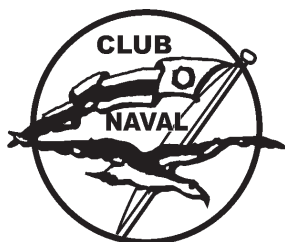


# REVISTA NAVAL

DICIEMBRE



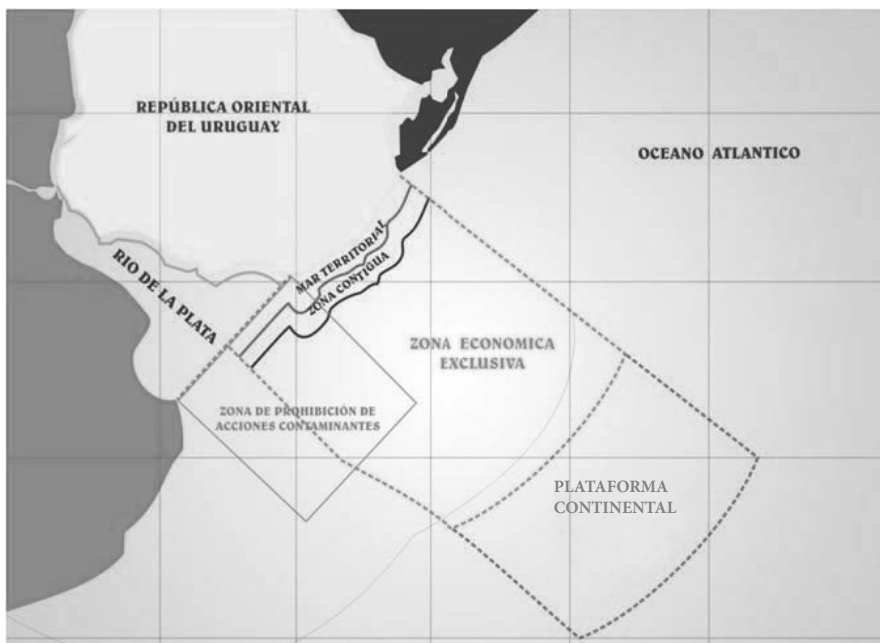
2022

MONTEVIDEO

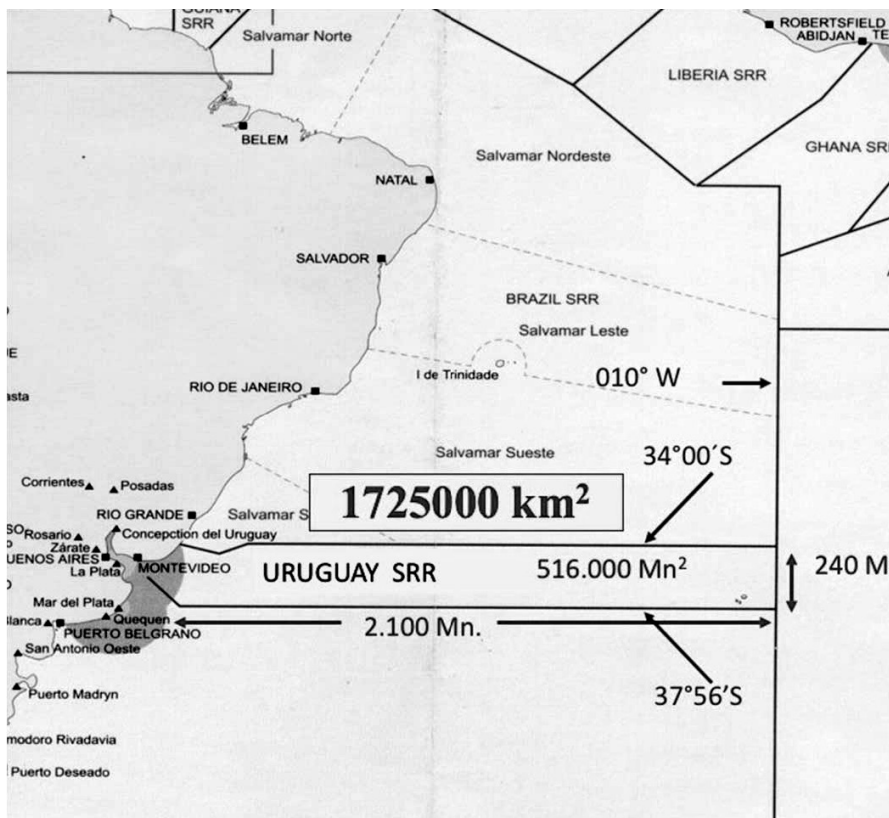
R. O. del Uruguay

## 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 XXXIV N° 99**

**ISSN 0797 - 1222**

**DICIEMBRE 2022**

**DIRECTOR**  
CN (CG) (R) Aldo FRANCESCOLI

**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
CF (CAA) Pablo LABORDE	CF (CG) Anibal VENDRELL
CF (CIME) Fernando SARET	

**COLABORADOR PERIODÍSTICO**  
Prof. Yuri GRAMAJO

**SECRETARIA DE REDACCIÓN**  
Sra. Laura CASTRO

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

**Nuestra portada: Puerto de Montevideo.** El desarrollo de la infraestructura portuaria es el principal desafío que enfrenta la Administración Nacional de Puertos (ANP) para posicionar los puertos públicos uruguayos a la vanguardia de la región.

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 con los conceptos de ellos ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado.

# ÍNDICE

A nuestros lectores .....	7
Porque ser socio del Club Naval.....	8
<i>Los puertos públicos nacionales</i>	
Capitán de Navío (R) Daniel LOUREIRO .....	9
<i>30 Aniversario. Bandera heráldica de la Armada Nacional</i>	
Almirante (R) Alberto CARAMÉS.....	29
<i>Hidrovia Uruguay-Brasil en la geopolítica de la integración y en el transporte</i>	
Capitán de Corbeta (R) Juan José MAZZEO .....	31
<i>El apostadero de Montevideo y su proyección histórica</i>	
Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN .....	37
<i>La rivalidad naval en el Indo-Pacífico</i>	
Federico AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS .....	45
<i>Reflexiones: un tratado de medio siglo</i>	
Dr. Agustín BLANCO BAZÁN .....	57
<i>“La locura de tener un Velero Oceánico”</i>	
Capitán de Navío (CG) Rodolfo Diego GROLERO.....	67
<i>Un análisis alternativo de la Batalla del Río de la Plata</i>	
Prof. Daniel ACOSTA Y LARA .....	81
<i>“Llegar es el comienzo... permanecer, un privilegio”</i>	
Contralmirante (R) Hugo VIGLIETTI.....	91
<i>Nuestros recursos humanos</i>	
Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ.....	101
<i>Agua y tierra: las primeras tropas navales del Estado Oriental</i>	
<i>Libro del Capitán de Navío (R) Daniel Loureiro .....</i>	<i>111</i>

## A NUESTROS LECTORES

Con esta edición de la Revista Naval llegamos al cierre de un nuevo año ininterrumpido de contacto cuatrimestral con los lectores.

Creemos que la labor honoraria de la Comisión Editorial y la de los colaboradores que nos honran al presentar sus trabajos por nuestro intermedio, nos han permitido acercarnos a nuestro objetivo principal, cual es la difusión de la relevancia de **“lo Marítimo”** bajo sus más diversos aspectos temáticos. En particular en lo que hace a los intereses marítimos y capacidades navales de nuestro país.

Presentamos en esta ocasión dos temas principales que, en cierto modo, ejemplifican lo que venimos de señalar. Así reseñamos desde lo comercial las capacidades, actividad y perspectivas de futuro de los puertos públicos y con foco en los deportes náuticos y la formación marinera, una reseña del aporte del Velero de Instrucción “Bonanza” a los 25 años de incorporación a nuestra bandera para apoyo de la Armada y del Club Naval.

Una recorrida por nuestro índice y el análisis del CV de los autores, permitirán

al lector valorar la diversidad temática e interés de esta edición que, además de lo ya señalado, comprende aspectos técnicos de RRHH, históricos, de política internacional, relaciones bilaterales del país y el relato que habitualmente cierra nuestras ediciones, reseñando vivencias de variado carácter que nuestra Armada recuerda con legítimo orgullo.

A continuación de este editorial incluimos una pieza del Club Naval, que data de 1975, y que consideramos muy valiosa, en tanto refleja conceptos fundacionales compartidos por la Revista Naval y señala la continuidad en el tiempo de los valores que aglutinan a nuestra comunidad.

Ya cerca de las fiestas de las familias que marcan fin y comienzo de año, deseamos que las mismas transcurran para todos en paz y con salud. Con los objetivos de 2022 cumplidos y los del próximo año a la vista. Por supuesto que nuestro saludo se dirige especialmente a todos los marinos que deberán pasar lejos de sus familias, esperando que la tradicional camaradería marinera estreche vínculos que ayuden a superar las ausencias.

Muy feliz Navidad y un excelente 2023.

LA COMISIÓN EDITORIAL



## PORQUE SER SOCIO DEL CLUB NAVAL

Cuando el Novel Oficial de la Armada Nacional egresado de la Escuela Naval, comienza su nueva vida como integrante el personal superior de la marina de guerra, automáticamente pasa a ser socio activo del Club Naval, de cuyos beneficios ya disfrutaba sin limitación alguna, por el solo hecho de ser Aspirante de la Escuela Naval.

No hay una demostración personal de deseo al respecto. Quizás no pocos hayan pensado que el procedimiento que indica el Art. 4to. de los estatutos, no permite una espontánea decisión por parte del nuevo socio.

Pero la forma estatutaria que así consagra tal hecho, tiene su fundamento, ya que nuestros mayores entendieron que la institución tenía tal fuerza ética, que no podía ser motivo de titubeo, el pertenecer a ella.

Es por ello que el ser socio del Club Naval para los integrantes de la Armada Nacional, egresados de la Escuela Naval, “ es un acto sin más trámite, salvo manifestación expresa o por escrito en contrario”.

Los años fueron sucediéndose y la forma y estilo de vida fue cambiando, ni mejores los pasados ni peores los presentes, simplemente diferentes.

Los acontecimientos que la dinámica de la vida va grabando en los hombres, y a los cuales no escapamos los oficiales de la Armada modifican, sentimientos, modalidades y a veces hasta maneras de pensar, cambios que cada cual va calificando de acuerdo con su conciencia.

La calidad de miembro de la Institución Naval social a la que pertenecemos, su origen, su vida misma, sus objetivos, no permiten formular apreciaciones que lleguen al materialismo de la comparación del aporte por servicio prestado. En primer lugar, porque aquel está plenamente justificado por una serie de prestaciones que no viene al caso mencionar y segundo, lo más importan-

te, porque el socio del Club Naval desarrolla con esta situación voluntaria una espiritualidad que lo lleva a imbuirse de la ética de su origen, de su razón de existencia como lo expresaron sus fundadores.

Cuando el hombre logra despojarse de las ideas del beneficio o recompensa personal e incursiona en el desprendimiento, en la comprensión, en la consideración, en el cariño respecto por su origen vocacional, entonces ese hombre, que ya puede denominarse así, está en condiciones de colaborar en algo por el desarrollo de un regocijo espiritual que lo enaltece a medida que va introduciéndose activamente en los requerimientos de sus semejantes. Cuando la crítica sana lo estimula a continuar en el logro de su objetivo, cuando no lo afecta el celo, la envidia o la tentación de sentimiento subalternos, entonces llega a un estado espiritual que lo libera integralmente de materialismo.

Es comprensible que se busquen medios para satisfacer necesidades y esparcimientos que complementen la vida; en procura de ellos es necesario no solo encontrar dónde realizarlos, sino colaborar en los propósitos que permitan que la institución a la cual pertenecemos pueda brindarlos. Colaborar no quiere decir ejecutar, contribuir o dedicarse, sino que también puede traducirse por dejar hacer aquellos que desean realmente cumplir esas ambiciones o quererles.

Esa espiritualidad tantas veces demostrada por sus socios, es la que permitió, permite y permitirá que el Club Naval vaya engrandeciéndose como institución social con todos los valores que tal concepto contiene, donde sus asociados se reencuentran con una tradición que proviene de aquel 1ero de Octubre de 1928, en donde Oficiales de la Armada en los salones de la Escuela Naval tuvieron la visión de crear una institución, caja de resonancia de inquietudes, lugar de esparcimiento físico e intelectual para nosotros y nuestros familiares y hogar para todos.

# LOS PUERTOS PÚBLICOS NACIONALES

Por el Capitán de Navío (CG) (R) Daniel LOUREIRO



*Ingresa a la Escuela Naval en el año 1969, pasando a situación de retiro en el 2007. Fue Vicepresidente del Club Naval por el período 2013-2019. Desde julio del 2020 se desempeña como Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos.*

El desarrollo de la infraestructura portuaria es el principal desafío que enfrenta la Administración Nacional de Puertos (ANP) para posicionar los puertos públicos uruguayos a la vanguardia de la región. La carga, al igual que el agua cuando escurre hacia los puntos más bajos de un terreno, fluye por donde encuentra las condiciones más propicias que le permitan llegar competitivamente a los mercados de ultramar. Las variables que aplican para el caso son el marco regulatorio, los costos asociados, la fluidez del tránsito y la seguridad de las operaciones, determinadas todas ellas por la calidad y productividad de la infraestructura en uso, que depende en buena medida de los niveles de inversión acumulados.

En este sentido, hace treinta años que Uruguay se encuentra en un proceso virtuoso y sostenido de desarrollo de sus principales facilidades portuarias, al que se agrega la conexión multimodal, la sostenibilidad ambiental, el transporte de pasajeros y el estímulo al turismo náutico por los puertos del litoral. A partir de la Ley de Puertos, Montevideo fue la primera terminal marítima de la costa atlántica sudamericana en operar bajo el régimen de puerto libre, condición extendida al resto de los puertos de la ANP, con excepción por el momento de los deportivos de Piriápolis y Colonia, recientemente incorporados junto al de Carmelo. Invito a los lectores de la Revista Naval a una rápida

recorrida por los puertos públicos administrados por la ANP para visualizar su estado actual, sus capacidades y perspectivas de desarrollo.

## Puerto de Montevideo

Un hito importantísimo del 2022 fue la profundización del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo a -13 metros respecto al Plano de Referencia Hidrométrico (Cero Wharton), extendiendo el largo del mismo hasta el kilómetro 56,7, ubicado al través del balneario Parque del Plata en el departamento de Canelones (**Imagen N°1**). Dicho dragado incluyó el Antepuerto y el acceso a las dársenas interiores, convirtiendo a Montevideo en el puerto más profundo de la Cuenca del Plata. Para tener una idea del impacto de esta obra que se ejecutó con las dragas propias, pasar de -12 a -13 representa para un *bulk-carrier* poder salir de la terminal granelera con 8.000 a 10.000 toneladas más de carga, abaratando sustancialmente los costos de exportación.

El movimiento de contenedores durante el año 2021 alcanzó la cifra récord de 577.328 cajas (equivalente a 977.923 TEUS), lo que significa un incremento del 24,4% con relación al 2020. En lo que va de enero a setiembre del 2022, ya se constata un incremento del 8,4 % de cajas con respecto al mismo período del 2021 (**Imagen**

Nº 2). Este año el objetivo oficial es alcanzar el millón de TEUS. Por lo pronto podemos concluir que la pandemia, lejos de tener un impacto negativo en nuestra principal terminal marítima, significó una oportunidad que permitió posicionarla competitivamente en la región, confirmando el viejo dicho que “las crisis son oportunidades”.

A finales de agosto del 2022 se presentó el proyecto ejecutivo de las obras de ampliación de la Terminal Especializada de Contenedores dispuestas en el acuerdo firmado por el Gobierno Nacional con nuestro socio mayoritario Katoen Natie (desde el año 2001 la ANP posee el 20 % del paquete accionario de la terminal), crucial para alcanzar la posición de privilegio que pretende Montevideo en su conexión directa con el mundo. La empresa construirá un segundo muelle de 730m y agregará otras 22 hás. a la playa de contenedores actual, completando las 58.5 hás. del área de concesión original (**Imagen Nº 3**). La obra durará tres años y representará una inversión aproximada a los US\$ 500.000.000, que la convierte en la más grande en la historia del puerto de Montevideo. Finalizada la misma en el 2025, la terminal tendrá 2 muelles más, totalizando 4 puestos de atraque y permitiendo la operación simultánea de barcasas fluviales y modernos portacontenedores de ultramar con hasta 400 m de eslora, 61 m de manga y 14 m de calado.

En lo que respecta al equipamiento, la terminal cuenta en la actualidad con 6 grúas pórticos; a finales del 2024 dicho parque se incrementará en el nuevo muelle con 4 grúas Super Post Panamax más, previéndose la instalación a largo plazo de hasta 8 grúas en el Muelle de Escala y 9 en el segundo muelle, quedando en condiciones de incrementar la capacidad operativa de la terminal a 3 millones de TEUS anuales.

Uno de los requisitos más grandes que tiene el transporte marítimo internacional

es cumplir con las regulaciones ambientales. La Organización Marítima Internacional pretende reducir un 50 % la emisión de gases de efecto invernadero para el 2030 y un 70 % para el 2050. Este proceso traslada a nuestros puertos, principalmente al de Montevideo, un desafío ambiental superlativo del que debemos ser parte y asumir como propio para poder comercializar competitivamente con el resto del mundo.

La Autoridad Portuaria se ha propuesto modernizar la infraestructura del puerto de Montevideo para que sea sostenible, promoviendo la adopción de tecnologías limpias y ambientalmente racionales, en línea con las metas energéticas alcanzadas por Uruguay, que genera el 97% de su electricidad a partir de fuentes renovables como la hidroeléctrica, la eólica, la biomasa y la solar.

La ampliación de la Terminal Especializada de Contenedores TCP prevé la instalación de infraestructura eléctrica para ofrecer a las naves que operen en ella lo que se ha dado en llamar el “*cold ironing service*”. Este servicio consiste en el suministro de electricidad verde (producida por energías renovables garantizadas) desde la red terrestre al buque, permitiéndole apagar sus generadores durante el tiempo de permanencia en el muelle, disminuyendo la emisión de carbono a la atmósfera. Posibilita que los equipos de emergencia, refrigeración, calefacción, enfriamiento, iluminación y demás reciban el suministro eléctrico mientras se desarrollan las operaciones de carga o descarga.

Montevideo aspira a ser el primer puerto en Sud América en ofrecer un servicio de esta naturaleza a los buques portacontenedores. Con idéntico fin se recibieron iniciativas privadas que se encuentran a estudio de la Administración, para brindar un servicio similar a los cruceros durante la temporada estival, por ser las naves que registran el mayor consumo de energía eléctrica debido a

las características propias de su actividad, así como para la construcción y explotación de instalaciones portuarias destinadas a la exportación de biocombustibles.

Es importante tener en cuenta que el año pasado varios países firmaron una declaración comprometiéndose a crear rutas comerciales marítimas con cero emisión de CO<sub>2</sub> entre los puertos, llamadas popularmente “corredores verdes”, con el fin de acelerar el proceso de descarbonización del transporte marítimo, responsable del 3% de las emisiones en todo el mundo. El establecimiento de corredores marítimos ecológicos requerirá que en los extremos de cada ruta exista infraestructura acorde para satisfacer las necesidades de una nueva generación de buques más grandes y limpios de contaminantes, exigiendo la alineación de prioridades, compromiso gubernamental, participación de la industria y una mayor asociación público-privada.

Nuestro principal puerto de ultramar cuenta ya con la certificación ECOPORTS PERS, otorgada por la Cadena Logística Sostenible ECO, una reconocida fundación europea neutral, independiente y sin fines de lucro, que desde 1997 actúa como organización de contacto para los puertos fuera de Europa y para las terminales portuarias de todo el mundo. El Sistema de Revisión Ambiental Portuaria (PERS, por su sigla en inglés) es la única norma de gestión ambiental específica del sector portuario. No solo incorpora los principales estándares de gestión ambiental reconocidos, como por ejemplo la ISO 14001, sino que también toma en cuenta las especificidades de cada puerto. El cumplimiento de los estándares mencionados es evaluado de forma independiente por el *Lloyd's Register Quality Assurance* de los Países Bajos y el certificado tiene una validez de dos años. Después de sortear dos auditorías, en setiembre del 2022 se renovó la certificación del puerto de Montevideo por

dos años más. Para la ANP, cumplir con los estándares ambientales internacionales es un activo indispensable para transformar dicho puerto en “hub” regional.

Al Este de la refinería de La Teja se construye desde el año 2019 la futura Terminal Pesquera de Capurro, una inversión estimada en alrededor de U\$S 100.000.000 que a finales del primer semestre del 2023 permitirá el atraque, alistamiento y operativa comercial de las flotas pesqueras, tanto de bandera nacional como extranjera. En primera instancia se pretende concesionar un sector que atienda la pesca extra regional, para más adelante construir otro sector destinado a la pesca nacional que reemplace y mejore las facilidades que originalmente brindaba el antiguo Muelle Pesquero de Mántaras, cuya locación se destinó a erigir la recientemente inaugurada Terminal de Celulosa de UPM. El sector a concesionar fue diseñado para albergar alrededor de 50 embarcaciones, 35 medianas y 15 de mayor porte. Contará con cerca de 1.000 metros de muelle a 7 metros de profundidad, de los cuales la mitad estarán destinados a la operativa de carga/descarga de productos pesqueros. Adyacente a los muelles operativos se dispondrá de una explanada de 3 hás. para el emplazamiento de facilidades tales como frigorífico, clasificación de la pesca, fábrica de hielo, integración y almacenamiento de reefers, sub-estación eléctrica, instalaciones para operarios, etc. También se incluye la construcción de un relleno costero de aproximadamente 9 hás. para la instalación de actividades conexas con la actividad pesquera y portuaria en general (**Imagen N° 4**).

Este proyecto se complementa con la ejecución de un puente de acceso al nuevo emplazamiento del dique flotante de Tsakos, el que será trasladado a una fosa especialmente dragada para tal fin como parte de un convenio suscrito entre la ANP y la empresa de reparaciones navales. Incluye el acondi-



cionamiento de una superficie terrestre de aproximadamente 4.000 m<sup>2</sup> y un puesto de conexión a la red eléctrica de UTE para las instalaciones industriales del dique. El monto de la obra es de aproximadamente U\$S 4:200.000 **(Imagen N° 5)**.

En la zona del ex-Mántaras se encuentran las instalaciones de Tebetur SA, concesionario por cincuenta años de la terminal especializada en productos forestales de reciente inauguración. En ella se movilizarán mayormente los productos de exportación de la planta de celulosa UPM II y la importación de químicos y combustibles necesarios para su producción. Su infraestructura consiste en un muelle de 245 m de longitud, dragable a -14 m del cero, y una superficie donde se levanta un depósito techado de 51.000 m<sup>2</sup> para el almacenamiento y manipuleo de la celulosa, la que arribará por tren al puerto. Para ese fin se construyó un patio de vías internas al depósito de cinco ramales que permiten albergar el convoy completo de cada embarque y se está construyendo una doble conexión ferroviaria entre la terminal y la vía principal del Ferrocarril Central. Estos ramales de conexión con el Ferrocarril Central son los que pasarán por debajo del viaducto interno que se intercalará en la senda intra-portuaria de circulación. Las instalaciones se completan con un parque de tanques para almacenamiento de los químicos y el combustible a ser usados en la planta de celulosa, emplazado en el sector norte de la concesión.

El muelle de la Terminal Tebetur S.A. (Tauport) y el que habrá de atender la carga/descarga de graneles líquidos y sólidos en la actual Terminal de Graneles Montevideo (TGM), conforman un nuevo espejo de agua que pasó a denominarse “Dársena 3 del puerto de Montevideo” **(Imagen N° 6)**.

La futura llegada del tren al recinto portuario exige un reordenamiento de la circulación vehicular dentro y fuera del mismo

con el fin de armonizar la interfaz “puerto-ciudad”. Para ello la ANP construyó con recursos propios un viaducto extra-portuario, interrelacionado con el proyecto del Ferrocarril Central y el de Tebetur, que permitirá agilizar la circulación urbana entre los accesos a Montevideo y el centro de la ciudad. Sumando la parte elevada, las dos rampas de acceso y los pavimentos de las Ramblas Edison y Franklin D. Roosevelt, tiene una extensión aproximada de 2.200 metros, con dos sendas de tres carriles y un arco metálico con obenques que le otorgan su apariencia emblemática, dejando una luz entre pilares por donde ingresará la vía férrea al puerto en su ubicación tradicional **(Imagen N° 7)**.

El recinto portuario se extiende por debajo del viaducto hasta la base de sus pilares, anexando áreas que servirán para la circulación interna por debajo de la estructura elevada. Se ganaron 5,5 hás. al río frente a la Central Batlle, donde se emplazarán los controles de ingreso y egreso al recinto portuario. En ese sector, denominado “Acceso Norte”, se demolió la antigua sala de filtros de UTE, se construyó infraestructura subterránea (agua, desagües, eléctrica y comunicaciones) y se completó la pavimentación del área. Allí se instalarán 8 balanzas de entrada y 8 de salida, sistema de barreras de direccionamiento de los tránsitos, cámaras de video y lectura de datos, monitores indicativos, etc., para lo cual se está licitando la implementación de un sistema informático integral de comando autónomo de dichos elementos. También se dispondrá de un sector para las inspecciones de la Dirección Nacional de Aduanas (escaneo y visturía) y del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP).

Otra obra recientemente finalizada fue la pavimentación e iluminación de 9,2 hás. de rellenos existentes alrededor de TGM Obri-  
nel, utilizadas como área de almacenamiento



de vehículos y cargas voluminosas. En breve comenzará la construcción de una vía de circulación interna que conectará el Acceso Norte con el resto del recinto portuario, la que constará de dos sendas con dos carriles cada una. Para evitar interrumpir el tránsito interno durante el ingreso y salida del tren al recinto portuario, se construirá un pasaje elevado sobre la vía férrea que permitirá sortearla sin ocasionar demoras; se estima que este viaducto interno esté concluido en el primer trimestre del 2023.

Las inversiones públicas y privadas reseñadas superan los U\$S 1.000.000.000 (**Imagen N° 8**). Esta “foto” de la realidad, a la que se agrega la futura profundización a 14 metros e importantes iniciativas privadas que se encuentran a estudio, afianza la política portuaria de desarrollar terminales especializadas que extraigan un óptimo rendimiento del limitado espacio disponible y responder adecuadamente a la permanente evolución del comercio marítimo internacional, mejorando sustancialmente el posicionamiento del puerto de Montevideo como puerta de entrada y salida de la Cuenca del Plata.

### **Puerto Seco de Rivera**

Con una adecuada cadena logística intermodal, Uruguay se perfila como plataforma de distribución del comercio regional conectando los centros de producción con los mercados de consumo. En marzo del corriente año la ANP tomó posesión de un padrón de 25 hás. a 5 kilómetros de la ciudad de Rivera, con el fin de extender el alcance del puerto de Montevideo al Sur del Brasil y Norte del país. A corto plazo comenzará en ese punto el desarrollo del Puerto Seco de Rivera. Por delante del mismo pasa la Ruta N°5, por detrás la línea férrea Rivera-Montevideo y en su cercanía comenzará en breve la remodelación

del aeropuerto internacional de Rivera, que potenciará sustancialmente la conectividad aérea de la capital departamental.

A esta superlativa conexión intermodal se agregan las facilidades aduaneras, que combinadas con una posición geográfica de privilegio, constituyen la ventaja competitiva del Puerto Seco de Rivera. Al operar como extensión del puerto de Montevideo en calidad de Puerto Libre las mercaderías pueden cambiar de destino final pero no de naturaleza, quedando exentas de pagar tributos o recargos de cualquier tipo. Si ingresan al territorio aduanero nacional se consideran importaciones; en caso que sean mercaderías nacionales o nacionalizadas, cuando ingresen al puerto de Montevideo serán consideradas como exportación. Las actividades económicas admitidas sobre la mercadería son el fraccionamiento, reenvasado, remarcado, agrupado y desagrupado, consolidación y desconsolidación, clasificado y manipuleo.

Se pretende interesar al sector privado para invertir y gestionar una plataforma logística de referencia internacional, cuyo fin sea el acopio y transferencia de carga al modo ferroviario, el eCommerce, etc. Eso implica disponer de áreas intermodales de transferencia, depósitos logísticos de valor agregado, centros de servicio a transportistas, etc. Por el momento el proyecto avanza en etapa de desarrollo.

### **Puerto de Nueva Palmira**

Pasó a la órbita de la ANP en el año 1992. Es el segundo puerto de ultramar en movimiento de mercaderías y el principal de graneles del Uruguay, ubicado en el kilómetro cero de la Hidrovía Paraná-Paraguay y por consiguiente, de gran valor estratégico. Además del muelle oficial y los silos del MGAP concesionados a Terminales Graneleras Uruguayas S.A. (TGU), el complejo

Puerto de Nueva Palmira- Muelle Oficial					
Toneladas movilizadas por Tipo de Operación: Años 2018-2021					
AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	TRÁNSITO	TRASBORDO	TOTAL
2019	862.199	411.907	372.463	897.556	2.544.125
2020	799.957	455.441	362.346	887.853	2.505.597
2021	877.405	463.429	266.812	916.338	2.523.984

Arribos de buques 2018- 2021	
AÑO	ARRIBOS (*)
2019	2.838
2020	2.643
2021	2.100

portuario de Nueva Palmira comprende las terminales privadas de Corporación Navíos S.A. y Ontur International S.A. que actúan bajo el régimen de zonas francas (**Imagen Nº 9**). El muelle oficial cuenta con 9.7 metros de profundidad y dos cintas transportadoras, además de tuberías para la descarga de fertilizantes líquidos y una nueva explanada Sur inaugurada en octubre del corriente año (**Imagen Nº 10**).

De enero a agosto del 2022 los productos de exportación fueron cebada (forrajera y malteada), trigo, fertilizantes (embolsado y a granel), soja, cemento Portland y maíz, totalizando 707.505 toneladas. Los de importación, fertilizantes (líquido y a granel), pellets y cascarilla de soja, bobinas de chapa y maíz, totalizando 326.483 toneladas. A su vez, en dicho período pasaron en tránsito por el puerto 407.841 toneladas de los mismos productos.

Existe una iniciativa privada a estudio para la construcción de un depósito de 4.100 m<sup>2</sup> destinado a brindar servicios logísticos a fertilizantes, que incluyen: descarga desde buques, almacenaje a granel, fraccionamiento, embolsado y despacho en camiones para el mercado interno, o reembarco hacia el exterior. La inversión sería cercana a los US\$ 860.000

## Puerto de Fray Bentos

Pasó a la órbita de la ANP en el año 1992. Es el tercer puerto de ultramar del Uruguay. Históricamente moviliza productos de exportación como rolos de madera, soja y puntualmente fruta en bodega, contando con silos y depósitos del MGAP que actualmente se encuentran en desuso.

Desde enero al 31 de agosto del 2022 arribaron al puerto 154 buques. En ese período se movilizaron 92.076 toneladas de madera en rolos con destino a China, observándose una disminución del volumen respecto a ejercicios anteriores. A la fecha Fray Bentos tiene la limitante de carga por acceso de la navegación, que determina unas 18.000 toneladas por escala. También se exportaron 47.613 toneladas de soja con destino a las aceiteras argentinas, por descenso en la producción de sus abastecedores tradicionales.

La ANP ha recibido una iniciativa privada que se encuentra a estudio de los técnicos, para la instalación en el recinto portuario de una Terminal Logística de recepción, acopio y carga de celulosa de origen paraguayo y otros derivados. Las obras planteadas refieren a la construcción de un depósito de celulosa, la readecuación de los muelles para la operativa de barcazas y mejoras en la caminería interior del puerto. Así mis-

Puerto de Fray Bentos				
Toneladas movilizadas por Tipo de Operación: Años 2018-2021				
AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN	TRASBORDO (*)	TOTAL
2019	278.492	8.563	31.000	318.055
2020	298.249	0	42.207	340.456
2021	224.997	10.406	61.333	296.736

Arribos de buques 2018- 2021	
AÑO	ARRIBOS
2019	136
2020	197
2021	233

mo se presentó otra iniciativa privada para la construcción de un depósito de 2.500 m<sup>2</sup> destinado a brindar servicios logísticos a fertilizantes. Incluye la descarga desde los buques, almacenaje a granel, fraccionamiento, embolsado y despacho en camiones (mercado interno) o reembarco hacia el exterior (mercado externo). De aprobarse esta última iniciativa, la inversión rondaría alrededor de los U\$S 1.2 millones.

### Puerto de Paysandú

Pasó a la órbita de la ANP en el año 2006. El Muelle de Cabotaje tiene una longitud de 345 m y una profundidad de 7 m, disponiendo desde el 2012 de una grúa de 45 toneladas para el manipuleo de grapos y contenedores. El costo de la grúa, más la demolición de los viejos depósitos y la pavimentación de un área de almacenaje descubierta de aproximadamente 3,5 has., fue del orden de U\$S 5.000.000. Cuenta además con 10 silos de 380 toneladas y 4 de 95 toneladas propiedad del MGAP, en desuso desde hace mucho tiempo. Es un puerto inundable en periodos de crecientes mayores. Por él, en lo que va del 2022, salió soja para la República Argentina y entró azúcar crudo y arena para las industrias locales.

Si bien el movimiento de contenedores con citrus, madera y arroz comenzó por este

puerto en el 2014 a través de una empresa de transporte fluvial que no logró perdurar, en el año 2020 surgió otra que intentó restablecer ese tráfico con el portacontenedores fluvial de bandera nacional “*Guaran Feeder Paysandú*”. Una vez más el nuevo intento corrió la misma suerte que su antecesor, no logrando captar un volumen de carga que justificara los costos del buque y dejara un margen de ganancia. Las razones se pueden atribuir, aunque no están limitadas a ellas, a la buena conectividad terrestre, las pequeñas dimensiones del país en comparación con otras hidrovías y a las condiciones económicas de la cadena logística de exportación. En ese sentido, los consorcios navieros juegan un rol preponderante: ellos mismos ofrecen el flete-camión, determinando que la carga fluya por tierra disminuyendo el manipuleo de los contenedores y por consiguiente, los costos de llegada de la mercadería al puerto de Montevideo. Me atrevo a sostener que para lograr un volumen de carga que amortice los costos de un servicio fluvial competitivo, sin descartar la adopción de medidas que apunten a desalentar la circulación de vehículos pesados por carretera, Paysandú necesitaría de un socio complementario en la otra margen del río, como por ejemplo, el puerto argentino de Concepción del Uruguay. Juntos, podrían hacer la diferencia.

## Puerto de Salto

Junto con el de Montevideo, es el puerto más antiguo del Uruguay. Se creó por decreto en 1832, siendo durante el siglo XIX el segundo puerto en importancia del país, concentrando la actividad de las compañías de navegación fluvial a vapor, que conectaban entre sí a los principales puertos de ambas márgenes de los ríos Uruguay y de la Plata. Pasó a la órbita de la ANP recién en el año 2006.

Cuenta con un muelle de hormigón armado de 140 metros, construido longitudinalmente al río entre los años 1928/1931. Es inundable durante los períodos de crecientes mayores. Fue reparado en el 2013 a un costo superior al U\$S 1.000.000. No tiene actividad de carga desde el año 2015. El transporte de pasajeros a Concordia cesó en el 2018. Dado que por el momento no se visualizan negocios a corto o mediano plazo que hagan pensar en su reactivación comercial, se pretende aprovechar su ubicación e infraestructura como puerto deportivo sin dismantelar sus capacidades actuales, con el fin de extender el turismo náutico aguas abajo de la Represa de Salto Grande.

En esa misma línea de razonamiento en diciembre del año pasado se cedió en comodato una parte del recinto portuario a la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande, con el fin de destinarla a la realización de actividades vinculadas al desarrollo turístico, eventos culturales y ferias de promoción local. El plazo acordado fue por cuatro años, prorrogable en forma automática por períodos anuales.

## Puerto de Juan Lacaze

El muelle comercial pasó a la órbita de la ANP en el año 1992. Desde la década de los 60 se consolidó como un punto de descarga de graneles líquidos (combustibles), para ser bombeados a la Planta de ANCAP ubicada en su cercanía, desde donde son distribuidos en los departamentos de Colonia y San José.

Dicha actividad tuvo un descenso sostenido desde el 2009, siendo reemplazada a finales de Mayo del corriente año por el arribo del buque *Expreso del Plata I*, perteneciente a la naviera uruguaya Efecon S.A. (Línea del Plata). Dicha nave, construida especialmente en China para unir los puertos de Juan Lacaze y Buenos Aires, es un Ro-Ro con capacidad de trasportar 52 camiones por viaje, lo que permitiría cruzar de costa a costa alrededor de 20.000 camiones por año.

Para facilitar su operación la ANP invirtió en la pasada administración alrededor de U\$S 2.000.000, construyendo un tación que implicó el reacondicionamiento del extremo Noroeste del muelle, la reparación de pilares, vigas y bitas, así como el montaje de defensas, la pavimentación de la explanada interna y el acondicionamiento lumínico y eléctrico del sector. Esa obra permite que la nave apoye con facilidad sus rampas en el muelle y que la carga rodada suba o descienda por sus propios medios, agilizando la carga/descarga del buque.

Hasta comienzos de octubre la nave lleva cruzados una reducida cantidad de camiones.

## Terminal Fluvial de Pasajeros de Colonia

Pasó a la órbita de la ANP en el año 1992. Esta moderna terminal cuenta con una infraestructura de vanguardia actualmente en ampliación. Conecta con frecuencias diarias las ciudades de Colonia y Buenos Aires, siendo el principal puerto del país en cuanto a movimiento de pasajeros y vehículos. Estuvo cerrada por la pandemia desde marzo del 2020 hasta setiembre del 2021, constatándose su reactivación con importantes guarismos, habiendo superando ya las cifras del 2019 (**Imagen N° 11**).

En una primera etapa que se cumplió en la anterior administración se dotó de pasarelas y mangas al Muelle de Cabotaje y parcialmente al de Unión. En una segunda etapa, que se encuentra en ejecución, se está montando la



**PUERTO DE MONTEVIDEO  
DRAGADO CANAL DE ACCESO**

**-13**

**METROS DE PROFUNDIDAD**

estructura metálica que continúa las pasarelas instaladas para el embarque de pasajeros en el Muelle de Unión hasta el Muelle de Ultramar, donde se ubicará un edificio intercambiador de aproximadamente 200 m<sup>2</sup>, al que se sumó la demolición de la antigua terminal de Buquebus. La última etapa incluirá la remodelación del Muelle de Ultramar con las pasarelas y mangas que permitan la operación de una nueva generación de catamaranes corta olas de gran velocidad, que se visualiza estén cruzando el Río de la Plata en los próximos años (**Imagen N° 12**).

### **Puerto deportivo de Colonia**

Pasó a la órbita de la ANP el 12 de noviembre del 2021. El muelle de madera del puerto de yates coloniense, construido el original en la segunda mitad del siglo XIX, es considerado un bien patrimonial de la ciudad. En acuerdo con la Comisión de Patrimonio local se está estudiando su restauración, ya que por problemas estructurales se encuentra inhabilitado para el amarre de embarcaciones desde hace mucho tiempo, afectando el paseo público y la cantidad de amarras disponibles en el puerto, con el impacto negativo que representa en el turismo local. La intervención que se planifica hacer incluye la renovación total del muelle histórico de madera y la construcción a su alrededor a modo “de herradura”, de un atracadero de hormigón que permita el amarre de embarcaciones y libere a la estructura de los esfuerzos que en el pasado ocasionaron su debilitamiento (**Imagen N° 13**).

### **Puerto deportivo y comercial de Carmelo**

Pasó a la órbita de la ANP el 12 de noviembre del 2021. En abril del 2022 se reactivó la frecuencia regular de pasajeros entre el puerto de Carmelo y la Estación Fluvial Tigre, incorporándose la línea fluvial Buquebus Delta al movimiento turístico entre Uru-

guay y Argentina. Desde el 1° de abril hasta el 1° de octubre del 2022 se movilizaron por la Terminal 4.615 pasajeros. La capacidad de amarras es de 135 y la explanada tiene espacio para hospedar hasta 26 embarcaciones.

Próximamente se estará adjudicando el dragado del Canal Sur de Isla Sola, que facilitará el acceso al puerto de Carmelo y al varadero de la Dirección Nacional de Hidrografía (DNH) que se ubica aguas arriba en el mismo arroyo. El Canal Sur de Isla Sola no se mantiene desde el año 2016 y en la actualidad se encuentra aterrado. También se concibe la construcción en el futuro de una nueva dársena de amarre que podría duplicar la capacidad de amarras del puerto deportivo (**Imagen N° 14**).

### **Puerto deportivo de Piriápolis**

Pasó a la órbita de la ANP el 12 de noviembre del 2021. En años previos el estado realizó una millonaria inversión construyendo un muelle multipropósito y tres marinas, disponiendo de un total de 167 amarres para embarcaciones deportivas, de tráfico y pesca artesanal. También se acondicionó una explanada dotada de *travelift* y transportador, en la que se pueden hospedar o reparar hasta 51 embarcaciones. Sus posibilidades de desarrollo alcanzaron un tope por el momento, quedando por mejorar su gestión comercial y la posibilidad siempre latente de acondicionar la infraestructura existente para la operación provisional de naves de gran velocidad durante la temporada de verano.

### **Puerto de La Paloma**

El puerto comercial de La Paloma pasó a la órbita de la ANP en enero del 2016; el deportivo continúa bajo dependencia directa de la DNH. Es el único puerto oceánico que posee Uruguay. Tiene zonas y muelles con características diferenciales: el canal de acceso y la zona de maniobras están mantenidos a -6

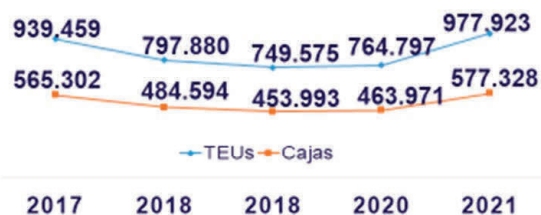


los ataques de la flota pesquera nacional, que utiliza las facilidades del puerto como punto de reabastecimiento avanzado y descarga de capturas, incrementando la productividad de las mareas, particularmente en épocas de zafra. Para satisfacer la demanda de servicios en julio del corriente año la ANP envió a La Paloma la draga de succión D-7 para completar el dragado de mantenimiento y encaró mejoras en el suministro eléctrico del muelle.

No hay duda que en los últimos treinta años los puertos públicos administrados por la ANP han transformado sustancialmente su gestión, pasando del modelo previo a la Ley de Puertos en el cual el sector público explotaba la totalidad de las infraestructuras y los servicios portuarios, a otro en el que la gestión portuaria se comparte con el sector privado, acometiéndose de esa forma las inversiones que permiten vislumbrar un futuro acorde a su posición geográfica en beneficio de todos los uruguayos.

## Cifras: contenedores y TEUs

### Comparativo contenedores y TEUs movilizados 2017-2021



### 2021: año récord de movilización en TEUs



Incremento del **28%**

Imagen N° 2- Contenedores y TEUS movilizados en el puerto de Montevideo

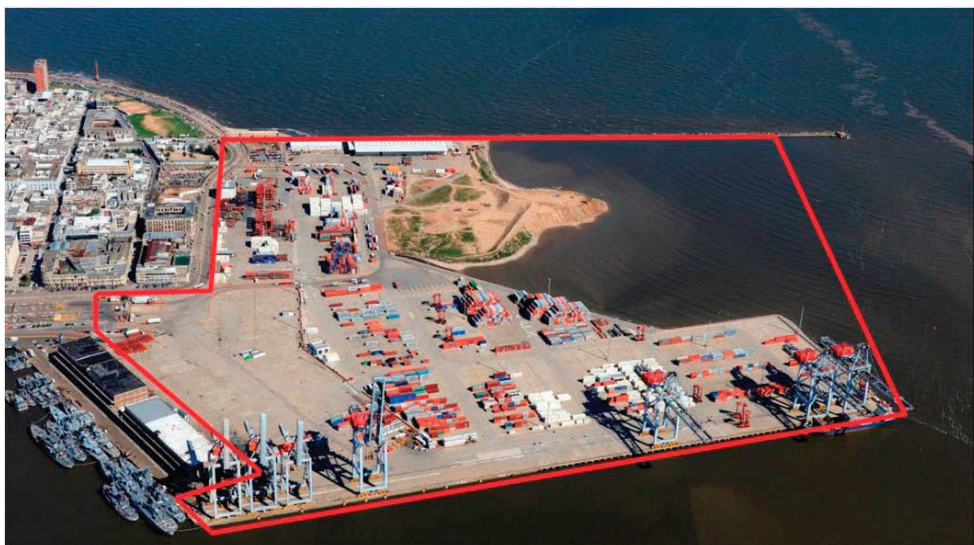


Imagen N° 3- Ampliación de la Terminal Especializada en Contenedores



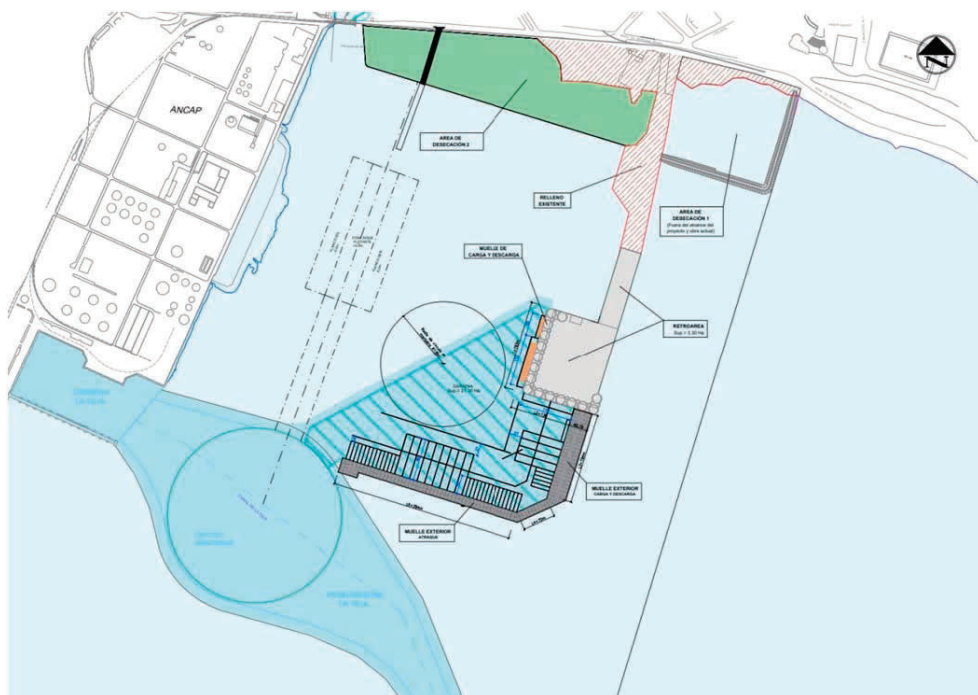


Imagen N° 4- Croquis general de la futura Terminal Pesquera de Capurro

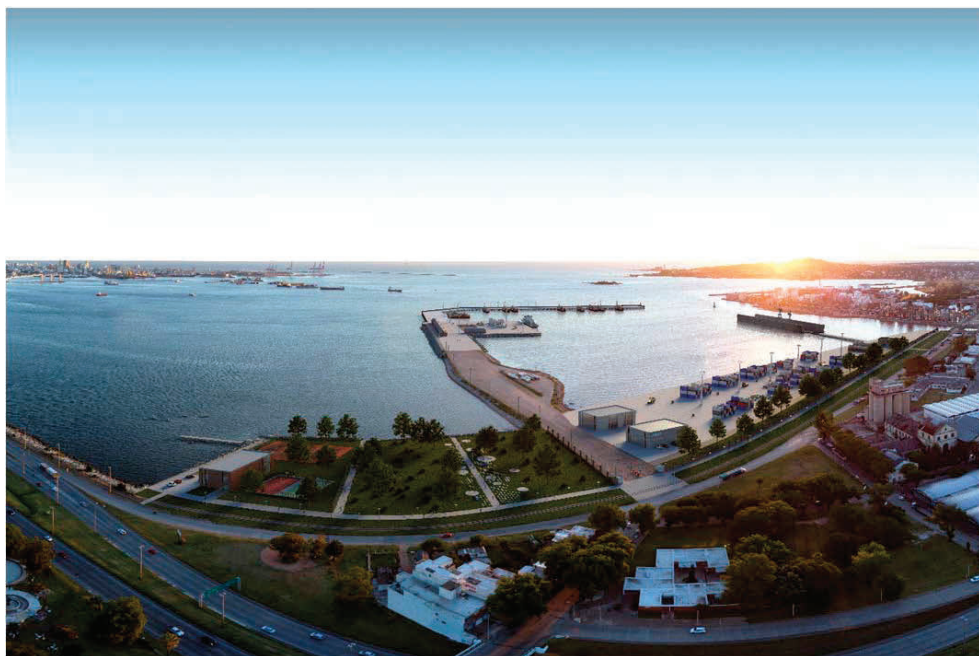


Imagen N° 5- Representación gráfica del futuro puerto Capurro

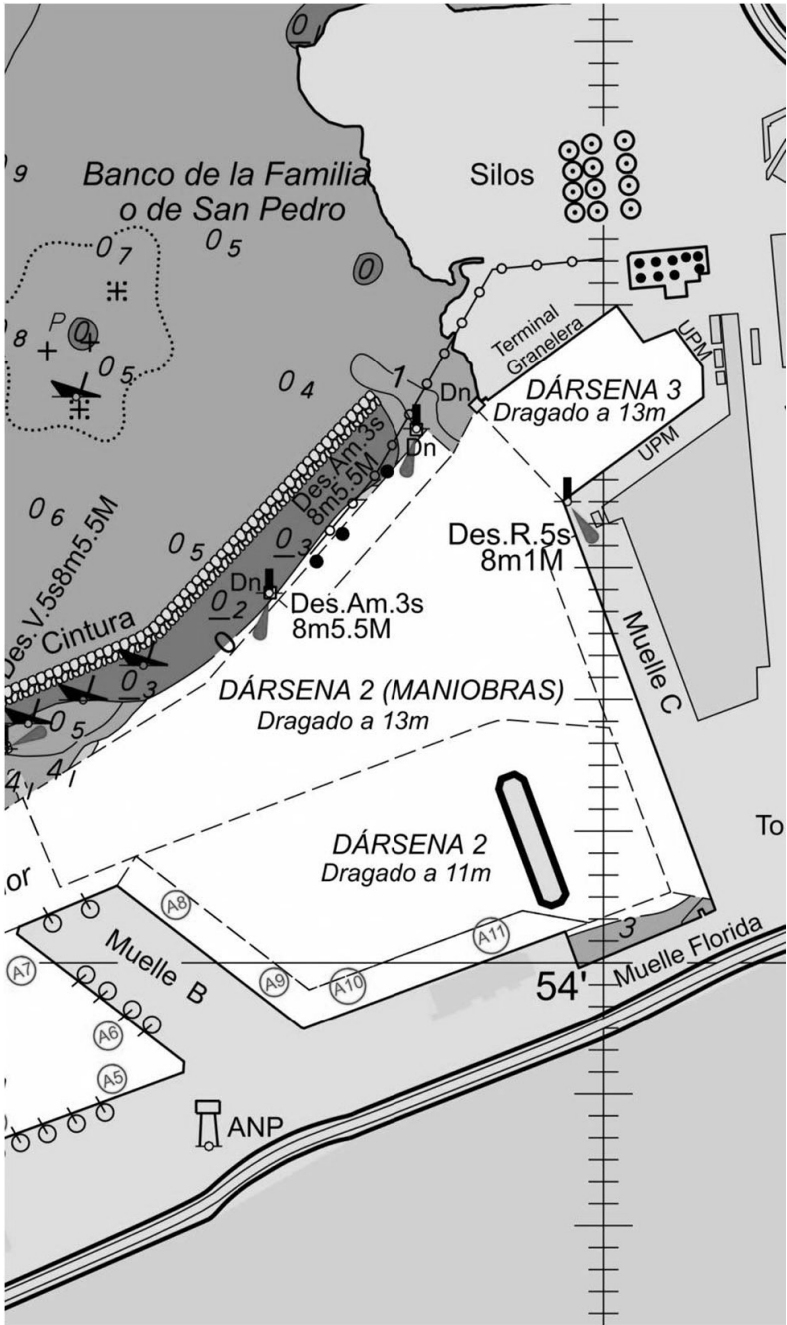


Imagen N° 6 - Carta 41 del SOHMA con la Dársena 3 y las nuevas profundidades



Imagen N° 7- Representación gráfica del viaducto portuario a inaugurar en noviembre del 2022



Imagen N° 8- Principales obras



# TECHNO DIVE S.A

*Desde 1987 brindando soluciones a armadores e industria.*



**+598 2 924 0121 / [info@technodive.net](mailto:info@technodive.net)**

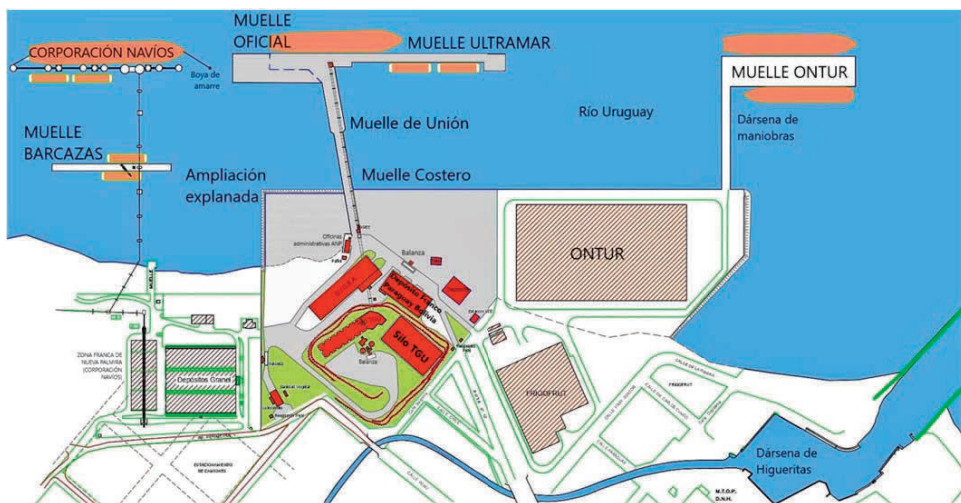


Imagen N° 9- Complejo portuario de Nueva Palmira

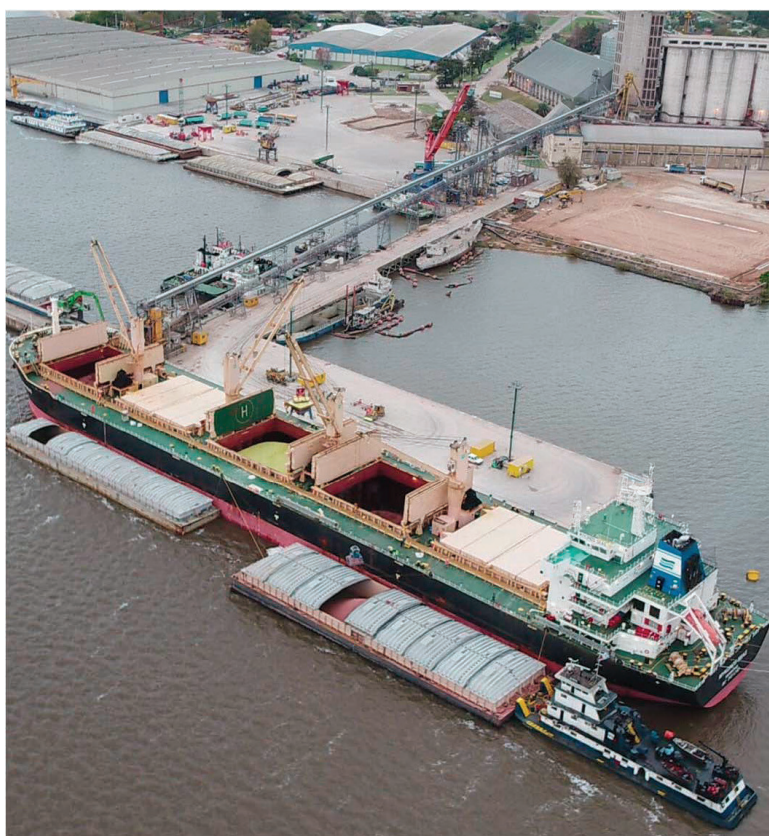


Imagen N° 10 - Muelle de ultramar de Nueva Palmira.  
A la derecha de la imagen, la nueva explanada Sur

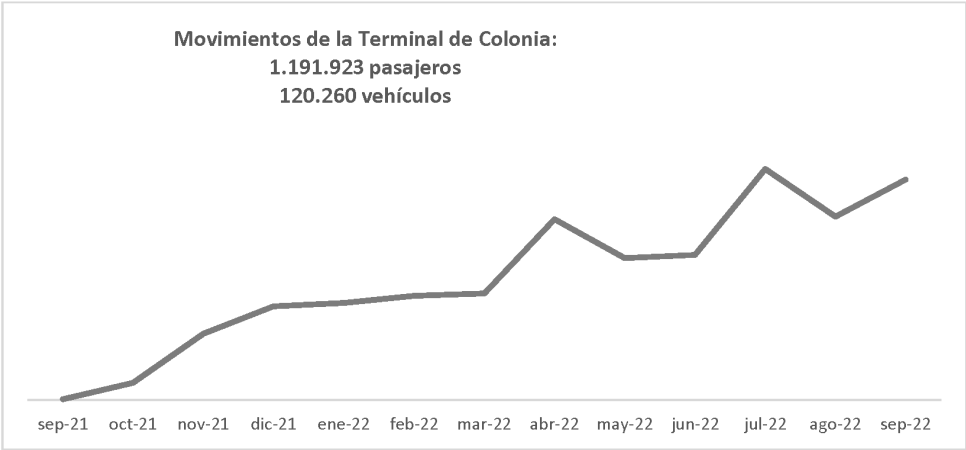


Imagen N° 11- Movimientos por Colonia



Imagen N° 12 - Representación gráfica de la Terminal Fluvial de Pasajeros de Colonia, ampliada





Imagen N° 13 - Representación gráfica de la restauración del Muelle Viejo del puerto deportivo de Colonia



Imagen N° 14 - Representación gráfica de una factible nueva dársena deportiva detrás del ex Hotel Casino Carmelo





**BOLUDA  
TOWAGE REYLA**



**Boluda Towage Reyla** · Piedras 172 · 11000 Montevideo · Uruguay  
T. +598 2915 1216 · F. +598 2916 1329 · [info@boluda.com.uy](mailto:info@boluda.com.uy) · [reyla.com.uy](http://reyla.com.uy)





## 30 ANIVERSARIO BANDERA HERÁLDICA DE LA ARMADA NACIONAL

Por el Almirante (R) Alberto CARAMÉS



En 1992, el Comandante en Jefe de la Armada Nacional Vicealmirante James Coates, elevó al Ministro de Defensa Nacional Dr. Mariano Brito, la propuesta de una bandera heráldica institucional, en base a la tradición naval y en el marco de las reglas vexilológicas correspondientes, a los efectos de someterla a consideración del Poder Ejecutivo para su aprobación.

La mencionada propuesta fue diseñada por el extinto escribano Ruben Alvarez Masini y el entonces Capitán de Fragata (CG) Alberto Caramés, tomando como referencia

y ajustando a la normativa la bandera izada en las Cañoneras “Artigas”, “Suárez” y “Rivera”, unidades pertenecientes a la primera flotilla orgánica de la Marina Militar a fines del siglo XIX y que flameó al viento en todos los buques militares nacionales hasta mediados del siglo XX.

También se decidió para el nuevo emblema, reproducir en todo el paño de la bandera las mismas piezas heráldicas que blasonan el campo del actual escudo de armas del Comando General de la Armada:

**“Un aspa, sotuer o cruz de San Andrés en color azul- celeste, cargada en su centro con un sol naval heráldico pleno y figurado (con representación de cara humana) en oro y con ocho rayos en punta resultantes de dos cuadrados superpuestos y rotados 45°”.**

El 10 de noviembre de 1992 por Decreto del Poder Ejecutivo N° 545/992, se aprobó en todos sus términos con la descripción y significado vexilológico, el proyecto elevado por el Comando General de



la Armada, siendo la primera “bandera heráldica” aprobada en la República Oriental del Uruguay.

Hace 30 años, el 15 de noviembre de 1992, en la Plaza de la Armada o Virgilio, en plena ceremonia de conmemoración del día

de la Institución encabezada por el Presidente de la República Dr. Luis Alberto Lacalle Herrera, junto a las máximas autoridades civiles, navales y militares, se izó por primera vez la actual bandera heráldica de la Armada Nacional.



# HIDROVÍA URUGUAY-BRASIL EN LA GEOPOLÍTICA DE LA INTEGRACIÓN Y EN EL TRANSPORTE

Por el Capitán de Corbeta (R) Juan José MAZZEO



*Juan José Mazzeo es Capitán de Corbeta (R) del Cuerpo General de la Armada y Capitán de Ultramar de la Marina Mercante.*

*Después de haber prestado servicios como Oficial de la Armada en varios buques y destinos en tierra, actuó como director de diferentes empresas navieras, portuarias y de proyectos de desarrollo.*

*Se desempeña como Consultor Naval, Profesor de Gestión Comercial del Transporte Marítimo en el Centro de Navegación y Miembro de la Delegación Uruguaya en la Comisión Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín.*

*Es miembro de diversas instituciones profesionales y culturales, y tiene actividad como especialista y conferencista en materias relacionadas con Política Naval y Marítima, Historia Naval y Antártica, Integración y Desarrollo.*

*El Capitán Mazzeo ha publicado varias obras, además de artículos de su especialidad en diversas publicaciones periódicas y trabajos colectivos.*

Voy a considerar a la Hidrovía Uruguay-Brasil desde la perspectiva de la integración, primero regional y luego continental e iberoamericana, que estos estados buscan desde el mismo tiempo de las independencias, como forma de reparar los efectos negativos de la fractura.

En Sudamérica, la integración tiene un núcleo ineludible formado por Argentina y Brasil, que se apoya en el mundo pampeano-misionero integrado por el centro argentino, el sur de Paraguay, todo Uruguay y casi la totalidad del estado brasileño de Rio Grande do Sul.

Uruguay, para ser parte efectiva del proceso integrador debió hacerse cargo de la transversalidad de su territorio, formando un puente regional proactivo y no una cuña separadora, pero el país prefirió al mundo y a mirarse en el ombligo de Montevideo.



# Respuesta Global a Emergencias



**Seguridad primero...  
Calidad siempre**



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

**[www.ttsalvage.com](http://www.ttsalvage.com) • [info@ttsalvage.com](mailto:info@ttsalvage.com)**





Así, los contrarios a la ruta 26 decían que se había construido para facilitar el tránsito de los blindados brasileños; el Río Negro –la gran vía transversal de comunicaciones– fue hipotecado no una vez sino tres por represas hidroeléctricas, sin sistema para el pasaje de buques; por supuesto que hasta hace unos treinta años era una propuesta anti patriótica sugerir el empleo del puerto de Río Grande como natural para por lo menos la tercera parte del país y, por si fuera poco, todas las disposiciones relativas al tránsito a través del territorio, en los hechos fueron siempre contrarias a esas operaciones. De este modo fueron sistemáticamente trabados todos los instrumentos políticos, administrativos y físicos de la transversalidad y Uruguay quedó prácticamente vetado, en infraestructura y procedimientos, para intervenir seriamente en la integración física regional.

Después los estados fueron afirmando su personalidad, abandonando apetitos y prevenciones que eran absurdos y moderando hasta eliminar la agresividad adolescente que había impedido todos los intentos de integración. Con esa actitud Uruguay pudo solucionar sus dos grandes problemas limítrofes, primero con Brasil, menos traumático, arreglando en 1909 los límites en la Laguna Merín y sus afluentes, y luego con Argentina, en 1973, acordando las jurisdicciones en el Río de la Plata y su frente marítimo.

En ese camino de concordia, Uruguay y Brasil firmaron en 1977 un tratado para el aprovechamiento de la cuenca de Laguna Merín y en 2010 el acuerdo de la Hidrovía Uruguay -Brasil, que perfecciona parte del tratado anterior y extiende la vía navegable hasta la mitad norte del estado de Río Grande do Sul. La Hidrovía Uruguay -Brasil comprende las lagunas Merín y de los Patos, el canal San Gonzalo que las une y los tramos navegables de los ríos tributarios de ambas lagunas, formándose una vía navegable de más de 800 km, libre para las dos banderas.

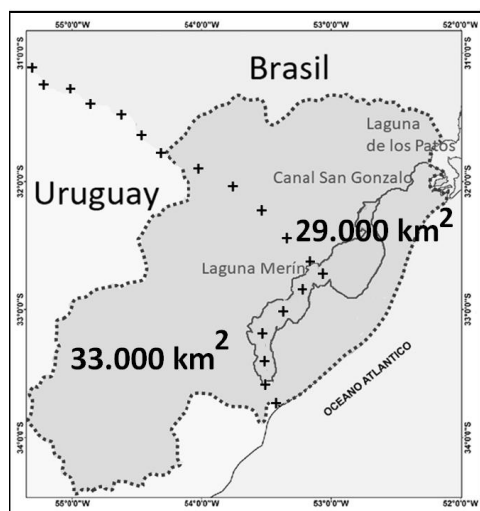


Además de los objetivos concretos de desarrollo y navegación, tanto el tratado de la Laguna Merín como el acuerdo de la Hidrovía son importantísimos por ser un tema de frontera, puesto que allí es donde se gestiona realmente la integración; el órgano central del proceso de integración es la región de frontera, donde según su talante los estados se muestran los dientes o se abrazan para favorecer la integración.

Centrar la integración en las fronteras es especialmente importante para un estado pequeño como Uruguay, tan notoriamente asimétrico ante la enormidad de Brasil.



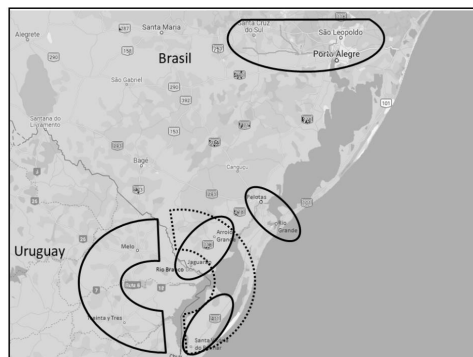
En las fronteras las asimetrías disminuyen prácticamente hasta desaparecer; allí un kilómetro es lo mismo para un vecino y para el otro, las poblaciones son prácticamente idénticas y la geografía usualmente no reconoce las líneas divisorias, como ocurre en la cuenca de la Laguna Merín.



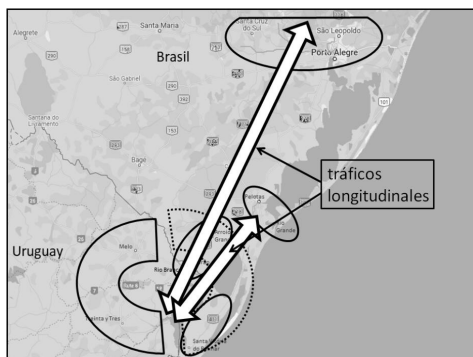
Esta es una frontera pobre y despoblada porque cada uno de los lados linda con una porción también pobre y despoblada del país vecino, una región que merece crecer y desarrollarse como cualquier otro rincón de nuestras patrias pero que fue incluso desconsiderada y hasta castigada porque allí, tanto en Uruguay como en Brasil, siempre se produjeron los alzamientos contra el poder central.

La cuenca de la Laguna Merín junto al *hinterland* de la Hidrovia Uruguay-Brasil forman un área con diversas subregiones que son Porto Alegre y la Serra Gaúcha, el núcleo que forman Pelotas y Río Grande y las porciones uruguaya y brasileña de la cuenca de la Laguna Merín, aunque la parte brasileña de esa cuenca está a su vez dividida en dos por la propia Laguna y el canal San Gonzalo, de modo que pueden consi-

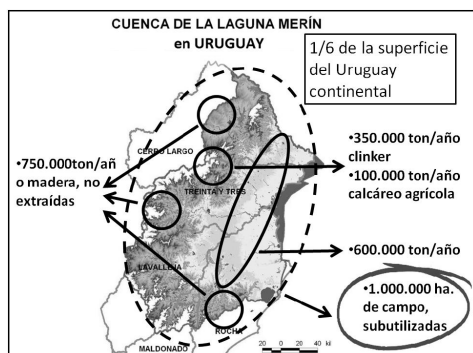
derarse que son cinco los núcleos generales de la región.



Esos núcleos hoy se interconectan básicamente por camión y algo de transporte por agua que se practica solamente en la Laguna de los Patos, pero con la activación de la Hidrovia Uruguay Brasil podrían formarse tráficos longitudinales, unos extensos entre la Laguna Merín y Porto Alegre y más allá, y otros más breves hacia Río Grande, que es el puerto oceánico natural del área. En los tráficos extensos es en los que el transporte por agua muestra realmente su diferencial favorable desde todo punto de vista. Mientras tanto, en los tráficos cortos se mantienen todos los beneficios operativos y administrativos por sobre el transporte carretero, pero la ecuación de costos ya no es tan clara y eso exige todos los esfuerzos para emplear el modo de transporte acuático, ajustando tanto los fletes acuáticos como las tarifas portuarias y el costo del acarreo hasta los puertos. Si se produjera un crecimiento en los tráficos longitudinales largos, su beneficio podría compensar los márgenes más comprometidos que se encuentran los tráficos longitudinales más breves.



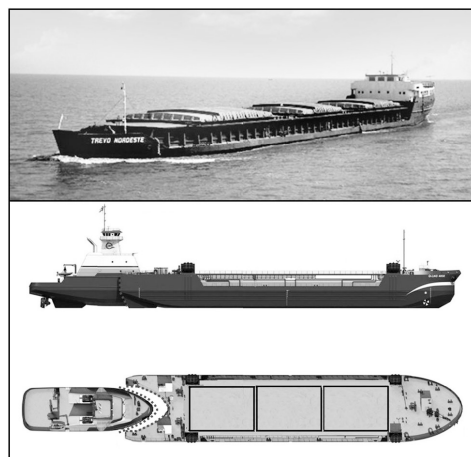
Una parte de las producciones actuales de la porción uruguaya de la cuenca de la Laguna Merín podría emplear el transporte por agua, la mayor parte de las cuales emplearía más bien el tráfico longitudinal corto, entre la Laguna y el puerto de Río Grande, pero hay otras, en general potenciales, que bien podrían llegar a Porto Alegre y aguas arriba.



Esa es la producción actual disponible para el transporte acuático en la región, pero es verosímil esperar un gran incremento de cargas si se consiguiera activar el millón de hectáreas no utilizadas o subutilizadas que existe en la cuenca.

Los buques para los tráfico longitudinales serían del tipo de los que ya operan en la Laguna de los Patos, pero especialmente para el tráfico corto necesariamente convendría utilizar barcazas articuladas con el

empujador, permitiendo que las propias barcazas pudieran dejarse a la carga o descarga en los puertos, mientras el empujador —que es la parte cara de la embarcación— podría continuar operando. Cualquiera sea el tipo de buque, tiene que estar dimensionado al sistema de esclusas de todo el estado de Río Grande do Sul, que determina una eslora de 120 metros, 17 metros de manga y 2.50 de calado, siempre en dimensiones máximas.



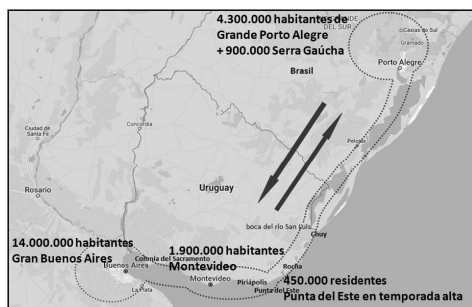
Ahora bien, debido al corte que generan en el territorio brasileño la Laguna Merín y el canal San Gonzalo, las operaciones de transporte dentro de la cuenca son actualmente muy extensas y costosas, lo cual podría solucionarse mediante tráfico acuáticos transversales para servir al transporte de mercaderías de consumo, arroz para industrializar, ganado, calcáreo agrícola, fertilizantes, con importantes ahorros en distancia, peajes, etc.

Esos tráfico transversales no admiten el costo de los sistemas convencionales de carga y descarga y tendrían que practicarse con chatas abarloadas a un remolcador, que embarcaran directamente los camiones o mejor aún los acoplados o tráilers.



Ahora bien, desde que la integración es un hecho necesariamente humano, esta hidrovia también puede servir para poner en contacto a las sociedades de la región, si se organiza el transporte por agua de pasajeros, que además de ser muy atractivo supone importantes ahorros de distancia y peajes en el tramo entre Uruguay y Brasil.

Con la navegación de pasajeros se forma un corredor turístico bimodal de unos 1100 kilómetros de extensión, capaz de servir a una población que supera los 21 millones de personas.



Las terminales capaces de servir a todos estos tráficos serían algunas de localización histórica, otras cuya existencia acompañaría el desarrollo de las cargas regionales y

su comercio y las que pudieran surgir como consecuencia del establecimiento de los tráficos acuáticos, pero en este momento y de parte de Uruguay cuenta con la habilitación para ser construido un terminal portuario en la boca del río Tacuarí, respaldado por la firma nacional operadora de granos Fadisol S.A., mientras que la intendencia departamental de Rocha analiza con el apoyo de Naciones Unidas/CEPAL el tráfico de pasajeros en la Hidrovia Uruguay-Brasil y prevé la construcción un atracadero para embarcaciones de ese tipo en el extremo sur de la Laguna, en la boca del Río San Luis.



Sobre la base de lo anterior tengo la convicción que, entre todos los proyectos internacionales a los que está abocado Uruguay, este es el que abre mayores posibilidades para el trabajo, la creatividad y las inversiones, y el más trascendente desde el punto de vista geopolítico, no solo para aquella región —una sexta parte del territorio nacional— sino también para la proyección de Uruguay en su entorno y por sus consecuencias para la integración regional.





## EL APOSTADERO DE MONTEVIDEO Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA

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.*

*“PUERTO DE MONTEVIDEO. Es el único del Río de la Plata que merece el nombre de puerto. Tiene la figura de herradura, abierto al SSO. con amplitud de 1’5 milla escasa en su boca comprendida esta entre las puntas de San José y del Sureste o Rodeo, arrumbadas N. 62° O. Casi toda su orilla interior es de playa de arena, interrumpida por algunas puntas de piedra poco salientes, si se exceptúa la parte en que termina la falda del Cerro, que es pedregosa.”<sup>(1)</sup>*

Inicialmente, en las páginas del venerable derrotero de Lobo y Riudavets, estamos obteniendo una precisión geográfica que nos haga entender el fenómeno denominado puerto de Montevideo —en este caso “único del Plata”— como la introducción más afiada a las páginas que vendrán. Pero, a suerte de prefacio y para dar al lector una visión más clara en beneficio del tema a tratar, se

hace necesario incursionar por la encrucijada que nos plantea la ciencia geopolítica, poseedora de esa fascinación que denota el cruce de caminos donde se encuentran las avenidas del transcurrir humano de la economía, la sociología, la geografía, la historia, la política y su inevitable derivación: la guerra. Y nada parece escapar al dominio de la Geopolítica, palabra polémica si la hay pues, entre otras cosas, de ella obtenemos que en el afán de dominio y conquista del poder, el ser humano, contumaz prisionero de la economía, no ha logrado desembarazarse de ser lobo de sí mismo, ni de agredir a la Naturaleza. “Cada vez que los hombres entraron en disputa, lo hicieron por conquistar tierras, por lograr poderío económico o militar y hasta por gloria y afán de dominación, como señalaba Bertrand Russell”.

<sup>(2)</sup> Pero siguiendo el rumbo del título de este ensayo, a dicha explicación, que está men-

cionando a la bahía de Montevideo como un virtual “puerto natural”<sup>(3)</sup>, debemos añadirle la militar acepción de “Apostadero”: “*Puerto o bahía en que se reúnen varios buques de guerra al mando de un jefe superior para desempeñar las atenciones del servicio naval*”.<sup>(4)</sup> Y esto supone entrar en un terreno al que parte de la historiografía nacional no ha otorgado su peso natural, quizás por no entender en profundidad lo que significa el entramado del poder naval en lo que supone a la defensa de los estados, o puesto que la polemología —ese “neologismo” sostenido por líneas interpretativas que consideran a la guerra un depravado mal social<sup>(5)</sup>—, domina sus miradas hacia todo lo que supone el uso de la violencia organizada. En este menester es reconocible que historiadores uruguayos, en buena parte afiliados a lo arriba expresado, no hayan recurrido a autores de la talla de Homero Martínez Montero<sup>(6)</sup>, Leslie Crawford<sup>(7)</sup>, Bernardo Quagliotti<sup>(8)</sup>, o Agustín Beraza<sup>(9)</sup>, entre otros no menos prestigiosos, para interpretar sin subjetividades, este hecho histórico que se llama Apostadero de Montevideo.

Entonces, para soltar amarras hacia la elaboración de un elemento interpretativo primigenio que sirva a este somero ensayo, debemos buscar los porqué de las notoriamente disímiles fundaciones de los puertos de Buenos Aires y Montevideo, respuestas que pueden hallarse en una faz fríamente técnica, pues ambas terminales —las prima donas de este espacio escrito— suponen ser factores geopolíticos determinantes desde el mismo surgimiento de las comunidades platenses a la vista de la historia.

Para ello debemos retroceder hasta el año de 1516, momento donde las carabelas europeas descubren el Río de la Plata, creyendo sus tripulaciones que al fin se habían topado con la anhelada salida a la Mar del Sur; o sea hacia la especiería, aquel economicista sueño renacentista que calentaba las mentes de las gentes del Viejo Mundo. Pero

luego, a pocos años, Hernando de Magallanes demostró que ese gran trozo de rubias y dulces aguas solo conducía al interior continental y que la “puerta hacia las Molucas” se ubicaba bastantes millas más al Sur, a la vista de los hielos eternos. Es así que, asumida por la incipiente estrategia española de que el Plata le era necesario para ir consolidando el dominio de la América meridional y que a raíz de las dificultades técnicas que para la navegación les mostraba, a fuerza de accidentes y naufragios, en la costa norte del Río, plena de bajíos y arrecifes, no era potable allí establecer un puerto. Así, en el año de 1536 Pedro de Mendoza lo hace en la ribera de enfrente; en un espacio denominado “*Santa María de los Buenos Aires*” elegido de acuerdo a factores de oportunidad y acorde a los calados de entonces, pese a ser un coto de aguas plena de aluviones, abierto, sin protección y de irregulares fondos. Pero, era este un punto notoriamente favorable como fondeadero ya que se hallaba a pocos pasos de la boca del Paraná, la gran vía fluvial de acceso a la profundidad del cono sur cuya navegación bien podía conducir a “*El Dorado*”, por ejemplo, o las argentinas minas de Potosí. Y así nomás nació el puerto de Buenos Aires, un reducido teatro donde repostar y hacer aguada, pero con las dificultades propias a la ruda oposición de los indígenas; en este caso un hecho que, a poco en 1541, obligó a su evacuación.

Pero, dadas las circunstancias debidas al constante tráfico fluvial y a esas necesidades estratégicas ya detalladas, en el año de 1580 el puerto fue refundado por Juan de Garay, casi sobre el mismo paraje anterior. Al fin de cuentas, la terminal Buenos Aires había posibilitado lo necesario a su momento histórico: una medianamente segura base náutica de recambio de lo oceánico a lo fluvial, para recalar y adentrarse proa al interior. A la larga un hecho decisivo que ubicaría a este puerto y su casco urbano anexo, como el punto de partida del establecimiento defini-

tivo de los intereses españoles en la América atlántica meridional, pese a que la capitalidad regional recaería en Asunción del Paraguay hasta 1618. Y esto último explica parte del pensamiento de aquellos “adelantados” que buscaban algo muy distinto de lo que habían hallado; el verde de estas tierras mucho no interesaba, solo hacer realidad las apetencias de materias preciosas que agotaban la paciencia de aquella verdadera multitud de inversionistas y navegantes que, desde el pionero Colón, primaban en los entornos del poder peninsular.

Empero, algo bastante distinto acaeció como para que en 1724<sup>(10)</sup>, mediante la intervención del gobernador bonaerense Zabala, se diera la fundación del puerto de Montevideo. Ello se debió a factores estratégicos<sup>(11)</sup>, económicos<sup>(12)</sup> y políticos netamente inscritos en las páginas de las disputas imperiales ibéricas establecidas sobre el Río de la Plata, desde Tordesillas en adelante. Y su factor detonante lo hallamos en el año de 1680, con el surgimiento en la Banda Oriental y frente mismo a Buenos Aires de una plaza bajo color del Rey Fidelísimo: la Colonia del Sacramento, manzana de discordias entre España y Portugal por algo menos de un siglo. Entonces la cuestión de la posesión portuguesa fue mucho más allá de una enojosa cuestión de corrimiento de fronteras, en la que la geofagia de los luso-brasileños puede dar cátedra<sup>(13)</sup>, ya que jamás España podía permitirles que se establecieran, tanto en Montevideo como Maldonado, lo que suponía compartir la soberanía del Plata.

La aparición del puerto de Montevideo en el teatro rioplatense dio paso a la concreción de algo que el imperio español mucho necesitaba y que las plumas de Crawford y Martínez Montero definen claramente en sus obras decimonónicas: “*ejercicio efectivo de soberanía atlántica*”, “*jefatura suprema del Atlántico Sur*”, “*la época mas feliz para Montevideo*”<sup>(14)</sup>, y la frase mas sugestiva “*Montevideo nació en el Mar*”.<sup>(15)</sup>

La fuerza material de la geografía condicionaba a la bahía de Montevideo con marcada característica de puerto ultramarino, con fondos que en promedio y para aquel siglo rondaban los seis metros en la mayoría de su espejo<sup>(16)</sup> y con un positivo buen abrigo de vientos y corrientes, mostrando solo sobre el Tercer Cuadrante, una apertura sin protección. Pero las bondades de sus suelos, la cercanía de las aguadas, la presencia de materiales rocosos para los lastres y la construcción de viviendas, más las alturas de la península que abrigaban la bahía de los soplos de Eolo y la presencia del Cerro, consumaban un teatro que mostraba a la terminal como el más apropiado punto para establecer un fondeadero de condición oceánica. Como síntesis vemos que el puerto bonaerense surge por las características físicas que presentaban las embarcaciones de aquellas épocas, sumadas a la necesidad de simple recalada; mientras Montevideo, casi doscientos años después, se funda cuando el Plata se transforma en zona de disputa y las necesidades de poseer una terminal abrigada, con mayores profundidades y más cercana a las rutas ultramarinas, se hacen claras e irresistibles.

“*Montevideo inicia su vida como plaza fuerte*”.<sup>(17)</sup> Esta afirmación, que responde a la causa más real que hace al nacimiento montevidiano como reducto militar de cara a detener la intrusión lusitana, prontamente merced a esas bondades geográficas de “*puerto natural*”, por el sendero de las leyes de la economía, todo hizo como para que la navegación mercante sentara plaza en la bahía, que no solo ya oficiaba como estación de prácticos —que lo era mucho antes de este manido intento lusitano de 1724<sup>(18)</sup>— sino que desde su misma habilitación se fue consolidando como exclusivo puerto de recalada al Río de la Plata. Y ello se dio en el marco de algo tan concreto como el comercio embarcado, que, abusando de las bondades que el abrigo montevidiano otorgaba a los grandes veleros, se atuvo a las consecuencias mate-

riales que de ello sobresalían. De tal manera, los arribos desde ultramar, por estas prácticas razones que la naturaleza dispensaba, se fueron estabilizando en Montevideo y así todo el submundo que el tráfico mercantil traía consigo se fue radicando en su plaza, en desmedro de la aduana y la hacienda bonaerense. Y ello disparó las constantes que daban el puntapié inicial a la lucha de puertos con la gobernación “porteña”, aunque en este caso, habría que esperar tiempos más adentrados en este siglo XVIII, con el surgimiento de otros factores que, dadas esas facilidades y excelencias que privilegiaban la posición geográfica de la terminal montevidéana, prontamente se harían sentir. A vía de somero ejemplo tenemos que desde 1730 las “*estancias del rey*” fundadas en la Banda Oriental y poco a poco las del litoral de ambas bandas del río Uruguay hasta las Misiones, comerciaban corambre desde el puerto montevidéano, hecho que conduce, por esas reglas que ofrece la economía, a que la metrópoli, por real cédula de 1751, autorizara a los buques de registro a trasbordar en Montevideo las cargas tanto para Buenos Aires como el Pacífico. Y siguiendo este rumbo tan natural, en 1770, mediante otra cédula, se fijaba a Montevideo como puerto único para las carreras del correo rioplatense a La Coruña y La Habana; una nominación muy protestada por la gobernación y los comerciantes bonaerenses.

Pero sin duda que la fecha del 9 de Agosto de 1776 no solo debe ser recordada como la elevación del puerto de Montevideo a la categoría de Apostadero, sino como un hecho privilegiado desde la estrategia macro del imperio español de cara a su reacción contra los avances de la Gran Bretaña en los mares americanos y en especial sobre las islas Malvinas y los Estrechos. Se completaba un espacio donde Montevideo comenzaba a vivir lo que Crawford define como “*época feliz*”, en un capítulo en el que el Río de la Plata se convertía en Virreinato mientras el

Reglamento de Libre Comercio, librado en el año 1778, afianzaba el peso de la plaza montevidéana frente a su rival bonaerense.

Empero, mucho antes de que el Rey estampara su firma en la orden que ubicó a Montevideo como base naval y vigía privilegiada del Atlántico sur, ya la bahía había sido espectadora de múltiples eventos en los que la Real Armada operó de acuerdo a sus obligaciones; tomemos como ejemplo a la expedición fuerte de seis buques, que al mando del Capitán de Navío Juan Ignacio de Madariaga expulsa a los británicos del archipiélago malvinense, en pleno invierno del año 1770.<sup>(19)</sup> Es que el Apostadero no era solo contar con dos corbetas, más algunas embarcaciones sutiles y aquellas veinticinco lanchas cañoneras construidas en su atarazana para conformar su fuerza naval: era contar con haber edificado “*toda una infraestructura con barracas para la marinería, establecimiento hospitalario, almacenes, talleres, depósitos y servicios varios*”.<sup>(20)</sup>

En tamaño menester la ciudad- puerto de Montevideo palpitaba con el devenir de su vida marinera mientras en su bahía repostaban buques de guerra, sumados a una constelación de mercantes. Muestra fidedigna de infinidad de particularidades que, sitas en un entorno geográfico determinado, al fin de cuentas, van estableciendo uno de los tantos factores sociológicos que llegan a fraguar ciertas condiciones que permiten acusar, en mayor dimensión y azuzadas por la economía, enojosas diferencias entre una comunidad y otra, llevándolas hacia el antagonismo, primer paso hacia una segura segregación. A mano del historiador, hay ejemplos que superan gráficamente al contencioso Buenos Aires vs. Montevideo. En este caso, la terminal montevidéana posa como una virtual plaza de tono hanseático a la que hay que sumarle al mismo Apostadero, que en los treinta y ocho años de su existencia, tuvo un peso muy significativo en lo que hace a lo señalado en las primeras frases de este

ensayo, pues las claves geopolíticas que lo pusieron en lisa, explican que su importancia fue tal, que sus derivaciones van más allá de concepciones estratégicas de corte militar, aunque las fatalidades de la historia lo hayan mostrado, entrando en combate con británicos e independentistas, siendo su mismo final, acaecido tras una gran batalla naval que ocasiona la capitulación del Montevideo español, el 20 de Junio de 1814; y con esta decisión, se cerraban tres siglos de España en el Plata.

Una breve cronología del Apostadero nos muestra puntos donde se hace posible interpretar el alcance de su proyección: a) la definitiva expulsión de los británicos de las islas Malvinas que evita su presencia en las costas patagónicas y los pasos al Pacífico; el islario permanecerá bajo soberanía española hasta su evacuación en Febrero de 1811; b) la ocupación de las islas guineanas de Fernando Poo y Annobón en 1778 por la expedición de Argelejos; c) el lanzamiento del corso embarcado en 1804 sobre la navegación británica tras los sonados sucesos del combate naval de Santa María; d) la reconquista de la capital virreinal, en Agosto de 1806, tras la primera invasión inglesa; e) la presencia de un Montevideo fiel a la causa juntista peninsular, interviniendo con todo su peso en el espacio fluvial rioplatense, desde los hechos de 1808, hasta la capitulación de 1814.

Mientras los tres primeros factores significan el espacio geográfico que abarcó el dominio del Apostadero, los restantes encaran el peso histórico y su subsiguiente proyección que refleja la presencia de una marina de guerra estacionada en la región, como sostén de una plaza fiel a la metrópoli, con todo lo que ello supone en innumerables terrenos.

Y sobre estos puntos ya reflejados se sobreponen elementos que van abonando un proceso de fenómenos sociales que consolidan los sentimientos de separación, emotivos y materiales, entre las dos grandes

comunidades rioplatenses, una mentalidad autonómica que se explana sobre la marítima Montevideo enfrentada a la señorial Buenos Aires y a sus dictados de “*dictadura monoportuaria*”, tal como lo define Trias<sup>(21)</sup>, esto último, como una suerte de piedra angular de las políticas portuarias bonaerenses habidas hasta esta misma actualidad. Es ese “*dualismo inflexible*” de que el historiador Blanco Acevedo nos habla en los capítulos de su obra referencial<sup>(22)</sup>, en la que se denota algo que cala muy hondo: el entendimiento de que la escisión platense se consagró como algo inevitable, irresistible, donde las políticas de Buenos Aires se llevaron la palma, a la postre fracturando el Virreinato y desgarrando políticamente la región. Y todos estos autores interpretan que el factor Apostadero resultó uno de los elementos mas coadyuvantes a consumir dicho proceso.

“*La activa y desde entonces cada vez mas decisiva intervención del cuerpo de marina en los acontecimientos políticos del Plata, es una consecuencia directa de la existencia del Apostadero en Montevideo.*”<sup>(23)</sup> Aquí, entre líneas, el mayor historiógrafo de este período se refiere a dos marinos militares que tuvieron una incidencia directa en los sucesos de marras, figuras decisivas, si lo son, en todos los marcos de interpretación posibles: José de Bustamante y Guerra y José María Salazar. El primero aunó la gobernación de Montevideo con el comando del Apostadero con todo lo que ello significó en el plano regional; el segundo afrontó las turbulentas contingencias políticas y militares desatadas entre el verano de 1809 y noviembre de 1812, siendo reconocido como figura determinante para ubicar a Montevideo bien dentro del espacio de control peninsular, con las derivaciones habidas en todos los frentes.

Bustamante y Guerra, el gobernante más popular del Montevideo hispánico, lo fue merced a su talante mediático y la innegable empatía que tuvo fuera y dentro de los muros de la plaza: el primer faro del Río de



la Plata (isla de Flores y luego el Cerro), el mejoramiento de las condiciones de salubridad e higiene de la ciudad<sup>(24)</sup>, la ejecución de obras de caminería rural, el relevamiento hidrográfico final del Río de la Plata<sup>(25)</sup>, la construcción de lanchas cañoneras, más otras obras de gran repercusión pública, fueron las realizadas en este período “*feliz*”, tan asimilado por los habitantes de su ciudad y la misma Banda Oriental. Su manejo gubernativo dentro del agrio rumbo sostenido por la lucha de puertos lo mostró ganancioso, a tal manera que el mismo virrey Sobremonte se vio compelido, por orden del Rey, a cerrar la escuela de Náutica que se había fundado en Buenos Aires por iniciativa del Consulado de Comercio bonaerense, obra que se pretendía llevar a cabo a espaldas del comando del Apostadero.<sup>(26)</sup> Muy al contrario, el murciano Salazar no gozó de épocas de paz como sí el santanderino Bustamante, y se las vio tías con situaciones donde debió apelar tanto a la amenaza como a la diplomacia más sutil. En tal menester Salazar tuvo esa notable presencia que solo se denota en los grandes conductores de hombres; una cualidad no rara en estos marinos que debieron enfrentar horas agitadas a causa de una península invadida por las fuerzas napoleónicas, desarrollando en el papel la máxima decimonónica de Clausewitz que indica cómo la política y la guerra van de la mano. La mayoría de los historiadores argentinos lo sindicaron como figura de primer plano, enfrentado a la revolución de Mayo: “*en suma, toda la trayectoria de Salazar muestra una consecuencia doctrinaria y profesional que explica su postura frente a la Revolución y sus hechos posteriores. No fue un saltimbanqui de la política ni un pescador en río revuelto, sino un genuino producto de aquella marina aristocrática y fidelista de fines del XVIII y primeras décadas del XIX.*”<sup>(27)</sup>

Sin recurrir a mayores síntesis queda claro que la presencia del Apostadero de Montevideo resultó algo así como un yunque so-

bre cuyo sitio se fraguó buena parte de los sentimientos forales que, paulatinamente y al paso de poco tiempo, llevaron al surgimiento de una incipiente conciencia montevideana propia que, por los cauces sociales, se extendió a la misma campaña oriental; todo como oposición a la virreinal Buenos Aires.

Es reconocible que esta concepción tan ambiciosa pueda ser discutida considerando que la acción del Apostadero de Montevideo no llegó tan lejos en su tiempo histórico, pero si tomamos el hecho de que según las Ordenanzas Generales de Marina los jefes de los apostaderos poseían una muy limitada subordinación ante las autoridades políticas locales y por tanto plena independencia funcional al responder al Ministro de Marina<sup>(28)</sup>, recordamos algo ya rubricado y que muestra, en reiteración, cómo los Comandantes del Apostadero casi siempre se fueron con las suyas en decenas de contenciosos con los Virreyes. Y ello, como en toda pequeña comunidad, cuasi parroquial como aquella Montevideo, se reflejó en el pueblo; no en balde los marinos de dotación en la ciudad se preocuparon familiarmente de casi todo en su derredor; en especial, en aquello que hacía a la competencia con los bonaerenses. Aquí, sobre esta franja, hallamos implícita la acción del Apostadero.

Empero, quizás sea esta última una interpretación propia a este autor, el cual pugna por desprenderse de conceptos ligados al denominado “*pensamiento único*” —que pecando de oportunista mucho prospera en estos tiempos— buscando esa tan necesaria autonomía intelectual que resulta indispensable para sumergirse en tiempos históricos tan lejanos y así explanarlos aventando ucronías y mistificaciones.

Entonces, buscando un párrafo final para este ensayo, nos vino a la memoria la abnegada lucha llevada adelante durante la década de los sesenta por el teniente de navío Homero Martínez Montero, clamando por la salvación del “*Barracón de Marina*”, último y único vestigio del Apostadero que a duras

penas sobrevivía a la destrucción. Y la hallamos en el epílogo de su obra biográfica sobre el Apostadero:

*“Todavía están en pie, cerca de la costa norte de la península de Montevideo, los restos de aquel Barracón de la Marina que sirvió de almacén, depósito, hospital y alojamiento de los primeros efectivos del Apostadero. Por milagro, sus viejos y ya muy reducidos muros se salvaron de la piqueta demoledora que maneja friamente el espíritu iconoclasta de esta ciudad de aluvión. Conciencia marítima, precursora de formas de explotación de las aguas que bañan sus costas, manifestará el Uruguay el día que, con profunda y auténtica unción, se aglomere su población celebrando la reconstrucción del Barracón de Marina, exponente de la existencia del Apostadero de Montevideo.”*<sup>(29)</sup>

Como colofón solo resta agregar más de lo mismo, pues, siguiendo la línea argumental en la que desarrollamos este espacio, asumimos que el Apostadero de Montevideo cumplió un rol decisivo y fundamental para darle a la Banda Oriental un tono contestatario ante la capital platense, sin lugar a dudas, escudándose tras la fuerza orgánica de los bajeles de la Real Armada. Por tanto no es para nada aventurado juzgar, en un ejercicio prospectivo, que los primeros pasos dados por los orientales hacia su definitiva separación política, hayan nacido de esa circunstancia geográfica que ubicó a la península de Montevideo como plaza de mar y respetable base naval. En definitiva:... *“Montevideo, la virreina del Océano Austral”*.<sup>(30)</sup>

## NOTAS

(1) LOBO y RIUDAVETS. *“Manual de Navegación del Río de la Plata”*- Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet. Segunda Edición. Madrid. 1868. Página 98.

(2) MENDEZ, Jorge E. - *“Iberoamérica, angustia del futuro”*. Torre del Vigía. Montevideo. 2001. Página 11.

(3) *“PUERTO: sitio o lugar seguro y abrigado dentro de la costa del mar, con fondeadero para anclar las naves y resguardarse de toda borrasca. Hay puertos naturales y artificiales; aquellos son los que ofrece la naturaleza, y estos los que construye o forma el arte por medio de obras hidráulicas.”* O’ SCANLAN, Timoteo. C/F- Diccionario Marítimo Español. Museo Naval. Madrid. 1974. Página 441. Esta obra fue publicada en 1831.

(4) Ibidem. Página 45.

(5) *“Polemología”*: <http://wikipedia.org>

(6) Teniente de Navío (CIME); autor de diversas obras en el tema: *“Apostadero de Montevideo”*, *“Montevideo nació en el Mar; Armada Nacional, Estudio Histórico Biográfico”*. Fue Ministro de RREE de la República Oriental del Uruguay desde 1959 a 1963 y gestor principal del Tratado de Límites del río Uruguay firmado en 1961 con la República Argentina,

(7) Profesor de Historia y Geografía, autor de *“Uruguay Atlanticense”*, una obra de cabecera para los especialistas en este tema.

(8) Destacado autor uruguayo de innumerables obras en el campo de la Geopolítica.

(9) Teniente de Navío (RN). Autor de una saga de obras como *“Corsarios de Artigas”*, *“El Convenio de Purificación”* *“Las Banderas de Artigas”*, entre otras.

(10) Según señala Azarola: el 20 de enero de este año es la fecha donde se erige el pabellón español sobre la península montevidéana. 24 horas antes los lusitanos habían evacuado la misma. AZAROLA GIL, Luis E. - *“Los orígenes de Montevideo”*. IM. Montevideo. 1976.

(11) Las sucesivas órdenes que se dieron para que se expulsara a los portugueses de la costa de la Banda Oriental vinieron tanto desde Lima como de la metrópoli, en este último caso, Felipe V; al fin de cuentas Montevideo es la única capital iberoamericana fundada por la Casa de Borbón.

(12) El contrabando, un hecho económico consustancial a la circunstancia Colonia del Sacramento —un delito al que jamás la autoridad bonaerense logró siquiera mitigar— el investigador lo va a hallar en todo momento como parte de la existencia misma del Plata.



(13) La crónica histórico - diplomática de marras es vastísima y por sí sola nos explica por qué Brasil es el estado mas grande de la América del Sur.

(14) Sucesivos títulos de algunos capítulos de la obra "*Uruguay Atlanticense*" de Crawford.

(15) Título de una obra de Martínez Montero publicada por el Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos (Museo Naval), Montevideo, en el año de 1977.

(16) En el señalado Derrotero de Lobo y Riudavets, páginas 97 a 99, se muestran las diversas marcaciones batimétricas de los fondaderos montevidianos de aquellos años del siglo XIX.

(17) MARTINEZ MONTERO, H. - "*Montevideo nació en el mar*". CEHIS. Montevideo. 1977, página 33.

(18) En la obra de Azarola, se afirma que en los años finales del siglo XVII los prácticos del Río de la Plata ya se establecían en la desembocadura del Santa Lucía y en la península montevidiana.

(19) "*Alistar esa fuerza naval, la mas poderosa que se había reunido hasta entonces en el Río de la Plata, fue tarea dura*". DESTEFANI, Laurio- "Las Malvinas en la época hispana". Corregidor. Buenos Aires. 1981. Página 151.

(20) CARAMES, Alberto- "*Las batallas del Apostadero de Montevideo*". "*220 años de su Fundación*". Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Montevideo, 1996.

(21) TRIAS, Vivian- "*Juan Manuel de Rosas*". Banda Oriental. Montevideo, 1987.

(22) BLANCO ACEVEDO, Pablo.- "*El gobierno colonial en el Uruguay y los orígenes de la nacionalidad*". Barreiro & Ramos. Montevideo. 1935.

(23) *Ibidem*, Martínez Montero, obra reseñada, página 50.

(24) Se construyó el primer sistema de alcantarillado de la ciudad elaborando medidas sanitarias de uso público y se intentó mejorar el hospital de caridad; y asimismo otras disposiciones dentro del casco urbano, como lo fue el intento de reabrir el hospital naval que se había clausurado en 1785.

(25) Gran empresa cartográfica del teniente de navío Andrés de Oyarvide, con sus cartas esféricas de los ríos Uruguay y Río de las Plata. BERTOCCHI MORÁN, Alejandro.- "*Oyarvide, piloto de la Real Armada*". Liga Marítima Uruguaya. Montevideo. 1987.

(26) Esta escuela había sido aprobada por el virrey Avilés en Marzo de 1799. El gobernador de Montevideo recurrió al Ministro de Marina en razón de que dicha iniciativa se hacía contra expresas manifestaciones negativas de la primera autoridad marítima rioplatense, en la persona del comando del Apostadero; y así en Real Orden del 15 de Setiembre de 1802 se establece la supresión de aquella institución. La Corona, basándose en las Ordenanzas Generales de la Armada, daba la razón al brigadier Bustamante y Guerra.

(27) DE MARCO, Miguel- "*José María Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata*". IHPA. Rosario. República Argentina. 1996.

(28) "*Todos los Apostaderos de América, con la excepción del de La Habana, quedarán dependientes de los respectivos Virreyes o Capitanes Generales en aquello que no sea el gobierno interior de los Cuerpos y Buques pues sobre este punto se entenderán con este Ministerio de Marina y con el Supremo Consejo del almirantazgo*." Martínez Montero, H. "*El Apostadero de Montevideo*." Capítulo II, página 33.

(29) *Ibidem*. Epílogo, página 173. Por supuesto el autor se refiere a la sede del Comando del Apostadero, en la calle Zabala 1583, pleno casco antiguo de la ciudad de Montevideo. En varias páginas se publican diversos aspectos muy originales de la referida construcción y de su agitada existencia, acorde con el devenir de la ciudad. Quien escribe nació en la "*ciudad vieja*" donde nuestros padres, ambos emigrantes, tuvieron su hogar durante décadas. La referida edificación tuvo diversos destinos; en la década del cincuenta la conocimos como uno más de los conventillos del entorno. Su destino aún permanece incierto.

(30) REYES ABADIE, Washington.- "*El Uruguay y el Mar*". Revista Naval No. 6. Montevideo. 1990.

# LA RIVALIDAD NAVAL EN EL INDO-PACÍFICO

Por Federico AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS

*El presente artículo es una reedición, que publicamos por gentileza del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). El original ha sido publicado por dicho Instituto, cuyo sitio Web es [www.ieee.es](http://www.ieee.es)*

*Las ideas contenidas en los Documentos de Análisis son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.*

## Resumen

Este trabajo trata de analizar en términos navales la rivalidad existente entre China y Estados Unidos. Tal rivalidad no se mide solo en el mar y, ni mucho menos, puede acometerse sobre la base del número de buques, por más que tales cifras delaten una clara intencionalidad política. Estamos ante una confrontación de poderes que exceden el ámbito naval, aunque se manifiesten en él. La situación naval en Indo-Pacífico revela cómo el ascenso pacífico y económico de China comienza a hacerse visible en el dominio militar señalándose así lo que parece el comienzo de una reordenación geopolítica del mundo a partir de ese entorno geográfico.

## Palabras clave

China, Estados Unidos, Indo-Pacífico, Asia-Pacífico, marina.

«No desprecies a la culebra  
por no tener cuernos,  
quizá se reencarne en dragón»  
*La frontera azul*

Desde la perspectiva histórica y para entender lo que está sucediendo en Asia-Pacífico puede servir de ejemplo lo sucedido con la doctrina británica de 1889, con rango de Ley conocida como *Two Power Standard*, que llevaba a la *Royal Navy* a tratar de superar a la suma de las dos siguientes marinas en importancia alegando para ello la seguridad de las islas. Esta política, y la consiguiente reacción alemana, acabó por generar una tensión inflacionista en el ámbito de lo militar que se encuentra en los orígenes de la Primera Guerra Mundial, y acabó por hacer sentir como enemigo a quien, en principio, no tenía por qué serlo. La guerra no fue la continuación de la política por otros medios; en este caso fue la apoteosis de la irracionalidad. La política perdió el control de la situación.

De hecho, la clase militar alemana del II Reich no era belicista, como sí lo era parte de la clase intelectual y los industriales<sup>(1)</sup>. En este sentido, Bernard Brodie<sup>(2)</sup> se pregunta «¿por qué toda una generación de alemanes, antes de 1914, creyó que la construcción de una gran flota tendería a hacer de Gran Bretaña un socio pasivo y no un enemigo?». En el Indo-Pacífico parece estar sucediendo lo mismo.

No obstante, y también irónicamente, la estrategia marítima de la China actual tiene sus raíces en el pensamiento geopolítico norteamericano, país que, a su vez, se inspira en el modelo británico. Las bases intelectuales de tal estrategia radican en el trabajo de Ma-

han *La influencia del poder naval en la historia 1660-1783*. Este sirvió para iluminar políticamente, en los albores del siglo XX, los ascensos como potencias mundiales tanto de Estados Unidos como de Japón, dando cuerpo doctrinal a un desarrollo político en marcha.

### El poder marítimo chino

El poder es un concepto absoluto, algo a lo que colocarle apellidos solo sirve a su condicionamiento y limitación. Así, el poder chino desborda al poder marítimo chino. Aquel incorpora elementos como los económicos y culturales, entre otros muchos, que lo trascienden. Y desborda el marco que unos buques puedan ofrecer, por más que contribuyan al mismo; estos pueden quedar inoperativos o, simplemente, no existir o estar desplegados sin que de ello se derive nada útil. Serían como esos «bastiones a cada paso»<sup>(3)</sup> de los que habla un célebre poema de Mao que se ven superados y desbordados por su carácter estático. Es esto lo que puede estar pasando en la llamada «primera cadena de islas» que difícilmente sirve para contener a una China global<sup>(4)</sup>.

Pero es que además hay otros elementos de los que se nutre. Por ejemplo, el ambicioso programa espacial chino mejorará sin duda sus capacidades de mando, control e inteligencia; y sus muy desarrolladas capacidades cibernéticas, como se comprenderá, pueden tener consecuencias directas sobre el teatro de operaciones navales. Con ello se quiere significar que, para hablar del poder marítimo chino, hay que hablar necesariamente del poder chino, sin el cual tal cosa no se entiende debidamente. El maquiavelismo de la estrategia siempre acaba por confundir simplistamente fuerza con poder, conduciendo a imperdonables errores de apreciación. El concepto chino de «guerra irrestricta»<sup>(5)</sup> hace mucho énfasis en esta cuestión. Los

planos para el enfrentamiento no son solo militares.

En fin, en 2020, los cinco países con mayor gasto militar fueron Estados Unidos, China, India, Rusia y Reino Unido. Estos suponen globalmente el 62 % del gasto militar total. Estados Unidos representa el mayor gasto con 778 000 millones de dólares. Y, en materia de exportación, los sistemas de armas chinos se han convertido en una oferta que es difícil de rechazar: ofrecen *grossomodo* un 75 % de la capacidad de la misma tecnología bélica occidental, pero a la mitad de precio.

Aun dentro de la poca transparencia que resulta habitual, hay consenso entre los analistas en que el presupuesto militar chino ha estado creciendo durante 26 años consecutivos hasta 2020. De acuerdo con *Infodefensa*, China prácticamente ha doblado su gasto militar en los últimos 10 años, de modo que ha pasado de 129 359 millones de dólares en 2009 a 244 349 a precios constantes en 2019, un 89,34 %; 252 304 millones de dólares a precios corrientes. Buena parte de ellos han ido a parar a la Armada, que parece ser que, en 2021, va a tener un incremento del 7 % en detrimento del Ejército de Tierra.

Además, el gasto militar chino ha tenido un importante incremento a partir de 2011, que se acentuó aún más en 2015. Según el Instituto Internacional de Estudios para la Paz de Estocolmo (SIPRI) en 2015 China gastó en Defensa el 1,9 % de su PIB, mientras que EE. UU. destinó el 3,3 % a ello; y eso en un escenario de incremento del PIB chino. En 2017, la respuesta a las asertivas declaraciones del presidente Trump fue un incremento del 7 % del gasto militar, lo que constituye probablemente el incremento de este gasto más relevante del mundo en términos absolutos ese año (12 000 millones de dólares)<sup>(6)</sup>.

Con ese incremento, China ha costado toda una política naval que le ha llevado

primero a lo costero, de allí a los «mares cercanos» del océano Pacífico y de estos a los «mares lejanos» del océano Índico buscando por esta vía también el cambio de estatus geopolítico que de su peso económico se deriva. Como señala Robert Kaplan en su trabajo *Monsoon* publicado en 2010, una flota en el Pacífico occidental hacía de China una potencia regional; mientras que dos flotas, una en el Pacífico y la otra en el Índico, convertirían al país en una superpotencia global<sup>(7)</sup>.

Hay analistas que ponen en paralelo el esfuerzo naval chino con el que Japón emprendiera a principios del siglo XX, o con el de Estados Unidos en el último cuarto del siglo XIX. Aunque no se puede concretar con gran precisión, este esfuerzo de modernización naval de China abarca una amplia gama de programas de adquisición de barcos, aviones y armas, así como mejoras en el mantenimiento y la logística, pero también en la doctrina, la calidad del personal, la educación y la formación, y los ejercicios<sup>(8)</sup>.

China quiere que, como hemos visto, su armada sea capaz de actuar como parte de

una fuerza antiacceso/denegación de área (A2/AD), para disuadir la intervención de Estados Unidos en un conflicto en los mares cercanos de China, en las inmediaciones de Taiwán; o, en su defecto, retrasar la llegada o degradar la efectividad de las fuerzas estadounidenses que intervienen. Como misiones adicionales tendría la realización de operaciones de seguridad marítima (incluida la antipiratería), la evacuación de ciudadanos de países extranjeros y la realización de operaciones de asistencia humanitaria/respuesta a desastres (HA / DR)<sup>(9)</sup>.

En 2005, la Armada china pasó de 216 buques, ninguno de los cuales era un portaaviones a 333 en 2020, 117 más, esto es un 72 % más, incluyendo entre ellos 2 portaaviones, 1 crucero, 4 submarinos balísticos (3 más que entonces), aunque su tecnología submarina esté muy por debajo de la norteamericana. Probablemente en 2013 o en 2014 ya superara numéricamente a la marina de este país.

En cualquier caso, la previsión es que, en 2030, la marina china totalice 425 buques, entre ellos 5 portaviones y 8 submarinos ba-

Year of DOD report	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020 change from 2005
Ballistic missile submarines	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	+3
Nuclear-powered attack submarines	6	5	5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	0
Diesel attack submarines	51	50	53	54	54	54	49	48	49	51	53	57	54	47	50	46	-5
Aircraft carriers	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	+2
Cruisers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	+1
Destroyers	21	25	25	29	27	25	26	26	23	24	21	23	31	28	33	32	+11
Frigates	43	45	47	45	48	49	53	53	52	49	52	52	56	51	54	49	+6
Corvettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	15	23	23	28	42	49	+49
Missile-armed coastal patrol craft	51	45	41	45	70	85	86	86	85	85	86	86	88	86	86	86	+35
Amphibious ships: LSTs and LPDs	20	25	25	26	27	27	27	28	29	29	29	30	34	33	37	37	+17
Amphibious ships: LSMs	23	25	25	28	28	28	28	23	26	28	28	22	21	23	22	21	-2
<b>Total of types above (does not include other types, such as auxiliary and support ships)</b>	<b>216</b>	<b>221</b>	<b>222</b>	<b>233</b>	<b>262</b>	<b>276</b>	<b>276</b>	<b>271</b>	<b>273</b>	<b>283</b>	<b>294</b>	<b>303</b>	<b>317</b>	<b>306</b>	<b>335</b>	<b>333</b>	<b>+117</b>
China Coast Guard ships	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	185	240	248	255	n/a
Total U.S. Navy battle force ships (which includes auxiliary and support ships but excludes patrol craft)	291	282	281	279	282	285	288	284	287	285	289	271	275	279	286	296	+5
Total U.S. Navy battle force ships compared to above total for certain Chinese ship types	+75	+61	+59	+46	+20	+9	+12	+13	+14	+2	-5	-32	-42	-27	-49	-37	-112

Figura 1. Evolución del número de buques de la armada china.

**Table 2. Numbers of Chinese and U.S. Navy Battle Force Ships, 2000-2030**

Figures for Chinese ships taken from ONI information paper of February 2020

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Ballistic missile submarines	1	1	3	4	4	6	8
Nuclear-powered attack submarines	5	4	5	6	7	10	13
Diesel attack submarines	56	56	48	53	55	55	55
Aircraft carriers, cruisers, destroyers	19	25	25	26	43	55	65
Frigates, corvettes	38	43	50	74	102	120	135
<b>Total China navy battle force ships, including types not shown above</b>	<b>110</b>	<b>220</b>	<b>220</b>	<b>255</b>	<b>360</b>	<b>400</b>	<b>425</b>
<b>Total U.S. Navy battle force ships</b>	<b>318</b>	<b>282</b>	<b>288</b>	<b>271</b>	<b>297</b>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>

**Source:** Table prepared by CRS. Source for China's navy: Unclassified ONI information paper prepared for Senate Armed Services Committee, subject "UPDATED China: Naval Construction Trends vis-à-vis U.S. Navy Shipbuilding Plans, 2020-2030," February 2020, 4 pp. Provided by Senate Armed Services Committee to CRS and CBO on March 4, 2020, and used in this CRS report with the committee's permission. Figures are for end of calendar year. Source for figures for U.S. Navy: U.S. Navy data; figures are for end of fiscal year.

**Figura 2. Número de buques de combate chinos y estadounidenses, 2000-2030.** Fuente. CRS.

lísticos. Y que en 2040 disponga de 6 portaaviones y 10 submarinos balísticos.

Esta armada no solo trata de superar numéricamente a las armadas occidentales, lo que es de un indudable valor simbólico, sino que también pretende hacerlo en términos de tonelaje y, sobre todo, de capacidades, que es la medida real de una fuerza más allá de lo numérico que queda simplemente como algo ilustrativo. No obstante, algunos analistas sostienen que todavía le faltan una o dos décadas de desarrollo tecnológico para poder hacerlo en capacidades, el elemento decisivo de valoración.

Las cifras de buques, que por sí mismas no significan gran cosa, cabe extraer algunas conclusiones relevantes. A destacar la capacidad técnica y logística que ha hecho posible la empresa de construir estos buques como desarrollo propio y que implica una voluntad de permanecer en este proyecto en el tiempo.

Y es que China está botando al año un tonelaje parecido al de la flota británica al completo. En 2020, el volumen rebotado por los astilleros chinos fue de 23 257 200 tonela-

das, mientras el volumen de la flota mercante abanderada por este país alcanzó las 98 242 000 toneladas<sup>(10)</sup>. Tal cosa implica la creación de astilleros, industria, arsenales, logística, mantenimiento... a una escala colosal. Así, el astillero chino en Dalian en el mar de Bohai cuenta con capacidad para construir hasta cuatro submarinos nucleares al mismo tiempo. La *China Shipbuilding Industries* (CSI), que los desarrolla tiene 310 000 empleados y 147 institutos de I+D. En 2019, sus astilleros botaron 10 destructores pesados y dos buques portahelicópteros de asalto anfibio y ahora construye dos portaaviones de 85 000 toneladas y dos buques de asalto de 40 000<sup>(11)</sup>.

China, además, ha utilizado la construcción naval para promocionar su industria y tecnología realizando series cortas de barcos en los que se obtienen lecciones que se implementan en la siguiente serie. Este proceso ha culminado en el diseño de portaviones de doble casco, y en un salto cualitativo en la calidad de sus submarinos ahora nucleares. A ello se añaden avanzadas aeronaves con tecnología *stealth* como la J-20 o el misil balístico DF-26.



Busca dotarse de su propia tecnología. No importa de terceros países los sistemas de armas, sino que, como señalábamos, estos son fruto del esfuerzo derivado de su propio desarrollo tecnológico. Y también de la adquisición de experiencia a esa misma escala, en la que el país parece que es capaz de hacerlo todo por sus propios medios. Además, debe ponerse este esfuerzo en paralelo a otros de los que se realimenta y a los que contribuye: carrera espacial, inteligencia artificial, computación cuántica, capacidades cibernéticas, tecnologías armamentísticas (como las armas hipersónicas). Estados Unidos provocó el colapso económico de la URSS al imponer un ritmo de gasto que esta no fue capaz de seguir. No parece que, en este caso, pueda repetirse la misma historia al superar el PIB chino al norteamericano.

A ello se suma que, en materia de ciencia, tecnología e innovación, la percepción de China es que la decadencia del país se inició cuando, a finales del siglo XVIII, dio la espalda a la Revolución Industrial. Este es, recíprocamente, en sentido contrario al progresivo éxito de Occidente y la clave, por tanto, que explica su superioridad. Tras esta lección histórica y en presencia de lo que ha venido a ser llamado Cuarta Revolución Industrial, pretende encabezar este proceso<sup>(12)</sup>.

La estrategia tecnológica China para 2025, también conocida como *Made in China 2025*, pretende haber reducido la diferencia con los países más avanzados con una política de fuertes inversiones en I+D+i. Se trata de reforzar sectores estratégicos de alta tecnología —como el naval militar— con participación privada y pública; supone pues todo un programa de industrialización<sup>(13)</sup>. Estamos ante un programa a largo plazo con el que trata de que, en 2035, se haya fortalecido la posición propia y alcanzar la paridad con Estados Unidos, para, finalmente y en 2045, poder liderar la innovación mundial<sup>(14)</sup>, de modo que en 2049 cuando la República Po-

pular cumpla 100 años sea un país socialista moderno que sea próspero, fuerte, democrático, culturalmente avanzado y armonioso.

En fin, el número de submarinos totales sumando los convencionales ha pasado de 62 en 2000 a 66 en 2020, con una notable mejora técnica, eso sí. Y está previsto que sean 76 en 2030, lo que demuestra la firme voluntad de tener un dominio negativo de su mar próximo, cuya territorialidad y exclusividad reclama.

En este contexto, el reto de construir un portaviones es singularmente relevante por el esfuerzo y la complejidad tecnológica que precisa su construcción y mantenimiento (barcos, aviones, doctrina, pilotos, adiestramiento...) por ello, además, se exhibe por la vía de los hechos, la voluntad de disponer de unas capacidades expedicionarias extendidas, esto es, una voluntad de proyección de poder sobre los «mares lejanos», ya que la aviación se embarca para llevarla lejos de las bases terrestres ampliando las capacidades estratégicas del país. Esto implica el desarrollo de la llamada «estrategia de los dos océanos», esto es, y como poco, la extensión al Índico del poder chino.

Su primer portaviones no lo puso en servicio hasta en 2013, utilizando parcialmente para su construcción un viejo casco de la era soviética, y lo hizo, además, según señalan los analistas, como forma adicional de aprendizaje y adquisición de experiencia, como demanda un esfuerzo que se pretende sea prolongado en el tiempo y trasciende la propia construcción del buque. El segundo que entró en funcionamiento a finales de 2019 ya era un producto de propia tecnología. Y el tercero en el que progresan rápidamente, previsiblemente, cuenta con capacidades nucleares. Y ya hay programado un cuarto que haría posible que el país dispusiera de dos grupos aeronaves en el pacífico y otros dos en el Índico. Estos dos últimos está previsto cuenten con tecnología tan avanza-

das como el Sistema de Lanzamiento Electromagnético de Aviones (EMALS, por sus siglas en inglés).

Y no solo eso, al mismo tiempo desarrolla otras series de buques como los destructores de la clase 055, un buque muy avanzado con relación a las marinas del entorno. Además, ha mejorado sensiblemente sus capacidades anfibas y su logística conjunta.

El poder marítimo chino excede a la fuerza que representan sus barcos. Y, en su espacio próximo, actúa localmente y recordando a Clausewitz «la defensa es más fuerte que el ataque». Al operar cerca del litoral, obtiene las ventajas de que les puede dotar la geografía; así, China se beneficiaría del apoyo logístico y del poder de fuego costero que, por ejemplo, le ofrecen los misiles antibuque (como el conocido como DF-26 cuyo blanco preferente son portaviones y cuenta con un radio de 2000 millas náuticas desde la costa)<sup>(15)</sup> o de la aviación naval y no naval basada de tierra firme.

Y lo naval no se reduce tampoco a buques de guerra. Así, en cuanto a los elementos extranavales, comenzar recordando que las islas y arrecifes del mediterráneo chino se han convertido en auténticos «portaviones insumergibles» (se han enviado a varias de ellas bombarderos H-6K y se las ha dotado de pistas de hasta 2900 m) ubicadas a su vez hasta a 2000 millas del continente. Y en cuanto a su capacidad de proyección, cabe recordar que China cuenta con vectores de todo tipo que cubren prácticamente el mundo entero; y, lo más importante, que estamos hablando de una potencia nuclear.

Además, no son pocos los analistas que ponen en valor el papel de la flota pesquera china, actuando como una fuerza marítima irregular o paramilitar. Este papel que extiende incluso a los barcos de policía marítima, un concepto en el que incluiríamos a las unidades de la guardia costera. Esta es también la más grande del mundo e incor-

pora más barcos que todos sus vecinos juntos. Unas 200 unidades de tamaño medio, más de 500 toneladas, capaces de operar en mar abierto, y más de 1000 pequeños patrulleros<sup>(16)</sup>. Los guardacostas se crearon con 185 barcos en 2017 y contaban con 255 en 2020. Y ya se prevé que puedan participar en la lucha contra el narcotráfico en los mares próximos a Iberoamérica.

La Milicia Marítima, como detalla Augusto Conte de los Ríos, ocupa un lugar relevante como fuerzas paramilitares. Estaría formada por lo que se presenta como «pesqueros» a los que se sumarían en su caso pesqueros reales. Se trata de una fuerza organizada, adiestrada y controlada por el Estado (para lo cual se han creado múltiples mecanismos institucionalizados, que implican a autoridades civiles y militares a nivel local y central), capaz de llevar a cabo operaciones tanto en aguas próximas como profundas bajo control militar. Son útiles para modificar el *statu quo* local e implementar estrategias de fuerza de modo «no violento».

Así se significa que se está instrumentando políticamente el conjunto de la flota pesquera al confundir estas embarcaciones con aquellas. Su papel se concreta mediante actuaciones eventualmente inamistosas centralizadas y coordinadas con fuerzas convencionales, por lo que han venido a ser clasificadas como acciones que se incluyen en el concepto de «zona gris». Se pretende abrumar a las fuerzas convencionales con el uso simultáneo de hasta de cientos de estas embarcaciones privándoles de sus capacidades —cuyo uso sería siempre desmedido y eliminaría la ventaja tecnológica— para obtener *de facto* el dominio de un mar como el mar de China Meridional. De este modo, frente a unos pocos buques de alta tecnología, se sitúan centenares de pesqueros baratos y «desarmados» que los superan al hacerlos inoperativos por no poder responder en el mismo plano al reto que se les plantea<sup>(17)</sup>.

Estamos, además, subraya Conte de los Ríos, ante unidades cada vez más profesionalizadas, militarizadas y bien pagadas, que incluyen entre sus miembros a personal militar, y están dotadas con cañones de agua y casco reforzado para poder embestir. Estas han participado en múltiples incidentes marítimos en el Pacífico, en el mar del sur de la China y en aguas de Vietnam y, Filipinas, incluso contra barcos americanos como el USNS *Impeccable*. También han sido utilizadas para dar cobertura a la ocupación de arrecifes e isletes, y han contribuido a las construcciones realizadas en ellos, en las que frecuentemente se ubican este tipo de unidades. Actúan, así como una suerte de Marcha Verde de signo marítimo en un mar en buena parte reclamado por China, pese a la lejanía de sus costas (hasta en 2000 millas)<sup>(18)</sup>.

En este sentido algunos analistas apuntan a que la defensa del mar costero y territorial pasaría gradualmente a manos de los guardacostas y la milicia marítima nacional, mientras que la Armada se centraría en la creciente presencia del país en alta mar a lo largo de la primera y segunda cadenas de islas<sup>(19)</sup>.

### **La proyección naval norteamericana en Asia-Pacífico**

Refiere Henry Kissinger en su libro *China* el caso del memorándum Crowe. Este, elaborado en 1907 por un diplomático británico, consideraba como inevitable el enfrentamiento entre Alemania y el Reino Unido prejuzgando de este modo las intenciones de aquel país tras una etapa de competencia financiera, industrial y comercial —en 1896, se publica en Reino Unido el libro *Made in Germany* de Ernest E. Williams, una primera señal de alerta— y que pasó a convertirse en política con un enfrentamiento proteccionismo-librecambismo en clave colonial, carrera de armamentos...

Esto suponía una reedición de lo que Graham Allison reutilizando una idea de Sir Michael Howard denominaba «la trampa de Tucídides» —el ascenso de un país (Esparta) promovía la desconfianza de la potencia superada entonces (Atenas) y con ello el conflicto (guerra del Peloponeso)— esto es, se trataba de una profecía autocumplida. Como recuerda el conocido como teorema de Thomas: «si las personas definen las situaciones como reales, estas son reales en sus consecuencias».

Estados Unidos es una «potencia residente» en la región, el otro actor «imprescindible». Su estrategia, el eje desde el que se articula el conjunto de su sistema de contención, se basa en la presencia de una potente fuerza naval, así como en acuerdos bilaterales suscritos con Japón, Filipinas, Corea del Sur y Australia.

Se ha producido en términos globales un decrecimiento significativo y paulatino de la fuerza naval norteamericana, lo que a la postre hacía necesario un mayor compromiso por parte de los aliados para cubrir las necesidades de seguridad. Y es que EE. UU. ha pasado de algo más de mil barcos de primera línea en la década de los cincuenta a algo menos de trescientos; por esta razón es difícil que pueda mantener su capacidad de influencia a nivel global y afrontar más de un conflicto naval, cuando durante la Guerra Fría llegó a disponer de capacidades que le permitían conducir dos guerras y media simultáneamente.

Un mayor incremento del poder naval norteamericano en la región, en tanto que expresión material del anunciado giro hacia Asia-Pacífico mandaría una poderosa señal a los países del entorno de la fiabilidad de su comportamiento para que se aliasen para afrontar un peligro creciente.

Esta rivalidad se sustancia también en términos navales, siendo este un plano de particular relevancia. Como hemos visto, en

2014, China adelantó a Estados Unidos en número de barcos, pero no en capacidades reales, aunque su despliegue es fundamentalmente regional. El elemento cualitativo, en el caso norteamericano, es más relevante que el cuantitativo.

En 2020, tenía desplegados 330 buques y 66 submarinos (396 en total) frente a 283 de los norteamericanos, 211 buques y 72 submarinos. Además, la marina china actúa localmente y apoyada desde su territorio, mientras que la norteamericana lo hace globalmente y sus bases principales se encuentran a miles de kilómetros de distancia, lo que dificulta su logística y debilita significativamente. Es decir, no se trata del poder (naval) norteamericano, sino de su capacidad de proyección naval sobre Asia-Pacífico, con todos sus condicionantes y por más que esta pueda incrementarse ya sea coyuntural o permanentemente. En estos términos, la concentración de fuerzas hace

regionalmente más poderosa a China. Pero si expandimos vemos que Estados Unidos cuenta con más bases y se encuentra, como resultado de la Historia, geopolíticamente más dotado.

Y no solo eso, sino que a los elementos de fuerza —*hard power*— hay que sumar el liderazgo político y diplomático que ejerce en el mundo este país y que es parte de su *soft power*. Este encabeza no pocas alianzas y organizaciones y no solo militares, que también; estas van desde el peso con que cuenta en el FMI o el Banco Mundial pasando por la OTAN o el ANZUS. Volvemos a repetirlo, el poder no puede subsumirse en un mero sumatorio de armas.

En cualquier caso, y aunque lo fueran, no estamos ante un análisis meramente numérico. Las capacidades norteamericanas desbordan tecnológicamente a las chinas que recordémoslo, tardaran, según destacan numerosos analistas, al menos una década en

	2000	2005	2010	2015	2021
<b>Portaviones</b>	12	12	11	10	11
<b>Cruceros</b>	27	23	22	22	24
<b>Destruyores</b>	54	46	59	62	68
<b>Fragatas/LCSs</b>	35	30	31	5	21
<b>SSN</b>	56	54	53	54	50
<b>SSBN</b>	18	14	14	14	14
<b>SSGN</b>	0	4	4	4	4
<b>Cazaminas</b>	18	17	14	11	8
<b>Anfibios</b>	41	37	33	30	32
<b>Auxiliares</b>	57	45	47	55	50
<b>Total</b>	318	282	288	271	282

**Figura 3. Evolución de buques en servicio en la Marina norteamericana, incluye buques de todos los tipos excepto patrulleros y tren naval.** Fuente. Datos según referencia otorgada por MacKinlay Ferreiros, Alejandro “El Asia marítima y el equilibrio de poder en flujo” *IEEE*, US Ship Force Levels, Naval History and Heritage Command, publicados el 17/11/2017, disponibles en <https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/us-ship-force-levels.html> (para 2000 a 2015) y (2021) Chapter Three: North America, The Military Balance, 121:1, 30-65, DOI: 10.1080/04597222.2021.1868792 (para 2021).

alcanzar a la norteamericana. La victoria en un conflicto se decide hoy más en atención al gap tecnológico que al volumen de fuerzas. El análisis correcto es así, y solo si nos ceñimos en exclusiva al plano militar, por capacidades.

Una capacidad puede definirse como el conjunto de factores (sistemas de armas, infraestructura, personal y medios de apoyo logístico), asentados sobre la base de unos principios y procedimientos doctrinales que pretenden conseguir un determinado efecto militar a nivel estratégico, operacional o táctico, para cumplir las misiones asignadas<sup>(20)</sup>.

En este sentido, merece destacarse que Estados Unidos cuenta con 11 grandes portaviones, por más que deba atender con ellos el mundo entero. Pero otro tanto deberá hacer China si quiere ser potencia global. No se es potencia global a medias o concentrada solo en su entorno regional. Debe contar con un despliegue global acorde a su condición.

El presupuesto de defensa norteamericano triplica (formalmente) al chino, pero lo es para el mundo entero. Ser una potencia global es caro. ¿Quiere China dispersar las fuerzas que tiene concentradas para convertirse en una potencia global, como aparentemente lo es Estados Unidos hoy?, ¿debe Estados Unidos dejar de ser una potencia global para concentrar sus recursos en Asia-Pacífico? La cuestión que dejan entrever tales planteamientos es que estamos ante una multipolaridad imperfecta en la que el costo de imponerse o la facilidad de negar posibilitan un *status quo* fáctico, al menos en clave regional.

En fin, la respuesta norteamericana a las tensiones con China ha sido el giro al Pacífico de su armada que ha incrementado su fuerza naval y su presencia activa en la región, introduciendo nuevos conceptos operativos para contrarrestar las políticas de control negativo chino, asumiendo doctrinalmente los desafíos y las especificida-

des que la zona gris encarna. Así se insiste también doctrinalmente desde la perspectiva norteamericana en el ámbito del ciberespacio, en las actividades espaciales, en la relevancia de las redes sociales; en la protección de las cadenas de suministro, especialmente las de la industria de defensa. Pero también, y al mismo tiempo, en el uso del poder militar tradicional para salvaguardar el orden internacional<sup>(21)</sup>.

Además, y como obliga la reducción que, de la diferencia de poder entre ambos países, ha desarrollado un esfuerzo de integración —la defensa integrada— de los diferentes servicios con vistas a fortalecer la eficacia de su actuación, ante el poder que representa China y la reducción del *gap* militar por parte de este país. Así, ha sacado a finales de 2020 una estrategia conjunta de la armada, los marines y la guardia costera norteamericana.

Estos tres servicios reconocen a China como un rival estratégico de Estados Unidos mientras pone en valor la naturaleza naval del enfrentamiento entre ambos colosos, cuyo poder entienden ha evolucionado en el sentido desfavorable a sus intereses por más que sigan manteniendo su supremacía. Es más, hay consenso en la comunidad estratégica estadounidense a la hora de pensar que China está ganando ventaja frente a Estados Unidos, y que este país está perdiendo la suya<sup>(22)</sup>.

En esta línea propone que Estados Unidos preste atención a la libertad de navegación, la seguridad portuaria, el control de los puntos de estrangulamiento marítimo, la lucha por el dominio del mar y el fortalecimiento de las alianzas, pues considera que la competencia marítima chino-estadounidense es de alcance global.

El problema de Estados Unidos frente a China, reiterémoslo, es la gran distancia entre sus bases principales y el teatro de operaciones. China juega en casa. Esto ha hecho



recrear la idea de una «I Flota» para rellenar el hueco entre el océano Pacífico y el Índico, lo cual sería nuevamente un reconocimiento específico del compromiso norteamericano y de la naturaleza integral del espacio Indo-Pacífico. Y es que la VII Flota, desde Japón, y la III Flota, que protege la zona que se extiende desde la costa Oeste al meridiano 180°, cubren un territorio que abarca desde California hasta la frontera entre India y Pakistán<sup>(23)</sup>. Y la ubicación natural, de prestarse a ello, sería Singapur, país al que de esta manera se anclaría definitivamente evitando la aproximación a China que está teniendo lugar.

### Conclusiones y relevancia

Decía Kissinger que, sin Estados Unidos, Europa estaba llamada a ser el apéndice de China. Aunque solo sea por eso, Europa no puede quedar al margen de lo que sucede en la región, aunque lo pretenda. En eso consiste el giro a Asia-Pacífico. No es preciso insistir mucho sobre el volumen de intercambios entre ambas regiones que, en 2018, equivalía a 1,4 billones de euros y se espera que alcance en 2025 los 2,5 billones, el doble que el flujo existente con Estados Unidos, al que ya supera hoy.

Francia, Alemania y Reino Unido han enviado buques al mar de China Meridional y reclamado la libertad de los mares en el estrecho de Taiwán aún a costa de tensionar sus relaciones con China, país con el que mantienen relevantes intercambios económicos.

Europa tampoco puede quedar al margen de la confrontación entre Estados Unidos y China. El lanzamiento en septiembre de 2021 del AUKUS, una alianza estratégica entre Australia, Reino Unido y Estados Unidos, que situará a Australia en el selecto club de los países con submarinos de propulsión nuclear (12 unidades) sirve para reforzar el perímetro estratégico del indo pacífico y for-

talecer otras alianzas no ajenas a la región como *Five Eyes* (una alianza de inteligencia entre Estados Unidos, Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Reino Unido).

Las unidades navales difícilmente estarán listas antes de 2040. Y es que la relevancia del acuerdo es política. El hecho de no se haya contado para el acuerdo con Europa en general y con Francia —con importantes territorios tanto en el océano Pacífico como en el Índico— en particular, viene a demostrar la necesidad de seguir avanzando en la concertación de las políticas exteriores europeas. La pugna entre Estados Unidos y China tiene en Europa uno de sus principales teatros de operaciones.

La verdad es que si China sumase su poder marítimo al poder continental que la geografía le ha dispensado, se erigiría en la gran potencia global que está llamada a ser, ya que se encuentra ubicada dentro del continente euroasiático y desborda de este modo el concepto de «insularidad» auspiciado por Mahan al hacerse con la gran isla que es este continente.

Esto último precisamente constituye la propuesta de Mackinder que quedaría integrada en su proyecto político. Pero tal actuación, que convertiría a China en el hegemon, requeriría de un colosal esfuerzo que históricamente esta nación ha rechazado para concentrarse en su propio entorno. La cuestión es que la globalización ha convertido a la tierra en plana y relativizado el concepto de distancia, lo que supone a la postre un cambio de paradigma.

### Notas

(1) FRAGA IRIBARNE, Manuel. *Guerra y conflicto social*. Gráficas Uguina, Madrid, 1962, p. 70.

(2) BRODIE, Bernard. *Guerra y política*. Fondo de Cultura Económica, México, 1978, p. 28.

(3) «Barrimos al enemigo como se enrolla una estera/ Alguien gime desilusionado. ¿De qué sirve un bastión a cada paso?»

(4) Sobre el particular puede consultarse el trabajo: AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico. “Geopolítica naval del indo pacífico”. Disponible en: [http://www.ieee.es/contenido/noticias/2021/09/DIEEEA31\\_2021\\_FEDAZN\\_Naval.html](http://www.ieee.es/contenido/noticias/2021/09/DIEEEA31_2021_FEDAZN_Naval.html)

(5) QIAO Liang y WANG Xiangsui, *Unrestricted Warfare*, 1999.

(6) “7% más para gasto militar: la respuesta de China a la propuesta de Donald Trump de aumentar el presupuesto de Defensa de EE.UU.”, *BBC*. 04.03.2017. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-39165362>

(7) ESTEBAN G. MANRIQUE, Luis. “India, China y EEUU y el gran juego del Índico”, *Revista Política Exterior*. 07.12.2020. Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/india-china-y-eeuu-y-el-gran-juego-del-indico/>

(8) “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress”, CRS Reports. 03.08.2021. Disponible en: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/RL/RL33153/252>

(9) “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress”, CRS Reports. 03.08.2021. Disponible en: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/RL/RL33153/252>

(10) Disponible en: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/156/index.html>

(11) ESTEBAN G. MANRIQUE, Luis. “India, China y EEUU y el gran juego del Índico”, *Revista Política Exterior*. 07.12.2020. Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/india-china-y-eeuu-y-el-gran-juego-del-indico/>

(12) ROSALES, Osvaldo. “Las claves del conflicto económico China-Estados Unidos”, *Flacso*, agosto 2018. Disponible en: <http://www.flacsochile.org/slider/las-claves-del-conflicto-economico-china-estados-unidos/>

(13) SAHAGÚN, Felipe. “Introducción” en *Panorama estratégico 2019*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

(14) SANCHEZ, Carlos. “La geopolítica del 5G se estrena con Huawei: la guerra del siglo XXI”, *El Confidencial*. 21.05.2019. Disponible en: <https://www.elconfidencial.com/economia/2019-05-21/geopolitica->

(15) “La modernización naval de China: ¿El dragón se globaliza?”, *El radar de la georealidad*. 10.06.21. Disponible en: <https://www.elradar.es/la-modernizacion-naval-de-china-el-dragon-se-globaliza/>

(16) CONTE DE LOS RÍOS, Augusto. “La milicia marítima de China: ejemplo en la zona gris”. *Global Strategy*. 02.01.2021. Disponible en: <https://global-strategy.org/la-milicia-maritima-de-china-ejemplo-en-la-zona->

(17) SUDWORTH, John. “El misterioso libro que sustenta el reclamo de Pekín sobre el disputado mar de la China Meridional”, *BBC*, 30.06.2016. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-36576528>

(18) CONTE DE LOS RÍOS, Augusto. “La milicia marítima de China: ejemplo en la zona gris”, *Global Strategy*, 02.01.2021. Disponible en : <https://global-strategy.org/la-milicia-maritima-de-china-ejemplo-en-la-zona-gris/>

(19) “La modernización naval de China: ¿El dragón se globaliza?”, *El radar de la georealidad*, 10.06.21. Disponible en: <https://www.elradar.es/la-modernizacion-naval-de-china-el-dragon-se-globaliza/>

(20) VV.AA. “Conferencia Planeamiento de la Defensa Nacional”, *Escuela Superior de las Fuerzas Armadas*, 2011.

(21) “China evalúa la nueva Estrategia Naval de EE.UU.”, *El radar de la georealidad*, 02.03.2021. Disponible en: <https://www.elradar.es/china-evalua-la-nueva-es-trategia-naval-de-ee-uu/>

(22) “China evalúa la nueva Estrategia Naval de EE.UU.” *El radar de la georealidad*, 02.03.2021. Disponible en: [https://](https://www.elradar.es/china-evalua-la-nueva-es-trategia-naval-de-ee-uu/)

[www.elradar.es/china-evalua-la-nueva-es-trategia-naval-de-ee-uu/](https://www.elradar.es/china-evalua-la-nueva-es-trategia-naval-de-ee-uu/)

(23) ESTEBAN G. MANRIQUE, Luis. “India, China y EEUU y el gran juego del Índico”, *Revista Política Exterior*. 07.12.2020. Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/india-china-y-eeuu-y-el-gran-juego-del-indico/>

Cómo citar este documento:

AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS, Federico. *La rivalidad naval en el Indo Pacífico*. Documento de Análisis IEEE 43/2021. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2021/DIEEEA43\\_2021\\_FEDAZN\\_Rivalidad.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA43_2021_FEDAZN_Rivalidad.pdf) (consultado 26/11/2022)



## REFLEXIONES: UN TRATADO DE MEDIO SIGLO

Por el Dr. Agustín BLANCO BAZÁN



*Agustín Blanco Bazán se graduó como abogado en la Universidad de Buenos Aires, Argentina y realizó estudios en la Universidad de Viena, Austria. Fue titular de la Oficina Jurídica de la Organización Marítima Internacional (OMI). En la actualidad se desempeña como consultor, conferencista y profesor visitante en diversas instituciones académicas. Es autor de muchos artículos especializados en Derecho del mar y marítimo. Reside en Londres.*

En 2023 se cumplirán los cincuenta años desde la firma por Argentina y Uruguay del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Se trata de un aniversario apto para reflexionar primeramente sobre la decisiva influencia de este instrumento en la armonización de intereses políticos y económicos entre dos países de América Latina fusionados por una inseparable e indiferenciada ósmosis cultural y de convivencia social cotidiana. Y también es una ocasión para repensar y reavivar una estrategia común en pro del desarrollo de una economía sin fronteras ni prejuicios locales en una región cuyo potencial integrativo es frecuentemente saboteado por conveniencias políticas pasajeras. Junto al MERCOSUR y la Hidrovía Paraná-Paraguay el Tratado es el tercer gran pilar de gestión y progreso común, no solo para Argentina y Uruguay sino también para Brasil, Paraguay y Bolivia. No solo resuelve conflictos de límites mediante una demarcación de espacios territoriales, sino que también estructura una gestión vital en materia de pesca, dragado, y regulación marítima comercial. Es a través de esta gestión que una historia de prejuicios nacionalistas decimonónicos ha logrado ser superada con una estrategia integrativa aún en desarrollo.

### Una historia difícil con final feliz

Es indudablemente que la Argentina sufrió un trauma histórico con la secesión de un territorio considerado como componente indispensable de las llamadas Provincias Unidas del Río de la Plata, porque, ¿cómo mantener esta denominación, siquiera en su significado histórico, frente a la pérdida de la banda oriental del estuario? Para peor, la Convención Preliminar de Paz de 1828, al no establecer en este concretos límites territoriales azuzó por parte de la Argentina reclamos de soberanía hasta límites que hoy parecen risueños, por ejemplo la *teoría de la costa seca*, según la cual, al aceptar la independencia de Uruguay, Argentina no había renunciado a parte alguna del Río de la Plata. De acuerdo a esta lógica, el límite de la soberanía argentina se extendía a la línea de más alta marea de la costa uruguaya. Lejos de restringirse a una ideología trasnochada, esta teoría animó la ocupación argentina de Martín García en diversas oportunidades y alcanzó su crisis de mayor peligrosidad en 1908. En su trabajo sobre *El conflicto entre Uruguay y Argentina, (1907-1910)*<sup>1</sup>, Ana María Rodríguez Ayçaguer enumera las situaciones conflictivas desatadas por la promulgación ese año de un decreto del gobierno en Montevideo autorizando la pesca

con redes de arrastre en la proximidad de las costas orientales. A las protestas del gobierno argentino siguió un empeoramiento de la situación cuando al día siguiente de esta promulgación la tripulación de una embarcación uruguaya encargada de salvar víctimas de un naufragio fue detenida por un destacamento argentino para su interrogatorio en Martín García. En medio de una agitada andanada de reproches y bravuconadas recíprocas en la prensa de ambos países, la armada argentina realizó maniobras frente a las costas orientales y los disturbios populares en Montevideo incluyeron manifestaciones hostiles contra la Argentina que requirieron la intervención policial. El principal agitador ideológico detrás de la teoría de la costa seca era por entonces el canciller argentino Estanislao Zeballos, famoso entre otras cosas por haber escrito *Suma Geográfica Argentina* un artículo donde sugería que al albergar un reducido número de indios y negros, la Argentina era superior a sus vecinos latinoamericanos que él consideraba fundamentalmente como mestizos. Una perceptiva apreciación de Zeballos trasunta en una carta (citada en el trabajo de Rodríguez Ayçaguer) de marzo de 1908 del presidente uruguayo Batlle y Ordoñez a su predecesor Williman: “Si las ideas del Dr. Zeballos prevalecieran del otro lado del Plata tendríamos que confesar, aun los más amigos de la República Argentina, que nuestro peor enemigo se encuentra en ella. Yo no quiero ver sin embargo en las opiniones del Dr. Zeballos las que priman en aquel país, pues este personaje tiene allí muchos adversarios y no puede ser considerado como elemento dirigente de la opinión, ni tampoco con condiciones para dirigirla.”

¡Exacto!: cuando el 10 de junio de 1908 el diario *La Nación* de Buenos Aires publicó la novedad que Zeballos había presentado un plan secreto de guerra contra el Brasil, el presidente Figueroa Alcorta comprendió que contar con semejante ministro no

le servía para ningún objetivo coherente de política exterior. El reemplazo de Zeballos por Victorino de la Plaza, la designación de Roque Saenz Peña como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Misión Especial ante el Gobierno Uruguayo y la designación de Gonzalo Ramírez como Ministro Uruguayo en Buenos Aires marcó el comienzo de una negociación que culminó con la firma por ambos en Montevideo en enero de 1910 de un breve Protocolo donde se expresa la intención de dos naciones “de común origen” de eliminar “cualquier resentimiento que pudiera haber quedado con motivo de pasadas divergencias” que de entonces en más serían consideradas como “insubsistentes.” Es con este lenguaje simple y general que fue aniquilada la teoría de la costa seca, y se catapultó una estrategia de acuerdo a la cual “la navegación de las aguas del Río de la Plata continuará sin alteración, como hasta el presente y cualquier diferencia que con este motivo pueda surgir, será allanada y resuelta con el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que ha existido siempre entre ambos países.” A este importante documento, expresivo de la voluntad de no tomar medidas unilaterales para superar conflictos fluviales, se añaden como siguientes hitos históricos el Tratado de Límites en el Río Uruguay de 1961 y en el mismo año la declaración conjunta sobre el límite exterior del Río de la Plata. De cualquier manera, este acuerdo sobre el límite exterior no subsanaba la situación de conflicto latente involucrada en la endémica falta de límites *interiores* entre los dos países existente desde la independencia de Uruguay.

Como frecuentemente ocurre con todos los conflictos congelados, este tipo de status quo legales terminan siendo paliativos ineficientes para contrarrestar el progreso a nuevas “explosiones”. Prueba de ello son algunos incidentes, en ciertos casos tan exasperantes como risueños, aludidos en una



conferencia de Edison González Lapeyre sobre “Los intereses fluviales, marítimos y portuarios del Uruguay” dictada en el 2014 en la Universidad ORT Uruguay.

Un notable foco de crisis fue el provocado por la ocupación por tropas argentinas en 1969 de Timoteo Domínguez, un islote creado por la implacable acumulación de sedimentos en el estuario y que años después lo llevarían a integrarse físicamente con Martín García. La ocupación tuvo lugar en enero como reacción a la declaración uruguaya de soberanía sobre el islote y una nave guardacostas enviada para consolidar esta declaración se asombró de descubrir allí un destacamento de soldados argentinos con tiendas de campaña y nidos de ametralladoras, sin duda para afirmar la extensión de jurisdicción desde Martín García frente a las pretensiones uruguayas sobre un islote esencialmente arenoso, de precaria vegetación pantanal y plagado de mosquitos estivales. Con típico humor y resignación, los uruguayos invitaron a los argentinos a subir a bordo para tomar un refrigerio. Del resto parecen haberse encargado los masones, siempre un grupo de presión moderador y humanista en medio de los agitados vaivenes políticos rioplatenses. Según González Lapeyre, el gran maestro de la masonería uruguaya y Comandante de la Armada se trasladó a Buenos Aires para conferenciar con representantes de una Armada Argentina también accesibles a los masones argentinos. Siguió el retiro de tropas de Timoteo Domínguez.

Menos cortesés habían sido los miembros de una delegación uruguaya enviada días antes del incidente para negociar a Buenos Aires, donde descubrieron un micrófono oculto en un enchufe de la habitación del hotel Crillón donde se reunían para discutir su estrategia previamente a los encuentros con los representantes argentinos. En la emergencia, los escuchas tuvieron que escuchar los insultos de los escuchados y por supuesto que las negociaciones debieron ser abruptamente suspendidas ante lo que un diario

oriental calificó como “una estupidez mas que un crimen.” Es por causa de incidentes como estos que Nicanor Costa Mendez pasó a acompañar a Estanislao Zavallos en la demonología uruguaya. “Un canciller nefasto” afirma González Lapeyre en un excepcional abandono de su lenguaje diplomático, y muchos argentinos coinciden con él. Después del desempeño que tanto irritó a Uruguay durante el gobierno del General Onganía, Costa Mendez renació como canciller en el de Galtieri para terminar definitivamente su carrea política con la guerra de Malvinas. Pero fue precisamente al comienzo del corto interregno entre estos dos gobiernos militares que un líder argentino experimentó la inesperada conversión que culminó con la adopción del Tratado del Río de la Plata y el Frente Marítimo.

Muchos somos los argentinos que tendemos a vilificar a Juan Domingo Perón sin darle tregua ni atenuante, pero en mi caso ha llegado el momento de abrir el paréntesis necesario para reflexionar sobre el drama que este autócrata vivió durante los últimos años de su vida. Cualquiera sus faltas, incluidas las de su constante hostigamiento al Uruguay durante los años mil novecientos cincuenta, es preciso admitir que hubo alguna sinceridad en su proclamada actitud conciliatoria a partir de su regreso definitivo a la Argentina en 1973. Esta actitud conciliadora fue malograda por los conflictos que él mismo desató con su manipulación de las diferentes facciones de su propio movimiento político, pero por lo menos en el caso de Uruguay, Perón consiguió dejar un legado imperecedero.

Como contrapartida a los desatinos de Costa Mendez, la *intelligentzia* diplomática de ambos países volvió a la carga con negociaciones confidenciales estrictamente alineadas con bases técnicas. El objetivo de completar borradores de un Tratado para el

Río de la Plata estaba prácticamente consumado cuando el 27 de enero de 1973 un destructor uruguayo intervino en una operación de alijo y la Argentina respondió con el envío de dos buques de guerra y cazas de combate aeronaval. Como consecuencia de este incidente se interrumpieron las negociaciones y los participantes en ella se resignaron a considerarlas finalizadas por mucho tiempo. Pero fue aquí que Perón salió al ruedo con una actitud inesperada: desde el exilio en Madrid que abandonaría para regresar definitivamente a la Argentina, dejó saber que consideraba su reconciliación con Uruguay como una prioridad. Es así que treinta y tres días después de su última investidura como Presidente de Argentina y siete meses y días antes de su muerte, el caudillo argentino se trasladó a Montevideo para firmar, el 19 de noviembre de 1973, el flamante Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. Una evaluación de cómo los tiempos pueden cambiar por obra de políticos imaginativos implica comparar las violentas manifestaciones anti-argentinas en Montevideo durante las maniobras de 1908 con los insólitos “¡Uruguay, Perón, un solo corazón” que recibieron al presidente argentino en su visita.

Luego de asociar el Tratado al protocolo firmado por Ramírez y Sáenz Peña en 1910, Perón aludió en su discurso de Montevideo a este último como la eliminación de “hasta el último vestigio conflictivo en nuestros ámbitos fluviales y marítimos” y agradeció la labor de los artífices profesionales del nuevo instrumento con un detenido elogio para los negociadores: “es reconfortante comprobar la existencia de constantes emocionales en los hombres de gobierno de Uruguay cuando se trata de reconocer el silencioso valor de la tarea de técnicos y diplomáticos, que inevitablemente precede a este tipo de acuerdos.” Aquí corresponde completar estos elogios con algunos nombres de ambos lados. Por la Argentina negociaron Julio Barberis, Ju-

lio Pigretti, Roberto Orstein, Federico Río, Tulio Loza, Juan Carlos Olima y Horacio Basabe. Sus contrapartidas uruguayas fueron Edison González Lapeyre, Julio César Lupinacci, Román Orozco, Heber Grasso y Yamandú Flangini.

En su conferencia antes aludida, González Lapeyre evoca que el final feliz posibilitado por los negociadores fue una noche, nublado por un percance ocurrido después de un arduo día de negociaciones comenzado a las diez de la mañana. Cuando a las dos y media de la madrugada los negociantes salieron del Ministerio de Relaciones Exteriores uruguayo satisfechos por haber finalmente alcanzado un acuerdo fundamental, uno de los anfitriones descubrió que le habían robado el auto. La reacción de ambas delegaciones consistió en extender la jornada, con los argentinos acompañando a los uruguayos a hacer la denuncia en la comisaría más próxima.

Los excelentes análisis publicados sobre el Tratado de 1973 me eximen de comentarios explicativos básicos sobre su contenido. Sí caben en cambio algunas consideraciones sobre su importancia en relación a algunos temas concretos.

### **El frente marítimo**

Para apreciar debidamente las implicaciones internacionales del tratado documentado, lo mejor es comenzar por la noción de frente marítimo regulada en su Parte II. Las negociaciones que culminaron con su firma tuvieron lugar durante una época caracterizada por la disparidad de reclamaciones jurisdiccionales de los estados ribereños sobre el mar adyacente a su territorio. Por entonces, un importante tratado internacional sobre el mar territorial, la Convención de Ginebra sobre el mar territorial de 1958, no regulaba un elemento clave, a saber, un límite uniforme universal para la extensión

del mar territorial. Ello llevó a propuestas y declaraciones formales en diferentes países que oscilaron entre distancias tan diferentes como 3, 12, 24 o 200 millas marinas. El resultado de esta disparidad fue una incertidumbre jurídica capaz de afectar decisivamente tanto los intereses de la navegación comercial como los de las naciones con flotas pesqueras de operación transcontinental.

El hecho de que tanto la Argentina como Uruguay coincidieran en establecer un límite de 200 millas constituyó una armonización decisiva para evitar competencias comerciales disruptivas en favor de uno u otro país, particularmente en materia de pesca: buques de terceras naciones debían confrontarse con la necesidad de solicitar licencias de pesca similares en las aguas territoriales de los dos países rioplatenses. Esta armonización fue completada por el establecimiento en el Tratado de una línea de base imaginaria entre Punta del Este y Punta Rasa como límite exterior del Río de la Plata a partir de la cual comienza el territorio marítimo de 200 millas. De esta manera quedaba claro para buques de terceras naciones ingresando al estuario cuáles eran los límites del mar territorial argentino y uruguayo y a partir de dónde se establecía el régimen fluvial.

Tres días antes de la firma del Tratado en Montevideo, la Asamblea General de Naciones Unidas convino la primera sesión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que después de reunirse periódicamente durante nueve años adoptó en 1982 la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, conocida en países de habla hispana bajo la sigla de CONVEMAR y que entró en vigor internacionalmente en 1994. Al hacerse partes en CONVEMAR, Argentina y Uruguay tuvieron que reformular aspectos fundamentales de su jurisdicción marítima. CONVEMAR establece que el límite del mar territorial no puede exceder las doce millas y con ello li-

mita las pretensiones de los países que invocaran un mar territorial de doscientas millas. Pero estos son facultados a establecer soberanía restringida sobre sus recursos naturales vivos y no vivos en una Zona Económica Exclusiva (ZEE) cuya extensión es regulada por CONVEMAR hasta el límite de doscientas millas contadas a partir de las líneas de base.

La coincidencia del régimen del Tratado con CONVEMAR en la zona de mar afuera de la línea Punta del Este-Punta Rasa se explicita en el artículo 72 del Tratado, de acuerdo con el cual Argentina y Uruguay “garantizan la libertad de navegación y sobrevuelo en los mares bajo sus respectivas jurisdicciones más allá de las doce millas marinas medidas desde las correspondientes líneas de base y en la desembocadura del Río de la Plata a partir de su límite exterior.” En otras palabras, mas allá de las doce millas y hasta las doscientas, siempre contadas a partir de las líneas de base, rige en relación a ambos países un régimen de soberanía restringido a la propiedad y protección de recursos naturales, con un status jurídico residual de alta mar en lo que respecta a materias diferentes de esta propiedad y protección.

Particularmente auspicioso en el Tratado es el establecimiento de una zona de pesca común, con volúmenes de captura por especies a distribuirse en forma equitativa y la imputación a cada una de las partes de los volúmenes de pesca que estas autoricen en permisos a embarcaciones de terceros países. Este importante factor integrativo, reasegurado a través de la fiscalización ejercida por la Comisión Técnica Mixta creada en el Tratado, es una novedad comparable en su filosofía supranacional a la unificación de gestión de la Comunidad Europea del Carbón y el Acero en lo que respecta a la conveniencia de explotar recursos económicos esenciales de común acuerdo y por encima de limitaciones de soberanía doméstica.

## **De la línea Punta del Este-Punta Rasa a las de Colonia-Punta Lara**

La relativa facilidad con que Argentina y Uruguay lograron unificar criterios en relación a los aspectos esenciales del Frente Marítimo contrasta con las dificultades experimentadas en la regulación del Río de la Plata propiamente dicho. Es aquí donde la idoneidad técnica y el pragmatismo de los negociadores permitió superar divisiones ideológicas en pro de una cooperación supranacional.

En primer lugar, el Tratado supera mediante concesiones recíprocas las posiciones iniciales sustentadas por la Argentina que pedía el criterio del “talweg”, y de Uruguay, que sostenía la línea media como criterio de división de jurisdicción. Ciertamente, el instrumento establece líneas comunes básicas, como por ejemplo la jurisdicción exclusiva de cada país siete millas marinas adyacentes a sus costas entre dos líneas imaginarias, la de Punta del Este-Punta Rasa y Colonia-Punta Lara, con una reducción a dos millas desde esta última hasta el paralelo de Punta Gorda. Pero más allá de estos límites, el Tratado regula un complejo régimen para las denominadas “aguas de uso común.” Inevitablemente, el Tratado se hace cargo de accidentes geográficos e históricos que obligaron a soluciones *sui generis* aludidas en forma general en el artículo 2, de acuerdo al cual los límites exteriores que marcan las siete millas pueden ser alterados con “las inflexiones necesarias para no sobrepasen los veriles de los canales en las aguas de uso común y para que queden incluidos los canales de accesos a puertos.” Es en este punto donde la prudencia y el asesoramiento técnico lograron imponerse a los criterios políticos de rajatabla del talweg y la línea media: las características mas notorias del estuario del Plata son las vías navegables de acceso no solo a puertos argentinos y uruguayos sino

también a los que acceden a los ríos Paraná y Uruguay. Se trata de canales en constante necesidad de manutención de dragado frente a la constante avalancha de sedimentos que da a la cuenca su permanente estado cambiante.

## **De Martín García a Timoteo Domínguez**

No hay duda de que la situación de Martín García requería una solución estrictamente política por encima de cualquier característica geofísica: aún cuando es indiscutible que esta isla debería pertenecer a Uruguay por su proximidad a su costa, los vaivenes de la historia llevaron al ejercicio primero ocasional y luego permanente de jurisdicción por parte de Argentina. Para esta, Martín García es no solo es una isla emblemática como receptora de prisioneros políticos, en particular expresidentes, sino también por su fama negativa como prisión de indígenas capturados en la llamada “Conquista del desierto” patagónico. Aún cuando uno de sus presidentes, Domingo Faustino Sarmiento, llegó a proponerla como sede de Argirópolis, una mítica capital de los Estados Confederados del Río de la Plata (Argentina, Paraguay y Uruguay), Argentina siempre se empeñó en controlarla por motivos de seguridad y estrategia, que a la fecha de elaboración del Tratado ya eran completamente irrelevantes.

Los negociadores uruguayos se hicieron cargo de esta irrelevancia para convencer a sus poderdantes que no valía la pena arriesgar la suerte de un Tratado inminente insistiendo en discutir una jurisdicción argentina que, después de todo, no había sido contestada formal y periódicamente por los uruguayos. Y también parecen haber coincidido con los argentinos en la obvia diplomacia requerida para resolver cualquier problema, esto es, no aludirlo por su propio nombre con un vocabulario problemático y finalmente innecesario para cualquier fin práctico. Es así

que el artículo 45 del Tratado evita referirse a la *soberanía* sobre la isla para aludir simplemente al ejercicio de su *jurisdicción* por parte de Argentina, y al mismo tiempo limita esta jurisdicción al uso del territorio como “reserva natural para la conservación y preservación de la fauna y la flora autóctonas.” Inevitablemente, esta solución fue de esas que caracterizan el resultado de cualquier buena negociación, esto es, la de ser aceptada a regañadientes por destinatarios proverbialmente insatisfechos.

En su análisis sobre *Cuestiones limítrofes con la República Argentina* escrito para el CURI (Consejo Uruguayo de Relaciones Internacionales, Análisis 2/18) González Lapeyre, uno de los principales artífices de la solución insatisfactoria, pero solución al fin, evoca su polémica con Juan Pivel Devoto a través del diario “El Día” y el semanario “Marcha” respectivamente. Sin duda, la cesión de jurisdicción a la Argentina por medio de un tratado bilateral era un tema que los uruguayos debían discutir profunda y apasionadamente. Pero ocurrió que también los soberanistas argentinos parecieron escandalizarse con la alternativa de haber condicionado el ejercicio de jurisdicción argentina a la administración de una reserva natural. Entre las pomposidades mas pintorescas en este sentido figura la de Isidoro Ruiz Moreno (h) que estigmatizó el reemplazo de la pretendida soberanía absoluta argentina por el de jurisdicción como “la jurisdicción de un guardabosques.”

En paralelo a las agitadas y cambiantes circunstancias políticas que caracterizaron la elaboración e implementación del Tratado, la naturaleza siguió con su despreocupada inexorabilidad aportando sedimentos a Timoteo Domínguez, en la actualidad ya no más un islote sino firmemente incorporado a Martín García como la única frontera seca entre Uruguay y Argentina. Actualmente, se trabaja en la delimitación fronteriza que

es de esperar sea una formalidad tan poco perceptible como lo es hoy la frontera entre Bélgica y los Países Bajos. Mientras tanto, el islote que ya no lo es más sigue creciendo y su extensión es ahora más grande que la de Martín García, tal vez como curioso reconocimiento del destino a quien inspiró su nombre. El 17 de marzo de 1852, el Teniente Coronel Timoteo Domínguez, último comandante oriental de Martín García, debió hacer entrega de la isla a la Argentina de acuerdo a lo acordado por ambos gobiernos rioplatenses. Pero antes que arriar la bandera uruguaya, cortó el mástil y se la llevó izada, con la gallarda frase de “¡la bandera oriental ni se arría ni se entrega!”

Y tal vez sea posible afirmar que la ideal Argirópolis de Sarmiento fue de alguna manera plasmada en la creación de una entidad binacional con extraordinarios poderes sobre las aguas de uso común, y la operación de los pocos canales que permiten navegar hacia los puertos rioplatenses y aguas arriba hacia el Paraná y el Uruguay. Su sede está en medio de la reserva ecológica de la mismísima Martín García.

### La CARP y los canales

Aún cuando los aferrados a conceptos jurídicos dieciochescos insistan en utilizar el término “soberanía” como un sacrosanto vale todo para justificar fronteras duras y sus inevitables aislamientos, toda la historia de post Segunda Guerra Mundial enseña que es solo a través de la cesión de poderes soberanos que los regímenes democráticos pueden resolver sus disputas e incrementar la cooperación necesaria para asegurar su progreso mutuo. En la consecución de estos objetivos las entidades supranacionales juegan un rol decisivo. En este sentido puede afirmarse sin lugar a dudas que ningún instrumento regulatorio general de las relaciones fluviales entre las dos naciones riopla-



tenses hubiera sido posible sin la creación de un ente binacional de las características de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

El Tratado regula para la CARP extensas potestades en materias como la asignación de responsabilidades para remover restos de naufragio que constituyan un obstáculo y un peligro para la navegación, la fijación de zonas para las tareas de alijo y complemento de carga, y las de seguridad en materia de cargas contaminantes o peligrosas. También establece un preciso sistema de consultas en materia de cualquier iniciativa tendiente a la construcción de nuevos canales, la modificación o alteración significativa de los ya existentes o la realización de cualquier otra obra. Este proceso de consultas es decisivo para la implementación cotidiana de operaciones que, en un estuario de difícil acceso a la navegación, involucran no solo los intereses portuarios y económicos de cada país sino también los beneficiados por el tráfico fluvial de la Cuenca del Plata y el Paraná.

Básicamente, dos son los canales utilizados por buques de ultramar para su acceso a los puertos de Montevideo y Buenos Aires o su navegación río arriba: el de Punta Indio, administrado por Argentina, y el de Martín García a cargo de la CARP. Por obvias razones geográficas, el acceso a través del Canal de Punta Indio está controlado por Montevideo, a cuyo cargo está ordenar un tráfico de espera que puede oscilar entre 3 y 15 días o aún periodos de mayor duración. Durante estas esperas, los buques demandan diferentes servicios de practica, combustible, agua potable, cambios de tripulación, asistencia sanitaria, autoridades, inspectores de cargamento, víveres, provisiones, aduana, alijos de carga, repuestos y reparaciones. Se trata de servicios que por su cercanía con el puerto de Montevideo, se contratan en Uruguay. Una

vez terminada la espera, la Argentina resume el control del canal para la navegación, ya sea a los puertos de Buenos Aires o La Plata o a los accesos río arriba, a través del Canal Emilio Mitre para el Paraná o el de Martín García para el Río Uruguay.

Una fuente de conflicto entre los dos países rioplatenses es el proyecto de construir un canal capaz de encausar buques de ultramar destinados a puertos argentinos que se aproximen desde el norte y desviarlos hacia el sur y en dirección a la costa argentina *antes* de su entrada a la zona de espera controlada por Montevideo. Este llamado “Canal Magdalena” permitiría servir a los buques con practica y otras actividades conexas desde la Argentina, constituyendo así una fuente de provisión de servicios y consecuentemente beneficios económicos para este país.

La activación del proceso de consulta establecido por el Tratado y regentado por la CARP en relación a la construcción del Canal Magdalena ha creado un estado de tensión entre los dos países como consecuencia de las reservas del Uruguay, que no solo vería disminuido los ingresos que le aporta en materia de servicios el control de acceso al Río de la Plata a través de las zonas de espera controladas desde Montevideo. También debería pagar los costos de dragado implicados en la manutención del Canal de Punta Indio hoy a cargo de Argentina.

Aún cuando algunos adalides argentinos de posiciones geopolíticas encontradas se han apresurado a reivindicar la construcción del Magdalena como un ejercicio de soberanía, las consideraciones en pro y en contra de esta obra deberían ser vistas con un criterio estrictamente económico. Ciertamente, la pérdida del monopolio de entrada al Plata a través de Montevideo y los costos adicionales de dragado perjudican al Uruguay, pero ¿es este un argumento válido para privar a Argentina de un acceso marítimo comercial

directo a sus puertos y una vía alternativa de entrada y salida en la Cuenca del Plata? Por otro lado, ¿cuál es el beneficio concreto que el canal aportará en materia económica? Argentina aduce que facilitará el tránsito directo de transportes provenientes del sur y aún de la navegación desde el Pacífico a través del Cabo de Hornos. Pero ocurre que el 90 por ciento de la navegación comercial viene del norte y en este caso el paso a través de las zonas de espera administradas por Montevideo es el más directo. Un desvío de los buques de ultramar venidos del norte rumbo al sur para entrar a puertos argentinos a través del Magdalena y sin pasar por las zonas de espera actuales disminuiría el tiempo perdido en estas zonas, pero aumentaría el tiempo de navegación. Este cálculo de tiempos perdidos es esencial para estimar el precio de los fletes.

Excede el cometido de este artículo analizar todas las implicaciones de costes, amortizaciones y valor agregado que implicaría la construcción y el funcionamiento del Canal Magdalena. Por supuesto que el proyecto requiere una inversión masiva con réditos de muy a largo plazo. Pero aún así ¿es posible negar a la Argentina el derecho a realizar una obra considerada como un indudable factor de progreso? Ciertamente, los beneficios de la inversión pueden ser dudosos teniendo en cuenta la modalidad del tráfico actual, pero ¿quién puede oponerse a la visión de quienes esperan alentar el tráfico comercial con opciones alternativa a las que existen actualmente? ¿Por qué no aceptar que no solo el tráfico desde el sur puede verse estimulado con la entrada y salida alternativa y que también el del norte puede ser atraído por la comparación entre días de espera y horas extras de navegación? Todo ello sin olvidar el progreso que para la provincia de Buenos Aires significaría poder desarrollar servicios similares a los que en el presente ofrece Uruguay. Decididamente

la CARP va a tener que trabajar muy duro en la administración de un proceso de consultas de inusual complejidad.

### El dilema de los puertos

Este trabajo sobre las implicaciones históricas, políticas y económicas de los exitosísimos primeros cincuenta años de vigencia del Tratado del Río de la Plata no puede culminar sin aludir a un tema de fundamental importancia ya insinuado en la sección anterior. Se trata de la manera en que esta vigencia puede verse afectada por el tema fundamental de la competencia portuaria. A la supremacía actual del puerto de Montevideo y los correspondientes recelos argentinos se agregan los intereses comerciales de los puertos de las diversas naciones de la cuenca del Paraná-Plata. ¿Cómo superar rivalidades superfluas para responder a la tendencia de concentrar rutas interoceánicas en un sistema de pocos puertos internacionales combinados con transbordos y navegación de cabotaje a puertos de menor relevancia para el tráfico intercontinental? En este sentido, recuerdo haber oído una vez a un empresario marítimo de Japón indicar como ideal a *un solo puerto internacional* en toda América del sur (por ejemplo, Santos) asistido por transbordos y una robusta navegación de cabotaje hacia otros destinos. Frente a este tipo de estrategias comerciales internacionales, ¿qué duda cabe que Argentina y Uruguay deben actuar conjuntamente y en constante consulta para modernizar el tráfico marítimo en el Río de la Plata en respuesta a presiones globales?

### Conclusión

Sin duda, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo ofrece los mecanismos necesarios para esta marcha a un futuro de

difícil concreción que solo puede ser confrontado exitosamente a través del común acuerdo por dos países asociados por un un destino común.

En ocasión de la firma del Protocolo de 1910, Roque Saenz Peña definió la relación entre Argentina y Uruguay como la voluntad de dos pueblos en una sola sociedad asentada en dos soberanías. Tal vez podría retrucarse que somos *un solo pueblo*, el de

las Provincias Unidas del Río de la Plata. Lo demás son accidentes de la política y la historia.

Londres, octubre de 2022

#### **NOTA**

1. *Claves. Revista de Historia*, (No 1 Montevideo, diciembre 2015 pp. 135-174)



# “LA LOCURA DE TENER UN VELERO OCEÁNICO” “BONANZA” A 25 AÑOS DE CUMPLIDO EL SUEÑO

Por el Capitán de Navío (CG) Rodolfo Diego GROLERO



*El CN (CG) Diego Grolero se graduó de la Escuela Naval de Uruguay en 1990. Actualmente se desempeña como Agregado Naval en la Embajada de Uruguay en los EE.UU. Entre sus cargos anteriores podemos destacar, Jefe de Gabinete y Secretaría del Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de la Armada, Comandante de los buques, ROU10 “Colonía”, ROU04 “General Artigas” y ROU20 “Capitán Miranda”. Es diplomado del Curso de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay (2009), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de China (2007-2008), de la Escuela de Guerra Naval de la Armada de EEUU (2011), así como de la Escuela de Guerra Conjunta y Combinada de la Universidad de Defensa de EEUU (2018). Además de ello, es Licenciado en Sistemas Navales y Magister en Relaciones Internacionales de la Universidad Salve Regina de EEUU. En el área de la navegación a vela, realizó tres viajes de Instrucción en el VE Capitán Miranda, como Guardiamarina en Instrucción (1991), Jefe de Navegación (2005) y Comandante (2019). Formó parte de tripulación que realizó la travesía Annapolis (EEUU) – Punta del Este del Velero Oceánico “Bonanza”; asimismo ha participado en varias regatas nacionales e internacionales como parte del plantel de vela de la Armada y Club Naval, habiendo sido el Skipper del mencionado velero en dos oportunidades.*

*“Las grandes ideas las conciben los locos  
las ejecutan los luchadores,  
las gozan los cuerdos  
y las critican los inútiles”*

## 1. Introducción

El 25 de Julio de 1997, en la ciudad de Annapolis (Estados Unidos) se produce el abanderamiento del Velero Océanico “Bonanza” (ex “SUCCESS”) cumpliendo así el anhelado sueño de muchas generaciones de marinos.

Es importante conocer la historia para valorar el presente y así poder delinear el

futuro; el que pierde la historia corre riesgo de perder también el futuro. No por ser reconocidas “frases hechas”, estas no pierden su valor. Es por esto mismo que entendemos la importancia en detener la marcha y contar esta historia, que para algunos será añoranza y para otros servirá de inspiración.

Yo crecí leyendo una frase que mi padre tenía pegada en el escritorio de mi casa, que decía:

*“Las grandes ideas las conciben los  
locos  
las ejecutan los luchadores,  
las gozan los cuerdos  
y las critican los inútiles”*

Tomando esta frase –que siempre captó mi atención pero que no podía entender totalmente– hoy puedo asociar a los locos con los soñadores y a los inútiles con los escépticos. Cuando las ideas de los primeros triunfan, modifican el destino que lleva la inercia del presente, son estas las que aceleran la transformación de las comunidades o impulsan el crecimiento de las instituciones. Si pensamos en la epopeya de la vuelta al mundo del “Alférez Cámpora” (años 1960-1962), seguramente aquellos jóvenes oficiales habrán recibido las críticas por tan descabellado proyecto, pero esas se silenciaron completamente cuando fueron recibidos como héroes nacionales. También la “loca” idea de transformar un desafectado buque Hidrográfico, para convertirse en un Buque Escuela (año 1978). Recuerdo el testimonio del CN (R) Antoniello –quien fue uno de los luchadores que debieron ingeniarse para llevar a cabo esa idea– diciendo que nadie creía en ese experimento; y hoy transformada en una estilizada Goleta, el Velero Escuela “Capitán Miranda” navega hidalgo por los mares del mundo. También la idea de circunnavegar el globo con el “Capitán Miranda” (años 1987-1988), luego de haber hecho solo dos cruces del Océano Atlántico a Europa, aparece como una idea poco conservadora. En la década de 1990, tiene lugar el renombrado proyecto, hoy “hazaña” del Maxi Yate “Uruguay Natural”, habiendo culminado con éxito, “La Regata Whitbread Alrededor del Mundo”, también conocida por “El Desafío Final”, por ser considerada por muchos, como el evento de yachting más peligroso, extenuante y promocionado del mundo de aquellos años. En todos estos eventos estuvieron involucrados los Oficiales de la Armada amantes de la vela. Seguramente los Oficiales del “Alférez Cámpora” se hayan inspirado en otros, pero no hay duda de que estos iniciaron en la Armada un proceso positivo que continuó como un efec-

to multiplicador en las nuevas generaciones, dejando una derrota cada vez más marcada en la devoción e importancia de la navegación a vela para la formación del profesional del mar. Inclusive recuerdo cuando un grupo de Guardiamarinas presentaron un proyecto para repetir la travesía del “Alférez Cámpora”, un sueño que no prosperó.

Pero este rico derrotero estaba marcado más por inspiraciones personales, que por una concepción institucional. A pesar de que en los ochenta se adquirieron pequeños veleros de regata y que el “Capitán Miranda” surcaba los mares del mundo, la vela se seguía viendo simplemente como un deporte más de los planteles que tenía la Escuela Naval. Solo algunos pocos Oficiales una vez graduados, se organizaban para continuar navegando, no sin un gran esfuerzo personal. Todo eso distaba de que la navegación a vela fuera considerada un elemento esencial de la formación náutica básica, como sí la tenían desarrollada la mayoría de las Armadas del mundo. El ejemplo más claro lo teníamos con los Veleros de la Armada Argentina, *Fortuna* y *Fortuna II*, que nos visitaban continuamente por regatas o viajes de instrucción que hacían con los cadetes de la Escuela Naval.

El sueño de los oficiales de que su Armada tuviera un velero oceánico, seguramente debe de tener muchos años, pero de acuerdo a lo investigado, es en el año 1985 que un grupo de oficiales elevan un proyecto concreto al mando Naval para adquirir un velero oceánico, no logrando el objetivo. Pero los sueños necesitan mantenerse vivos hasta que no se encuentre al luchador que los siembre y tierra fértil que los deje crecer. Es en el año 1996, que se dan las condicionantes especiales que hacen que esa idea vuelva a resurgir. Es así que un nuevo grupo de oficiales del plantel de vela, presenta esa idea al Presidente del Club Naval. Estos venían inspirados por la repercusión positiva del



Uruguay Natural, del que alguno de ellos había formado parte, más el buen espíritu de cuerpo y camaradería que se había gestado en el plantel de vela –albergados como una sub-comisión del Club Naval– principalmente por la activa y exitosa participación del pequeño velero de 26 pies “Chubasco” (adquirido por el Club Naval en 1995) en las regatas del Río de la Plata.

Esta vez, encontraron en la figura del CA (R) Walter Fernández Illia –popularmente conocido como “Wifi”– el sembrador y luchador principal para que este sueño se transformara en un proyecto concreto. La búsqueda y las negociaciones para avanzar con la compra llevó un año, porque el velero elegido era el “SUCCESS” perteneciente a la Naval Academy Sailing Foundation, y su “pedigrí” por su rica historia, hacía que no estuviera a la venta. Nada de eso detuvo a “Wifi”, viajó él mismo a EEUU para

negociar; no solo los convenció, sino que lo dejaron a un precio mucho más económico. El proyecto, si bien es llevado a cabo por el Club Naval, tuvo la anuencia y total apoyo del VA Raúl Riso, Comandante en Jefe de la Armada en ese momento. La interesante historia de los detalles de la negociación, de la consolidación del proyecto y cómo se desarrolló la travesía, están ya muy bien redactadas en el artículo “A cinco años de un sueño”, de la Revista Naval N° 44, edición de abril de 2003.

## 2. ¿Qué se buscaba con un Velero Oceánico?

Principalmente que tuviera un rol de instrucción –Velero Escuela– con el objetivo de acrecentar el estrecho vínculo que debe tener todo hombre de mar con su medio natural de trabajo, y al mismo tiempo alcanzar una



Foto: Autoridades recibiendo el arribo del VO “Bonanza” - Travesía Annapolis - Punta del Este (8/12/1997).

destacada representación de la Institución, participando en eventos nacionales e internacionales de la náutica, contribuyendo así a la generación de una conciencia marítima nacional.

**Velero Escuela:** no se tenía hasta el momento una plataforma que contribuyera a la formación integral de la formación profesional del alumno de la Escuela Naval. Los veleros existentes, eran veleros pequeños orientados más al deporte en sí, que terminaban siendo solo utilizados por el plantel de vela. Cuando los Guardiamarinas llegaban al Capitán Miranda, quedaba evidente la carencia del conocimiento de vela, así como su destreza marinera en general. El “Capitán Miranda” no es una plataforma para aprender a navegar a vela, es para aplicar los conocimientos adquiridos en las diferentes áreas y afianzarlos como un todo, por eso la necesidad de largo períodos en el mar, por aquellos de que “la práctica hace al maestro”. Pero no era lógico que se pretendiera que alguien aprendiera a navegar a vela en un buque de características de “Tall Ship”; es comparable con tratar de aprender a conducir una moto de 1000cc sin antes haber aprendido a andar en una bicicleta. En mi caso personal, habiéndome recibido en 1990, hice una Escuela Naval de cinco años sin pisar cubierta de velero alguno, mi primer contacto con una vela fue a bordo del “Capitán Miranda”.

El tamaño y facilidades del Bonanza permitía cerrar esa brecha, ya que podía hacer navegaciones de varios días, llevando hasta doce alumnos, los cuales se convertían en verdaderos tripulantes al tener que hacer todas las tareas de abordaje (navegación, comunicaciones, maniobras con cabos y velas, achique, cocina, limpieza, etc.) cubriendo guardias regulares, estando expuestos continuamente a la observación del instructor. Esto se presentaba como una ventaja frente a la instrucción tradicional que recibían du-

rante los períodos de embarque a bordo de los buques de la Fuerzas de Mar. Sin lugar a duda, la experiencia de navegar a vela, nos impone naturalmente entrar en contacto íntimo y continuo con la mar y su entorno, con el viento, las corrientes marinas, la fuerza de las olas, la observación de los astros y principalmente identificando la costa y sus peligros asociados, etc. Esta experiencia es aún más extrema cuando se navega en un velero de regata, donde se hace sobre una cubierta plana sin protección alguna, con un calado de casi de 3 metros y con una superficie vélica de grandes dimensiones, que debe maniobrase en forma totalmente manual. Para esto se necesita intrepidez, arrojo, resistencia física, disciplina, fomentando el esencial espíritu de cuerpo y la conciencia del trabajo grupal, elementos esenciales para que la tripulación funcione organizadamente, frente a los desafíos de las arriesgadas maniobras (arriar, izar, virar, trasluchar) cuando el mar nos presenta su peor cara. A esta situación, se suma a que en un velero uno no va al rumbo que uno quiere, sino al que la situación lo permite, lo que lleva a que muchas veces la navegación se haga más riesgosa aún, al aproximarse a lugares con bajos fondos, peligros aislados, navegar pegados a la costa, en vez de montarse sobre una derrota segura, previamente bien planificada sobre la carta, como es procedimiento normal en cualquier buque de propulsión a motor. El ejemplo más claro de esto, es la práctica que tenemos los Oficiales de la Armada de navegar “montados” sobre el paralelo 35° de latitud Sur, cuando se navega al Este desde Montevideo, una práctica extremadamente simple para navegar con máquinas, casi imposible para un velero.

Estas particularidades que se dan en la navegación a bordo del “Bonanza”, hace que los alumnos sean los protagonistas; dependen de ellos mismos para enfrentar todos los desafíos de una navegación, los cuales a su

vez los exponen individualmente para poner en práctica sus aptitudes y ser evaluados al mismo tiempo, no solo desde el punto de vista técnico, sino también en el arte de mando, en cuanto al desarrollo de sus habilidades de liderazgo, carácter, espíritu militar, etc.

Otra de las fortalezas para la formación del Oficial, es que esa exposición permanente al riesgo (sentimiento de vulnerabilidad), genera una sensibilidad muy particular, agudizando los sentidos para interpretar los cambiantes elementos naturales del mar. Esto a su vez, exige una constante apreciación de circunstancias y toma de decisiones, sobre todo con la frecuencia en que se presentan situaciones límites para la seguridad del buque y la tripulación. Todas estas experiencias forjan el verdadero temple del hombre de mar y son virtudes que atañen al liderazgo y pie marinero; y que distan de las acciones metódicas cada vez más tecnológicas de los actuales sistemas de los buques modernos, donde dichos sistemas terminan neutralizando la parte intuitiva que es esencial para que la navegación siga siendo un “arte”. Vemos hoy en día cómo las ayudas a la navegación sumergen al navegante en un mundo automatizado, que aparte de aislarlo en su puente cada vez más “digitalizado”, lo alejan del contacto con los elementos naturales. Tampoco esta dependencia de la automatización favorece de la misma forma al desarrollo de aptitudes esenciales que debe tener un líder, un conductor de hombres de una Marina Militar.

**Representación Institucional:** la mayorías de las Armadas —o los Clubes Náuticos/Navales que los representaban— poseían veleros de regata oceánicos de dimensiones considerables, hacían que su presencia en los eventos náuticos, no pasara desapercibida. Esta representación no solo se restringía a participar en las regatas, sino que también estaba orientada a estar involucrado en fes-

tivos náuticos de diferentes localidades, participar en apoyos a escuelas de náutica de todo el país, a proyectos vinculantes con lo marítimo, ONGs, etc. En definitiva, se buscaba tener una plataforma atractiva para que tuviera un poder de atención y convocatoria que permitiera acrecentar el relacionamiento de la Institución con la sociedad civil, teniendo como propósito incrementar la buena imagen de la Armada y difundir la importancia del mar.

La llegada del “Bonanza” revolucionó la náutica deportiva nacional. Era la primera vez que un velero de regata de esas características, con 50 pies (15m), con 23 metros de palo, 2.85 metros de calado, 13 toneladas de desplazamiento, con una tripulación de 13 personas, se unía al circuito nacional. No solo eran sus dimensiones las que lo hacían atractivo, sino su moderna silueta y la tecnología de construcción, era un regatero de “pura sangre”. Un barco construido en un prestigioso astillero de Inglaterra, de los primeros modelos que se habían hecho de fibra (composite) de carbono y kevlar, siendo su diseño del reconocido Ingeniero Naval argentino German Frers (mismo diseñador del “Uruguay Natural”), que con el nombre —original— “FUJIMO”, había ganado afamada popularidad y reconocimiento por su destacada actuación en el ambiente náutico norteamericano. Un velero botado hacía 12 años (1985), que había sido diseñado para los grandes circuitos mundiales, lo hacían único, no solo en Uruguay, sino a nivel sudamericano, lo que era orgullo náutico nacional.

### 3. ¿Cuál ha sido el legado del Velero Bonanza en estos 25 años?

Para contestar esta pregunta, además de mi aporte personal que sigue, recogí la opinión de otros Oficiales que conformaron la primera tripulación que realizó la travesía

Annapolis- Punta del Este y también fueron Skipper del “Bonanza”.

**Capitán de Navío (CG) Rodolfo D. Groloero:** sin lugar a duda, lo más importante ha sido su contribución en la formación profesional de los Oficiales de la Armada Nacional. Por entenderlo así es que elegí escribir este artículo porque me siento en la obligación moral de hacerlo, ya que he sido, soy y seré, un ferviente defensor de la instrucción a vela, y el “Bonanza” ha ocupado un sitio de privilegio en la formación y desarrollo de mi carrera profesional. Como decía anteriormente, no subí a un barco de vela hasta que no me presenté a bordo del ROU20 “Capitán Miranda” como Guardiamarina en Instrucción. En la Escuela Naval solo hacían vela los del plantel, algo que nunca entendí y nunca terminaré de entender. Por suerte el Club Naval, como club esencialmente náutico, adquirió un velero, el “Chubasquito” le llamábamos. Por mensaje naval salió que estaban las inscripciones abiertas para aquellos que estaban interesados en hacer vela. Me acuerdo de haberme anotado junto con un compañero de promoción, y nos sorprendimos que a esa convocatoria solo se habían presentado cuatro oficiales. Yo no sabía nada de vela, en el “Capitán Miranda” si bien uno aprende, se vuelve especialista en la maniobra de su palo, pero si uno no embarca con la instrucción básica, no logra integrar todos esos conocimientos que aisladamente va aprendiendo. De hecho, en mi primera salida a bordo del “Chubasco”, estando al timón no fui capaz de gobernar correctamente la embarcación. Siempre voluntario para la actividad, comencé a aprender el arte, y con ello entendí cosas como qué es la “resiliencia”. El “Chubasco” no tenía baño, ni cocina, ni motor (la energía de la batería era un recurso muy finito), era un pequeño velero (8 m), tanto era así, que era la menor medida con la que se autorizaba a inscribirse en la tradi-

cional regata Buenos Aires-Punta del Este, que era parte del circuito del Río de la Plata. Estando en una de las ediciones de esta regata, en la cual estuvimos 48 horas para cruzar la línea de llegada, debimos afrontar una situación muy recordada por lo curioso. Debido a largos períodos de calma, la regata duró mucho más de lo previsto. Tanto fue así, que cuando estábamos llegando a Punta del Este, el resto de los veleros estaban listos para partir en la segunda pierna, a lo que comunicamos a la comisión de regata: “Velero Chubasco, en proximidades de cruzar línea de llegada, pero seguimos en regata largando con el resto de la flota”. En esa regata muchos veleros prendieron máquinas y abandonaron la competencia. Esa no era una opción para nosotros, lo que también hizo que la adoptáramos como doctrina; la palabra “abandonar” se desterró de nuestro vocabulario. Y esa es la esencia del navegar a vela, uno no maneja la variable tiempo ni tantas otras cosas. El mar es quien nos impone las condiciones, y uno debe tener la humildad para aceptar esos límites, pero el coraje para sobreponerse y adaptarse a las siempre cambiantes condiciones de la madre naturaleza. Con el “Chubasco” aprendí todo lo básico de la navegación a vela. Hoy por suerte están los veleros “Pirata” (30 pies) y el “Aleph” (24 pies) que cumplen esa función fundamental como la tuvo antes el “Chubasco”. Así, en el grado Alférez de Navío, comenzó mi historia con esta pasión, y todo esto lo cuento para pasar el mensaje que “nunca es tarde para comenzar” una actividad tan profesional. Luego llegó la etapa del “Bonanza”. ¡Qué cambio! Me sentía muy seguro en el “Chubasco”, cuando querías hacer una maniobra de emergencia, ahí te arreglabas con un poco de destreza y con la fuerza de una o dos personas todo era solucionable. Cuando salimos por primera vez en el “Bonanza”, todo era diferente, la complejidad de las maniobras, la fuerza



Foto: Vela Mayor arriada para capear un temporal con vientos de hasta 70 nudos.  
Foto sacada durante la regata BsAs-Río (febrero 1999).

de las velas, nada se solucionaba haciendo fuerza, todo era destreza y coordinación. Esto genera que exista una gran dependencia de tu camarada, independientemente que uno sea el experto, el otro el neófito, ambos se necesitan, por tanto, la instrucción es generosa, es permanente, donde las jerarquías se aplanan, y aparece espontáneamente el espíritu de equipo, no hay opción para otra cosa. Pero para mí también el “Bonanza” fue un curso acelerado e intensivo de aprender a ser Comandante. Hay experiencias que solo pasan en un velero oceánico como el “Bonanza”. Por ejemplo, navegar en regata por el Río de la Plata con casi 3 metros de calado es un aprendizaje a fuerza de riesgo, ya que pretender navegar siempre con un pie bajo la quilla es dar demasiada ventaja a otros veleros con menos calado; en ocasiones el ecosonda compite con la atención del anemómetro. De la misma forma podíamos mencionar el aprendizaje que deja capear un

temporal de 70 nudos a 200 millas náuticas de la costa. En mi caso se suma el haber sido Skipper (Capitán) del “Bonanza” antes de ser Comandante de un buque militar. Esto lo considero como una gran ventaja profesional, ya que me permitió experimentar las consecuencias que tuvieron mis buenas y malas decisiones. Aunque reconociendo que la responsabilidad al mando de un velero no es la misma al mando de un buque, esa se siente de la misma forma al caer sobre los mismos hombros donde también aplica la famosa frase “la soledad del mando”. Uno aprende más de las equivocaciones que de los aciertos, y el “Bonanza” es como si fuera una especie de “simulador”, uno va aprendiendo mientras hace, y aunque en este caso el error puede tener un resultado fáctico y no virtual, las consecuencias no adquieren la misma magnitud que cometidas al mando de un Buque. Todas esas experiencias que quedan marcadas a fuego para toda la vida, me



enseñaron la disciplina para no dejar nada librado al azar y nunca bajar la guardia (estar vigilante); que ser un Comandante prudente no significa temeroso, porque el que así piensa se convierte en temerario; y que lo más importante a inculcar, es el espíritu de equipo, es la fuente de poder que da la fuerza para no entregarse en las situaciones críticas.

**Capitán de Corbeta (R) Diego Raffeto:** “Navegar en velero es una experiencia que cuesta expresar, se tiene la sensación de que siempre quedan cosas sin contar. El “Bonanza” es rápido y maniobra con agilidad, se puede vivir en él, se puede correr la ola como en un velero de circuito, precioso barco, ya tiene muchas aventuras en su haber. Veinticinco años después de que los nautas uruguayos empezáramos a escribir nuestra parte de la historia, yo recuerdo muy claro la primera etapa en la navegación de la travesía Annapolis-Punta del Este, sabía tan poco, no hacía falta saber mucho, había buenos camaradas con experiencia, me enseñaron mucho, y el propio barco te enseña. Hay que animarse porque nadie te puede transmitir la sensación, amanece, se hace de noche, sopla fuerte, más fuerte y se vuela todo, se siente la adrenalina, parece que va a tumbar. Después armas un mate y te sacas el traje de agua con agua de mar y el sudor de la maniobra, te ríes un buen tiempo de los nervios que pasaste en la maniobra anterior, difícil que vuelvas a sentir tan a flor de piel que la naturaleza manda, que hay que navegar según lo que te dejé hacer el viento, la ola, la fuerza que te queda y el agua bajo la quilla. Ojalá el “Bonanza” nos acompañe muchos años más, es el mejor recuerdo de mi vida, hoy sigo navegando como Capitán de un Buque Tanque de la Marina Mercante, muchos deben pensar que nada tiene que ver con el “Bonanza”, pero todos los días al tomar una decisión grande o pequeña, lo que aprendí ahí está presente, nunca más te olvidas, es

parte de ti, observas el anemómetro, sales al alero y oteas el horizonte, verificas todos los sensores y ahí estás mucho más tranquilo, ya sabes de qué se trata; acomodas tu barco un poco más allá, que ya aprendiste que cuanto sople fuerte, la deriva no te va a sorprender sin dejarte espacio para maniobrar. ¡Abrazo a todos los nautas!”

**Capitán de Navío (R) Gastón Jaunsolo:** “La adquisición e incorporación del Velero Bonanza a la Armada es el corolario del desempeño deportivo de los Oficiales que habiendo participado en diferentes regatas abordo de veleros como por ejemplo el “Uruguay Natural” o el “Chubasco”, comprobaron que era necesario dar un paso más y que ese paso hiciera la diferencia en forma cuantitativa y cualitativa. Es así que con la incorporación del velero oceánico “Bonanza”, se logra confluir distintas actividades en pro del futuro Naval de los Oficiales, tanto en lo deportivo como en el aporte a su desempeño técnico a bordo de un buque, pero también que repercuta en lo que hace a la conducción en la Unidad donde preste servicio ese Oficial. En lo deportivo se ha marcado huella participando en innumerables regatas en nuestras aguas y las del cono sur, obteniendo la cinta azul en la regata Buenos Aires- Río de Janeiro en el año 2009, por citar uno de los logros. En el aspecto profesional, se registran muchos Oficiales que han pasado por su cubierta, adquiriendo “pie marinero”, obteniendo destrezas en el manejo de equipos de comunicación, navegación, en cuanto hace a maniobras marineras y en particular a la navegación a vela. Estas experiencias las he visto reflejadas a bordo de los buques de la fuerza, tanto en lo personal como en quienes han conformado las planas mayores que me han acompañado. No es que la navegación a vela sea la “panacea” y excluya el error que por nuestra condición humana puede cometerse en cualquier mo-

mento, pero no me cabe duda de que facilita la toma de decisiones acertadas cuando se trata de maniobrar a bordo y de conducir en determinadas circunstancias complejas. La fragilidad de un velero en medio del mar, hace que quien lo navegue sea muy precavido y no deje al azar ninguna de las variables que afectan a la embarcación, así como tampoco cuando se realiza una maniobra tener presente los posibles riesgos que pueda correr la misma o los tripulantes; siendo siempre conscientes que no se contarán con los recursos necesarios para poder sortear un contratiempo grave de la mejor forma, sobre todo navegando distante de la costa. Otro aspecto que vale la pena destacar, es la camaradería que surge de la convivencia en una superficie tan pequeña, ya sea navegando con vientos favorables y poco mar, o por el contrario, atravesando mares arbolados y viento fresco. Camaradería, pie marinero, espíritu competitivo, profesionalismo y carácter, por mencionar algunas, son características que los navegantes a vela suelen poseer y que sin duda a lo largo de nuestra profesión facilitan la labor en la maniobra o Comando de un buque.”

**Contralmirante Gustavo Musso:** “Me sorprende el amanecer sobre el casco blanco impulsado por el Genoa 2 y la mayor a tope en procura de las islas Bermuda con el viento a un descuartelar; ha pasado la primera noche de navegación en mar abierto. A los 74 grados de longitud oeste, y con 1.380 brazas de profundidad, nada se parece a la familiar Bahía de Chesapeake de la que zarparamos, solo la blanca estela que nos persigue señala la demora aproximada a Cabo Henry, en la costa de Virginia. Será la derrota de bautismo, 650 millas hacia levante en el Atlántico Norte en procura del puerto de Hamilton, alejándonos de la costa este de los Estados Unidos tratando de evitar la ruta estadística de los huracanes en el periodo de

máxima recurrencia. A más de veinte metros de altura, sostenido por el arnés hecho firme con un buen ballestrinque a la driza de *spinaker* disponible, me izan cobrando del molinete hasta el tope del mástil para alcanzar la segunda driza de *spi* que se ha trancado en la cajera. Desde aquí arriba se ve pequeña la cubierta del “Bonanza”, si no fuera por las elegantes proporciones de su estructura, podría decirse que parece no ser más grande que la del querido “Chubasco”, un Velamar 26 que mucha satisfacción y experiencia nos dio compitiendo en el Río de la Plata bajo el gallardete del Club Naval. De aquí en más, la estilizada silueta de 50 pies, laminada con extremado profesionalismo en 1984 en el astillero “Green Marine”, será la única contención entre el océano y nosotros. Una vez en cubierta, me siento aliviado, engancho el disparador de la driza a un cáncamo en la platina de la fogonadura, mientras desde el *cockpit* la cobran y pasan por uno de los *stoppers*. Con la racha de 14 nudos el “Bonanza” cobra potencia, escora un poco más, suavemente, apoyando su banda de sotavento y acelera casi un nudo, estable, sensible al timón y a su velamen bien trimado. Se siente agradable el viento en la cara y el sonido del agua deslizándose al tiempo que salpica un poco en la proa, “no es que la vida en tierra me desagrade, pero en el mar es mejor”, dijo alguien alguna vez, y le creo. A popa han quedado semanas de trabajo en equipo para acondicionar el “Bonanza” para surcar más de 6.000 millas, emparchando o cosiendo velas, verificando arraigos y pernos del quillote, renovando la jarcia de labor, cortando y cosiendo las lonas de las literas, ajustando las varillas de los obenques, repasando los sistemas hidráulicos del estay y del motor, cambiando los manguitos de las bombas de agua, instalando el equipamiento electrónico (anemómetro, comunicaciones, *weather fax*, gps, radar y sus respectivas antenas), afirmando las líneas de seguridad, confec-

cionando las gazas en burdas y drizas, instalando las bombas de achique, la potabilizadora y mucho más. En definitiva, el aparejado del Bonanza, ex “Succes”, fue un acelerado curso de “arme su propio barco usted mismo”. La solución al listado de problemas iniciales se consiguió merced a una sumatoria de voluntades, empeño e imaginación, dedicación de sol a sol, habilidad marinera y mucho sudor corriendo por brazos y espalda, sin distinción de grados a la hora de lijar la obra viva o los payoles. El “Bonanza” era nuestro barco, y de su buen armado dependería llegar en condiciones a casa y honrar la impecable gestión del Presidente del Club Naval, Capitán de Navío (R) Walter Fernandez Illia, “Wifi”, para adquirirlo y la confianza del Comandante en Jefe, VA Raúl Risso, quien creyó en este proyecto. No sería una travesía fácil, aunque con los años las vivencias se sientan o perciben como una aventura donde cada etapa superada fue un éxito. De hecho, fue una aventura y un proyecto exitoso. Es imposible hablar del “Bonanza” sin navegar en el tiempo, sin sentir que durante algunos años este noble barco fue más que un proyecto, más que una misión, fue un desafío puro y duro que cambió durante un cierto tiempo la forma de ver la navegación a vela; no como una actividad de unos pocos amantes de ese deporte, sino como una de mayor valor agregado orientada a la formación de muchos, basada en la experiencia y conocimiento de una tripulación esqueleto. Una sucesión de patrones o *skippers* que aseguraran la continuidad en el velero de instrucción a través de los años. Por ello la tripulación inicial contaba con grados que iban desde Capitán de Navío a Guardiamarina. La práctica de navegar a vela implica la necesidad de saberes fundamentales como el conocimiento y el dominio de la embarcación, de los elementos que lo componen, de la función de cada uno de ellos, el conocimiento de los vientos, de su fuerza, de su

dirección, de su influencia en el andar del barco, las velas, el papel de cada vela y de la combinación entre ellas, sus maniobras, la corriente y el rumbo al que se pretende o puede gobernar. Estaba y estoy convencido, más allá de mi pasión por este deporte y la fortuna de estar al timón del “Bonanza” algunos años, que disponer de un velero de estas dimensiones permite, además de entrenar y competir en equipo en la región, disponer de una herramienta institucional sin igual para preparar y evaluar al alumno u oficial joven en el medio que será natural en su carrera, con el mar a pocos palmos de la borda, debiendo tomar decisiones continuamente según su percepción de las condiciones reinantes, sean borneos o rachas de viento, tráfico marítimo, visibilidad, posición, profundidad o cansancio de la tripulación. Filar un par de metros la escota de *spi* a tiempo, evita una orzada que puede complicarse y terminar con esa vela en el agua o una tumbada, apenas si se demora unos pocos segundos en reaccionar. Esto invita a tomar decisiones en tiempo real solo por el hecho de sentir el barco, la mejor y más económica plataforma en donde factores como el frío, la escora, la cubierta mojada, el cansancio o los pantocazos ponen a prueba el espíritu de cuerpo, el carácter, el compañerismo y la confianza de unos a otros para mantener la seguridad, la navegación, las comunicaciones, el buen ambiente y la confección de un acotado rancho al finalizar la guardia. He compartido navegaciones con camaradas que en la primera navegación no eran capaces de armar un sándwich bajo cubierta y tres meses después, con viento fuerza 5, luego de tomar una mano de rizados a la mayor, bajaron a la cabina a preparar chivitos (comunes, no canadienses, son limitadas normalmente las provisiones abordo), con 20 grados de escora. Es clara la ventaja de haber vivido estas experiencias previo a ser Comandante de un buque, aporta una sensi-

bilidad extra a la hora de efectuar una maniobra, una percepción del entorno que no se basa solo en la electrónica –lo cual es siempre una ayuda– sino en el instinto, pie marino, aplomo, capacidad de previsión y comprensión de la condición humana en situaciones límite. Ello probablemente no me libró de algunos errores, pero claramente ayudó a corregirlos desde otra perspectiva. Aun así, con todas estas virtudes para la profesión, el “Bonanza” ha tenido un apoyo con vaivenes sin que se garantice su empleo en condiciones adecuadas de manera continua, solo esfuerzos esporádicos dependiendo de voluntades y empujes personales. Tal vez haga falta proyectar que el enorme aporte que implica inculcar el espíritu de sacrificio, la humildad y la sensibilidad marinera, maniobrando de forma real al ras de las olas, lo cual supera ampliamente el costo de renovar un juego de velas cada cierto tiempo. Abordo, si no nos agrada la derrota, no hay un botón de “reset” y vuelvo a empezar, tanto como en un gimnasio guardo la pelota y vuelvo al vestuario. Una vez hechos a la mar, el regreso es solo posible mediante una paciente secuencia de maniobras basadas en decisiones bien tomadas, respetando reglas marinerías, respetando el mar, entendiendo que “no podemos cambiar el viento, pero podemos ajustar las velas”. Deseo que en este 25 aniversario estemos a tiempo de ajustar las velas y darle al “Bonanza” el rumbo que su noble existencia merece. Por los que soñaron, por los que aún creen en ese sueño, por los que vendrán.”

El siguiente testimonio es extraído de un artículo de Relaciones Públicas de la Armada (13 de octubre de 2004), “De la Teoría a la Práctica - Travesía oceánica en el Velerio “Bonanza”, escrito por Alumnos de la Escuela Naval de 4° año. Esta navegación tuvo lugar en las vacaciones de setiembre, utilizando los nueve días disponibles, que

junto a los veleros de la Armada Argentina “Fortuna” y “Fortuna II”, se navegaron más de 712 millas náuticas, en una travesía que unió los puertos de Montevideo, Punta del Este, Mar del Plata, La Plata (Escuela Naval Argentina), Juan Lacaze, y Montevideo.

**Alumnos de la Escuela Naval:** “Esta experiencia invaluable en la formación de los futuros Oficiales Navales, permitió llevar **“de la teoría a la práctica”**, los conocimientos adquiridos en las aulas en las distintas áreas de formación, como ser:

- La planificación logística; realizada en base a una cuidadosa programación de las actividades a realizar y no menos importante, el racionamiento necesario como para cocinar para doce tripulantes durante ocho días; dejando así el barco en condiciones adecuadas para navegar.
- Trazado de derrotas, teniendo en cuenta distintos factores a considerar como ser condiciones meteorológicas, corrientes, calado, etc.; como así también navegación costera y oceánica, durante horas diurnas y nocturnas.
- Navegación a vela, que trae aparejada la dedicación completa, pues las velas se deben adecuar, tomando manos de rizo, filando, cazando o en última instancia cambiándolas, acorde a la intensidad del viento reinante, sin importar la hora del día o de la noche.
- Operación del equipamiento de comunicaciones y ayudas a la navegación.
- Reparación de velas, cabullería y otros elementos que la mar gruesa siempre causan, y más teniendo en cuenta que se navegó con vientos relativos superiores a los treinta nudos.
- Otras actividades, desde achicar la sentina, estibar velas, práctica de destrezas marinerías como hacer nudos, empatillado de cabos; y hasta preparar las diferentes comidas para toda la tripulación, en una cocina oscilante con

mar gruesa y en un reducido espacio, así como también deslizarse de noche sobre una cubierta inclinada, mojada, resbaladiza y balanceándose.

Sin duda, todas estas actividades exigieron de la tripulación el más alto espíritu de cuerpo, de sacrificio y de trabajo en equipo, y un gran sentido de la responsabilidad, quedando en evidencia la importancia que tiene el uso de los elementos de seguridad... Esta experiencia contribuyó a estrechar los lazos de amistad y camaradería entre hombres y mujeres de ambas Armadas y además a enriquecer la formación cultural, personal y profesional de sus integrantes.”

**El legado en lo representativo:** no queda duda de que el “Bonanza” sigue imponiendo su presencia en todas las actividades que participa, habiendo tenido una destacada actuación a lo largo de los años. Pero el mayor logro ha sido la obtención de la

codiciada “Cinta Azul” (se otorga al velero que logra el menor tiempo) en la tradicional regata oceánica “Buenos Aires – Río de Janeiro” (edición 1999), considerada la más importante a nivel sudamericano por el desafío que representa. Esa regata se realiza desde el año 1947, y en todas sus ediciones, solo el Maxi-Yatch “Uruguay Natural” y el V/O “Bonanza” han logrado tan distinguido premio en representación de nuestro país. Lamentablemente solo dos veces más se participó, en el año 2005 que se debió abandonar por una vía de agua producida por el movimiento del quillote, y en la edición 2014 (luego de 11 días de duras condiciones) se volvió a cruzar la línea de llegada. En esa regata se iba adelante de toda la flota a falta de 200 millas, cuando una avería en la jarcia limitó sensiblemente la seguridad del palo mayor; de todas formas y pese a navegar en condiciones muy limi-



Foto: festejo llegada regata BsAs-Río



Foto: cambio de vela (*spinnaker*),  
regata BsAs-PdEste

tadas, se llegó en el puesto número 6, con una tripulación completamente de la Armada formada por Oficiales y alumnos de la Escuela Naval.

Después del éxito obtenido en la primera regata BsAs-Río en que se participaba, la mayoría de aquella tripulación tenía otras expectativas en cuanto a tener una mayor participación en las futuras ediciones. Pero los continuados vaivenes en cuanto al apoyo que recibía la Sub-comisión de vela de las diferentes directivas de Club Naval, los problemas logísticos de los menguados recursos de la Institución, más una política errante del Mando Naval en cuanto al interés de seguir participando es esta regata, hizo que esas expectativas no se cumplieran. De todas formas, quedó demostrado que el “Bonanza” era el velero indicado, era con el que soñábamos todos, con el cual se pudo dejar grabado para siempre en el historial de esta prestigiosa regata, el nombre “Bonanza” y el de la Armada Nacional.

#### 4. Reflexión final

La experiencia adquirida en estos últimos 25 años, y los cientos de horas de instrucción abordo del “Bonanza”, demuestran que aquella loca idea cosechó sus frutos más que merecidamente, a través de estas líneas honramos a aquellos pioneros de todas las épocas que lucharon incansablemente por alcanzar este sueño.

Aunque a los que vivimos desde el comienzo todo este sueño nos pueda parecer poco haber intentado correr solo tres de siete ediciones la regata oceánica Buenos Aires-Río, no podemos de dejar de valorar haber cumplido el gran sueño de ganar la regata y hacer historia. No solo eso, sino también haber demostrado el crecimiento de las tripulaciones formadas en nuestra propia Armada, que con las aptitudes y experiencia adquirida nos han permitido tan bien repre-



sentar al Club Naval, a la Armada Nacional y a nuestro pabellón.

Pero, pese a todo lo bueno mencionado, el velero como herramienta esencial de la formación del navegante, sigue sin utilizarse adecuadamente. Sin lugar a duda la falta de una verdadera sede náutica de nuestro Club Naval como la falta de un espejo de agua en nuestra Escuela Naval, ha limitado logísticamente el desarrollo de esta actividad. Pero también es real que hoy tenemos una flota de tres veleros de diferentes características que cubren perfectamente todo el espectro para las diferentes etapas de aprendizaje, y eso es una ventaja histórica. Hoy día se siguen escuchando a los “escépticos” que la vela es una actividad cara, que no hay presupuesto para ello. La pregunta que yo les hago, ¿cuánto cuesta la hora de instrucción a bordo de un velero y cuánto cuesta a bordo de un buque? ¿Cuál de los dos es más eficiente para la formación básica del profesional del mar? Más allá de discusiones sin límite, está claro que cuanto mayor instrucción a vela, más calificados navegantes tendremos.

La historia del “Bonanza” es muy rica, y la del “Fujimo” y “Success” también, pero toda junta lleva casi 40 años. Los veleros de regata no corren con la misma suerte que los clásicos, que su valor lo tiene la antigüedad, por el contrario. Tal vez es hora de que las musas comiencen a activarse y junto a nuevos luchadores comiencen a gestar la próxima “loca” idea. Y no olvidar, que los escépticos siempre ahí estarán, de hecho son necesarios, pero que eso nunca los detenga.

El navegar lo lleva a uno a experimentar un estado particular del alma, pero ese senti-



miento es más fuerte aún cuando se navega a vela, ya decían los griegos:

***“Hay tres tipos de hombres:  
los vivos, los muertos y los navegantes”***

**Bibliografía:**

- VIERA, José Pablo, CN (R), *“A cinco años de un sueño”*, Revista Naval N° 44, Publicación del Club Naval, abril 2003, Montevideo.
- GROLERO, Rodolfo D., CN (CG), *“Velero Escuela Capitán Miranda, profeta en su tierra y en todos los mares Vivencias y conclusiones de un Comandante”*, Revista Naval N° 93, Publicación del Club Naval, diciembre de 2020, Montevideo.



## UN ANÁLISIS ALTERNATIVO DE LA BATALLA DEL RÍO DE LA PLATA SEGUNDA ENTREGA

Por el Prof. Daniel ACOSTA Y LARA



*Nace en Montevideo el 23 de marzo de 1954. De profesión Técnico en vidrio, especializado en diseño y construcción de aparatos científicos de vidrio, en la Escuela Técnica Schott Glaswerke-Maguncia. Titulado por la Cámara de Industria y Comercio de Renania- Palatinado (República Federal de Alemania).*

*Se detalla su actividad laboral:*

- 1993- 2019 *Facultad de Química. Profesor adjunto G° 3.  
Fundador y encargado del Taller de Aparatos de Vidrio de la Universidad de la República ubicado en la Facultad de Química.*
- 2001-2020 *Tecnólogo Químico-Montevideo. Docente encargado de la asignatura "Introducción al Trabajo con Vidrio".*
- 2001 - 2010 *Centro de Diseño Industrial Docente encargado de la asignatura "Taller de Vidrio".*
- 2001 - 2005 *Docente del curso de posgrado de la Facultad de Química para profesionales y técnicos en el tema: "Operación segura de aparatos científicos de vidrio."*
- 2000 - 2012 *Universidad de la Empresa - Montevideo.  
Docente encargado de los cursos de Tecnología de Materiales de los semestres 1° a 4° de la carrera de Diseño Aplicado.*
- 2012 - a la fecha *Universidad de la Empresa-Colonia  
Docente encargado de los cursos de Historia del Diseño de los semestres 1° a 4° de la carrera de Tecnicatura en Diseño Gráfico.*

En Montevideo, 14 de diciembre de 1939.-

Las primeras impresiones de los tripulantes del *Spee* en el puerto de Montevideo han quedado registradas en libros y diarios personales.

"A poca distancia de donde estábamos fondeados brillaban hileras de lámparas eléctricas. A través del agua llegaban hasta nosotros los ruidos producidos por las sirenas y las bocinas de los autos. Por estribor se nos acercó el "*Lavalleja*", un remolcador del gobierno uruguayo. El comandante del puerto (prefecto) subió a bordo y discutió con nuestro capitán las cosas más urgentes.

A la 1 y 30 se nos concedió permiso para atracar.

A las 2 y 40 se enviaron al Hospital Militar de Montevideo los heridos graves que necesitaban urgente atención médica.

Los telegrafistas siguieron trabajando como si nos encontráramos todavía en la batalla: eran los únicos que mantenían la unión con la Patria y que vigilaban las transmisiones enemigas.

Al empezar el nuevo día la población se dirigió al puerto; botes atestados de gente daban vuelta alrededor de nuestro navío,

mientras la tripulación trabajaba ansiosamente. De cuando en cuando se echaba una mirada a la ciudad, al puerto, al cerro.

Con mucha curiosidad, observábamos todo el puerto. Entre los numerosos barcos extranjeros se encontraban dos alemanes: el “*Takoma*” y el “*Lahn*”. Por babor se nos acercó la barcaza que habíamos pedido al gobierno uruguayo. Tenía por objeto transportar todo lo que habíamos desechado. Por estribor se acercaron otras barcazas cargadas con víveres. Muchos de nosotros trabajamos conocimiento por primera vez con los pomelos.” (1)

Johann Fieber, maquinista del *Spee*:

“El 14 de diciembre todos nos levantamos temprano para tener una idea de la situación. En la cubierta respiramos el aire fresco que provenía seguramente de la Pampa. Con gran sorpresa pudimos ver que alrededor nuestro en forma de anillo se encontraban los buques del convoy que habíamos estado buscando. Buques entre 15 y 20000 toneladas cargados al máximo. Nuestros sentimientos resultan muy difíciles de explicar, al tener al alcance de la mano el convoy que tanto habíamos buscado. Otra impresión inolvidable fue la densa masa de espectadores que nos observaban desde el muelle y la numerosa flota de botes y lanchas de distinto tipo que giraba constantemente alrededor de nuestro buque. Estas embarcaciones transportaban al máximo de su capacidad a periodistas y fotógrafos de los diarios de la capital de Uruguay. Aún en la noche, muchas de estas personas trataban de permanecer cerca de nuestro buque. La mayor atención para estos reporteros que buscaban registrar los daños de la batalla, era el gran agujero a proa y el impacto de una granada en la torre de combate. Fotografías de estos impactos rodeados de un círculo blanco, aparecerían en la primera plana de los diarios.” (2)

Mientras la tripulación del buque alemán está ocupada en tareas de reparación, en lim-

piar y ordenar el buque, a nivel naval y diplomático se trabaja febrilmente.

Ya en la madrugada, el representante alemán Otto Langmann ha tenido una conversación con el comandante Langsdorff quien le comunica que su buque está seriamente dañado y que duda que en Montevideo exista posibilidad de repararlo. Luego de este corto encuentro, Langmann envía un radiograma al Ministerio de Relaciones Exteriores en Berlín.

“Muy urgente-*Graf Spee* ha ingresado a puerto poco antes de la medianoche. El comandante me da la siguiente breve información: Combate naval con el *HMS Exeter*, *HMS Ajax*, *HMNZS Achilles*. *HMS Exeter* seriamente dañado. *Graf Spee* con varios impactos importantes, muy poca munición. No hay capacidad para continuar la guerra mercante. Duda que aquí se pueda volver a poner el buque en condiciones. Hoy, 14.12. el Agregado Naval y el personal técnico alemán evaluarán si el buque puede ser reparado en Montevideo o en Buenos Aires, en cuanto sea posible realizar la navegación hasta la capital argentina. Pérdidas: un oficial, 35 hombres muertos, 60 heridos, entre ellos muchos afectados por gas mostaza. Negociaciones diplomáticas para hoy 14.12. al mediodía, pactar con respecto a la pregunta de prolongación del plazo de estadía. Propósito inglés, lograr la internación. Agregado Naval llega al mediodía. Firmado: Langmann” (3)

Las áreas de trabajo del representante Langmann y del Capitán Langsdorff están formalmente definidas: Langmann, que jerárquicamente depende del Ministerio de Relaciones Exteriores del Reich, se ocupa de la relación con el gobierno uruguayo, cuyo representante es el canciller Guani, mientras que el comandante del *Spee* trata exclusivamente con oficiales navales uruguayos. El Capitán Langsdorff, como comandante del

*Spee*, está subordinado al Comando de Operaciones Navales (SKL), que se encarga de las operaciones de los *Panzerschiffe*.

De acuerdo a normas internacionales, una unidad de combate de un país beligerante que ingrese a un puerto neutral tiene prohibido realizar transmisiones radiotelegráficas. Todas las comunicaciones con Alemania se realizan a partir desde este momento, desde la legación germana.

En la entrevista que ha tenido con Langmann previa al envío del radiograma al Ministerio de Relaciones Exteriores del Reich, el Capitán Langsdorff ha dejado claros dos conceptos que guiarán su conducta durante toda la estadía del *Spee* en Montevideo: en Uruguay no existen posibilidades de reparar el buque, y las municiones disponibles son escasas, y no pueden reponerse.

A bordo del *Graf Spee*, los interlocutores del capitán son los oficiales de su *staff*, quienes actúan en caso de que este lo solicite, como asesores. De acuerdo con los reglamentos y tradiciones de las marinas de guerra de Alemania, la relación del comandante con sus oficiales es exclusivamente jerárquica. No existe relación de confianza o amistad que permita discutir las decisiones o las órdenes, tal como nos tiene acostumbrados Hollywood.

El buque se comanda manteniendo esta jerarquía absoluta en cuanto a las decisiones y órdenes, y de acuerdo a los reglamentos de la Marina de Guerra. Estas normas de servicio de la *Kriegsmarine*, así como otros documentos, por ejemplo: "*Unterlagen und Richtlinien zur Bestimmung der Hauptkampfenfernung und der Geschosswahl*" ("Documentos y Directivas para la Determinación de la Distancia Principal de Combate y la Elección del Proyectoil"), rigen el funcionamiento y las operaciones del buque, y es en aplicación de estas normas y directivas que el Comandante Langsdorff ha dirigido al *Spee* durante el combate, y también ha to-

mado la decisión de ingresar en Montevideo.

En la mañana del 14 de diciembre arriban a Montevideo el Agregado Naval en Argentina, capitán Niebuhr, el Oficial de Obras de la Marina, Krankenhagen, y el Agregado de prensa y fotógrafo. Niebuhr se reúne inmediatamente con Langmann y Krankenhagen y aborda el *Spee*.

Al mediodía del 14 de diciembre Langmann y el capitán Niebuhr, que tiene status diplomático se reúnen con el canciller Guani, y comunican oficialmente por nota la llegada del *Spee* a puerto. Solicitan a su vez, se otorgue al buque un "plazo prudencial" para el restablecimiento de la capacidad marinera del mismo. Se hace referencia verbal de algunos de los daños. El Dr. Guani solicita se permita que una comisión técnica uruguaya aborde el buque para inspeccionarlo y determinar el plazo de estadía en puerto.

La Legación alemana se ocupa, mientras tanto, de buscar empresas que puedan hacerse cargo de reparar el *Spee*. Es así que a instancias de Langmann, un funcionario se pone en contacto con la firma *Regusci & Voulminot*. Esta empresa es la que posee las mejores instalaciones y equipamiento para realizar el trabajo. La empresa declinó durante un contacto telefónico con uno de los funcionarios de la legación alemana, encargarse de los trabajos. De este trámite surge uno de los mitos vinculados con la odisea del buque alemán *Spee*: la supuesta entrevista entre el comandante Langsdorff y el Sr. Voulminot. Este encuentro nunca existió precisamente porque el capitán del *Spee* no actuaba en esos niveles de relacionamiento, nunca existió un cheque en blanco, y mucho menos la intimidación de un posible bombardeo de Montevideo por parte del *Graf Spee*. (4)

A la 1.18 horas de la madrugada (hora uruguaya) del 15 de diciembre el comandante del *Spee* envía un radiograma al SKL a través de la legación con el primer informe

de la batalla. El mismo es recibido en Berlín a las 10.50 horas de la mañana.

“Realizada búsqueda de un convoy asumiendo que está escoltado por un crucero. Al amanecer del 13 de diciembre fue avisado el *Exeter*. Está navegando a lo largo de supuesta ruta de navegación británica. Buque acompañándolo clasificado inicialmente como destructor, identificado más tarde como dos cruceros clase *Achilles*. Como romper el contacto de tres cruceros parecía imposible, atacué antes de que el enemigo pudiera levantar presión suficiente para alcanzar velocidad máxima y poder cerrar distancias. Impactos directos importantes observados claramente en el sector de proa del *Exeter*, neutralizando ambas torres

[...] Los cruceros livianos hicieron fuego rápida y eficazmente. La defensa se vio dificultada por falla en el abastecimiento de munición del grupo de proa de la artillería secundaria (15cm) y nuestros bruscos cambios de rumbo con el fin de maniobrar para evitar los impactos.

[...] Luego que el *Exeter* se alejó, los cruceros livianos abrieron distancias y permanecieron hacia el NE y SE. La inspección de los impactos directos recibidos muestra que todas las cocinas excepto la del almirante fueron dañadas seriamente [...] Una granada perforó el

cinturón acorazado en tanto que el blindaje de la cubierta fue desgarrado en un sector. Daños en el sector popel del buque. 36 muertos, 5 heridos graves, 53 heridos leves, 14 de ellos afectados por gas venenoso. Dado que el buque, no puede con los medios disponibles a bordo recuperar su aptitud para navegar, y forzar el cerco para regresar a la metrópoli, decidí internarme en el Río de la Plata asumiendo el riesgo de verme encerrado allí.

[...] A las 12 en punto de la noche del 13 de diciembre ingresé al puerto de Montevideo sin práctico.”\* (3)

A partir del envío de este radiograma, el comandante debe actuar en tres escenarios:

-Obtener un permiso de estadía en el puerto de Montevideo lo más extendido posible. A los efectos de fijar un número importante de unidades del adversario.

-Sostener el concepto de los ingleses de que el *Spee* está en plena condición de combate y que puede salir en cualquier momento.\*

Confirmando la creencia de la inteligencia británica, 25 años después, Millington-Drake escribe en su libro: “Francamente, ni yo ni el Agregado Naval, Capitán McCall, creímos que podría detenerse al *Graf Spee*, si realmente hubiera querido salir.”\* (4)

-Demostrar al Comando Supremo de Operaciones Navales (SKL) que la única opción posible es destruir al *Spee*.

El 15 de diciembre, los aliados cambian su estrategia respecto del *Spee*. Hasta el momento sus acciones estaban dirigidas a obtener la internación del buque o su expulsión inmediata del territorio uruguayo. Por orden del Ministerio de Relaciones Exteriores de Su Majestad, a partir de ahora se debe tratar de retener al *Spee* en el puerto de Montevideo, por lo menos hasta el martes (19 de diciembre de 1939). Para ese día está previsto el arribo del crucero de batalla *HMS Renown* y del portaaviones *HMS Ark Royal* al Río de la Plata. Evitar que el *Graf Spee* salga del puerto puede lograrse apelando a la Ley Internacional que establece que si se hallan en un puerto neutral un buque mercante y un buque de guerra pertenecientes a naciones que se encuentren en guerra entre sí, en caso de zarpar el mercante, el buque de guerra no podrá hacerse a la mar hasta transcurridas 24 horas de la partida del primero.

Este cambio de acción de los aliados permite confirmar que los alemanes han logrado engañar a los ingleses haciéndoles creer que el *Spee* se encuentra en condición de combate, y que puede salir en cualquier momento.

Con el convencimiento de que la Ley Internacional quizás no tuviera la fuerza suficiente para detener al buque alemán en puerto, el embajador inglés solicita al canciller uruguayo se disponga que tropas uruguayas permanezcan a bordo del *Spee* de manera de evitar una zarpada sorpresiva. Si bien Guani resolvió dar trámite a la solicitud, el Ministro de Defensa Nacional, General Alfredo Campos se negó a dar esta orden, aduciendo que el bote de la Guardia Naval que ya estaba al lado del barco era suficiente. (5)

En su libro “*Price of Disobedience*”, el conocido experto en temas de defensa Dr. Eric Grove, fallecido recientemente, quien asigna la responsabilidad de la pérdida del *Spee* a su comandante, por no haber obedecido las órdenes de no enfrentar unidades navales aliadas, se pregunta por qué el comandante no aprovechó la noche para escapar furtivamente del puerto aprovechando la oscuridad de la noche.

¿Cuál era el escenario en el puerto de Montevideo que estaba completamente iluminado? En la cercanía del *Graf Spee* se encontraban fondeados varios mercantes aliados, desde los cuales el buque alemán era constantemente vigilado. La propulsión diésel del *Spee* le hubiera permitido encender los motores y ponerse en marcha rápidamente, sin la demora que supone la propulsión a vapor. Sin embargo, el encendido de los propulsores

se hubiera escuchado desde muy lejos ya que los silenciadores de los motores, que se encontraban en la chimenea habían sufrido numerosas perforaciones provocadas por la fragmentación de las granadas aliadas.

Respecto de escabullirse aprovechando la oscuridad de la noche evidente por su reflexión, que el autor inglés no conocía las características de las noches de verano en las costas uruguayas. (6)

En el bando alemán:

Una vez que regresa del entierro de los caídos en la batalla, el capitán Langsdorff se entera que el presidente Baldomir ha firmado el decreto que concede al *Graf Spee* un plazo de 72 horas para permanecer en el puerto de Montevideo. La comunicación ha sido entregada a la Legación alemana al mediodía. El plazo expirará el 17 de diciembre a las 20.00 horas.

Enterados de la extensión del plazo, los ingleses comienzan con una campaña propagandística intensa en la prensa oral y escrita mediante mensajes falsos que informan el arribo al Río de la Plata de unidades pesadas. Así, el 15 de diciembre, las radios informan sobre el arribo del crucero de batalla francés *Dunkerque* y el acorazado *HMS Barham*. Sin saberlo Millington-Drake colabora con el comandante del *Spee*.

Rasenack lo confirma en su diario personal:

“Desde la cofa de combate los vigías avistaron un portaaviones de la clase “*Ark Royal*”. Radio Montevideo comunica que el acorazado *Dunkerque* se encuentra en la entrada del Río de la Plata. Este buque, así como el *HMS Barham* nunca fue avistado por nosotros. Quizás se trata de una maniobra de la prensa para atemorizarnos. De todas maneras es sorprendente como toda la jauría que nos buscó en el Atlántico Sur, se haya reunido tan rápidamente aquí.” (7)

“Situado en la cofa de combate del *Spee*, el I.A.O., capitán de fragata Ascher, personal-



mente avistó, utilizando el telémetro de 10,5m un gran buque de batalla, que podría ser el *HMS Renown*, más lejos el *HMS Ark Royal* acompañado de 2 o 3 destructores. Desde la costa pueden distinguirse algunos buques de guerra, entre ellos el *HMS Cumberland*, que fue plenamente identificado.” (8)

Estos avistamientos son cuestionables por dos motivos, primero porque son realizados con el telémetro de la cofa, que ha sido reportado estar fuera de combate por daños, y segundo, la única forma que estos buques fueran avistados desde la posición del *Spee* es que estos buques

se encuentren navegando por el canal de acceso dentro de aguas territoriales. No hay reportes del gobierno uruguayo sobre este hecho.

Las unidades aliadas mencionadas calaban prácticamente la misma profundidad del canal de acceso, corriendo peligro de quedar encalladas.

Esta saturación de los medios de comunicación con información falsa, que tenía como objetivo amedrentar al comandante del *Spee*, abona el argumento de la imposibilidad de enfrentar a una escuadra aliada con posibilidades de abrirse paso a mar abierto.

El SKL ha indicado al comandante Langsdorff que el enemigo no debe tener acceso al barco.

Esto podría ocurrir:

- si el buque fuera internado en Uruguay. Los alemanes tenían el convencimiento de que el gobierno nacional entregaría el *Spee* a los aliados.

-en el caso de que el buque intentara ganar mar abierto enfrentándose a la escuadra aliada. Corriendo peligro de encallar en el canal,

sufrir un impacto de torpedo o simplemente luchar hasta agotar las municiones. En cualquiera de estos escenarios el *Spee* quedaría inerte frente al adversario. Los aliados podrían elegir destruirlo con fuego de artillería, o asaltarlo y hacerse con algunos secretos, que los alemanes querían proteger.

El ministro Langmann está convencido que la única opción viable es volar al *Graf Spee*.

En el caso de que se decida su voladura, deben destruirse concienzudamente todos los sistemas secretos.

En su informe al SKL, posterior a la batalla, el IAO, primer oficial de artillería del *Spee*, Capitán Ascher, reporta la existencia de munición para solamente 30 minutos de combate. (11)

El sábado 16 de diciembre de 1939 se presenta lluvioso. En este día, los ojos del mundo están dirigidos a Uruguay. El decreto que fuerza al *Spee* a dejar el puerto de Montevideo al día siguiente desafía a Hitler, quien expresa “Uruguay pagará por esto.”

A las 0.35 horas el ministro Langmann envía un telegrama al ministro de Relaciones Exteriores del Reich:

“La solicitud de la Legación para la concesión de un plazo de 14 días fue rechazada. El gobierno otorgó solo 48 horas. El ministro Guani extendió el plazo a 72 horas. Hoy en la tarde fue comunicado que el mismo vence el domingo (17 de diciembre) al mediodía. Por supuesto que he protestado por la actitud asumida por el gobierno uruguayo. Esta noche enviaré un nuevo informe.”

Firmado: Langmann (7)

A la 1.03 desde la Legación se envía un nuevo telegrama al Ministerio de Asuntos Exteriores:

“Para el Comando Superior de la Kriegsmarine:

La situación estratégica en Montevideo: además de cruceros y destructores, avistados *HMS Ark Royal* y *HMS Renown*. Bloqueo estrecho durante la noche. Sin posibilidades de alcanzar el mar libre y forzar el regreso a la patria.

Se propone navegar hasta el límite de aguas neutrales. Si es posible probaremos, combatiendo con el resto de la munición disponible, llegar a Buenos Aires.

Si el intento de forzamiento llevara a la completa destrucción del *Spee*, sin posibilidades de infligir daños al enemigo, se solicita una decisión, hundir al buque a pesar de la poca profundidad del Río de la Plata o se prefiere la internación.

Se solicita que la comunicación de la decisión se realice por radiograma.”

Firmado: Langsdorff, Comandante y Langmann.” (7)

En la mañana, el comandante se dirige a la tripulación formada en la popa. Desde lejos los ingleses observan la escena sin poder entender las palabras del Capitán Langsdorff.

“...el capitán se dirige a representantes de las distintas divisiones del buque poniéndolos al tanto de nuestra situación y cuáles son sus intenciones. El estado de ánimo de la tripulación se encontraba algo deprimido, aunque ahora hay esperanza nuevamente. La tripulación tiene confianza ciega en su comandante. Él ha logrado mucho, aun cuando parecía imposible, él va a superar esta situación! Tengo la sensación que ahora cada uno de los miembros de la tripulación seguirá ciegamente a su capitán, así los guíe a su propia muerte, o de ser necesario, para abrirse paso por la fuerza hacia Argentina.

(...) La ciudad de Montevideo espera nuestra sensacional partida. Miles de personas circulan durante el día por los muelles para asegurarse en persona que el *Spee* todavía está en el puerto.” (7)

A las 13.00 horas (hora alemana) tiene lugar una conferencia del Comandante en

Jefe de la *Kriegsmarine*, Gran Almirante Raeder, con Adolfo Hitler. El Mayor General Jodl y el Capitán de Fragata v. Puttkamer se encontraban presentes.

El informe de esa reunión:

“El Comando Superior de la Marina comunica que para restablecer la navegabilidad del *Graf Spee* son necesarios 14 días. Uruguay ha autorizado 72 horas. Se solicita a la Oficina de Exterior que continúe los esfuerzos para obtener una extensión, aunque parezca que esta es imposible de lograr, debido a la fuerte presión que ejercen sobre Uruguay, Inglaterra y Francia. Uruguay como neutral no es confiable, y no está en condiciones de garantizar su neutralidad. Debido a esto no es conveniente una internación en Montevideo. Argentina es más fuerte y por tanto se debe considerar la posibilidad de dirigirse hacia ahí, ya que una libre negociación está más garantizada. El comandante del *Spee* ha propuesto un forzamiento hacia Buenos Aires y solicitado una decisión, la internación sin esperanzas en Montevideo o el hundimiento en las relativamente llanas aguas del Río de la Plata.”

El telegrama del 16.12. del Comandante Langsdorff expresa:

“1.) Situación militar frente a Montevideo:

Además de cruceros, destructores, *HMS Ark Royal* y *HMS Renown*.

En la noche bloqueo estrecho. Salida al mar libre y regreso a la Patria sin perspectivas.

2.) Salida prevista hasta el límite de aguas jurisdiccionales. Si mediante el uso del resto de la munición se puede alcanzar Buenos Aires combatiendo, se probará esta posibilidad.

3.) En el caso de que el forzamiento pudiera resultar en la destrucción de *Spee* sin posibilidades de dañar al enemigo, se solicita decisión, si hundimiento a pesar de la inadecuada profundidad del agua en la entrada del Río de la Plata o internación.

4.) Se solicita comunicar decisión por radiograma.

Comandante del *Spee*”

Mediante esta comunicación el Capitán Langsdorff cede la toma de decisiones al SKL, pero condiciona la elección a dos posibilidades, ambas significan el fin del *Spee*, una sola opción es elegible: la voladura del buque. La internación no es aceptable y la navegación hacia Buenos Aires no es factible por el poco fondo del Río de la Plata.

La opinión del Capitán de Fragata Wagner, jefe de la Sección de Operaciones sobre la información enviada desde Montevideo:

“Esta distribución de fuerzas enemigas es completamente nueva para mí. Según nuestros informes, si bien es verdad que no son absolutamente exactos, el *HMS Ark Royal* y el *HMS Renown* no pueden encontrarse en el Río de la Plata.”(10)

El Gran Almirante considera que hay que dejar a Langsdorff la decisión final. Tal es el principio de Raeder desde la Primera Guerra Mundial: “¡Un buque se manda desde el puente! Quien conoce mejor la situación es el comandante; él es por tanto, quien ha de decidir, y no unos oficiales de Estado Mayor sentados alrededor de un tapete verde a kilómetros y kilómetros de distancia”. (10)

Continúa el informe del OKM:

“El Comando Superior de Marina no puede recomendar la internación, considera el intento de forzamiento hacia Buenos Aires o el eventual hundimiento en el Río de la Plata como aceptables. También el Führer está en contra de la internación, especialmente si un éxito contra los buques ingleses todavía es posible y aprueba en toda su extensión la siguiente instrucción para el comandante del *Graf Spee*.

El texto de la instrucción dice:

“1.) Con todos los medios intentar extender el tiempo de estadía en aguas neutrales con el objetivo de garantizar el mayor tiempo posible la libertad de negociación.

2.) Respecto del numeral (2) de acuerdo.

3.) Respecto del numeral (3) No internación en Uruguay. En caso de hundimiento, procurar la mayor destrucción posible.

Firmado: Raeder”

Transmitido como radiograma FT 1347/16 al *Graf Spee*. Enviado: 1707 h.

“Nota: Tal como se ha informado hoy después del mediodía, continuar el intento por parte del ministro en Montevideo de lograr una extensión del plazo de permanencia, no obtendrá resultados positivos.”

En base a esto se confirma nuevamente al comandante por medio del radiograma FT 2239, que la Instrucción FT 1347, numerales 2.) y 3.) está vigente.

El radiograma expresa:

“16.XII. FT 2239/16 Al comandante del *Graf Spee*.

Luego que el ministro comunicó la imposibilidad de lograr una extensión del plazo

de permanencia, rige la instrucción de acuerdo a FT 1347/16, numerales 2 y 3.” (9)

El comandante regresa al buque a las 2 de la madrugada del 17 de diciembre acompañado por su edecán Teniente Diggins. La última reunión con Langmann ha culminado así como todos los intentos diplomáticos para extender el plazo de estadía en Montevideo.

Ahora deben seguirse los pasos necesarios para cumplir con la decisión final del Capitán Langsdorff.

Al regresar al buque, el comandante se reúne con los capitanes Ascher (IAO - Primer Oficial de Artillería), Wattemberg (NO-Navegante) y Klepp (LI-Ingeniero de Máquinas) y les comunica: “*Das Schiff wird gesprengt*”: el buque será volado.

A las 4.50 horas el Capitán de Corbeta Rasenack (ATO-Oficial Técnico de Artillería) es despertado y recibe la orden de destruir el sistema de control artillero. Increíblemente, el oficial solicita que el comandante personalmente confirme esta orden. En su diario personal, el Rasenack confirma que la orden de destruir al *Spee* fue decisión del comandante, en tanto el gobierno aceptó los argumentos presentados por este para elegir esta opción. (7)

### **Referencias bibliográficas y fuentes documentales.**

(1) Harmuth, Gerhard y Schwalbe, Georg “*El Graf Spee en el mar*”. Pellegrini Impresores Buenos Aires 1954.

(2) Fieber, Johann (1957)

“*Panzerschiff Admiral Graf Spee Letzte Fahrt und Flucht aus der Internierung*”.

Jahn & Ernst Verlag

(3) *Militärgeschichtliches Forschungssamt*

Bundesarchiv-Militärarchiv

*Panzerschiff Admiral Graf Spee*

*Gefechtsberichte*, Diciembre 1939.

(4) Millington-Drake, Sir Eugen. “*El Drama del Graf Spee y La Batalla del Río de la Plata*.” Colombino Hnos. S.A. Montevideo 1964.

(5) Powell, Michael (1956)

*Schicksalsfahrt der Graf Spee*

Kaiser Verlag

(6) Grove, E.J. (2000)

*The Price of Disobedience.*

Naval Institute Press, Annapolis

(7) Rasenack, F.W. (1999)

*Panzerschiff Admiral Graf Spee, Hamburgo.*

Koehlers Verlagsgesellschaft

(8) Donath, Rudolf (1982)

*Kriegstagebuch des Kommandanten Kapt.z. See Hans Langsdorff*

*Bordkameradeschaft Panzerschiff Admiral Graf Spee*

*Publicación de circulación restringida*

(9) Evaluación de la batalla del Río de la Plata y los hechos que llevaron el hundimiento del *Panzerschiff Admiral Graf Spee 13.-17.12.1939*” (*Auswertung des Seegefechts vor dem La Plata und die Ereignisse, die zur Versenkung des Panzerschiffs Admiral Graf Spee geführt haben. 13.-17.12.1939.-*) Bundesarchiv/Militärarchiv-Freiburg

(10) Bekker, Cajus (1959)

*Lucha y Muerte de la Marina de Guerra Alemana*

Luis de Caralt, España

(11) Informe del 17 de abril de 1940 del capitán de fragata Paul Ascher, IAO (Primer Oficial de Artillería) del *Graf Spee* al Oberkommando der Kriegsmarine (Comando Supremo de la Marina de Guerra)





La Historia nos avala.  
Primeros también en Digital

**MOTOTRBO**  
REINVENTANDO  
DIGITAL



**SISTEMAS DE COMUNICACIONES**

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



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.

## “LLEGAR ES EL COMIENZO... PERMANECER, UN PRIVILEGIO”

Por el Contralmirante (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; “Entre libros y deportes”, que fuera traducido al inglés y al portugués; “Gracias Uruguay”, sobre el episodio del “Greg Mortimer” y recientemente “La misma forma de entender la vida”, libro publicado en España. En el género de relato corto ha obtenido distinciones en concursos literarios dentro y fuera de fronteras.*

El único sonido que escuchaba era su respiración, monocorde, pausada, manteniendo mecánicamente el ritmo. La oscuridad era casi total y sus ojos distinguían apenas a corta, muy corta distancia. Sus manos, siempre por delante, eran la conexión con el entorno, un entorno hostil donde podía topar en cualquier momento con cualquier elemento extraño. En la pantorrilla derecha, sujeto por dos cinchas, llevaba su cuchillo. Era invierno y pese al equipamiento sentía el frío en todo el cuerpo, inevitablemente el frío era un compañero de ruta permanente, una sensación siempre presente, que solo el entrenamiento y la experiencia, hacían controlable. Apenas movía sus piernas, dejándose llevar serenamente por una corriente suave que facilitaba sus movimientos. La calma era clave, calma en los momentos tranquilos y más importante aún en los momentos difíciles, cuando se desatan corrientes bravas de dominar, cuando un cabo se enreda, cuando se pierde la noción de distancia o la dirección de retorno, calma cuando ocurre un imprevisto con el equipo, siempre calma, pues

allí podrá estar la diferencia entre la vida y la muerte. Llevaban ya varios días buceando en búsqueda de un segundo cuerpo, una de las tareas más ingratas para un buzo profesional.

La misión había comenzado días atrás cuando llegó un aviso de un auto que había perdido el control y se había precipitado al Río Santa Lucía, luego de colisionar con la baranda del puente. En primera instancia la información proveniente de uno de los funcionarios del peaje, señalaba que era una familia argentina, un matrimonio con dos hijos pequeños y no se había visto a nadie salir a la superficie. En el Grupo de Buceo de la Armada (GRUBU), apenas recibida la noticia, todo fue acción. Unos tripulantes montaron el equipamiento en la camioneta, un bote zodiac inflable, motor, combustible, tanques de aire comprimido y herramientas. Paralelamente los buzos de guardia, él, otro Buzo de Primera y dos Buzos de Segunda, tomaban su bolso personal, donde llevaban su equipo de neopreno, cinturón de pesas,



cuchillo, linterna, capucha, patas de rana y máscara. El equipamiento es fundamental. Cuando el buzo se sumerge siente el frío inicial, que se reduce al entibiarse la capa de agua entre el traje y el cuerpo. No obstante, el frío es inevitable y a la larga, los buzos con muchas horas de inmersión, se ven aquejados de tempraneras artritis. Durante el trayecto comenzaron a planificar la maniobra. Como siempre, todos opinaban, puesto que el buceo es una actividad de equipo y la experiencia y especialización de cada uno cuenta, independientemente de jerarquías. No obstante, escuchadas todas las voces, la decisión de la maniobra a efectuar y los procedimientos a seguir, siempre corresponden al más antiguo, en este caso era él. Antes de arribar al lugar les llegó información más precisa, no era un auto con una familia argentina, sino dos jóvenes compatriotas en una camioneta. Estudiaron el modelo, pues como siempre, era imprescindible tratar de hacerse una composición de lugar de lo que encontrarían abajo, donde la vista no ayuda y casi todo debe hacerse al tacto. Para esta misión, no usarían guantes.

Llegados a la zona el gentío era impresionante, personal de Prefectura, Policía, ambulancias, prensa y muchos lugareños curiosos. Afortunadamente no habría desgastes adicionales por bajar en barrancos, algo que muchas veces hace que el buzo comience su trabajo ya con un cansancio físico, que puede pesar, incluso más que el buceo posterior. No había tiempo que perder y mientras unos llevaban el bote al lugar y lo inflaban con celeridad, los buzos que bajarían se vistieron rápidamente siguiendo la secuencia del protocolo, pantalón, botas, chaqueta de neopreno y capucha. Embarcó junto al Suboficial Jesús Pico, otro experimentado buzo quien desde la superficie lo controlaría a través de la línea de vida, un cabo que cumple vitales funciones de guía,

seguridad y comunicación. Ya habían coordinado que, si llegaba a un cuerpo, le indicaría por medio de un tirón de la línea de vida, para que le enviara a través de ella, otro cabo con un grillete para amarrar el cuerpo y así poder recobrarlo desde la superficie. Finalmente se calzó el tanque en la espalda, verificó el regulador, se colocó la máscara y sentándose en la borda de la lancha, se tiró al río de espaldas. Una vez en el agua, ya respirando aire de su tanque y listo a descender, procedió a la secuencia de inicio de misión. Miró al “tender” (controlador) y formando un círculo con sus dedos pulgar e índice, le hizo la clásica seña de “todo bien”. El controlador, a su vez, chequeó que todo estaba en condiciones y cerrando el puño con el pulgar extendido hacia abajo le dio la orden de descender. Él respondió con el mismo gesto en señal de comprensión y con el procedimiento cumplido, comenzó el descenso. Ese primer día la corriente era fuerte, lo cual limitaba las condiciones de buceo, pero no importaba, había una misión a cumplir. Fue bajando atento a la corriente, procurando evitar quedar enredado en la línea o en el vehículo cuando llegara. A medida que descendía, la visibilidad disminuía y el frío aumentaba. Por fin llegó a la camioneta y una vez más se cumplió el viejo axioma: abajo siempre el escenario era distinto a lo pensado. Alumbrando como podía con su linterna y ayudado por sus manos, comprobó que el vehículo estaba invertido, el asiento del chofer arrancado y la puerta del acompañante, abierta. Sus manos llegaron a un cuerpo. Una vez más lo invadió la sensación de triste impotencia de encontrarse con la muerte y no poder hacer nada. Evitó mirarle la cara, un impacto que remueve y anuda el corazón, aún de los buzos más profesionales. Ubicó al compañero que buceaba con él, lo llevó hasta el hallazgo y juntos movieron el asiento para liberar el cuerpo. Luego tiró de la línea de vida para avisarle a su controlador

del hallazgo. En la superficie, interpretando la comunicación, le bajaron otro cabo con un grillete. Tratando el cuerpo con respeto y con la mayor delicadeza posible, logró hacerlo zafar de su atolladero, rodeándolo con el cabo. Luego debió esforzarse pataleando fuerte para evitar que la corriente se los llevara a ambos, río abajo. Finalmente emergió en cercanías de la lancha y el cuerpo fue recuperado por sus compañeros.

El resto del día y los siguientes, se habían dedicado a la búsqueda del segundo cuerpo. El invierno no ayudaba. Ya la expectativa había disminuido y a diferencia del primer día, no había prensa, personal sanitario, policial, ni curiosos. Tan solo los buzos del GRUBU proseguían la búsqueda, en forma silenciosa desde el amanecer hasta las últimas luces de cada día. Incluso al retornar a Base, el trabajo seguía: estudiar la carta de la zona, los movimientos de masas, la evolución de la corriente, obstáculos en la costa, se marcaban los lugares ya revisados y se coordinaba la búsqueda del siguiente día. La misión estaba abierta, pendiente, había gente que los miraba llegar e irse con ojos de tristeza y ansiedad. Era un grupo pequeño de personas que se mantenían en el lugar esperando siempre el retorno de los buzos. Seguramente era la familia del segundo joven, aún desaparecido. En el centro una señora mayor, quizás la madre, con un rosario en las manos, rodeada de brazos que intentaban un difícil consuelo. Siempre los familiares mantienen una cuota de esperanza, de fe en un milagro que permita encontrarlo con vida. El paso de los días y las palabras de los rescatistas hacían tender el ánimo de los familiares a la resignación, pero ansiaban al menos la posibilidad de recuperar su cuerpo y darle digna sepultura. Para ellos no había peor sensación que la incertidumbre. Al anoecer del primer día, cuando ya fuera del agua, estaban por retornar a Base, una

joven de ese grupo se le había acercado y habían conversado brevemente. El final del diálogo fue el reflejo del sentimiento por la situación:

–*Seguirán buscando, ¿verdad?* –preguntó ella.

–*Volveremos cada día hasta que lo encontremos* –le respondió él con cortés firmeza.

–*Dios los bendiga.*

Y cada amanecer, al empezar la tarea de búsqueda, allí estaban. Era ya el cuarto día y seguía sin aparecer, pero nadie se planteaba abandonar y los buzos se relevaban en el agua y en superficie, siempre trabajando en equipo.

Nadaba suavemente, en modalidad de buceo autónomo, esto es, con su tanque en la espalda, sabiendo que el tiempo en cada inmersión sería seguramente menor a una hora. Recordaba sus primeros buceos años atrás, donde como todo novato, en veinte minutos consumía su tanque. La experiencia y el entrenamiento le permitiría en este caso, donde la búsqueda no le requería un esfuerzo físico grande, disponer de casi una hora buceando. Cuando sintiese en la boca una dureza en el regulador obligándolo a un esfuerzo mayor para aspirar el aire, sería el momento de habilitar la reserva, abriendo la segunda válvula del tanque a su espalda. Una premisa que se enseña a fuego a todo buzo: “reserva abajo, buzo arriba”, y que, por supuesto él respetaba, sería la señal de suspender la inmersión y volver a la superficie. Miró su reloj, llevaba menos de veinte minutos abajo, disponía de buen tiempo aún. Seguía moviéndose sin mayor esfuerzo, procurando que nada escapara a su reducido radio de visión. Curiosamente este tipo de misiones, pese a lo desagradable, a lo triste del motivo, era de las pocas misiones de buceo

que le permitía abstraer su mente sin perder la concentración del objetivo a buscar. Así, en la serenidad de su micro mundo submarino, su pensamiento volaba y el automatismo de la respiración le ayudaba a consumir menos aire. Eran ya muchos años de buceo y la pasión seguía intacta. La sensación de ingravidez y serenidad al sumergirse, la magia y la belleza que ofrece el agua en sus profundidades, la incertidumbre de bracear hacia lo desconocido, el desafío del riesgo, todo confluía en un maravilloso regalo a los sentidos. Lo que de niño intuyó y de joven imaginó, coleccionando todos los libros de Jacques Cousteau y viendo sus documentales, ese llamado a la aventura bajo el agua, lo confirmó cuando pudo inscribirse en los cursos del Grupo de Buceo de la Armada y comenzó el entrenamiento riguroso y exigente que dejaba a muchos por el camino.

*"- ¿Por qué quieres ser buzo?"*

*- Porque me dijeron que no lo lograría."*

Ese diálogo de la icónica película "Hombres de honor", describe en su simpleza la determinación que debe tener un buzo. Sonrió para sus adentros recordando a sus primeros instructores. Uno de ellos el Suboficial Juan "Taco" Rodríguez, impiadoso, duro, hasta con el mismo aire pendenciero con que Robert de Niro encarnaba a su personaje en esa película, pero profesional al máximo. El otro instructor, Suboficial Omar Caprioli, también férreo y humano por igual, tristemente fallecido en forma temprana, cuando aún tenía mucho para dar. Ambos los habían formado a él y a varios colegas de su generación, con extrema exigencia. Habían sido días de verdadero sufrimiento físico, donde no importaba si llovía, si hacía frío, si el agotamiento hacía caer y desertar a más de uno. En su momento había maldecido para sus adentros a esos severos instructores que los exigían más allá de lo razonable. Hoy, re-

conociendo la importancia de esa formación, miraba con ojos de respeto, admiración y amistad a esos viejos buzos que, con su bien ganado galardón de Buzos Maestros, escribieron páginas increíbles de arrojo y valor, en la historia del GRUBU. Una historia institucional que comenzó en 1962, con el entonces Guardiamarina Álvaro Aguirre como primer jefe de la novel unidad (aunque ya a principios del siglo XX en el Dique Nacional se registraron las primeras actividades de buceo) y a lo largo de los años se había ido cimentando, con todo tipo de misiones en las aguas más disímiles. Desde la Antártida hasta el hemisferio norte, desde aguas marrones de arroyos, ríos y tajamares hasta aguas azules de mares y océanos, cada misión suponía un desafío distinto, obstáculos que vencer, lucha por arrebatarle al agua sus reclamos. Quizás por contraste con las aguas turbias que atravesaba en ese momento, como un pantallazo, vino a su memoria el buceo practicado en cercanías de nuestra Base Científica Antártica Artigas. La recordaba como una experiencia casi mística, donde el tremendo frío del mar se compensaba con la maravillosa sensación de nadar sumergido en aguas cristalinas, en las que el sol pintaba arcoíris de colores al atravesar capas de hielos milenarios. Fue algo que quedó grabado a fuego en su recuerdo. Cerca de allí, en aguas igual de frías y hostiles, otros colegas del GRUBU habían vivido una historia fascinante, con el salvataje del buque pesquero de bandera uruguaya "Holberg".

Ese episodio ocupó horas y horas de charlas e instrucción en el GRUBU. Los buzos comparten todo, el orgullo por las luchas ganadas y el pesar por las batallas perdidas, pero sobre todo, se comparten a modo de instrucción, las experiencias vividas y las idoneidades adquiridas por cada uno. El salvataje del "Holberg" fue una misión durísima. El pesquero, de bandera nacional, había

varado frente a las Islas Malvinas/Falklands y el sucesivo azote del viento y las olas, lo habían escorado cada vez más. Si bien el personal había sido rescatado, abandonar el buque en ese lugar, significaba el inevitable derrame en el mar de 240.000 litros de combustible y 15.000 litros de aceites, en una zona de especial riqueza ictícola. Dada la posición del pesquero, no solo por cercanía a las Islas Falklands/Malvinas, sino por la proximidad también a las aguas del Sistema del Tratado Antártico, que comienzan en el Paralelo 60° Sur, el riesgo de ese vertido entrañaba un peligro de muy serias consecuencias, pues supondría un desastre ecológico de entidad. Uruguay es uno de los veintinueve privilegiados países miembros consultivos del Tratado. Un daño medioambiental de esas características, no era solamente un problema de la compañía armadora del buque, sino que constituía también un problema de proporciones para el país. Allá fueron cinco buzos del GRUBU formando parte de un equipo multidisciplinario coordinado por otros marinos desde la empresa “Marine Surveyor”, un Oficial de Prefectura y pescadores de la compañía armadora, a bordo de un pesquero de porte, el “Mariana Rojamar II”. Todos hombres de mar que, al llegar al lugar en la Bahía Purvis, se encontraron con la dantesca visión del pesquero totalmente apoyado sobre su banda de babor, múltiples compartimientos inundados y una escora de tal magnitud, que el rescate parecía desafiar las más elementales leyes de la física. Era un 15 de diciembre y negándose a aceptar lo que se presumía imposible, comenzaron con las acciones propias de un salvamento. Fueron días y noches conviviendo con el viento y el frío propio de la zona. Solo en dos oportunidades puntuales se suspendió el trabajo por razones de seguridad, habida cuenta de dos feroces tormentas que se abatieron sobre la bahía. Con bombas de achique fueron quitando el agua de espacios inundados, y

paralelamente realizando trabajos de corte y soldadura bajo el agua. Pasaron Nochebuena, Navidad y recibieron el nuevo año, lejos de sus afectos y en jornadas largas de horas de buceo diurno y nocturno, a menudo en lugares confinados, despliegue de cabos, plumas y grúas para maniobras de adrizado, entre otras tareas y, por cierto, todo ello bajo condiciones extremas por las gélidas aguas del Océano Atlántico sur. Dieciocho días después y tras titánicos esfuerzos, el buque fue reflotado, comenzando su remolque hacia Montevideo. El abrazo de los, en ese entonces, Tenientes de Navío Julián Lorenzo y Leonardo Ubillos, encargados del equipo de buzos, agotados y orgullosos todos, selló el final de la maniobra. No hubo derrame, no hubo desastre ecológico, no hubo daño a la bandera, sí hubo justos reconocimientos profesionales para esos buzos, el primero de ellos por parte de los observadores ingleses que estuvieron presentes durante todo el tiempo que insumió el salvamento. Según las charlas de sus colegas, una compañía chilena habría ofertado 1.500.000 dólares solo por extraer el combustible del pesquero. El GRUBU cobró 150.000 dólares por los insumos utilizados. No tenían certeza de los números, ni les preocupaban tampoco. Lo importante para ellos fue la satisfacción y la honra de haber cumplido una misión que rayaba en lo imposible. Imaginaba el final de ese salvamento, porque había vivido otros, era como si los viese... Terminada la última maniobra, dejados los equipos a un costado, tendiéndose sobre la cubierta, brazos abiertos, cara al cielo, pasando de la adrenalina a la calma, todos en íntima y silenciosa comunión, con esa sensación de orgullo que vale más que cualquier dinero.

Sus pensamientos fueron interrumpidos cuando le pareció divisar un bulto entre unas ramas hundidas. Se acercó con precaución para no enredar la línea de vida. Allí había

algo que no alcanzaba a definir, tampoco podía acceder, pues ramajes y raíces se lo impedían. Tomó su cuchillo y empezó a cortar gajos y ramas, hasta que sus manos llegaron al bulto. Era el cadáver hinchado de un animal que había quedado atrapado. Guardó su cuchillo, alumbró su reloj y calculó que aún le quedaría una media hora de aire. Reanudó la búsqueda y reanudó también el vuelo de su pensamiento hacia las tantas misiones cumplidas en más de diez años de buceo. Estaban las rutinarias, para entes e instituciones del Estado, en represas a 40 metros de profundidad, en la boya petrolera, en trabajos ayudando a la policía. Recordaba una oportunidad en que encontraron y recobraron en un par de jornadas, más de treinta autos robados fondeados en un tajamar. En el Puerto de Montevideo, cumplían un sinnúmero de tareas luchando con cascos, hélices, todo tipo de restos acumulados en las tomas de agua de la Central Batlle y Ordoñez, quitando cajas de pescados de las turbinas de los buques de Buquebús, trabajos con los buques asiáticos y los cascos abandonados de la ex Unión Soviética o palletando pesqueros, revisando tomas de fondo de salas de máquinas, inspecciones hasta en cascos de cruceros, buques de más de 30 metros de manga, cumpliendo con el Lloyd's. En solo dos años se hicieron treinta y dos movimientos y/o salvamentos de buques en el puerto capitalino, un lugar de aguas traicioneras. Por un instante su mente se detuvo con tristeza en el recuerdo del compañero que había perdido la vida trabajando en el Puerto, bajo la grúa “Gral. Artigas” de la Administración Nacional de Puertos. Joven, demasiado joven con veintitrés años, el Marinero José Di Castro, que tenía cuatro años de experiencia como buzo, un excelente estado físico y una encomiable voluntad de superación. Hombre de tierra adentro, había llegado con muy poca instrucción al GRUBU. Él y varios compañeros, viendo su formidable afán de aprender e ir a más, lo ha-

bían ayudado con libros y clases particulares. El destino, mostrando su lado oscuro y cruel, detuvo ese crecimiento personal y José sucumbió en la desigual lucha que a veces entabla el agua con quienes se atreven a hurgar sus fondos. No fue el único en la historia del GRUBU, antes de él, el Marinero Roberto Barreneche en 1982, el Marinero Wenderley Ceballos en 1992 y la última baja en servicio había sido el Cabo Sergio Quiroga en 2013. Nombres que dolían y que cubrían en placas de bronce una de las paredes del GRUBU; nombres que simbolizaban ese sublime sacrificio de entregar la vida, luchando ante un medio siempre hostil, trabajando en silencio para la sociedad; nombres que recordaban el riesgo de esta profesión que con vocación y coraje los buzos y los hombres de mar abrazaban. En definitiva, nombres y riesgos que siempre deberían considerar quienes, sentados tras un escritorio, asignan recursos o juzgan acciones.

Intentó apartar los pensamientos tristes, tomando de su memoria hechos más felices y fue pasando revista a sus vivencias y a aquellas que no vivió personalmente, pero formaban parte de ese rico historial del GRUBU que todos compartían. Compartir era una palabra muy ajustada a la realidad de esta unidad. A lo largo de los años muchos habían efectuado variados cursos de especialización: minas y explosivos, demolición submarina, buceo táctico, salvamento, buceo de profundidad y un largo etcétera. Cada curso era una idoneidad que el cursante compartía a su retorno, al igual que manuales de instrucción y con ello se enriquecía la capacidad profesional de toda la unidad. Argentina, Brasil, Chile, EEUU y España, habían contribuido a formar jóvenes buzos compatriotas

A menudo, las misiones se salían de la rutina. En una oportunidad, uno de los tres



buzos que permanentemente están de guardia en la boya petrolera de José Ignacio, estando alojado en la Prefectura de Punta del Este y enterado de un incidente de búsqueda y rescate, donde un velero se iba contra las rocas en plena tormenta, embarcó en la lancha de Prefectura y al llegar a la zona, se tiró al agua, con un mar bravío para asegurar un cabo al velero. Con ello se le pudo remolcar y salvar de la tragedia a una familia con chicos jóvenes a bordo. En otra oportunidad un buzo de borda, el Marinero Ángel Mederos, embarcado a bordo de una fragata, en misión de control de aguas jurisdiccionales (todo buque de la Armada lleva siempre en cada navegación un buzo del GRUBU) fue vital para evitar otra posible tragedia. En aquella ocasión se había producido una inundación en una sala de máquinas que puso en peligro al buque por la rapidez con que el agua subía y las consecuencias que podía tener. No se sabía si era una entrada de agua en el casco o alguna válvula. El buzo embarcado, sin pensárselo dos veces, se sumergió en la sala inundada y nadando encontró la entrada de agua a través de una válvula, solucionando el problema justo cuando el nivel estaba por llegar a los tableros.

Los buques que se soltaron de su amarre y embicaron contra el puente de Carmelo, había sido otra misión fuera de lo común y de ribetes dramáticos para una ciudad que dependía de dicho puente. Los buzos del GRUBU trabajaron día y noche hasta lograr el recobre de las tres embarcaciones y la liberación del puente para su reparación. El evento constituyó un enorme desafío profesional y también sirvió para poner en relieve valores humanos y solidarios. Seguido muy de cerca por toda la población carmelitana, era común que se acercaran vecinos con inquietudes. Obviamente debía priorizarse el trabajo, pues el suceso se había declarado como emergencia nacional, por lo cual

cuando cualquier persona se acercaba con preguntas, él, ya como Jefe del GRUBU, era el encargado de atenderla. Pero la prudencia de los primeros días, pronto dio paso a un amable y afectuoso relacionamiento. Algunos se ofrecían a colaborar, una señora insistió en saber cuántos buzos había trabajado y él le contestó que eran diecisiete. Se fue y al mediodía apareció con diecisiete milanesas, otros traían refrescos, los veían trabajando de sol a sol y muchos les daban ánimo, les decían que confiaban en ellos. El día que finalmente el éxito coronó la maniobra y se sacó el último buque, los vecinos parecían turnarse para aplaudirlos, palmearles las espaldas y hasta les hicieron un cordero asado. También la prensa había seguido de cerca el proceso y lo difundieron ampliamente. Menos difundida fue la propuesta de unas empresas privadas que habrían ofertado U\$S 4.500.000 por la misma tarea que el GRUBU cobró U\$S 30.000 por sus insumos. Una vez más: los números no importaban para ellos, simplemente hacían al valor de la tarea. Los gestos y el reconocimiento de esos lugareños, junto a la satisfacción del deber cumplido, valían mucho más.

Uno de los incidentes de rescate que más disfrutó, le ocurrió en oportunidad que volvía de trabajar en la boya petrolera de Paysandú. Eran las dos de la mañana cuando llegó al GRUBU y se encontró con toda la unidad iluminada y en plena actividad. Unos pescadores habían varado en una tormenta y la embarcación peligraba. Pese al cansancio físico, no dudó ni un instante y embarcó en el “Sirius”, el buque de la Armada que el Servicio de Búsqueda y Rescate en el Mar, había ordenado zarpar para el auxilio de esos tripulantes en peligro. Llegaron a la zona y lograron rescatarlos. Recordaba que entraron al Puerto del Buceo al amanecer y en el muelle estaban las familias de esos pescadores.

res y los demás colegas de pesca. Los gritos y vítores de la gente fueron emocionantes. Parecía que llegaba la Selección Uruguaya de Fútbol luego de ganar una copa. Y es que la solidaridad entre los hombres de mar es un lazo muy fuerte que viene de los mismos inicios de la humanidad. Las misiones de búsqueda y rescate en el mar, a veces desde buques de la Flota, otras desde helicópteros de la Aviación Naval, constituían una de las tareas centrales del GRUBU y eran fuente de motivación permanente para los duros ejercicios físicos de entrenamiento. Era una postal común ver a los buzos corriendo por la rambla portuaria, aún en los momentos más crudos del invierno, con las arengas y máximas que todos sentían íntimamente, *"llegar es el comienzo... permanecer, un privilegio"*. Cuando volvió de esa misión con el "Sirius", pasados los momentos de adrenalina a tope, ya en tierra, yendo a su casa, su cuerpo comenzó a quejarse por el cansancio acumulado en ambas misiones continuadas y la falta de sueño. Terminó al borde del desmayo y dolores hasta en el hígado, en la emergencia de una coronaria. Nunca le había pasado nada igual. El diagnóstico fue claro: agotamiento y estrés. No le importó, hubiese ido cien veces más, *"caer está permitido, levantarse es obligatorio"*, reza una de las máximas del GRUBU.

Mantenía la concentración en la búsqueda y controlaba la no necesidad de forzar la respiración para llevar el aire a sus pulmones. Aún tenía un rato para continuar. Siempre se debe estar atento a lo que puede pasar y cómo responder en cada caso, lo cual depende del equipamiento que uno lleve. Cada equipo tiene una salida prevista por si hay un mal funcionamiento; una máscara tiene de un lado la ventilación, otra tiene un botón para meter el aire con más presión, siempre es fundamental tener claro el equipo que está portando y el lugar. A veces sopesaba

la comodidad del buceo cautivo, donde el aire llega desde la superficie, bombeado a través de un cordón umbilical que lo inyecta directamente en el interior de la máscara. En esos casos el tiempo en inmersión es mucho mayor, pero obviamente no era una opción adecuada para este incidente, por la amplia zona a cubrir y la movilidad que requiere una búsqueda. El agua turbia y la profundidad seguían limitando su visión. Recordó otras inmersiones en aguas azules, en una oportunidad en cercanías de Puerto Rico. Allí la inspección de un casco obligó a multiplicar la atención. Por un lado el trabajo, por otro lado la maravillosa vista de corales que ofrecían un concierto de colores y lo llamaban como un canto de sirenas; y omnipresente: el peligro de una fauna desconocida. Así como el navegante consulta el derrotero de cada lugar por posibles obstáculos en la navegación cuando transita por aguas desconocidas, el buzo debe estudiar la fauna autóctona de cada lugar donde se va a sumergir. La posible presencia de tiburones, conlleva un peligro silencioso y traicionero, que obliga a tener en cubierta siempre, uno o varios francotiradores armados, para eventualmente auxiliar al buzo. No obstante, claramente los encuentros en el agua entre un buzo y un tiburón, suelen tener un mal final. En nuestras aguas, por fortuna esos encuentros son improbables, aunque no imposibles. Nuestra fauna es tranquila y los encuentros que se dan a menudo, sobre todo en proximidades de la boya petrolera de José Ignacio, son con lobos o leones marinos, a quienes curiosamente les atraen las patas de rana y suelen morderlas. Hay que estar atento a zafar de ellos, sin perder el autocontrol.

Y entonces lo vio. Todos sus pensamientos se esfumaron al tiempo que sus ojos seguían el haz de la linterna. Aprisionado entre unas ramas, con los brazos y las piernas colgando hacia abajo, el torso ya con seña-

les de hinchazón. Otra vez la sensación de impotencia y de tristeza pensando en la terrible muerte que el destino había deparado a un hombre joven aún. No le miró la cara, nunca se acostumbraría. Tocó en el hombro al compañero que estaba buceando con él, Cabo Héctor De Cena y juntos se dispusieron a trabajar con las ramas. Tiró de su línea de vida y en poco tiempo le llegó el cabo y el grillete. Comenzó a sentir la necesidad de forzar la respiración para que el oxígeno llegara. Quizás por el tiempo transcurrido o por el desgaste adicional de liberar el cuerpo de las ramas, pero la señal era clara. Con su mano izquierda abrió la válvula que libera-

ba la reserva de aire del tanque. Inmediatamente sintió fluir normalmente el aire y se dispuso a subir con el cuerpo. Ya en superficie ambos fueron izados a bordo. Hay cosas que se naturalizan con el entrenamiento y la experiencia. Otras no. Con un silencio espontáneo de respeto, la tripulación de la lancha enfiló hacia la costa. Al llegar estaba el grupo de familiares esperando, bastó un movimiento de cabeza para que comprendieran. La señora mayor bajó la vista hacia el rosario mientras su cuerpo se estremecía y los brazos familiares la apretaban con más fuerza. Habría al menos una tumba donde llorarlo.

*El autor agradece al Capitán de Navío José Luis Fortunato por haber compartido sus vivencias personales como buzo profesional de la Armada, para otorgar veracidad al presente relato.*





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

Informamos asimismo que se está evaluando  
el pasaje a distribución por correo electrónico  
en próximas ediciones

## NUESTROS RECURSOS HUMANOS

**Preocupación de muchos, comprendido por pocos.**

**La mayor fortaleza de la organización  
también puede ser nuestro “Talón de Aquiles”.**

**Por el Contralmirante (R) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRÍGUEZ**



*El CA (R) Daniel H. Núñez pasó a Retiro Voluntario en Febrero del 2018 y durante su actividad como Oficial Almirante ocupó los cargos de Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Comandante de la Flota y Director General de Personal Naval. Fuera de la Armada ocupó los cargos de Sub Jefe del Estado Mayor de la Defensa y Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. En ese periodo también realizó el Curso para Comandante de Componente Marítimo de Fuerzas Navales Combinadas. Es Licenciado en Sistemas Navales y Magíster en Dirección Estratégica de Recursos Humanos y Gestión del Conocimiento. Hoy ocupa la Presidencia de la Asociación Civil Antarkos.*

### Introducción

He asistido a una incontable cantidad de ceremonias del Día de la Armada, ceremonias de relevo de cargo, onomásticos de unidades, y otras de distinto tenor, en algunas pocas llegué a ser el orador principal, y siempre, indefectiblemente, la gratitud hacia nuestro personal (superior, subalterno y civil) y la proclamación de esfuerzos futuros por su desarrollo y defensa de sus beneficios y derechos, siempre han estado (y sin duda seguirán estando) presentes en la oratoria. Primero, porque nuestra gente es nuestro mayor valor y su desarrollo profesional y social debe ser de nuestro esmero, y segundo porque es de justicia.

De todos los apasionantes asuntos que pueden involucrar a una organización (pública o privada, militar o civil) su capital humano es el más importante. Esta prioridad no tiene discusión en el mundo moderno corporativo ni en las grandes consultoras. Para la Armada, también... debería.

La Armada ha sido pionera en muchas áreas del quehacer nacional, sobre todo tecnológicas, pero también lo ha sido en el área de la gestión de los Recursos Humanos (RR.HH.), como por ejemplo: la incorporación de la Evaluación de Desempeño, o el Sistema de Exámenes para el Ascenso, en la década de los setenta.

Pero el haber sido pioneros no otorga calificación de excelencia de por vida; “*el juego solo se gana manteniéndonos actualizados*”. Pero de hecho y salvo por algunas excepciones, nuestro sistema de gestión humana está “congelado” en la década de los ochenta (cuarenta y dos años en el sistema de los recursos humanos... ¡es una vida!).

Si bien es cierto que muchos tópicos de la gestión en esta área, dependen del Estado (p.e.: la forma adoptada para las retribuciones personales o la cantidad de efectivos legales), otros solo dependen de la Institución, o sea, de nosotros. Por tanto este artículo solo encara aquellos aspectos que requieren únicamente de nuestra voluntad.

## Contextualización necesaria.

Como pueden existir lectores que no sean afines a esta área de gestión y del conocimiento, debemos primero contextualizarla.

### 1. Desarrollo histórico-jurídico de la gestión del personal naval.

El desarrollo de la sub-organización que administra al Personal Naval, desde el siglo pasado hasta nuestros días, nos da una idea de cómo evolucionó la gestión, desde “*Personal*” hasta la de “*Recursos humanos*”; esta evolución le tomó a la Armada unos cincuenta y seis años y se centró en que la Institución fue tomando conciencia de que este era un recurso diferenciado (el término “*recursos*” pone el acento en el carácter de disponibilidad de medios para alcanzar un fin, es decir, la optimización de los recursos humanos mediante su integración a la organización).

#### Curiosidad

*Por Orden Interna DIPER 6427.1/00, del 30 de marzo de 2000, se puso en funcionamiento en forma experimental y provisoria la reestructura de la Dirección General de Personal Naval. Esta orden denomina a RECUR como: Centro de Documentación y Trámites (CEDOT), dependiente del Director General de Personal Naval.*

*Un año después, en marzo de 2001, la Orden Interna DIPER 1305.1/01, integra al CEDOT a la organización de la Dirección General y la vuelve a denominar Recursos Humanos, pero esta vez como “División”, dependiendo del Sub Director General de Personal Naval.*

### 2. La “doctrina” escrita.

El 12 de febrero de 1982, nuestra Escuela

de Guerra Naval promulgó, como “Provisorio”, a través del Centro de Educación Continua, el Manual Técnico (MT) 49 “*Administración de los Recursos Humanos de la Armada*”. Una publicación avanzada para la época que incluía las funciones, alcances y principios de la administración de los RR.HH., la organización necesaria para esta administración, las ocupaciones y clasificaciones del personal superior, subalterno y civil. Estaba destinado únicamente a los Cursos de Pasaje de Grado.

A la postre, **sería la única publicación que existe al respecto, siempre continuó siendo “Provisoria” y tampoco sufrió cambios que la actualizaran.**

Este manual establece que: “*La administración de los recursos humanos está compuesta por dos ramas: la administración del potencial humano (administración de los requerimientos) y la administración del personal (administración de las personas).*

*La administración del potencial humano incluye el planeamiento, la predicción estadística, el balance y la aprobación de los requerimientos humanos; es decir, los tipos y clases específicos de puestos militares o posiciones civiles requeridas para cada actividad (terrestre o flotante) para desempeñar la misión y las tareas asignadas, asegurando que en todo momento los puestos y posiciones satisfagan adecuadamente el alistamiento operativo, el incremento de la flota, el mantenimiento, la administración, el adiestramiento y la rotación abordo-tierra.*

*La administración del personal involucra su reclutamiento, su clasificación, su adiestramiento y evolución, su destino y rotación, su transporte, disciplina, ascenso, documentación, contabilidad, bajas, retiros así como la provisión de servicios de moral... Podemos definir la administración del personal en la Armada, como el medio con*



FECHA	INSTRUMENTO LEGAL	DENOMINACIÓN Y OBSERVACIONES	DEPENDIENTE
May 1934	Ley Nro. 9375	Servicio de Reclutamiento y Movilización (SRM)	DGS
Feb 1943	Decreto-Ley Nro. 10380	1ra. Sección “Organización”	EMN
Oct 1946	Ley Nro. 10808	Servicio de Reclutamiento y Movilización Naval (SRMN)	DGS
Jul 1963	Ley Nro. 13145	N-1 “Administración”	EMN
Decada del ‘70	En el ámbito empresarial aparece el término “Administración de los RR.HH.”		
1977	PLANOPGEN COMAR Nro. 2/77	Se elimina el SRMN; sus funciones son absorbidas por N-1	EMN
Nov 1979	Ley Nro. 14956	N-1 “Personal”	EMGA
Abr 1990	Orden General COMAR Nro. 6035.1/90	Departamento de Recursos Humanos (RECUR). Se transfiere desde N-1 “Personal” las funciones y el Personal necesario a fin de cumplir la misión que se le asigna en el área de la Administración del Personal.	DIGEN
Decada de los ‘90	El término “Capital Humano” se populariza, aunque nació a mediados de siglo en Sociología		
1991	Orden Interna COMAR Nro. 1000.1/91	Se integra la Administración del Personal de la Prefectura Nacional Naval a RECUR	DIGEN
Jul 1991	Orden Interna COMAR Nro. 6035.1/91	División de Recursos Humanos (RECUR). Se incorporan las actividades de Moral, Tutela Social, Asuntos Legales y Educación Física en un nuevo Departamento dependiente de RECUR	DIGEN
Nov 1998	Orden Interna COMAR Nro. 6035.3/98	Dirección de Recursos Humanos de la Armada. Se desvincula de RECUR al Departamento de Moral, Tutela Social, Asuntos Legales del Personal Naval y Educación Física, los cuales pasan a depender de la Dirección de Bienestar Naval (BIENA)	DIPER
May 2005	Orden Interna DIPER Nro. 6035.1/05	Dirección de Recursos Humanos de la Armada. Se incorpora a RECUR la administración del personal de Reserva Naval, suprimiéndola como Dirección dependiente de DIPER	DIPER

**Tabla 1.** Evolución de las organizaciones dedicadas a la administración y gestión de las personas, dentro de la Armada.

*el cual esta cumple su misión mediante el eficaz uso de las personas.*

Como no es la intención de este artículo analizar el MT-49, (manual que, aunque desactualizado en cuanto a la realidad actual de la gestión de los Recursos Humanos, conserva “*luces*”) sino únicamente señalar la necesidad de un documento actualizado a nivel de doctrina y política general de personal naval, si es pertinente rescatar que uno de sus logros fue, **señalar tempranamente que estábamos frente a “un sistema”. Definir así la gestión del personal naval fue una visión relevante** que hasta hoy, a mi juicio, no se ha comprendido.

### 3. Evolución conceptual de una Dirección encargada de las Personas.

En la actualidad, la gestión de los RR.HH.

debería está estrechamente relacionada a la dirección estratégica de la Armada, y en términos generales la evolución de la gestión se muestra en los siguientes criterios:

Si alguien concluyera que la Armada debe actualizar su gestión respecto a los RR.HH. seguramente establecería que:

- La gestión del Capital Humano debe ser considerada un tema prioritario.
- Se debe asumir la necesidad de preparar a Oficiales y Sub-Oficiales en esta área del conocimiento y de la gestión.

Esta visión desemboca en que, al desconocerse la actualidad de la gestión de este recurso, **la calidad de las decisiones de alto nivel, en esta área, se basan mayoritariamente en opiniones y experiencias personales, justificadas por el grado que se**

CRITERIO	DIRECCIÓN DE PERSONAL	DIRECCIÓN DE RR.HH.
Aporte a la planificación institucional	Específico	Integrado
Perspectiva temporal y de planificación	Corto plazo. Reactiva	Largo plazo. Estratégica
Contrato Psicológico	Control/Obediencia	Compromiso
Estructuras y sistemas preferidos	Burocrática. Roles definidos	Orgánica. Roles flexibles
Rol de gestion de personal	Desarrollado por el especialista de personal	Integrado a la linea de mando. El especialista de RR.HH. es un agente de cambio
“Clientes” de los especialistas de personal	El Comando	El Comando y el Personal
Referentes del comportamiento	Normas, costumbres y prácticas.	Valores y Misión
Habilidades directivas apreciadas	Mando	Liderazgo
Criterios de evaluación	Acotado a su especialidad	Máxima utilización de los RR.HH., flexible

**Tabla 2.** Diferencia entre la gestión de Personal y de Recursos Humanos

**ostenta y las responsabilidades que conlleva, no por el conocimiento; y esto solo puede tener como corolario una “gestión de sobrevivencia”.**

**Explicando la terminología y definiciones.**

La evolución de los nombres no fue un tema baladí, para explicar el proceso:

- *Departamento de Bienestar*: mediados del s.XIX, revolución industrial
- *Administración del Personal*: entre 1910 y 1920, PGM
- *Administración de los RR.HH.*: década de los setenta
- *Gestión de los RR.HH.*: década de los noventa (*en inglés HRM*): se enfoca en el uso más efectivo de la mano de obra de una entidad para lograr los objetivos de la organización: adquisición, mantenimiento, desarrollo, utilización y coordinación de las personas en el trabajo. Se refiere a una función sistemática de planificación para las necesidades y demandas de recursos humanos, selección, capacitación, compensación y evaluación del desempeño, para cumplir con esos requisitos. *Gestión del Personal*: El aspecto de la administración que se ocupa de la fuerza laboral y su relación con la Organización, es parte de la Administración de los RR.HH., se ocupa del reclutamiento, la contratación, la dotación de personal, el desarrollo y la compensación de la fuerza laboral y su relación con la organización. Posee funciones Operativas y de Gestión.
- *Capital Humano*: con la Gestión de Recursos Humanos, se comienzan a manejar nuevos conceptos al considerar al factor humano. Chiavenato (2007) plantea que está constituido

básicamente por los talentos y competencias de las personas que conforman la organización y que necesitan ser conservados y desarrollados, pues son capaces de agregar un mayor valor a la empresa y hacerla más competitiva.

- *Talento Humano*: utilizado para referirse a la aptitud intelectual de las personas de una organización valorada por su capacidad natural o adquirida para su desempeño (Morales, 2002).

¿Y qué hay del “Potencial Humano”?

Este ha sido definido, modernamente, como el conjunto de conocimientos y valores asimilados por las personas, que contribuyen al mejoramiento de sus habilidades productivas y creativas, a la ampliación de sus capacidades para participar de forma consciente en el proyecto social del cual forman parte y a su realización plena como individuos (Odriozola, 2007); como se puede apreciar no tiene relación con la definición dada por el MT-49 en 1982, aunque bien puede argumentarse que era dentro de la terminología militar aplicada al elemento funcional logístico (EFLO) Personal, hoy no he encontrado manuales militares extranjeros que lo mencionen. Lo cual no quiere decir que se descarte.

### ¿Cuántos somos y cómo somos? El perfil del personal naval actual.

Al 31 de diciembre del 2021, la Armada poseía el siguiente personal:

GRADO	CANTIDAD	NACIMIENTO		
		ENTRE 1965 y 1980	ENTRE 1981 y 1996	ENTRE 1997 y 2012
Mro. 1ra. Clase	2937	183	1698	1056
Cabo 2da. Clase	646	168	453	25
Cabo 1ra. Clase	379	175	204	0
SO 2da. Clase	226	144	82	0
SO 1ra. Clase	118	103	15	0
SO de Cargo	59	55	3	1
GM	61	1	11	49
AF	25	1	22	2
AN	54	2	52	0
TN	103	18	85	0
CC	91	3	88	0
CF	47	42	5	0
CN	91	91	0	0
TOTAL	<b>4837</b>	986	2718	1133
<b>Generación</b>		<b>X</b>	<b>Millennials</b>	<b>Z</b>

**Tabla 3.** Perfil del Personal de la Armada respecto a Grado vs Generación

Esta Tabla nos permite inferir 6 conclusiones:

**Primera**, nuestros CCNN y CCFF pertenecen a la generación “X” (al igual que los SSOO), los CCCC hasta los AAFF son “Millennials o generación Y” (al igual que los Clases), mientras que los GGMM ya son “Zillennials” o “Z”.

**Segunda**, la alta rotación de los MMPP se demuestra en qué rápido crece la generación “Z”

**Tercera**, quien se moleste en entender las diferencias generacionales podría coincidir que conocerlas permitiría entender también como liderar, motivar y... ¡gestionarlos! (ver Tabla 4).

**Cuarta**, los alumnos de la ESNAL son generación “Z” y los oficiales instructores son generación “Y”.

**Quinta**, no existe la tal mentada “pirámide” (Fig. 1).

*En el contexto actual, la organización también debe adaptarse a las personas.*

*Es fundamental poder satisfacer los intereses de las nuevas generaciones y adaptarnos a los nuevos hábitos socioculturales.*

En el ámbito del personal superior y subalterno retirado y en especial aquellos de mi generación, los “baby boomers”, es muy común escuchar hablar, casi siempre negati-

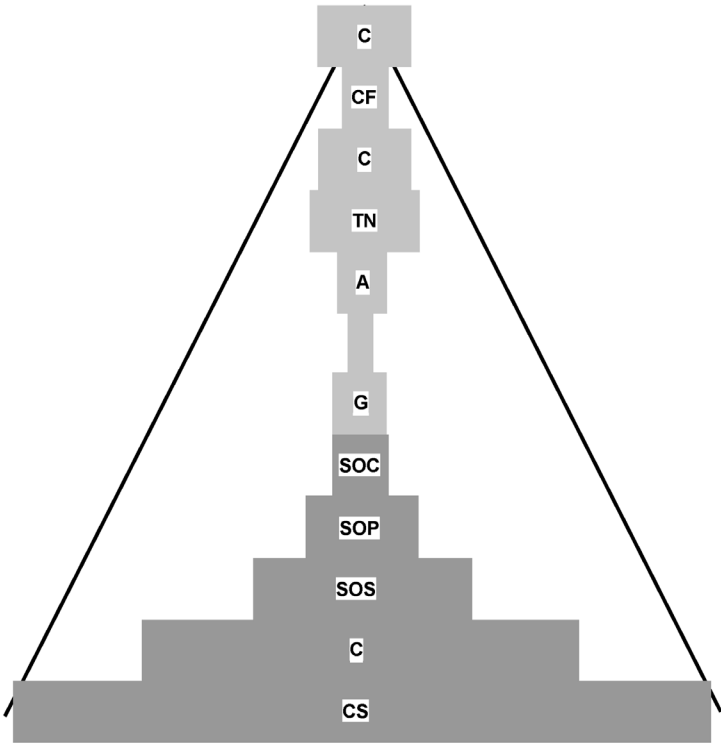
GENERACIÓN	RASGO SOBRESALIENTE	CARACTERÍSTICAS GENERALES
X (1969 - 1980)	<b>Obsesión por el éxito</b>	Generación crecida en los cambios. Entre dos mundos (generación bisagra).
		Conectados para beneficio.
		Emprendedores y trabajadores.
		Vidas activas, en lo social y cultural.
Y (1981 - 1993)	<b>Frustración</b>	Multipantalla e hiperconectados (nativos digitales).
		Preparados (la generación más educada conocida) y emprendedores.
		Tolerantes y sociales.
		Individuos antes que gente.
Z (1994 - 2010)	<b>Irreverencia</b>	Altas expectativas sobre todo.
		Tiene menos grupos cerrados en cuanto a preferencias, estilos de vida y opiniones.
		Acceden rápidamente a la información y han desarrollado habilidades tecnológicas.
		Expresan sus opiniones y quejas a través de medios digitales. Son pragmáticos.
		Buscan emprender actividades o compartir sus ideas desde una edad temprana. Se puede fomentar este espíritu emprendedor pidiéndoles sus ideas y opiniones. Así, los jóvenes pueden ver que se valoran las mismas.
		Las organizaciones deben promover el liderazgo, la relevancia, la eficiencia y crear confianza con esta generación. Cuando sus miembros tienen la oportunidad de contribuir también a la eficiencia de la institución compartiendo sus opiniones, es más probable que promuevan lealtades.
		La tecnología está omnipresente en sus relaciones y es parte esencial en sus vidas.

**Tabla 4.** Características de las Generaciones que conviven en la Armada

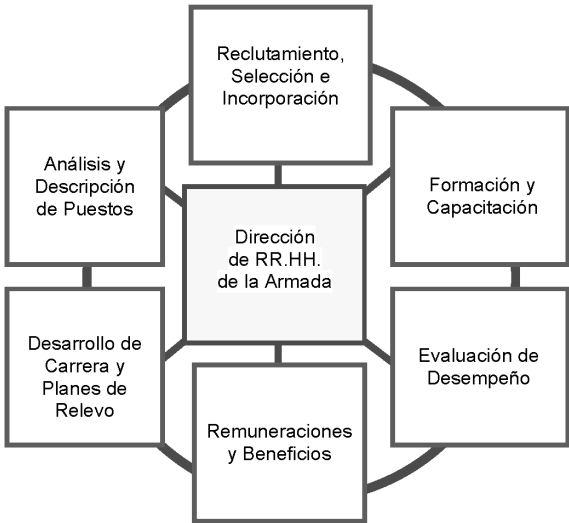
vamente, sobre las diferencias de los tripulantes actuales de la Armada en comparación con ellos, haciendo completa abstracción de que las sociedades y las generaciones han cambiado rápidamente (nuestra generación se extendió por casi 20 años, la X por 11 años, la Y por 12 años y la Z por 16 años), ¡y son diferentes!

**Dos aclaraciones:** el estrangulamiento se halla en los grados de AF y AN; y la pirámide invertida superior tampoco es estrictamente tal en la realidad, sino que tiene una inflexión profunda en el grado de CF, el asunto es ... por qué?

Todo lo expresado desemboca en una incapacidad cruel: no es posible entender o



**Fig. 1. Diagrama general del perfil cuantitativo del Personal de la Armada (exceptuando los Almirantes y Marineros de Primera Clase).**



**Fig 2. El Sistema de Gestión de RR.HH.**



decidir adecuadamente sobre cambios e innovaciones en las políticas y normas para el capital humano en la Armada, si no entendemos estos asuntos.

### **El Sistema de Gestión de RR.HH. en la actualidad**

El SGRRHH posee 6 sub-sistemas, los descriptos en la figura:

De estos 6 sub-sistemas, la Armada cumple con 4 y aún no desarrolló debidamente 2. Estos últimos son: Análisis y Descripción de Puestos y Desarrollo de Carrera y Planes de Relevo.

### **Consideraciones Finales**

En el contexto actual, que ha modificado los paradigmas tradicionales, la gestión de los RR.HH. supone un elemento vital para la Institución Naval.

El Director de RECUR debe tener la responsabilidad de construir auténticas y efectivas estrategias de gestión de personas alineadas a los retos de la Armada; y el principal reto de su gestión es potenciar la innovación en RR.HH. como elemento de transformación de la organización (*le solicito lector que entienda que lo escrito en esta frase parte de la hipótesis que la organización reconoce a RECUR como integrado a la línea de mando a nivel estratégico, sino fuera así, esta última afirmación carece de sentido*).

Hoy día, en las grandes organizaciones, el rol de una Dirección de RR.HH. en la estrategia corporativa es el impulso de los cambios culturales, la potenciación de nuevas capacidades o el apoyo a la reorganización y reestructuración.

El primer paso para todo ello es generar eficiencia en la propia función de RR.HH.



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

Informamos asimismo que se está evaluando  
el pasaje a distribución por correo electrónico  
en próximas ediciones

# Agua y tierra: las primeras tropas navales del Estado Oriental

## Libro del Capitán de Navío (R) Daniel Loureiro

Gracias a la gentileza del autor y del Centro de Estudios Históricos de la Armada (CEHIS), titular de los derechos de publicación, compartimos con nuestros lectores a modo de adelanto la Introducción de *“Agua y tierra: las primeras tropas navales del Estado Oriental”*, un nuevo trabajo de investigación que nos ofrece el Capitán de Navío (R) Daniel Loureiro. En un recorrido de casi ochenta páginas, se rescata parte del acervo histórico de la Armada Nacional en lo que hace a sus fuerzas terrestres, para ofrecerlo a las nuevas generaciones de marinos militares y todas aquellas personas atraídas por la temática. La versión digital completa se encuentra disponible solicitándola a través de nuestra dirección de correo electrónico: [secretaria@revistanaval.com.uy](mailto:secretaria@revistanaval.com.uy).

### Introducción

Este ensayo, que parafrasea el título de la obra *Mar y Cielo* del historiador compatriota René Furest poniendo de manifiesto la tridimensionalidad del poder naval, tiene como propósito rescatar una parte del patrimonio histórico de la Armada en beneficio de las futuras generaciones de marinos militares y de quienes tengan interés por estos temas. Nada de lo expresado en él debe atribuirse a otro fin que no sea destacar el sacrificio y la entrega de quienes nos precedieron en el servicio naval a la República en tiempos de guerra, más allá de las ideas políticas que persiguieran. La referencia al “Estado Oriental del Uruguay” alude al primer nombre oficial de la República consagrado en la Constitución de 1830, cambiado recién en

1919 por el de “República Oriental del Uruguay”, cuando entró a regir nuestra segunda Constitución.

Aunque la historia no garantiza respuestas válidas a todas las interrogantes, los acontecimientos del pasado iluminan con frecuencia los problemas actuales. A pesar de que la tecnología cambió el ritmo de la guerra e incrementó su violencia, muchas de las circunstancias que se enfrentan en la actualidad son similares a las de épocas anteriores. Aprender los hechos de la historia militar, analizarlos en relación a los principios fundamentales de la guerra y aplicarlos en el contexto de las nuevas tecnologías, es esencial para el futuro<sup>1</sup>.

No se puede hablar de tropas navales sin hacer referencia al marco organizacional, distinto al del Ejército, dentro del cual operaban. Esto implica tener en cuenta y analizar la evolución de nuestra marina de guerra en las primeras décadas de vida independiente y las principales figuras que la protagonizaron.

La Armada Nacional no contó con un cuerpo orgánico de infantería hasta 1972, año en que se formó el Cuerpo de Fusileros Navales. Su creación fue a raíz del asalto y robo de armas al Centro de Instrucción de la Armada, ocurrido a manos del Movimiento de Liberación Nacional “Tupamaros” el 29 de mayo de 1970. Sin embargo, desde el origen mismo de la República, las fuerzas na-

---

1. Este concepto sobre la importancia del estudio de la historia militar fue extraído de la publicación *The Joint Military Operations Historical Collection*, del U.S. Joint Chiefs of Staff, 1997, Washington D.C., página vii.-

vales uruguayas y la Capitanía del Puerto de Montevideo se sirvieron de personal organizado y adiestrado para el combate individual a corta distancia, en la mayoría de nuestros conflictos armados del siglo XIX.

En una época en la que todavía no se había consolidado una marina permanente, las *Compañías* y el *Batallón de Matricula*, las partidas de desembarco de los buques de

guerra y los *Batallones “Guardia Nacional de Marina”* fueron las primeras formaciones de infantería ligera que multiplicaron las capacidades de nuestra incipiente Armada, generando un legado histórico que continúa proyectándose al futuro.

Las opiniones que se vierten en el trabajo son del autor y no reflejan los puntos de vista o las políticas de la Armada Nacional.

