo la timonera sentenciando “SAFETY FIRST” (la seguridad primero), como mostramos en imagen.

Imagen 002 Timonera de Buque. Autor: Gerardo Lebel



Imagen 003 Timonera de Buque y cubierta principal. Autor: Gerardo Lebel



La segunda es en los muelles donde los Operadores Portuarios han decidido dictar normas por la cual cualquier operario de su plantilla, y por razones de seguridad, puede detener la actividad de carga o descarga de una nave. El Estado ha acompañado esta iniciativa con la formulación del Decreto No.394/2018, el cual reza en su capítulo VIII - procedimiento de detención de tareas:

Artículo 30

El Delegado de Seguridad e Higiene o en su caso el representante de los trabajadores en la Comisión de Seguridad según sea la forma adoptada en cada empresa conforme el artículo 5 del Decreto 291/007 de 13 de agosto de 2007, **podrá detener una tarea** cuando considere que razonablemente existe un riesgo grave e inminente para la integridad física de uno o más trabajadores, debiendo ceñirse al siguiente procedimiento:

a) Identificada la existencia del riesgo grave e inminente, el Delegado de Seguridad e Higiene o el representante de los trabajadores en la Comisión de Seguridad procederá a detener la tarea o tareas que se encuentren expuestas a los mismos y comunicará, en forma inmediata, al encargado o superior que se encuentre en el lugar la detención practicada.

b) Si la misma se subsana, como consecuencia de la intervención del encargado o superior, se retomará la actividad laboral en el sector, con normalidad, dejándose asentado en el Libro de Condiciones Ambientales de Trabajo el día y la hora de la detención practicada; los motivos de la misma y las medidas y acciones implementadas para corregirla.

c) Si con la intervención anterior no se resuelve satisfactoriamente la situación planteada, se convocará al Técnico Previsionista de la empresa quien emitirá opinión sobre la situación objeto de controversia, dejando la misma asentada en el Libro de Condiciones Ambientales de trabajo, previa notificación al Delegado de Seguridad e Higiene en el trabajo o el representante de los trabajadores en la Comisión de Seguridad y al Encargado o Superior.

d) En caso de persistir la discrepancia se solicitará la intervención de la Inspección General del Trabajo.

Hasta ahora hemos referido a la prevención laboral de accidentes desde el punto de vista de las personas trabajadoras, por ello es que desarrollaremos entonces y a continuación, la prevención laboral desde el punto de vista de la herramienta utilizada.

La Administración Nacional de Puertos ha dispuesto una serie de obligaciones de seguridad para las Empresas usuarias del recinto portuario y la más emblemática es el deber de tener auditadas todas sus herramientas y además el tenerlas certificadas por un idóneo a través del **Certificado de Aptitud de Utilaje**.

En el ámbito laboral marítimo portuario tenemos dos categorías de accesorios para la manipulación de bultos, ellos son:

- El utilaje (loose gear). Es el conjunto de accesorios utilizados en el arte del eslingado de cargas y en general son de pequeño tamaño como ser ganchos, grilletes, tensores, anillos, eslingas de cadena, eslingas de cable, acolladores, mosquetones, escaleras, a red de carga, bicheros, fajas web o flejes.

Abordo, el utilaje es conocido como jarcia de laboreo.

- El equipo. Es el conjunto de accesorios utilizados en el arte de la movilización de cargas y en general son de tamaño intermedio o grande como ser los auto elevadores de uñas, los marcos telescópicos o spreader, el camión Tugmaster, el canasto de elevación, la jaula del operario, el suplemento OSX, las guías fijas o móviles (Reach Stacker, Straddle Carrier, RTG, Portainer, Transtainer).

Desde ya que la auditoría de ambos, utilaje o equipo, tiene especificaciones técnicas muy precisas apoyadas en las normas ISO, por ejemplo, para la inspección de una grúa se basará en:

- ISO 10245 Limiting and indicating devices

- ISO 8566 Operator Cab
- ISO 8087 Wind drums and rope, lead and anchorage
- ISO 4310 Crane test
- ISO 14829 Stability in Straddle Carrier
- ISO 12480 Crane safe use
- ISO 4309 Cranes : Wire rope. Code of practices for examination and discard
- ISO 9928-1 Crane Drving Manual
- ISO 9942-1 Crane information Label
- Iso 12482-1 Crane condition monitoring
- ISO 4306-1 Vocabulary
- ISO 9927-1 Crane Inspection
- ISO 7363 Crane Inspection

Un experimentado perito naval en seguridad de equipo siempre intentará localizar en cualquier estructura metálica, sea grande o chica, lo que técnicamente se denomina **deformación plástica**, es decir, aquella alteración del perfil original del elemento auditado que es significativa.

Si tuviera que inspeccionar un cable de seis metros de largo y me encuentro que al medirlo su alcance es de seis metros con cuarenta centímetros, pero además veo muchos alambres como pinchos que sobresalen de la circunferencia o veo que los cordones del cable están abiertos o veo que todo el accesorio no esta recto, llego rápidamente a la conclusión que ha sufrido deformación plástica.

La deformación plástica del cable se caracteriza por la elongación sin memoria, es decir, el cable que se estiró no regresa a su largo original lo que técnicamente indica que sobrepasó un límite llamado YS yield strength que trae como consecuencia la obligación de disposición final de este elemento.

Suena terrible pero en seguridad no podemos andar con vueltas.

El experto que audita cualquier elemento no siempre puede tener evidencias tan contundentes como la del ejemplo del cable o no puede materialmente estar haciendo costo-

sos testeos en laboratorios de ensayo, entonces lo soluciona gestionando el certificado de origen del utensilio siendo una garantía la obtención de tal documento de firmas de amplio prestigio internacional.

Si tuviera que adquirir ganchos y anillos seguramente serían de la firma sueca Gunnebo, si tuviera que adquirir fajas web seguramente serían de la firma inglesa Kinedyne, si tuviera que adquirir grilletes y guardacabos seguramente serían de la firma americana Crossby.

Un ejemplo de certificación de origen.

Imagen 004 Autor: Industrias IPH, Argentina

| MEMORIA TÉCNICA | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| Producto | :Cable de Acero |
| Construcción | :6 x 36 WS + 1 AA |
| Diámetro | :24.00 mm |
| Norma de fabricación | :IRAM 547 ISO 2408 |
| Construcción | :Warrington Seale (1+7+7.7+14) |
| Preformado | :Si |
| Cantidad de cordones | :6 |
| Cantidad de alambres por cordón | :36 |
| Alma | :Acero (cable independiente) |
| Revestimiento | :Natural |
| Torsión | :Regular Derecha |
| Diámetro nominal | :24.00 mm |
| Tolerancia en diámetro | :+0.0 / -1.2 mm |
| Masa aproximada | :2.4 kg /m |
| Sección metálica | :277.254mm ² |
| Resistencia nominal | :1770 N /mm ² |
| Lubricación | :Moderada |
| Carga mínima de rotura | :36300 daN |
| Pablo Novak Dto. de Calidad | |

Si hay algo que identifica a los Puertos, razón por la cual se considera una actividad riesgosa relevante, es la movilización de grandes bultos a los cuales se les llama Cargas de Proyecto, aquí algunos ejemplos:

- Molinos de Viento
- Veleros de regatas oceánicas

- Transformadores de alta tensión
 - Contenedores plataforma tipo flat rack con bultos de 60 a 120 toneladas
 - Plataformas rodadas rolltainer con carga de 100 toneladas
 - Piedras amatistas de 22 toneladas
 - Maquinaria industrial agrícola
- Aquí algunos ejemplos:

Imagen 005 Pedestal de Molino de viento desensamblado Autor: Gerardo Lebel



Para finalizar y haciendo uso de una experiencia de 48 años de actividad marítimo portuaria se listará las causales de accidentes observadas y esta enumeración es por prelación, como sigue:

1. Naturalización del peligro. Se observa permanentemente y más aún en trabajos en altura como el de operarios trepados a contenedores apilados sobre cubierta principal a 20 metros de elevación.
2. Síndrome Jet Lag. El trabajo portuario tiene desempeño nocturno lo que altera el ritmo circadiano del operario y esto se observa en una reducción de la capacidad de sus sensores y una degradación de su atención.
3. Diligencia. El trabajo portuario es presuroso en el entendido que cuanto menos se demora menores son los costos y este concepto es erróneo pues gestionar naves no es tan predecible como puede suponerse.
4. Riesgo endémico. La tarea de movilización de cargas en el recinto portuario tiene peligros y riesgos inherentes no predecibles. Es inevitable que una ráfaga de viento tumbe un contenedor.
5. Condición mórbida del operario. Aquí se observan múltiples situaciones y algunas recurrentes como los picos de presión durante el gélido invierno.
6. Calidad del utilaje inapropiada. Se ve mucho. Se ven herramientas de origen chino que duran un lirio.
7. Predisposición optimista. El trabajador uruguayo tiene la sana tendencia a superar los escollos, pero eso colide con la seguridad.
8. Técnica inapropiada. Se ve con escasa frecuencia. El romaneo de bultos es una tarea netamente técnica que requiere un pienso previo y una alerta en forma de inducción a los trabajadores.



LA DISPONIBILIDAD INMEDIATA DE LOS EQUIPOS DE EMERGENCIA A BORDO NO ES NEGOCIABLE

Por el Capitán de Corbeta (CG)(R) Fernando SILVANO ALBARRACIN



Integró la primera Promoción del Bachillerato Naval (Curso Preparatorio Naval) en el año 1979, ingresó a la Escuela Naval en 1980 y egresó con el grado de Guardia Marina de CG el 21 de diciembre de 1983. Por haber sido el primero en su promoción fue designado para navegar en el viaje de instrucción de Guardia Marina en el Buque Escuela Juan Sebastián ELCANO de la Real Armada Española representando a nuestro país.

Como Oficial Subalterno fue destinado en el ROU 01 Destructor URUGUAY, Patrullera Vigilante 25 de Agosto, Comando Local de Control Operativo COLCO, Base Naval Ernesto Motto y el petrolero ROU 28 Presidente RIVERA.

Como Oficial Jefe ocupó cargo de Comandante de la ROU 11 Río Negro y posteriormente Jefe de Navegación en el ROU 20 Capitán Miranda. Pasa a situación de retiro en Enero de 1997.

Es Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Capitán de la Marina Mercante del Reino de España y Capitán de la Marina Mercante. En su carrera como Capitán mercante tuvo la posibilidad de navegar en Río de la Plata, Mar Mediterráneo, Mar Negro, Mar Rojo, Mar del Norte, Océano Atlántico, Mar Caribe, Golfo Pérsico, Océano Pacífico, Océano Índico y en el Río Amazonas. Es el Capitán de Megayates en ITALIA. Está casado y actualmente reside en Cádiz, España.

El presente año, y en virtud de la detención de actividades por la pandemia mundial por el COVID 19, me inscribí y realicé el curso CIDS.

El presente artículo es un resumen del mismo, para compartir con los lectores de la Revista Naval.

PREÁMBULO

La preocupación y los intentos por mejorar la seguridad a bordo de los buques, ante cualquier emergencia ha sido una constante siempre presente en la comunidad marítima. El convenio SOLAS en su primera versión de 1914 intentó dar una solución al desastre del Titanic, y desde ese momento ha sufrido diversas transformaciones adaptándose a los

nuevos tipos de buques, y a las nuevas necesidades que surgen día a día con el paso del tiempo, las enseñanzas y conclusiones que dejan los diferentes accidentes marítimos y el desarrollo de nuevas tecnologías.

Un ejemplo claro de lo mencionado previamente fue el accidente del Costa Concordia en el año 2012, que introdujo nuevos conceptos y cambios importantes.

La creación de la OMI en el año 1948 mejoró sensiblemente la seguridad marítima.

El Convenio SOLAS en su Capítulo III: Dispositivos y medios de salvamento el cual se divide en 3 partes y cada parte a su vez se subdivide en reglas y secciones es donde se trata y desarrolla todo lo referente a los puntos que se exponen en el curso.

El Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) que fue adoptado en junio de 1966 establece los requisitos internacionales para los dispositivos de salvamento exigidos en el capítulo III del Convenio SOLAS 1974 incluidos los dispositivos individuales de salvamento tales como aros salvavidas, chalecos salvavidas, trajes de inmersión, de protección y ayudas térmicas. Ayudas visuales (bengalas con paracaídas, señales de humo flotantes, bengalas de mano), embarcaciones de supervivencia, dispositivos de puesta a flote y de embarco y sistemas de evacuación marinos, aparatos lanzacabos y sistemas de alarma general y megafonía. Este Código se transformó en obligatorio por resolución MSC.47(66) de conformidad con la regla III/3.10 del Convenio SOLAS, en cuya regla III/34 se establece que todos los dispositivos y medios de salvamento cumplirán las prescripciones aplicables al Código.

Este Código entró en vigor el 1 de Julio de 1998 y ha sido enmendado en mayo del 2006, diciembre del 2006 y en el 2008. Se divide en siete capítulos todos relacionados con los dispositivos de salvamento en el medio marino.

El curso realizado se basa principalmente en la información recabada del Capítulo III del Convenio SOLAS, el Código IDS, además de diversos videos, documentos y lecturas relacionados con dicha bibliografía.

El curso se desarrolla en 15 módulos, que comprende información sobre:

- 1) Los dispositivos y medios de salvamento existentes en Buques de Pasa-je y Buques de Carga.
- 2) Mantenimiento de dichos dispositivos y los procedimientos y requisitos necesarios para realizar dicho mantenimiento.
- 3) Formación del personal de abordaje para llevar a cabo dicho mantenimiento y el correcto uso de dichos dispositivos.
- 4) Requisitos que deben cumplir dichos dispositivos para que su uso sea aceptado por la administración.
- 5) Practicas necesarias para evaluar, probar y aceptar dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador.
- 6) Las pruebas que deben llevarse a cabo para confirmar que se cumplen las prescripciones del capítulo III del convenio SOLAS.
- 7) Dispositivos individuales de salvamento.
- 8) Balsas salvavidas, distintos tipos de botes salvavidas, botes de rescate.
- 9) Señales visuales, equipos de comunicación y de supervivencia que deben de existir a bordo de las distintas balsas salvavidas, botes salvavidas y botes de rescate.
- 10) Las medidas que deben de tomarse al abordar las embarcaciones de salvataje, cómo sobrevivir en las mismas, y los manuales e instrucciones que deberían existir a bordo de estas embarcaciones.



He agregado un link de un artículo de fecha 21/01/2019 con un ejemplo de un nuevo dispositivo de salvamento desarrollado por una empresa española.

Drone de salvamento en navegación

<https://www.imatia.com/es/empresas-gallegas-innovan-para-mejorar-la-seguridad-maritima/>

Puede apreciarse que todos los elementos que se desarrollan en la documentación del curso son realmente importantes y que se complementan para que la seguridad de los pasajeros y tripulación de todo tipo de buques sea la mejor y más eficaz que pueda obtenerse ante una emergencia que requiera el abandono de la embarcación debido a un siniestro en el mar.

CONCLUSIONES

Hoy en día los barcos cuentan con muchísimos medios para evitar o controlar una emergencia, aun cuando algunas de ellas acaben ocasionando pérdida de buques o de vidas humanas.

La disponibilidad inmediata de los equipos de emergencia no es negociable, los equipos de salvamento deben estar listos para su utilización inmediata cuando sean necesarios durante todo el viaje que deba realizarse.

Los signos relacionados con los dispositivos y medios de salvamento. Está más que claro cuáles son los signos, dónde deben de ubicarse, qué características debe tener cada uno de ellos y los materiales en los que deben de estar construidos. Creo sin embargo que, para dar una idea más clara de sus colores y características, es mejor presentarlos en sus colores originales en vez de copia en blanco y negro.

Véase un ejemplo:



Lo primero a tener claro es que en la mayoría de los casos la emergencia tendrá que ser controlada por la propia tripulación del buque porque una ayuda exterior podría tardar horas. Por ello el mantenimiento e inspección periódica, semanal, mensual o anual de todos los dispositivos de salvamento deben realizarse a conciencia. También debe de tenerse claro que no toda la tripulación tiene las mismas capacidades para luchar contra una emergencia por limitaciones en su edad, estado físico y emocional por lo que deben tenerse en cuenta estas limitaciones en el momento de asignar las diferentes tareas y obligaciones a los diferentes miembros de la tripulación. Es una buena política el rotar los puestos de zafarrancho para que toda la tripulación tenga claro las diferentes funciones que deben realizar en los mismos.

- La seguridad de la vida de las personas en el mar es un factor importantísimo tanto en el transporte marítimo de mercancías, como de pasajeros y de actividades de recreo.
- Los dispositivos y medios de salvamento han facilitado que la gente de mar, los que viajan y los que disfrutan de actividades de recreo en el mar tengan mayor seguridad.
- Aunque los dispositivos y medios de salvamento estén muy desarrollados, siempre existirá una mejora posible de todos ellos y se debe seguir impulsando y controlando su mejoramiento.

Un elemento importante de los botes de rescate es la camilla para recuperar personas en el agua. Se han desarrollado varios modelos, pienso que este es uno de los más interesantes, prácticos y aceptados en el mercado.

<https://www.nauticexpo.es/prod/seasa-fe-systems-ltd/product-21140-390779.html>



- La formación de las tripulaciones de los buques, así como del personal que trabaja en diferentes tipos de instalaciones marítimas debe de seguir ampliando en forma constante dicha formación a efectos de una mejora continua de la Seguridad Marítima.
- Las compañías marítimas y armadores de buques no deben de supeditar nunca la seguridad marítima al factor económico. Está ampliamente comprobado que en la práctica invertir en seguridad facilita las condiciones para la economía futura de otros medios.
- Vemos que la OMI está en una continua revisión y control del Convenio SOLAS adaptándolo de acuerdo con las necesidades, cambios y nuevas tecnologías en el ámbito marítimo y aprovechando las experiencias (algunas nefastas como la del Costa Concordia) que surgen de los accidentes marítimos. Muestra clara de esta continua revisión son las enmiendas al Convenio SOLAS que entraron en vigor el 1 de enero de 2020 y que introducen nuevas prescripciones para la seguridad de la vida en el mar. Las enmiendas a las reglas III/3 y III/20 dan carácter obligatorio a las prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, revisión y reparación de los botes salvavidas y de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta.
- Con respecto al curso la bibliografía presentada abarca las reglas, requisitos y regulaciones para los buques mercantes, buques de pasaje y para pesqueros. Creo interesante introducir también a las embarcaciones de recreo, más que nada por el hecho que en la actualidad las embarcaciones de recreo alcanzan esloras y tonela-

jes comparables a algunos buques de pasaje y mercantes e incluso mucho mayores que la mayoría de los pesqueros. Estas reglas se encuentran documentadas en el Large Yacht Code Part A para embarcaciones de recreo que transporten hasta 12 pasajeros y que no transporten mercancías y el Large Yacht Code Part B para yates tanto privados como comerciales que lleven más de 12 pasajeros, pero no más de 36 y que no transporten mercancías. En el Large Yacht Code Part A el Capítulo 13 es dedicado a los Dispositivos de Salvamento y su objetivo es asegurar que todas esas embarcaciones estén equipadas con el mínimo indispensable de dispositivos de salvamento apropiados para la operación de dichas embarcaciones. Se basa en el Convenio SOLAS, pero también algunas secciones tienen alternativas a las disposiciones standard. En el Large Yacht Code Part B el Capítulo 7 es dedicado a los Dispositivos de Salvamento y en este caso aplica la mayoría de las disposiciones del Convenio SOLAS de la misma forma que se aplican a los buques de pasajeros.

Para finalizar he observado que durante todo el curso se mencionan citas del jesuita e ilustre escritor español del siglo de oro Baltasar Gracián, por lo que me he tomado la libertad de mencionar alguna de sus frases más célebres:

1. Más vale un grano de cordura que arrobas de sutileza.
2. Cada uno muestra lo que es en los amigos que tiene.
3. Son los ímpetus de las pasiones deslizadores de la cordura, y allí es el riesgo de perderse.
4. Muchas veces nace la enfermedad del mismo remedio.

La disponibilidad inmediata de los equipos de emergencia a bordo no es negociable

5. Quien no tiene enemigos, tampoco suele tener amigos.
6. La confianza es madre del descuido.
7. La muerte para los jóvenes es naufragio y para los viejos es llegar a puerto.
8. Es desgracia habitual en los ineptos la de engañarse al elegir profesión, al elegir amigos y al elegir casa.
9. Errar es humano, pero más lo es culpar de ello a otros.
10. La queja trae descredito.



EL ALMIRANTE BROWN Y EL GENERAL RIVERA

Por el Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
comodorober@hotmail.com



El autor ha publicado varios libros dentro del tema marítimo naval, destacando EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (7 ediciones); TACOMA (2 ediciones); BANCO INGLÉS; ALFÉREZ CÁMPORA, OYARVIDE, entre otros y más de 200 artículos en medios especializados nacionales y extranjeros destacando entre ellos: REVISTA GENERAL DE MARINA; REVISTA DE MARINA DE CHILE; REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA; REVISTA EJÉRCITO DE ESPAÑA; BARLOVENTO; GEOSUR; etc. Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y actual vicepresidente de la misma. Profesor de Historia de los Conflictos Armados (IMES); Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano. Miembro del Instituto de Historia y Cultura Militar “Cnel. Rolando Laguarda Trías”. Integró la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia desde su fundación. Participó en parte del viaje del XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA (1992). Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Desde 1994 es miembro de la Comisión Editorial de la REVISTA NAVAL.

La correspondencia, tanto privada como oficial, de los grandes prohombres de la independencia rioplatense dentro de sus letras guardan sentimientos y anécdotas tan interesantes como lo fue el mismo tiempo histórico que vivieron. Y en sus páginas se traslucen tanto sus triunfos como sus derrotas y desvelos, sus alegrías y sufrimientos, sus esperanzas y sus agonías. Sin duda la investigación mucho debe a aquellos que supieron conservar todas esos preciosos documentos para la posteridad, pues sin estos vetustos papeles jamás habría sido posible develar tantos espacios de aquel pasado cada día más lejano para darlos al entendimiento público.

Fructuoso Rivera, el gaucho oriental por antonomasia, fiel representación del caudillo rural hispanoamericano, obtuvo en su tormentosa existencia, notables éxitos como Guayabos, Rincón, Misiones, Cagancha, Palmar, campos de batalla donde surgió su leyenda y prestigio popular y luego como

enojoso corolario también su diatriba conexas e inevitable, cosa de la que prácticamente ningún personaje de época logro librarse. En realidad de tal tipo de circunstancias se halla abonada la vida de todos ellos.

Rivera, a quien el gobernador Dorrego denominó en una oportunidad como “Don Diablo”, tuvo en 1826 un año terrible. Había sido figura principal del levantamiento oriental contra los imperiales brasileños luego del denominado “abrazo del Monzón”, un hecho que ha llevado a interminables discusiones, pero que supuso que su compadre Lavalleja, recién desembarcado con sus 33 orientales en la Agraciada, le diera ese lugar dada la fortísima ascendencia que tenía el hasta entonces brigadier cisplatino, en toda la población de la campaña. Pero, para desgracia de la Banda Oriental, nunca existió unidad de criterio entre ambos “tenientes de Artigas” a causa de la inevitable rivalidad entre dos formas claramente

disímiles de entender la vida y sus circunstancias y por ello tras la gran batalla de Sarandí –donde las huestes orientales en una carga memorable: “sable en mano y carabina a la espalda” habían dado al traste con la caballería brasileña– Rivera cayó en desgracia con el general Alvear, a causa de las intrigas del momento, situación insostenible que lo llevó a pasar a Buenos Aires para intentar informar de su situación al superior gobierno de la Confederación a cargo del coronel Manuel Dorrego.

Empero se dan una serie de hechos que obligan al caudillo a alejarse subrepticamente de la capital bonaerense ayudado por un notable grupo de amigos que este cultivaba desde larga data en la Banda Occidental, entre ellos el más destacado: el hacendado Julián de Gregorio Espinosa, que no solo facilitó generosamente los medios materiales para que Rivera pudiera dirigirse a Santa Fe para quedar bajo la protección del gobernador López, sino que hizo publicar en la prensa porteña una larga carta del general oriental, donde este señalaba varios descargos a su favor, avisando a sus contemporáneos de la injusticia que se cometía contra su persona. Y su lectura en castellano antiguo no tiene desperdicio pues no solo refleja una hora más que difícil para su causa, en vilo en ese momento, sino que entre sus líneas, hace especial referencia al almirante Guillermo Brown, en un arranque de picardía, cosa muy señalada en la vida del caudillo, figura histórica decisiva en la existencia de la República Oriental del Uruguay.

“El 14 de Septiembre el presidente de la República dictó un decreto poniéndome a disposición de la Policía; yo creí broma, pero cuando se apoderaron de mi ayudante me puse aquella misma noche a salvo. Al día siguiente, empezaron las persecucio-

nes. Asómbrese: el presidente pone otro decreto que se presente el general Rivera en el perentorio término de veinticuatro horas a responder en juicio público a un crimen de alta traición, etc. Estuve para regresar y presentarme, pero temí exponerme y atendiendo las súplicas de los amigos seguí la marcha. Estoy abismado a menos que sea crimen de alta traición haber peleado con los españoles desde el año 10 y haber sido de los primeros orientales con que se contó para la insurrección contra los tiranos. Tal vez sea crimen haber consumido en esa guerra la fortuna grandiosa que había adquirido mis padres con el sudor de su rostro y el de mis hermanos. Pudiera ser crimen haber visto padecer en los crueles calabozos de Montevideo, cargado de grillos, procesado, sentenciado tres veces a morir en la horca, por traidor, él y sus tres hijos, a un padre de más de setenta años, a quien una fortuna inesperada –la rendición de Montevideo por el general Alvear– facilitó la libertad. Pudiera ser crimen correr las guerras del año 15, en que yo era oficial subalterno de Artigas, y que hice como los demás orientales. Dígalo Alvear a quién devolví su equipaje, y con él una porción abultada de onzas de oro. Pudiera ser crimen haberme batido incesantemente el año 16 con los portugueses para sostener una guerra superior a nuestros esfuerzos, pisar sangre de tiranos, perder un hermano, ver derramada la sangre del otro, verlo sufrir una prisión de tres años, así como a innumerables amigos muertos en los campos de batalla, o prisioneros, sufriendo martirios; así como ver con frente serena robar tres veces a mi cara esposa, verla fugar a los montes a pie, llena de espanto. Es verdad que a mi esposa no le sería extraño ir presa y ser conducida a la Ciudadela de Montevideo, como lo fueron las dignas señoras de José

Llupes, de Julián Laguna, de Juan José Florencio, de Lorenzo Medina, de José Antonio Ramírez; mi señora escapó en ancas del gobernador Joaquín Suárez, su compadre y buen amigo, que la tuve que ocultar en los montes como a un criminal. Le cito estos detalles porque creo que a mi señora no le sería extraño estar en prisión, pues en el año 15 ya había sido presa y conducida al fuerte de Montevideo, y depositada por dos meses en la casa de las señoras de Navia. Pudiera ser crimen haber tomado el partido de los americanos brasileiros contra los portugueses europeos, hacer que se dividieran, influyendo lo posible porque germinase entre ellos un odio implacable. Puede ser que haya sido crimen de alta traición que cuando la pasada del general Lavalleja, el año 25, yo me aviniese con él y pusiésemos en planta un plan que había convenido mucho antes, y que no había tenido efecto por acaso que suceden, pero que yo esperaba una oportunidad. Puede ser que haya sido crimen el consorcio que con aquel héroe tomé desde el día en que nos dimos las manos en la barra del Monzón, en el Arroyo Grande. Puede ser que haya sido crimen haber contribuido a la incorporación de la Provincia Oriental a las demás y formar parte de la Liga Nacional Argentina en circunstancias en que no todos estaban dispuestos; en haber mandado la tropa de la Provincia por disposición de mi general, el día en que se enarboló el pabellón nacional por primera vez; y haberlas proclamado de modo influyente, por el propio deseo de que era animado. Puede haber sido un crimen haber adquirido el despacho de brigadier general de la Nación Argentina, lo mismo que Lavalleja, junto con los elogios con que el presidente de la República quiso condecorarnos, documentos que conservaré toda mi vida para hacer a mi cora-

zón menos afligente al estado en que me hallo. Puede también ser un crimen el que la Provincia pertenecía a la Nación, y yo, como oficial al Gobierno de la República, pidiera a mi Gobernador y Capitán General pasar a disposición del general en jefe, don Martín Rodríguez. Aquella solicitud me fue otorgada el 3 de Enero de 1826; entonces me reuní al ejército, estaba en el Daymán, y pedí permiso para recabar mi absoluta separación, que no podía continuar por mi salud, quebrantada desde hace dieciséis años con una enfermedad habitual de más de doce. Mas no se cumplió mi deseo; el general me dijo que nunca era yo más preciso, que la nación esperaba que redoblase mis empeños, y que él esperaba que yo lo acompañase. Últimamente, amigo mío, yo no sé, pues, lo que haya hecho para que se me declare criminal y se me persiga; es muy regular que para tales decretos el presidente tenga en su poder justificativos del crimen; pero a mi ver esto no podrá ser, y, ¿podré yo hacer que sean indemnizados de la pérdida de más de cinco mil guerreros y de más de diez millones de pesos que llevan gastados desde el desarrollo de la Provincia? Quiero que el tirano del Brasil me halagase por estar en sus intereses, que me ofreciese a la Princesa María Da Gloria, su hija; ¿sería yo tan indiscreto que pasase por sus ofertas, aunque no las cumpliera? ¿Podría borrarse en el corazón del padre haber perdido su hijo en las batallas del 25, al hermano, su hermano, al pariente y a todo lo más caro del corazón de los hombres? Me atonto, amigo, en solo pensar lo que haría de mí un pueblo que me culpa de todos los acontecimientos desgraciados que han tenido en la guerra, que me declara traidor y me pone como un monstruo de la perfidia y maldice hasta con las expresiones más denigrantes que puede verter un

plebeyo. Aquí me tiene usted, amigo, en el más bonito estado que podía verme: perseguido por los portugueses como los mayores enemigos de mi corazón, perseguido por el Gobierno de la República como delincuente de alta traición. ¿Dónde iré que encuentre auxilio? Si me voy a los bárbaros, tendré que venir con ellos sobre el pueblo de quien he recibido las mejores pruebas de gratitud, que nunca olvidaré; si me voy adonde esta Bolívar, el presidente me ha dicho que es un tirano, que ambiciona sobre estos países, y si es así, ¿cómo he de ir? Yo no gusto servir a fines particulares. Si me voy adonde esta el gobernador Bustos, o el de Santa Fe, el presidente tendrá entonces que añadir un nuevo renglón al “Mensajero”⁽¹⁾, poniéndome como anarquista. Si me voy al Entre Ríos sucederá otro tanto. Si me voy al Paraguay, Francia, que sabe que me gusta pelear y que sé prácticamente mandar soldados, me ahorca al momento de mi llegada. Si voy a la Banda Oriental tendré que reunirme a los disidentes, y este es un mal. Si me presento a Alvear para que me lleve a la guerra como un soldado, este no me creará de buena fe y le puede dar ganas de enredarme de palabras con mi pescuezo y colgarme. Ahí me tiene, pues, usted, que no sé para dónde tomar; pero en este momento se me ocurre: me voy a buscar a Brown, voy a ser marino, quiero mudar de arma y de elemento, a ver si así no tengo quién persiga; allí solo, con los marineros, no tendré opinión, y esto creo no disgustará a su Excelencia. Si no alcanzo a Brown no habrá remedio, amigo; tendré que transformarme en un caudillo, tal cual un Carreras, para repeler la persecuciones con que me persigue el Presidente. Yo ya no tengo patria, porque me la ha hecho dejar su Excelencia con sus decretos, y en ella una esposa, una anciana madre, y hermanitas llenas

de amargura; los pocos bienes que tenía y es muy regular que, como criminal, se me despoje de ellos, y no hay más que tengo que *hacerme un facineroso*”.⁽³⁾

Apenas un año y pico luego de escribir esta carta a su gran amigo occidental, en Abril de 1828, el caudillo oriental ya se hallaba al otro lado del río Uruguay al frente de varios miles de jinetes, dando inicio a la conquista de las Misiones, sin ninguna duda una de las hazañas más marcadas en la historia del Río de la Plata y absolutamente decisoria en lo que cabe al logro de nuestra definitiva independencia.

Pero esta conquista, que en sí mismo sería una reconquista de un territorio que según los Tratados de San Ildefonso fueron parte indisoluble del Virreinato del Río de la Plata, fue desaprovechada inevitablemente en aras de la Convención Preliminar de Paz. Y este hecho fue el peso mayor que inclinó la balanza para que el Imperio se aviniera a entablar negociaciones de paz, que tras idas y vueltas, con la inevitable mediación británica, consumó el nacimiento de la República Oriental del Uruguay.

Así el general Rivera se halló en el pináculo de su fama que traspasó todas las fronteras americanas. Luego, enseguida, primer Presidente Constitucional de la República; luego caudillo fundador de uno de nuestros dos Partidos Fundacionales encabezando la resistencia al gobierno de don Juan Manuel de Rosas como primera figura de la Defensa de Montevideo, y finalmente exiliado en el Brasil por la acción incuriosa de sus enemigos del doctorado montevideano, que con aquellos lamentables tratados del 51 entregaron vergonzosamente buena parte del territorio uruguayo a cambio de los favores imperiales.

Empero, a su muerte, dada el 13 de Enero de 1853 en campos de Cerro Largo,

cuando retornaba a la patria desde el destierro, Rivera ostentaba la máxima jefatura del estado oriental ⁽²⁾ y había batallando por más de 43 años al servicio de la causa de su país, en los cuales muchas veces su sillón presidencial había sido su propia montura.

Y como vemos en aquel año 26, en hora tan grave para su persona, había soñado pasar a los buques de Guillermo Brown, muy seguro de servir a la Patria Grande pisando las cubiertas de la gloriosa flota republicana, bajo el comando del primer almirante del Plata.

NOTAS

1. periódico bonaerense de la época.
2. Rivera, junto a los generales Lavalleja y Flores, había conformado desde Septiembre de 1853, el denominado Triunvirato. Pero las muertes sucesivas de Lavalleja y de Rivera dio fin a este período justamente

en un momento donde los conflictos civiles desangraban la República Oriental.

3. Don Julián de Gregorio Espinoza –cristalino ejemplo de la palabra amigo– hizo publicar esta carta en formato libro en la ciudad de Buenos Aires afrontando las críticas del caso.

BIBLIOGRAFÍA

LEPRO Alfredo. “FRUCTUOSO RIVERA”. Ediciones Ceibo. Montevideo. 1945.

MANACORDA Telmo. “FRUCTUOSO RIVERA, PERPETUO DEFENSOR DE LA REPUBLICA ORIENTAL” Colección Austral. Buenos Aires. 1946.

MIRANDA Julián. “HISTORIA NACIONAL”. Barreiro & Ramos. Montevideo. 1911.

H.D. “HISTORIA PATRIA”. Montevideo. 1949.

Revista del mar. Instituto nacional browniano. Buenos aires. 2009.





A fin de mejorar la comunicación
y permitirnos acercar contenidos,
solicitamos a los suscriptores
el envío de su dirección
de correo electrónico a
secretaria@revistanaval.com.uy

GRAN HOTEL DEL GLOBO Y SU BAR

Por el Capitán de Fragata (CP)(R) Carlos GAMARRA



Ingresó a la Escuela Naval en el año 1975 y se retiró del servicio activo en el año 2001; prestó servicios operativos y de administración en varias unidades de la Prefectura Nacional Naval y como Arqueador Oficial; fue integrante del Gabinete del Comandante en Jefe de la Armada desde 1999 hasta su retiro. Integró, como Presidente de la Sede Náutica, varias Comisiones Directivas del Club Naval y es un apasionado y estudioso de la Historia Nacional.

No se sabe la fecha exacta de la construcción pero dataría alrededor de 1886, está ubicado en la calle Colón y la entonces Rambla Roosevelt, ahora 25 de Agosto. Desarrollado en cuatro niveles, el último agregado a principios del siglo XX, organizaba sus habitaciones en torno a patios de abundante aire y luz, utilizando la planta baja como restaurante.

En la Guía Panorámica de Montevideo de 1910, figura como uno de los más lujosos dentro de una extensa lista de hoteles, con su privilegiada ubicación para realizar paseos y recorridos tranviarios y ferrocarrileros, ilustrada con una foto y un aviso que destacaba su posición centralísima, frente a la Aduana y la entrada al Puerto.

Lo recomendaba especialmente para familias, por su salas espaciosas y remarcaba que todas las habitaciones daban a la calle, además de contar con luz eléctrica y teléfonos de las dos compañías, también por su frente pasaban todos los tranvías de la capital. Aclaraba que se trataba de un anexo del Gran Hotel Colón (Sarandí y Bartolomé Mitre) y que era propiedad de la firma “Argul Hermanos”.

Fue modernizado cuando entraron en servicios los barcos de la carrera en 1918, tiempo en que estaba de moda el viaje de bodas a Buenos Aires, regalo del tío o del abuelo. Igualmente estaban los viajeros de un día que eran los turfistas de los domingos quienes no se perdían la jornada de Maroñas. También desayunaban muchas perso-

nas del vapor apenas desembarcaban, en su mayoría agentes comerciales, comisionistas, representantes de empresas y funcionarios jerárquicos que venían a oficinas céntricas a formalizar documentos con empresas sucursales en Montevideo y de noche retornaban en el mismo barco.

De entre las muchas referencias de huéspedes famosos mencionamos tres historias que tuvieron de escenario el hotel: uno vinculado con un grupo de proxenetas polacos que procuraban la prostitución de mujeres judías, otro con la visita y homenaje a un personaje de la colectividad vasca, el Lehendakari vasco Aguirre y otro con el transitorio hospedaje del anarquista italiano, Severino Di Giovanni, conocido como el “el idealista de la violencia”, personaje pintoresco al estilo Robin Hood, que cometía robos y atracos en la Argentina para repartir entre los necesitados.

El hotel tuvo su tiempo de destaque desde los años 1920 a 30. A mediados de la década siguiente la Ciudad Vieja comenzó un lento proceso de deterioro, pauperización del entorno, mudanza de familias y consiguientes terrenos baldíos, fue entonces con la popularización del avión para el transporte de pasajeros, que perdió su ubicación de privilegio y selecta clientela. Al desaparecer los trasatlánticos los puertos pasaron a ser usados fundamentalmente para la carga y descarga de mercaderías, la Terminal Portuaria quedaba así reducida a la llegada del Vapor

de la Carrera desde la vecina orilla, con un turismo argentino que buscaba veranear en Pocitos y luego en las costas del Este.

Tras los 40 la planta baja se separó y convirtió en café con entrada independiente y el hotel fue paulatinamente convirtiéndose en pensión para huéspedes fijos. Sin embargo el Café del Globo, fue durante un largo tiempo uno de los más concurridos de la ciudad, un lugar de privilegio, se trataba de la primera construcción con la que tropezaban los ojos de los marinos, inmigrantes y viajeros llegados de todas partes del mundo, en una época en que el viaje marítimo era aún el principal medio de transporte.

Conocí el café del Globo recién en la década de 1960, cuando ya no era la sombra de lo que había sido en las primeras décadas del siglo XX. El lugar sin embargo, continuaba lleno de vida aunque hubiera cambiado la calidad de la clientela, ya no eran damas elegantes y pasajeros ilustres sino un repertorio variopinto de gente de trabajo y elementos de mal vivir. Llamaba la atención lo heterogéneo de la clientela, pues algunas mesas permanecían ocupadas durante horas por los mismos parroquianos mientras que otras variaban continuamente. La mayoría de los permanentes eran trabajadores portuarios, obreros de las pandillas de fletes, jornaleros de la estiba, porteadores y changadores, pero también alternaban marineros de todos los continentes y mujeres del ambiente, toda la farándula que gira alrededor de las zonas portuarias. En otras mesas se ubicaban los vendedores de lotería, diarieros, lustradores de zapatos, cambiadores de moneda y contrabandistas, que llegaban para cobrar su parte o reponer la mercadería. O para festejar con alguna copa o integrarse a una rueda de convites en clima distendido.

Allí se sitúa un cuento de Borges de 1975 llamado "Avelino Arredondo" que narra el asesinato del Presidente Idiarte Borda nombrando en el relato al Bar como lugar de conspiradores. Hasta la década del 90 el

café mantuvo su auge popular mientras tres hermanos gallegos fueron los dueños de tres bares en la misma cuadra: el café La Picada atendido por Eusebio, el café del Globo atendido por Manolo y el Turisbar, a la vuelta por la calle Yacaré, por Luis. Gallegos de la vieja estirpe. Cuando fallecieron o regresaron a España los negocios cambiaron de dueños y terminaron por cerrar sus puertas.

La decadencia se acentuó a principios del 2000 y el golpe de gracia lo dio la nacionalización de la estiba, la mecanización del puerto y el sistema de contenedores. Y lo remató la supresión de la Terminal Aduana y el cambio de la circulación en la Ciudad Vieja, dejando de ser la calle Colon el eje principal.

Hoy el edificio está cerrado y tapiado. Esperemos que pendiente de reciclaje porque su ubicación sigue siendo excelente, a dos cuadras del Mercado del Puerto y frente al Ministerio de Turismo y el principal acceso al Puerto.



