# REVISTA NAVAL

AGOSTO 2001

M O N T E V I D E O

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACION DEL CLUB NAVAL

AÑO XI Nº 40 ISSN 0797 - 1222 AGOSTO 2001

DIRECTOR
C/N (CG) GUSTAVO VANZINI

REDACTOR RESPONSABLE
C/N (CG) Aldo FRANCESCOLI

COMISION EDITORIAL

C/N (CG) Italo M. SORRENTI
C/C (CG) Enrique ALBORNOZ
C/F (CAA) Fernando DRAPER
Sr. Alejandro N. BERTOCCHI MORAN
C/F (CG) Eduardo ULERY

Coordinador Informático: C/C (CG) Diego Rombys
Web Master: C/C (CG) Jorge Filardi

www.netgate.com.uy/revnaval
E-mail: revnaval@netgate.com.uy

NUESTRA PORTADA: El puerto de Montevideo visto desde Capurro (S. XIX).

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

DIRECCION Y ADMINISTRACION: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Tels.: (598-2) 908 71 29 - 908 66 85 - Fax: (598-2) 922 08 56

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

Impreso en agosto de 2001 en TRADINCO S.A. - Minas 1367 - Tel. 409 44 63
Montevideo - Uruguay - Dep. Legal Nº 323.042 / 01

# INDICE

A nuestros lectores ..... 7

Incorporaciones a la flota nacional ..... 9

"El lenguaje marinero" ..... 10

Intereses marítimos y marina mercante en la Revista Naval
por Alejandro N. Bertocchi Moran ..... 11

El trasbordo y el tránsito en el Uruguay
por el Dr. Edison González Lapeyre ..... 15

La "calabaza sagrada" ..... 26

Navegación comercial en el río Uruguay
por Juan Oribe Stemmer ..... 27

La Armada en el Tercer Milenio
por el Capitán de Navío (CG) Aldo Felici ..... 41

Misión Congo: contribución de la Armada a la Paz Mundial
por el Capitán de Navío (CG) Daniel Núñez ..... 47

Una patrulla más en Camboya
por el Capitán de Fragata (CG) Karim Rodríguez ..... 53

"La expresión marítima artiguista y Pedro Campbell" ..... 56

Sobre naufragios y tragedias del mar
por el Capitán de Navío (CG) Hugo A. Viglietti ..... 57

Historias cortas de piratas
por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas ..... 75

La impronta marítima del General José de San Martín (3ra. parte)
por el Capitán de Navío (CG) (R) Juan Fernández Parés ..... 89

Investigando la historia
por el Capitán de Fragata (CG) Jorge Saravia ..... 101

"De las principales acciones que protagonizó Campbell desde que entró
al servicio de la causa artiguista..." ..... 104

La ciudad. La bahía. El puerto
por el Arq. Enrique Lessa ..... 105

El arco de tierras fértiles sudamericano:
Una estrategia reactiva para las naciones más débiles de la región
por el Dr. Enrique Jorge Méndez ..... 109

Arthur Phillips. Defensor de Colônia, gobernador de Nueva Gales del Sur
por Robert J. King ..... 113

Comentarios internacionales
por el Dr. Daniel Castagnin ..... 123

# A NUESTROS LECTORES

Desde estas páginas hemos bregado en nuestros trece años de existencia editorial por el necesario desarrollo del Poder Marítimo de la Nación , formado éste por factores variados . Ellos comprenden diversos aspectos de la Marina Mercante, la operativa eficiente de nuestros puertos, el funcionamiento de una activa industria naval y la adecuada estructura de nuestra Armada, en tanto es esta el elemento prácticamente único de presencia del Estado en el vasto territorio marítimo de los uruguayos. Presencia que entre otros beneficios permite la custodia de los recursos vivos y no vivos bajo jurisdicción nacional; que coadyuva a la protección del medio ambiente y que mejora los niveles de seguridad en la navegación. Asimismo habilita la realización de los estudios hidrográficos y oceanográficos que constituyen base esencial para las actividades antes reseñadas, así como para la extensión de los espacios marítimos bajo jurisdicción de la Patria, legado a las generaciones futuras de un potencial indudable, aunque hoy aun difícil de cuantificar.

El desarrollo del Poder Marítimo es clave para optimizar la proyección del Uruguay hacia su territorio marítimo, en un enfoque que consideramos siempre trascendente, pero más aún en momentos en que la realidad mundial pone de manifiesto las dificultades de un rápido crecimiento basado tan solo en la tradicional visión " continental " de la situación geopolítica del País.

Imprescindible para esa proyección es una fuerte política de Estado en esa dirección, así como la concientización de todos los uruguayos de que el país se extiende mas allá, mucho mas allá, de las costas y playas en que muchos trabajan y en las que la mayoría disfrutamos de nuestro tiempo libre.

Junto a estos conceptos a los que otorgamos especial trascendencia, destacamos que recientemente el País ha celebrado el primer siglo desde que pioneros del quehacer marítimo y visionarios gobernantes, fieles al mandato histórico relativo a la importancia marítima de Montevideo, colocaban la piedra fundamental para la construcción de un puerto de mar que liderara esa operativa en el área geográfica del Plata.

Con gran expectativa, vemos también que se están efectuando ingentes esfuerzos para adecuar la operativa portuaria a los conceptos de modernidad que la captación de usuarios de ese mercado de servicios requiere en la actualidad. Esfuerzos que, entre varias otras acciones, comprenden la mejora de la eficiencia en el manejo de las cargas, así como la adecuación de las profundidades del espejo portuario y sus accesos a través de las necesarias operaciones de dragado.

Estos indicios de proyección estratégica hacia lo marítimo, que mucho celebramos al tiempo de desear que se profundicen y consoliden, se ven complementados por la permanente e imprescindible labor de la Armada Nacional que, sobreponiéndose a las dolorosas circunstancias que ha transitado, continúa cumpliendo su misión en custodia de la soberanía y los intereses de la Nación en sus espacios marítimos.

Con base en los hechos que hemos reseñado, deseamos reiterar nuestra apelación a todos los conciudadanos, respecto a la necesidad de multiplicar esfuerzos para alcanzar una verdadera "Conciencia Marítima Nacional". A este respecto mucho agradecemos a aquellos columnistas que en forma permanente y en particular en este número, apoyan esta idea con el producto de su inteligencia y creatividad e invitamos a todos a quienes compartan nuestro sueño de un "País Marítimo" a expresar sus pensamientos, proyectos y sentimientos en este foro.

En el mismo rumbo, pero con otra perspectiva, les informamos que desde el 1° de Julio nuestra Revista Naval ha asumido la conducción de la Secretaría General de la Asociación Continental de Revistas de Marina. En próximas ediciones les informaremos de nuestras ideas y objetivos en esta área.

Finalizando, hacemos una vez más votos para que todos asumamos la necesidad del desarrollo de nuestro Poder Marítimo reiterando, ahora en nuestra primera página, el concepto visionario expresado hace un siglo por el Capitán de Navío Francisco Miranda, el que, desde nuestro primer número, cierra la Revista Naval : "Cuando para ninguno de nuestros compatriotas el mar sea una incógnita o un simple camino sin polvo y sin barro para salir del País o volver a él, cuando una selecta juventud se eduque en el mar y para el mar, cuando éste sea de todos conocido, entonces no se pondrá por cierto en duda la necesidad de una marina militar, entonces todos comprenderán que debido a la falta de algunos buques hemos estado limitando nuestra soberanía al pedazo de tierra firme que ocupamos".

Bastante hemos hecho los Orientales desde entonces a la fecha, pero queda aún mucho camino por recorrer, muchos aspectos por mejorar y, sobre todo, un enorme patrimonio económico y ambiental por consolidar, custodiar y explotar racionalmente, para el beneficio común.

Que esta Revista pueda constituir un aporte a la reflexión y motivación en relación a estos temas será, a la vez , nuestro orgullo y permanente compromiso.

La Redacción

# INCORPORACIONES A LA FLOTA NACIONAL

Siguiendo con las incorporaciones a la flota pesquera nacional, en especial los buques dedicados a la captura de “merluza negra”, se destacan los que a continuación se detallan:

- “VIARSA I”: buque de 53,56 m de eslora y de 344 toneladas de Registro Bruto, Matrícula No. 8025, con fecha de ingreso a la matrícula nacional el 06/04/2001

- “ATLANTIC 52”: buque de 43,58 m de eslora y 346 toneladas de Registro Bruto, Matrícula No. 8027., con fecha de ingreso a la matrícula nacional el 26/04/2001.

- “KAGOY”: buque de 36,91 m de eslora y de 578 toneladas de Registro Bruto, Matrícula No. 8024, con fecha de ingreso a la matrícula nacional el 02/04/2001;

- “AVEL MAD”: buque de 29,00 m de eslora y de 80 toneladas de Registro Bruto, Matrícula No. 8026, con fecha de ingreso a la matrícula nacional el 06/04/2001.

De acuerdo al Permiso de Pesca expedido por el Instituto Nacional de Pesca están autorizados para la captura de la “Merluza negra” y fauna acompañante, así como de “Crustáceos”, mediante el sistema de palangres de fondo automáticos y nasas (trampas); los dos primeros, y Vieiras los dos restantes.

# “EL LENGUAJE MARINERO”

La plenitud de nuestra lenguaje marinero, superados todos los contactos por los siete mares y con toda suerte de gentes, cristalizó con el romanticismo, con lo que el marino coincide en individualismo, y propensión a lo sentimental, generoso, fantástico y a todo misterio, circunstancia que aprovechó no poco la literatura universal. Tiempos de galerotas y bergantínes, con graciosos mascarones, nombres amables hasta en la popa de buques de guerra, y hombres con el mismo corazón grande de siempre, pero que ya su atuendo, siempre azul, por ello denominado “marino”, le distingue de lo demás, como una fisonomía propia. Entonces es cuando cobraron todo su auténtico valor estos párrafos de Marañon al prologar “La Dragonera”, de Lope de Vega, que publicamos en el Museo Naval; “ninguna técnica posee un vocabulario tan humano, tan tradicional y tan noble como la de navegar”.

El hierro, el acero y el vapor no hicieron mella sensible y nefanda en nuestra tecnología marítima: los buques siguieron construyéndose siguiendo la fábrica transversal tradicional –sólo modificada recientemente por la de los grandes petroleros– y las distintas piezas de cuenta y ligazón cambiaron de materia, pero no de nombre cuando surgía la necesidad por algo nuevo sobraba conocimiento, posesión del lenguaje y buen recaudo de voces sin uso, pero no olvidadas: la maquinaria tampoco ensució notablemente, como ahora, nuestro idioma: al pan se le llamó pan y al vino, vino, más no en inglés. Muy pocos neologismos y escasísimos barbarismos, bien asimilados, bastaron.

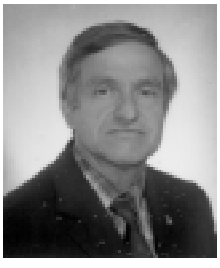
Con la moderna artillería sucedió lo mismo, y las voces adoptadas carecieron del desamor actual: de disparar a barba, vino “barbeta”; hubo “casamatas, torres, alzas, manteletes, carapachos, cañones pareados, cunas” y mil voces más, como veis, sencillas, naturales y sin esa pedantería inexpresiva que hoy va desintegrando lo que muchos siglos de navegación crearon.

No se rebuscaba en la gaveta de los cultismos y, como cuando se ideó el nombre de “catalejos” en lugar de telescopios, a la lámpara de señales se la llamó casi amorosamente: “cucuyo”, que es la luciérnaga del Caribe, adoptando una palabra del ámbito hispánico, antes que importar Dios sabe que absurdo anglicanismo, porque las palabras tienen forma, pero además espíritu, y este debemos buscarlo entre lo muy nuestro.

Extractado de: “El lenguaje marinero”, por Julio Guillén Tato.
Real Academia Española de la Lengua, Madrid, 1963.

# INTERESES MARÍTIMOS Y MARINA MERCANTE EN LA REVISTA NAVAL

por Alejandro N. Bertocchi Moran



El Sr. Alejandro N. Bertocohi Moran ha publicado los siguientes libros en el tema historia naval: ALFEREZ CAMPIRA, velas uruguayas alrededor del mundo, (1987); OYARVIDE, piloto de la Real Armada (1988); BANCO INGLES, memorias de naufragios (1989); TACOMA (1990); CAPITAN MIRANDA (1993) como coautor; y EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (1998).

Ha publicado diversos artículos sobre el tema en revistas y periódicos especializados: Revista de Historia Naval del Museo Naval de Madrid, España; Revista Del Mar del Instituto Nacional Browniano y Argentina; Revista Marítima Brasileira: Revista de Marina de Chile; Revista Disenso, Argentina; Boletín Histórico del Ejército; El Soldado; El Diario Español; Revista de la Liga Marítima Uruguaya; Barlovento; Geosur; Derroteros de la Mar del Sur (Peru); Boletín del Centro Naval (Argentina) y nuestra Revista Naval.

Es miembro de las siguientes Instituciones: de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Fúndador de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia (Urge); del Instituto Nacional Browniano de la República Argentina y de la Liga Marítima Uruguaya.

Participó como invitado en el XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITAN MIRANDA; en sucesivos Simposios organizados por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y posee licencia de investigador librada por el Museo Naval de Madrid.

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

"Si como dijo alguien, el Nilo es el padre del Egipto, se puede decir también que nuestro país es hijo del puerto de Montevideo. Arco admirablemente abierto en una saliente estratégica de América meridional, refugio amparado de los vientos en una costa temida –y con sobrada razón– por muy peligrosa, fondeadero de acceso fácil –él solo– en la extensión de costa sudatlántica que comprende desde Santa Catalina hasta el estrecho de Magallanes, enorme extensión continental que únicamente puede medirse con medidas de planisferio: 20 grados de Meridiano, I200 leguas, 6000 kilómetros y diez días de trayecto de un gran vapor, la bahía de Montevideo tuvo la fuerza eficaz de lo inevitable naturalmente... Este puerto único, obligó al navegante a buscar su protección, le hizo conocer su ruta, lo forzó a esperar en sus orillas, que el barco estuviera pronto de nuevo para hacerse a la mar calafateados los cascos y remendadas las velas, y Montevideo pudo nacer y desarrollarse."

Así comienza el Dr. J. M. Fernández Saldaña su obra sobre historia del puerto de Montevideo, y con un concepto probado a lo largo de estos 277 años que posee sobre sus aguas el primer puerto de la República. Luego logra explayarse en el marco concreto de la evolución que tuvo este, desde que el Rey Felipe V ordenó poblar la península montevideana hasta 1887, durante la administración del general Máximo Tajes. Posteriormente el libro continua, hasta el año 1931, en una segunda parte escrita por el Ing. Eduardo García de Zúñiga, recordado director de puertos.

Esta obra conjunta, editada en 1939 Por la Administración Nacional de Puertos, sirve de invalorable apoyo al investigador de temas marítimos, significando en este campo un verdadero incunable, hasta ahora no superado por otras plumas. Es que en estos campos la intelectualidad nacional a producido pocos, pero muy buenos ensayos, de consuno, en parte, con esa visión "de espaldas al mar", o "más playera que marítima" de esta sociedad uruguaya que olvida, entonces, aquello que Martínez Montero afirmaba: "Montevideo nació en el Mar". (1)

En Junio de 1988 el C/F Eithel Ravenna inauguraba en las primeras paginas de la Revista Naval una visión contemporánea sobre los intereses marítimos de nuestro país, alertando a los poderes públicos sobre el alicaído estado de estos. Basó su artículo en un variado examen financiero sobre las posibilidades que aún poseía el Uruguay a esas alturas, para hacer medianamente rentable el flete marítimo bajo bandera nacional, culminando con la expresión de una razón de peso ante la alternativa futura: "creemos que se hace imprescindible la necesidad de alentar inversiones en el negocio marítimo, creando al mismo tiempo las condiciones mínimas para que, en caso necesario, en el mercado mundial de fletes, los buques uruguayos, puedan con la necesaria libertad, poder navegar recogiendo cargas allí donde las haya, sin sujetarlas a tráficos predeterminados. Lamentablemente, un proyecto de modificación de la actual ley de Marina Mercante, no ha merecido la consideración necesaria por parte de los poderes públicos y podemos vaticinar que, cuando perciban la ruina de la Marina Mercante Nacional será demasiado tarde para recomponerla." (2)

Luego de esta impactante culminación, cuya visión del futuro que estamos pasando nos habla de la justeza intelectual de quién la efectuó, surge en los números siguientes destacados trabajos sobre la historia y la evolución de los intereses marítimos nacionales de cara al Tercer Milenio, cosa señalada en un terreno centrado en las posibilidades que se juzgaban por venir.

El conocedor de nuestra historia marítima, al observar los guarismos operativos del puerto de Montevideo durante finales del siglo XIX, deberá colegir, sin duda, con la magnífica definición del Prof. Leslie Crawford cuando señalaba –haciendo mención a los años del Apostadero Naval hispánico que esteló el Atlántico sur desde nuestra bahía– que los años de ese siglo y el anterior cuando aun tremolaba en la Ciudadela los colores de España habían sido: "los más felices para Montevideo." (3)

Don Jaime Carrau en su racconto histórico sobre la presencia en el puerto montevideano de buques de la marina mercante catalana durante este período de tiempo señala-

(1) MARTINEZ Montero Homero T/N (CIME) (r) "Montevideo nació en el Mar". Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Montevideo 1977.

(2) RAVENNA Eitel C/F (CG)(r). "Marina Mercante de Ultramar". Revista Naval Nº. I pág. 101. Montevideo 1988

(3) CRAWFORD Leslie Prof. "Uruguay Atlanticense". Montevideo, 1974, pág. 45.

do, indicó en forma esclarecedora que: "El tráfico generado por dicha situación fué muy importante y prácticamente en 1910, Uruguay contaba con la décima flota de buques a vapor del mando y la décimo–séptima flota de buques a vela. Naturalmente, entre los grandes países marítimos y Uruguay había una gran brecha en tonelaje y cantidad de naves, de allí que el hecho de que Uruguay ocupara este índice en el concierto mundial no significó que las flotas descollaran de una manera apabullante, sino que, siendo relativamente pequeñas eran cifras interesantes para la bandera nacional." (4)

La Hidrovía Paraguay–Paraná (Puerto Cáceres–Nueva Palmira) y el Mercosur han merecido un trato diferencial en el plano de las sucesivas publicaciones que se han efectuado a lo largo de las páginas de la Revista. Tanto los aspectos funcionales de ambos emprendimientos como todo lo referente a su inclusión en los temas marítimos están inscritas en estos comentarios, así como los factores político –diplomáticos que llevaron a su realización en estas horas de la República. El "Mercosur y la Seguridad regional" (5) y la "Incidencia de los Seguros Marítimos en la Hidrovía", recaban aspectos donde se especifica todo lo relativo a la marcha concreta de la empresa Hidrovía, que no en otra que la ya utilizada desde los días hispánicos, cuando desde Montevideo o Buenos Aires se comunicaba con la mediterránea Asunción del Paraguay o con el colosal imperio de la Compañía de Jesús en las Misiones.

"En el transporte moderno por vía acuática se destacan, en consonancia con el andar actual de todas las cosas, la claridad y celeridad con que se operan los procesos, se delimitan las obligaciones y se ejecutan los incumplimientos. Si las iniciativas privadas y oficiales no se orientan en ese mismo sentido, la Hidrovía platense será ajena al tráfico mundial, permaneciendo bajos o nulos aun rendimientos e impidiendo que los estados interiores puedan acceder a la mar abierta con sus productos a valores competitivos. Las razones por las cuales se puede quedar así marginado son fácilmente determinables, pero entre las soluciones debe considerarse que la dinamización de este proyecto regional vital pasa también por la justa, clara, rápida y posible ejecución de las responsabilidades que existen sobre las cargas transportadas." (6)

En el mes de Noviembre de 1992, cuando los Poderes Públicos reglamentan finalmente la Ley de Puertos, se destacan los criterios que primaban en aquellos momentos, que no eran otros que una sana discusión en aras de lograr un mayor perfeccionamiento de una norma vital para el funcionamiento cabal de la actividad marítima nacional. Por ello se dejan traslucir aquellas divergencias que provienen de un profundo estudio de estos factores, de acuerdo a la hora histórica que se vivía, con una larga serie de transformaciones coyunturales que se destacaban sobre el horizonte de la República. (7)

Así, en el mes de Julio de 1993, una edición especial abre una serie de artículos: "El Uruguay marítimo en el año 2000", capítulos donde el interesado lector obtuvo la visión augural de un tiempo nuevo, con la esperanza de penetrar en el nuevo milenio con una mayor expectativa, alejando el creíble temor a los cambios, cosa fácil en esta sociedad. Desde una visión naval a la próxima era, hasta la creación de una base para el

(4) CARRAU Jaime. "La Marina de vela catalana y el Puerto de Montevideo." Revista Naval Nº. 3. Pág. 93. Montevideo. Marzo 1989.

(5) GONZALEZ Lapeyre Edison Dr. Revista Naval No. 10, pág. 13. Montevideo Julio 1992.

(6) MAZZEO Juan José C/C (CG) (r). "Incidencia de los Seguros Marítimos en la Hidrovía." Revista Naval Nº 12, pág. 85. Montevideo Marzo 1992.

(7) ALVAREZ Eduardo Ing. (Presidente de la ANP) "El futuro portuario en la nueva Ley. "Revista Naval Nº. 14, pág. II, RAVENNA Eitel C/F (CG) (r) "La Ley de Puertos y su reglamentación." Revista Naval No.14, pág. 13. Montevideo, Noviembre 1992.

desarrollo de la náutica en el país, logró su espacio, pasando por "diversos aspectos de temas tales como la marina mercante nacional, el puerto de Montevideo, la industria naval, la pesca, los deportes náuticos, el derecho y la enseñanza marítimos, la ecología y también la marina de guerra, entre otros, son analizados por cada autor, presentando las que, según su leal saber y entender, son las situaciones y perspectivas correspondientes a su campo de desempeño y vinculación." (8)

Sobresale en todas estas páginas el interés público y particular de no quedar atrás ante un futuro mundial donde la lucha competitiva será un norte seguido por casi todos los que posean vocación para existir. La estrategia a seguir se halla al frente donde las realidades contemporáneas, ya consabidas, deben ser dadas a luz en esa búsqueda de dar a la República una razón más de sobrevivencia, basada en los poderosos recursos que nos vieron nacer en el concierto de estas naciones de la América meridional.

"Un tiempo de oportunidad se abre en el futuro cercano. El demorar la toma de decisiones impedirá una vez más alcanzar el marcado destino que la historia y la geografía nos reclaman a todos los orientales: ser un país marítimo con una marina mercante nacional que lo impulse y lo engrandezca." (9)

El fin buscado se halla en las páginas de las crónicas, desde la gobernación de Montevideo, pasando por el Virreinato, la Patria Vieja y los primeros días de la República Oriental, donde decenas de personalidades, que han señalado su paso por esta vida, han dejado la simiente de sus pensamientos en aras de propender a la creación de una conciencia marítima, de la que en parte provenimos, tal cual nuestro mismo nacimiento.

Por ello bien vale inscribir, reiterando a Fernandez Saldaña, parte de sus expresiones, cuya trascendencia pervive en este nuevo milenio de que tanto en su época se trató, ahora que ya nos hallamos navegando en sus aguas, puesto que nada puede ser mejor que recrear el pensamiento de quienes tanto dieron a esta sociedad.

"Si Montevideo no hubiera existido, el territorio Oriental del Uruguay habría carecido, de su esencial elemento de viabilidad, de fuerza y de cultura indispensable para ser una Nación independiente. Sin la bahía, su puerto, Montevideo no hubiera tenido motivo de ser, no hubiera existido tampoco. Así se llega en una lógica sucesión: el puerto natural, el campamento, la aldea, la villa, la ciudad, la capital y la Patria. Y constituida ya la República, esa misma bahía originaría, a mérito de su soñada transformación, en un gran puerto artificial que pensábamos como el mejor de América –que será la esperanza de las generaciones, la clave de todas las prosperidades, el remedio de todos los problemas eonómicos, llegando a punto de convertirse, por casi todo el siglo pasado, en una verdadera y única obsesión nacional." (10)

(8) Página Destacada. Revista Naval Nº 14, pág. 9. Montevideo, 1992.

(9) Cámara de la Marina Mercante Nacional. "La evolución de la Marina Mercante Nacional en cuatro décadas." Revista Naval Nº. 32, pág. 90. Montevideo, 1998.

(10) FERNANDEZ, Saldaña J. M. Dr. "Historia del Puerto de Montevideo." Administración Nacional de Puertos. Capítulo II, pág. 5. Montevideo, 1939.

# EL TRASBORDO Y EL TRÁNSITO EN EL URUGUAY

por Dr. Edison González Lapeyre

El Dr. Edison González Lapeyre es un jurista especializado en asuntos marítimos y fluviales que, en su largo curricula, ofrece el hecho de haber sido profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República en tres disciplinas diferentes, integrante de la delegación uruguaya que negoció el Tratado del Río de la Plata y el Estuario del Río Uruguay, Presidente del Directorio de la ANP y del Comité Técnico Permanente de Puertos de la OEA, habiendo sido seleccionado para dictar el curso de la Academia de la Haya, próximamente, en temas de su especialidad. Es profesor del CALEN, del IMES y de la Academia de Guerra Naval desde 1965.

1.- Antecedentes históricos.- En un magnífico libro de la autoría de J.M.FERNÁNDEZ SALDAÑA y EDUARDO GARCIA DE ZÚÑIGA, titulado "Historia del Puerto de Montevideo", editado en 1939 por la Administración Nacional de Puertos, el primero, en su condición de distinguido historiador, afirma que "si como alguien dijo, el Nilo es el padre del Egipto, se puede decir también que nuestro país es hijo del puerto de Montevideo", [1] agregando que "Si Montevideo no hubiera existido, el territorio Oriental del Uruguay habría carecido de un esencial elemento de viabilidad de fuerza y de cultura indispensables para ser una nación independiente".

"Sin la bahía, su puerto, Montevideo no hubiera tenido motivo de ser, no hubiera existido tampoco. Así se ligan, en lógica sucesión, el puerto natural, el campamento, la aldea, la villa, la ciudad, la capital y la Patria". [2]

Y es que, primero fue el puerto y luego el desarrollo de sus asentamientos, e incluso, de los orígenes de nuestra propia nacionalidad, como lo destaca JUAN PABLO BLANCO ACEVEDO.[3]

Como expresa este autor, [4] "el gran comercio entre España y el Río de la Plata o el Perú se hizo considerando a Montevideo, como puerto terminal o de escala obligada de las naves en tránsito al Pacífico".

En el entendimiento de la importancia del puerto de Montevideo, el 7 de diciembre de 1770, se dictó, por parte del gobierno colonial español, una real orden, reglamentando el arribo y expedición de la correspondencia en los puertos únicos de entrada y salida: Montevideo y La Coruña.

A ello se agregó, poco tiempo después, que el gobierno español dispusiera que los

(1) Pág.3.
(2) Pág.5.

(3) El Gobierno Colonial en el Uruguay los orígenes de la Nacionalidad, 3ª Ed. Montevideo, 1944,ps.112-122.
(4) Op.cit.p.115.

navíos despachados desde España, con cargamentos para las posesiones del pacífico, se registraran en Montevideo y fueran inspeccionados en nuestro puerto, disponiéndose que se estableciera en esta ciudad, una aduana que no tuviera dependencia de la de Buenos Aires. (5)

El 12 de octubre de 1778, Carlos III dicta el importante "Reglamento de Aranceles para el comercio libre de España y América" que habilita, a Montevideo y Buenos Aires, como únicos puertos libres en la Cuenca del Plata, permitiéndoles traficar sin trabas fiscales que, hasta ese momento, eran muy difíciles de sortear.

En 1829, siendo Gobernador General de nuestro país el General José Rondeau y ministro universal el General Fructuoso Rivera, se adoptaron resoluciones incentivando el cabotaje y procurando estimular el trasbordo o reembarco referido a mercaderías extranjeras con destino a otros puertos orientales. (6)

Incluso, en esa misma época, el General Rivera como Ministro de Gobierno, toma una serie de medidas procurando "la total limpieza del puerto o por lo menos aquella que demande con más urgencia su seguridad y la conveniencia del comercio". (7)

En 1833, siendo Presidente de la República el propio General Rivera, su gobierno, le encomendó al Ingeniero Carlos Enrique Pellegrini, distinguido técnico hidráulico francés, que residía en Buenos Aires, la realización de un informe circunstanciado y formal acerca de la bahía de Montevideo y de todo lo relativo a construir en ella un puerto acorde con los últimos desarrollos de la ciencia en esta materia.

(5) Op.cit.p.117.

(6) ACEVEDO,EDUARDO, Anales Históricos del Uruguay, Montevideo, 1933, T.II, p.365.

(7) FERNÁNDEZ SALDAÑA,op.cit.ps.51-52.Como puede apreciarse el tema de la limpieza del puerto de Montevideo no es nuevo.

El 15 de marzo de 1833, Pellegrini elevó al Poder Ejecutivo un erudito estudio titulado "Memoria en la cual se hace la explicación de un nuevo muelle para la ciudad de Montevideo", con un plano batimétrico que, en aquel entonces, se denominaba de "sondas". (8)

En ese proceso histórico, se destaca la ley Nº 661 del 22 de junio de 1861 que en su artículo 17 estableció: "es libre el trasbordo, reembarco y tránsito de mercaderías para puertos extranjeros y para las Aduanas de depósito en el litoral de la República".

Incluso, esta norma legal que tiene más de 140 años de puesta en vigencia, en su artículo 25 con el propósito de estimular esta clase de operaciones, dispuso que:

"Los efectos que se reembarquen de tránsito para el extranjero no adeudarán almacenaje sino permanecieren más de un año en depósito".

Es decir, se eximió del pago del almacenaje a las mercancías que, depositadas en el territorio de nuestro país, fueran a ser reembarcadas, por un plazo no mayor de un año.

Siendo Ministro de Fomento e interino de Hacienda, en 1906, el INGENIERO JOSE SERRATO, refiriéndose a las obras que se venían llevando a cabo de construcción del Puerto de Montevideo, manifestó: "Si nuestro puerto, cómodo y seguro, no sirviera nada más que para el intercambio propio del país, esto no bastaría, ni puede ser una aspiración nacional". (9)

En 1918, el Sr.ENRIQUE ARECO, que era Presidente de la Comisión designada por el Poder Ejecutivo para aconsejar los mejores medios tendientes al desarrollo del comercio y que fungía, a la sazón, como Director de Aduanas, en su informe expresó:

"Ahí está el proyecto de la Comisión que contiene las tarifas portuarias más bajas del

(8) Op.cit.ps.58-60.

(9) GONZALEZ CUÑARRO, Luis Eduardo, Seminario sobre el Contenedor,pág.77.

mundo, la creación de depósitos francos dentro del recinto aduanero administrados por el propio comercio y vedados a la intervención fiscal, el mínimum de formulismos administrativos, la abrogación de los impuestos y gabelas que, bajo una u otra forman gravitan hoy sobre las cargas de tránsito por el puerto de Montevideo. Soy pues algo más que un admirador teórico de éste, pues que, dentro de los medios a mi alcance, he hecho y hago lo posible a fin de que sea lo que creo debe ser: el emporio del comercio de esta parte de América".

Y concluía ARECO diciendo que "al tránsito verdadero río de oro que enriquece la comarca por donde atraviesa, hay que dispensarle todos los medios necesarios a su desarrollo". (10)

Una de las últimas expresiones en tal sentido es el Decreto reglamentario del artículo 20 de la Ley Nº 17243 de 29 de junio de 2000, que en su considerando II establece, como objetivo, "el posicionar, en el ámbito regional, al Puerto de Montevideo como puerto de trasbordo de cargas con origen o destino internacional".

A lo largo del tiempo y en nuestros días, ha existido pues, consenso respecto a las ventajas del trasbordo y del tránsito de mercaderías por el territorio nacional y el trasbordo portuario.

No ha sucedido lo mismo, respecto a ponerse de acuerdo en lo que refiere a lo que se debe hacer para incentivar los trasbordos y el tránsito habiéndose avanzado más en el campo jurídico y tributario que en el tecnológico proyectado a una mayor eficiencia en los servicios que se prestan. En efecto, si bien han habido desarrollos importantes en el marco jurídico dirigidos a establecer todo el régimen de puerto libre y exoneraciones tributarias, no ha sucedido lo mismo en lo que refiere a la realización de inversiones que permitieren mejorar tecnológicamente a fin de lograr una mayor eficiencia y rapidez en las operaciones.

2.- Factores que promueven el trasbordo y el tránsito.- A través de distintos caminos y procedimientos, se ha intentado promover esta clase de operativas en la República Oriental partiendo del convencimiento de su conveniencia como actividades creadoras de fuentes de trabajo y generadoras de inversiones muy significativas.

Nos referiremos a continuación a los que estimamos más importantes.

3.- Aspectos jurídicos.- El régimen normativo dirigido a promover el trasbordo y el tránsito de mercaderías por el territorio nacional ofrece distintas facetas, entre las cuales se destacan las siguientes:

4.- El régimen portuario.- En esta área, ha sido de trascendental importancia la Ley Nº 16.246 de 8 de abril de 1992 que consagró el régimen de puerto libre para el puerto de Montevideo (art. 2º) y para las demás terminales portuarias de la República, "con capacidad para recibir naves de ultramar cuyas áreas aduaneras y portuarias respectivas estén jurídicamente delimitadas" (art.4º).

El artículo 2º de esta ley es categórico cuando establece: "La circulación de mercaderías en el Puerto de Montevideo será libre. No se exigirán para ello autorizaciones ni trámites formales. Las actividades que se cumplan en dicho puerto no significarán modificaciones de la naturaleza del producto o mercaderías y quedarán limitadas a operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado, desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento. El destino de las mercaderías que ingresen al puerto

(10) Extraído de un artículo del periodista especializado en temas marítimos EMILIO CAZALA, que obtuvo la información de una recopilación de Vicente Antuña, publicado en el Diario El País, el 19.03.2001,p.11.

podrá ser cambiado libremente. No estarán sujetos en ningún caso a restricciones, limitaciones, permisos o denuncias previas".

Desde el punto de vista tributario, el artículo 3º de la ley, dispuso que "durante su permanencia en el recinto aduanero portuario, las mercaderías estarán exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación o en ocasión de la misma".

La ley 16246, permitió que el puerto de Montevideo se transformara en la primer terminal de la costa atlántica de América del Sur, habilitada para operar bajo el régimen de puerto libre.

El Ingeniero ANTONIO MARINETTO que, en su condición de consultor en temas portuarios, asesoró a las autoridades de la época en todo lo relativo a la elaboración del proyecto de ley correspondiente, estimó que los principios inspiradores del modelo de gestión propiciado por esta norma legal fueron los siguientes:

a) Mínima ingerencia del Estado en la prestación de los servicios portuarios, dejando libertad al sector privado para tomarlos a su cargo cuando las circunstancias así lo determinasen.
b) Régimen de libre concurrencia de empresas autorizadas para la prestación de esos servicios.
c) Otorgamiento de competencia a la autoridad portuaria (ANP) para otorgar, en concesión o permiso, el uso o la ocupación de bienes públicos o fiscales dentro del recinto portuario favoreciendo la inversión y la actividad privada.
d) Establecimiento de un nuevo entorno de relaciones laborales tendiente a la facilitación de la gestión la flexibilización de los procesos de adaptación tecnológica, dentro del marco correspondiente de seguridad para el trabajador y cumplimiento de las leyes laborales vigentes.
e) Creación de un órgano desconcentrado, en el seno de la ANP, con la función de actuar como autoridad coordinadora de todas las actividades portuarias.
f) Planteo de una ley general para todos los puertos, distinguiendo entre los comerciales a lo que se les otorga un estatuto propio de los otros y otorgándoles a los mismos un estatuto propio análogo al de Montevideo. (11)

Analizando esta ley, EDUARDO ESTEVA GALICCHIO, afirmó que la misma restablece "la solución de la libre competencia o de la libre concurrencia para la prestación de determinados servicios", suprimiendo excepciones al principio en general de libertad de comercio e industria consagrados en el artículo 36 de la Constitución. (12)

5.- Ventajas en el orden tributario.- El régimen de puerto libre, además de asegurar la libre circulación de las mercaderías en los recintos portuarios, ofrece ventajas desde el punto tributario de particular trascendencia.

En efecto, de conformidad a lo dispuesto en el art. 3º inc.1º de la ley 16.246, las mercaderías ubicadas en el recinto portuario están exoneradas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación ó en ocasión de la misma, lo que ha sido ratificado por el art. 6º inciso 1º del Decreto 412/92.

Estas eximiciones están referidas, reiteramos, a las mercancías, por lo que han sido calificadas como de carácter objetivo por oposición a las franquicias que pueden otorgarse a las personas, o de carácter subjetivo,(p.ej. exoneraciones que se otorgan a ciertos usuarios en las zonas francas).

Al respecto, debemos establecer que el régimen de exoneraciones que consagra el sistema de puerto libre, en la República Oriental

(11) Actividad Portuaria (Ley16.246), publicación de la Rev.Uruguaya de Derecho Constitucional y Político, Montevideo 1993, ps. 28-29.

(12) En op.cit. exposición titulada:"Aspectos generales de la Ley 16.246 y su reglamentación", ps.53-54.

del Uruguay, no beneficia a las personas directamente, por lo que debe entenderse que los servicios que las mismas prestan dentro de los puertos no se encuentran exentos de la tributación correspondiente, salvo en los casos que se explicitarán más adelante.

Ahora bien, puede plantearse la duda de si es correcto sostener que las mercaderías que se encuentren en el recinto aduanero portuario están exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación de las mismas o si, en realidad, es que no se trata de una eximición sino de la falta de tipificación del hecho generador del tributo.

En efecto, el art. 49 del Código Aduanero establece que la importación es "la introducción a plaza para el consumo de mercaderías del exterior al territorio aduanero nacional".

Por ende, en el caso que examinamos, no estamos en presencia de una importación por lo que, no hubiera correspondido pagar los tributos que gravan a esa operativa.

Similar situación, de signo inverso, se da con la exportación, cuando la misma se realiza desde el recinto portuario en régimen de puerto libre porque no se verifica "la salida de plaza para ser consumidas en el exterior del territorio aduanero nacional, de mercaderías nacionales o nacionalizadas" (art.52 Código Aduanero).

Cuando ingresen al recinto portuario mercaderías de origen nacional, deberán cumplir con todos los requisitos que la ley impone a la exportación del producto correspondiente, salvo que ingresen con una finalidad de simple almacenaje y sin destino de exportación, en cuyo caso será aplicable lo dispuesto en el art. 6º inc.4º. del Decreto 412/92 que se remite a las normas nacionales sobre depósito y demás especiales aplicables a este tipo de operaciones.

Con relación a los tributos que pueden gravar la circulación, en general y la venta en particular, de las mercaderías ubicadas en el recinto portuario, el Decreto 220/998, reglamentario del IVA, en su artículo 26 es claro al establecer que "queda excluída de la aplicación del impuesto, a la circulación de bienes realizada en recintos aduaneros portuarios y depósitos aduaneros".

En cuanto al IVA aplicable a los servicios que se prestan en el recinto aduanero, el Texto Ordenado de 1996, título 10, art. 5º, con relación a este tributo, establece que no se encuentran alcanzadas por el impuesto, aquellas operaciones de exportación de servicios que el Poder Ejecutivo declare como tales y, en tal sentido, el Decreto 220/998, en su artículo 34 considera como exportación de bienes los servicios "prestados exclusivamente en recintos aduaneros portuarios".

Con relación al impuesto al patrimonio, como destaca el Contador DIEGO BONOMI de ACEVEDO, "nuestra legislación define como patrimonio, la diferencia entre activos y pasivos de un determinado agente económico entendiendo por bienes de activo los bienes que están situados, colocados o utilizados en la República". (13)

En consecuencia, si partimos de la base de un territorio determinado por sus fronteras geográficas y políticas, la mercadería en tránsito depositada en el recinto portuario de Montevideo, p.ej., debería estar gravada o mejor dicho, debería estar incluída, como activo dentro del patrimonio de su propietario, lo que en definitiva, implicaría que el mismo estaría gravado por este impuesto. (14)

La Ley 17.243 de 3 de julio de 2000, en su artículo 43, dispuso que no están comprendidas en la base imponible del impuesto al patrimonio las mercaderías depositadas en el régimen de puerto libre establecido por el artículo de la Ley 16.246.

BONOMI de ACEVEDO, estima que la exoneración establecida en esa norma, refiere

(13) Seminario Uruguay, País de Tránsito, ps. 47-48.

(14) Op. cit.,p.48.

exclusivamente al puerto de Montevideo y a las zonas francas por lo que, en su opinión, la exoneración que analizamos no comprende mercaderías depositadas en otros puertos del país, los aeropuertos y depósitos fiscales o aduaneros. [15]

Con relación al impuesto a la renta, en opinión de este especialista, la mercadería en tránsito de una empresa extranjera que actúa desde el exterior y vende en un tercer país no estaría alcanzada por este tributo, aunque concluye afirmando la conveniencia de que, la normativa legal establezca este criterio en forma absoluta y clara para aventar dudas de eventuales usuarios del régimen de puerto libre.

6.- El plan maestro.- En cuanto a la proyección del puerto de Montevideo, el estudio del Plan Maestro y su revisión, realizado por encargo de la ANP, por un consorcio consultor integrado por las empresas consultora uruguaya HIDROSUD, con el que colaboraron los técnicos del Instituto establece metas muy importantes que pueden alcanzarse y medios para hacerlo.

El Ingeniero JUAN BERTA SCHWEIZER, distinguido técnico en temas portuarios que dirigió la Unidad de Proyectos de Inversión de la ANP que actuó como coordinadora de este proyecto, estableció diversas conclusiones del mismo, [16] entre las que destacamos las siguientes:

Relatividad de las ventajas comparativas

Importancia de los servicios logísticos

Relación puerto-ciudad. Accesos terrestres

Insuficiencia de espacios. Especialización

Tráfico: 7 a 11 millones de toneladas/año

Contenedores 45% - Productos forestales 25%

Servicio a la economía nacional y vocación regional.

Maximizar el valor agregado a las operaciones. Portuarios y logísticas, Prioridad PUERTO LIBRE.

Contenedores: nivel de competitividad para ser un puerto regional del MERCOSUR.

2005-3 nuevos atraques.

De este modo, se han establecido los principales lineamientos que se deberían seguir para acelerar el proceso de desarrollo del puerto de Montevideo a fin de transformarlo en la gran terminal de concentración y distribución de cargas de la región.

7.- El Puerto de Nueva Palmira.- Esta terminal constituye una verdadera asignatura pendiente en el proceso de desarrollo que deben tener los puertos uruguayos, especialmente, a partir del año 1998 en que se habilitó la navegación a 32 pies de profundidad por los canales de Martín García.

La meta alcanzada, con ese enorme esfuerzo de dragado que ambos países han realizado, sólo es posible justificarla, para la República Oriental del Uruguay, si la conexión directa de buques de gran porte genera una intensificación significativa de la operativa del puerto de Nueva Palmira.

En efecto, el dragado de esos canales que le va a significar, a nuestro país, una erogación cercana a los cien millones de dólares, puede tener su correspondiente rentabilidad, casi exclusivamente, por el desarrollo de la operativa del Puerto de Nueva Palmira.

Y en este caso se dan todas las condicionantes para que esta terminal portuaria aumente de manera muy importante su operativa.

En la opinión del autor de esta obra, Nueva Palmira tiene una enorme capacidad de desarrollo y crecimiento, que resulta de su ubicación geográfica excepcional que se refleja en su condición de punto terminal de la

(15) Op. y loc. cit.

(16) En op.cit.exposición titulada “Puerto de Montevideo:Situación Competitiva Regional”, ps. 51-58.

Hidrovía Paraguay-Paraná y de la Hidrovía del Río Uruguay, así como de su proximidad a uno de los principales centros de consumo de Sudamérica como, indudablemente, lo es Buenos Aires y su área metropolitana.

A ello debe agregársele, la condición de puerto libre y el hecho de que el puerto de Nueva Palmira está ubicado en un área contigua a la Zona Franca del mismo nombre.

Si partimos de la premisa de que esta terminal portuaria puede operar con buques de igual calado a aquellos que operan en los puertos de Montevideo y Buenos Aires, si consideramos su proximidad geográfica a esta última ciudad y su condición de punto final de dos hidrovías de la importancia de las indicadas, debería concluirse en el sentido de que, a nivel político, existe conciencia de ello y de la necesidad de promover las inversiones necesarias para sacarle provecho a todos los aspectos positivos que tiene este puerto.

Sin embargo, no ha sido así y pensamos que lamentablemente, aún no es así, a pesar de que algunos hemos bregado para que se le dé, en los hechos y no en las palabras, al puerto de Nueva Palmira, la posibilidad de explotar toda su potencialidad de crecimiento. (17)

En Nueva Palmira encontramos dos muelles, uno privado que corresponde a la Corporación Navios y otro que administra la ANP.

Mientras que la operativa de Corporación de Navíos que está referida al trasbordo, carga, descarga y almacenaje de graneles, fundamentalmente, ha crecido sensiblemente, la correspondiente al muelle administrado por el Estado, es decir, por la ANP, no ha tenido el mismo comportamiento.

Pero sucede que allí, no hay otras facilidades que las que corresponden a la operativa con graneles con instalaciones obsoletas para el transporte y almacenaje de los mismos que, en el año 2000, han sido concesionadas a privados y la parte del muelle no afectada por esas instalaciones que administra la ANP.

En ese muelle, que conforma una "T" invertida de 320 metros de longitud, no se pueden instalar grúas para operar con contenedores porque la estructura del mismo no resistiría el peso de esos equipos, según la opinión de los técnicos.

Y sabemos la importancia que tiene la operativa con contenedores, especialmente, en las operaciones de trasbordo y tránsito, que, en este caso, no serían factibles.

Hemos hecho y estamos haciendo un gran esfuerzo en el dragado de los canales de Martín García beneficiando, casi exclusivamente, los intereses legítimos de Corporación Navios y dejado de lado la realización de inversiones impostergables en este puerto que incluyen, además, la posibilidad de conectarlo por vía férrea a las líneas principales que el país tiene en esta materia.

Hicimos una entrada para llegar a la casa, realmente magnífica, por ella pueden circular vehículos de todo tipo y peso, pero nos hemos olvidado de que a la misma había que dotarla de un techo...

El 16 de febrero de 2000, el autor en su condición de presidente del Directorio de la ANP, remitió al Señor Ministro de Transportes y Obras Públicas, Ingeniero Lucio Cáceres, un informe, muy escueto, sobre política portuaria, en el que se expresaba: " Comparativamente, el puerto de Nueva Palmira es el que tiene la mayor capacidad potencial de crecimiento y desarrollo.

(17) El autor que siendo Presidente de la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, promovió el 30 de julio de 1990, la iniciativa, para el dragado, "por concesión de obra pública" de los canales de Martín García, insistió siempre con la idea de que ello debía ser acompañado con obras que le permitieran a esta terminal actuar con eficiencia y competitividad necesaria para un rápido desarrollo. Incluso, en una conferencia que dictó en el Club Naval el 2.5.1991 afirmó que si no se procedía a efectuar los cambios necesarios "las cargas de la hidrovía y, por ende del MERCOSUR pasarán cerca de nuestras costas, en buques de otras banderas, pero no dejarán beneficios". V.REVISTA NAVAL,julio 1991,p.14.

Punto terminal de la Hidrovía Paraguay Paraná y de la Hidrovía del Río Uruguay, a poco más de cien kilómetros, por vía fluvial, del puerto de Buenos Aires y a menos de 400 kilómetros por carretera, debería ser el gran puerto "hub" de la región, tomando en consideración las ventajas que le otorga la condición de puerto libre, prácticamente sobre una zona franca y con un acceso asegurado, a través del canal de Martín García, con una profundidad de 32 pies al 0 del Riachuelo.

El crecimiento de la operativa de la terminal de Navíos y de la propia ANP, para cargas a granel, es sintomática de esa potencialidad que debe ser explotada para justificar los casi cien millones de dólares que nuestro país está invirtiendo en el dragado y mantenimiento del citado canal.

A tales efectos es imprescindible promover la construcción de una terminal que permita la operativa con contenedores en el área, ya sea por vía de una concesión a privados o mediante la obtención de un préstamo internacional.

Es costo estimado para la obra civil de un muelle de 120 metros y treinta de conexión con tierra es de U$S 7.500.000,oo (tomando en consideración la mejor oferta para la prolongación del muelle de Fray Bentos que fue de alrededor de U$S 4.000.000,oo por 75 metros).

Una grúa pórtico, equipos accesorios para mover los contenedores, instalaciones y explanada a esos efectos se estima en U$S 7.000.000,oo.

Desde otro punto de vista, Palmira puede constituirse, en el gran puerto de completado de cargas. Respecto al Río Uruguay, en particular de las cargas, originariamente cargadas en Fray Bentos y Concepción del Uruguay y también de los puertos del Paraná que, pensamos van a tener dificultades con el dragado en un futuro inmediato". (18)

A lo expuesto en esa oportunidad estimo necesario agregar lo relativo a los puertos de Paysandú, Mbopicua y Laureles en la nómina de terminales que pueden utilizar a Nueva Palmira para efectuar, en su momento, completados de carga.

8.- Las zonas francas.- Las zonas francas uruguayas constituyen instrumentos muy adecuados para promover el tránsito de mercaderías por el territorio nacional.

Ofrecen un marco jurídico y tributario favorable a este tipo de operaciones, habiendo alcanzado algunas de ellas, entre las que destaco a la Zona Franca de Montevideo, un excelente nivel de eficiencia que permite calificarlas de verdaderas plataformas logísticas.

Las mismas están reguladas por la Ley Nº 15.921 de 17 de diciembre de 1987 y su Decreto Reglamentario Nº 454/88 y por normas reglamentarias posteriores.

Las zonas francas son áreas del territorio nacional de propiedad pública o privada, cercadas y aisladas eficientemente, las que serán determinadas por el Poder Ejecutivo, con el fin de desarrollar en ellas actividades comerciales, industriales y de servicios (art. 2º de la Ley Nº 15.921).

Como destaca ALVARO MASTROIANNI, las "zonas francas constituyen el territorio extra-aduanero de mayor exoneración tributaria, en comparación con los regímenes existentes en los depósitos aduaneros portuarios (Puertos Libres), como en los depósitos aduaneros extraportuarios (depósitos fiscales o terminales de contenedores)". (19)

En las zonas francas existe un régimen de exoneración total de tributos, distinguiéndose, en principio, dos tipo de exoneraciones: a)

(18) Ese informe, que en términos respetuosos, analizaba la política portuaria del país, nunca fue objeto de respuesta ni de comentario alguno por parte del Señor Ministro.

(19) Informe elevado al Directorio de la ANP de fecha 6.8.1999.V.MASTROIANNI Alvaroy SUSENA Emilio, "Zona Franca de cara al MERCOSUR, Buenos Aires, 1993, ps.59-69.

las que obedecen a un criterio objetivo, que son de carácter aduanero y que se aplican a las mercaderías, y

b) las de carácter subjetivo que implican eximiciones concedidas exclusivamente a las personas que tengan la calidad de usuarios de la respectiva zona franca vinculadas por contratos debidamente aprobados por la autoridad competente.

Las primeras, es decir, las exenciones aduaneras comprenden los bienes, servicios, mercaderías y materias primas introducidas a las zonas francas, las que quedan eximidas de todo tipo de tributos a la importación y que puedan generarse en ocasión de la misma, en particular el IVA e IMESI.

La exportación de esos productos a terceros países, desde las zonas francas, está, también, exonerada de todo tipo de tributo.

Asimismo, el régimen normativo que regula a las zonas francas exime expresamente la circulación de los bienes y la prestación de servicios realizadas dentro de las mismas del pago del IVA.

Las exoneraciones subjetivas, es decir, que refieren a los usuarios de zonas francas implican la exención del impuesto a la renta de industria y comercio, del patrimonio y del IVA.

Con respecto al primer impuesto, es decir, del IRIC, la eximición ofrece un régimen excepcional que refiere al caso de que se trate de beneficios o utilidades de una persona domiciliada en el exterior, cuando se encuentran gravados en ese país y exista un crédito fiscal por el eventual impuesto que abonaron en el nuestro (inciso d del art. 2 del Título 4 del Texto Ordenado de 1987).

La Ley Nº 15.291, con respecto a los servicios que presta la Administración Nacional de Puertos, establece que la misma cobrará a los usuarios de zonas francas, exclusivamente, aquellos que hayan sido efectivamente prestados.

Se califica además, el ingreso y egreso a y de las zonas francas como operación de tránsito internacional por lo que se debe cobrar una sola vez.

Asimismo, las zonas francas tienen un régimen muy especial con respecto a los monopolios estatales puesto que los mismos no son aplicables en ellas, por lo que, en consecuencia, en su ámbito pueden desarrollarse telecomunicaciones al margen de ANTEL, adquirir libremente el combustible que necesiten e, incluso, generar su propia electricidad.

En las zonas francas es completamente libre la entrada y salida de divisas, metales preciosos y títulos valores, no requiriéndose intervención de los sistemas de contralor en el pago o cobro de operaciones comerciales efectuadas dentro de las mismas.

9.- Los depósitos aduaneros.- Otro instrumento importante en las operaciones de tránsito, lo constituye el depósito aduanero.

El artículo 95 del Código Aduanero establece al respecto: “Los depósitos, en el sentido aduanero, son espacios cercados, cerrados o abiertos (ramblas), lanchas y pontones (depósitos flotantes) y tanques, donde las mercaderías son almacenadas con autorización de la Aduana. Las mercaderías de procedencia extranjera se considerarán en tránsito por el territorio aduanero nacional y podrán embarcarse y reembarcarse en cualquier momento, libres de tributos de importación o exportación y de cualquier impuesto interno”.

Como destaca MASTROIANNI, en estos depósitos, de conformidad con lo establecido por el Decreto Nº 455/94 y por el Decreto Nº 331/92, así como por la Resolución del Ministerio de Economía y Finanzas del 20.10.1992 sólo se pueden realizar actividades comerciales que refieren a la conservación de las mercaderías, y la facilitación de su despacho, pudiéndose revisar, pesar y sacar muestras, reparar, sustituir y remarcar bultos y llevar a cabo cualquier tipo de operación análoga que no signifique aumento

de valor ni cambio de la naturaleza de la mercadería. [20]

Es conveniente destacar que las terminales de contenedores extraportuarios son parte del sistema de depósitos aduaneros habiendo sido creadas por el Decreto Nº 331/92 del 16 de julio de 1992, con el fin de facilitar la operativa del Puerto de Montevideo que, a la sazón, se encontraba entorpecida por la gran cantidad de contenedores almacenados en el mismo.

10.- Diferencias de regímenes.- Entre el régimen de puerto libre, el de los depósitos aduaneros extraportuarios y el de las zonas francas, existen algunas diferencias que es conveniente establecer.

Mientras que los depósitos aduaneros, en régimen de puerto libre, están habilitados para el fraccionamiento de bultos (artículos 10 y 87 del Decreto Nº 455/94), en los extraportuarios no existe esa posibilidad y las mercaderías deben ser despachadas en la misma forma en que se introdujeron (art.98 del Código Aduanero y artículos 2 y 3 del Decreto Nº 331/92).

Mientras que en las zonas francas y en los depósitos y recintos portuarios en régimen de puerto libre se ha consagrado la exoneración de todo tributo aduanero o aplicable en ocasión de la importación, mientras permanezcan en esos ámbitos, en los depósitos extraportuarios no se ha consagrado igual exención tributaria.

Las empresas que operan en depósitos exportuarios están gravadas con el IRIC por las utilidades que obtengan y por el impuesto al patrimonio por los bienes que tengan en esos depósitos, no así las mercaderías que, como hemos visto no se computan para el pago de éste último tributo.

Ahora entre las zonas francas y los depósitos en régimen de puerto libre, hay diferencias en cuanto a las operaciones que se pueden realizar en los mismos.

En los recintos y depósitos portuarios sólo se pueden realizar tareas de almacenamiento sin cambio de naturaleza, lo que habilita la desconsolidación y consolidación, el reenvasado remarcado, clasificado, agrupado y fraccionamiento, mientras que en las zonas francas están permitidas todas las operaciones ya sean comerciales, industriales y de servicios.

Otro aspecto que destaca MASTROIANNI, es el de que en los depósitos aduaneros portuarios y extraportuarios, la Dirección Nacional de Aduanas tiene ingerencia directa en distintos aspectos de la operativa, en cambio en las zonas francas no actúa directamente y sólo lo hace la Dirección de Zonas Francas, exclusivamente, a solicitud de ésta podrá actuar la autoridad aduanera.

Desde el punto de vista subjetivo existen también diferencias en el régimen tributario. Mientras que en la normativa de los depósitos portuarios y extraportuarios no otorga exoneraciones de los impuestos a las rentas de industria y comercio e impuesto a las comisiones, en las zonas francas rige esa exoneración atento al principio ya examinado.

Es decir, que aquellos que realicen actividades dentro del recinto portuario en régimen de puerto libre o en un depósito extraportuario, están gravados por esos tributos, mientras que aquellos que lo hacen en las zonas francas, están exentos.

En cuanto al impuesto al patrimonio, no se tributa en las zonas francas y si, corresponde la tributación en los depósitos extraportuarios.

En el caso de los recintos portuarios, en régimen de puerto libre, la Ley 17.243, estableció que no están comprendidas en la base imponible de este impuesto las mercaderías indicadas en el artículo 2º de la Ley Nº 16.246 (mercaderías en tránsito), ni las que se encuentren depositadas en los mismos cuyos titulares sean personas físicas o jurídicas radicadas en el extranjero.

(20) Informe cit.

En los demás casos, instalaciones, equipos y mercaderías, propiedad de residentes en el Uruguay, esos bienes deben computarse a los efectos de pago del impuesto al patrimonio, en atención a que la exoneración, constituye una excepción al principio general de que se tributa en el territorio nacional dicho impuesto. Por ende, la misma debe ser interpretada en forma estricta no pudiéndose trasladar por analogía a otras situaciones conexas.

11.- Las zonas francas en el MERCOSUR.- En el ámbito de MERCOSUR, el Consejo Mercado Común (CMC), como destaca ABREU BONILLA, "decidió un tratamiento común para todos los diferentes regímenes existentes en la región, tratanse de zonas francas industriales, comerciales, zonas de procesamiento de exportaciones o áreas aduaneras especiales como las de Manaos y Tierra del Fuego". (21)

De conformidad a lo resuelto por el CMC(CMC/DEC.8/94) se estableció que, para todas esas zonas francas y similares, sin perjuicio de las disposiciones vigentes en cada uno de los países para su ingreso, las mercaderías provenientes de las mismas pagarán el Arancel Externo Común, con la sola excepción de los productos originarios de Manaos y Tierra del Fuego que se dispuso que cuando ingresen a los territorios de Brasil y Argentina, respectivamente, no pagarán este tributo, en régimen que finalizará en el año 2013.

(21) ABREU BONILLA, Sergio, MERCOSUR. Una década de integración. Montevideo,1ª. ed. nov. 2000, p. 55.

## LA “CALABAZA SAGRADA”

Que gentes, que fabulosos marinos surcaron toda esta gran inmensidad de océano Pacífico? Los primeros australianos, hombres primitivos y de origen desconocido, llegaron a la isla continente hace unos 25.000 o 30.000 años. Por la misma fecha se establecian en Nueva Guinea los melanesios, pasando después a las Salomón, Nuevas Hébridas y Fidji. Pueblos de origen malayo se afincaron después en la Micronesia, unos 8.000 años atrás. Luego arribaron los polinesios a Oceanía, pasando allá por el año 2.000 A.C. a cubrir puntos tan lejanos como Tonga y Samoa, las Marquesas, Hawai, la isla de Pascua y según algunos la misma América. Y aquí surge la inevitable pregunta. ¿De qué embarcaciones y medios técnicos se valieron los polinesios. Sin embargo su profusa tradición marinera y los medios que aún disponían cuando llegaron los españoles –los primeros y tras estos, ingleses y franceses– han permitido reconstruir hasta cierto punto su inigualada gesta marinera. Porque aquellos marinos no conocían aguja magnética o náutica; ni siquiera la brújula pelásgica mediterránea, una especie de rosa de los vientos hecha de madera. Disponían de grandes embarcaciones de madera y casco doble –catamaranes– con aparejos de velas de fibra de coco y espadillas de gobierno. Aquellos intuitivos y pragmáticos marinos conocían el cielo nocturno infinitamente mejor que los nautas modernos. Los hawaianos sabían de la importancia de la estrella Polar y disponían de un rudimentario “sextante” para tomar su altura sobre el horizonte, tomando aproximadamente la latitud del observado; la “calabaza sagrada”. Esta era formada por medio epicardio de dicho fruto o de la cáscara de un coco, vaciado y provisto de una corona de pequeños orificios situados a media altura, que, al ser llenado de agua hasta ese nivel, les proporcionaba un horizonte artificial. Cerca del borde iba un agujero que servía de ocular, y, en la pared de enfrente, varias muescas o entalladuras diferentes en varios niveles correspondientes a las latitudes de diversas islas conocidas. Al apuntar el instrumento hacia el Norte, la estrella Polar se reflejaba en el agua contenida en la calabaza y, según su visual coincidiese con una u otra muesca, proporcionaba al observador su latitud respecto a las susodichas islas de destino. Los polinesios conocían muy bien las estrellas cenitales de numerosas islas, así como el nombre y posiciones al orto y ocaso, según las estaciones del año, de centenares de otras estrellas. Sabían de corrientes marinas y de vientos constantes, alisios o monzones, del efecto de refacción del oleaje en cercanías de tierra y de los efectos constantes de las mareas. Conocían las épocas más favorables del año para navegar y de la bóveda celeste de esos momentos, siendo, en definitiva, las derrotas seguidas por la

Sigue en la página 100

# NAVEGACIÓN COMERCIAL EN EL RÍO URUGUAY

por Juan Oribe Stemmer

El autor de este artículo es el Secretario Técnico de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo. Fue Director General del Instituto Nacional de Pesca entre los años 1990 y 1993. Es Miembro Asociado del Saint Antony's College, Oxford y realizó estudios de Operación Naviera en la Academia Noruega de Transporte Marítimo de Oslo. Obtuvo el Master en Derecho Marítimo en la Universidad de Southampton, Inglaterra y el Doctorado por investigación (PhD) en Derecho y Economía Naviera en la Universidad del País de Gales. Es columnista en el diario "El País" y ha sido autor de artículos sobre temas marítimos publicados en revistas nacionales y extranjeras.

El movimiento de cargas a través de los puertos uruguayos se ha incrementado gradualmente en el transcurso de las últimas décadas. Las estimaciones sobre la futura producción forestal indican que esa demanda por servicios de transporte marítimo y portuarios aumentará a un ritmo más acelerado en el futuro cercano debido, principalmente a la mayor producción forestal. Este desarrollo, tan alentador en si mismo, planteará desafíos importantes para el sistema portuario de nuestro país, incluyendo en este concepto a los canales de navegación, los accesos a los puertos, sus facilidades e instalaciones.

Pueden sugerirse dos desafíos inminentes:

- el impacto que tendrá aquel incremento de la demanda por servicios de transporte marítimo sobre un sistema portuario con una capacidad limitada. La capacidad de los puertos nacionales se mantendrá relativamente constante mientras no se expandan las instalaciones existentes o entren en servicio los nuevos puertos proyectados sobre el Río Uruguay (cuya capacidad, en cualquier caso, se verá afectada por la profundidad de los canales de navegación en ese curso de agua). En cambio, la demanda por servicios portuarios habrá de aumentar rápidamente. Esta combinación de circunstancias crea el riesgo de que produzcan problemas de congestión en los puertos y de demoras en la manipulación de las cargas.
- las limitaciones de algunos de los puertos - incluyendo, entre otros factores, a la profundidad inadecuada de los canales de navegación del río Uruguay - dificultan que los buques generalmente utilizados en estos tráficos mundiales puedan operar en condiciones óptimas. Una circunstancia que se reflejará en el costo del transporte que deberá soportar el exportador nacional. Este aspecto puede ser muy importante en el caso de las exportaciones de productos primarios de bajo valor unitario y, por lo tanto, muy vulnerables a la fricción de la distancia.

El transporte puede ser comparado como una cadena formada por varios eslabones y cuyo rendimiento total dependerá del más

débil de ellos. Cada eslabón contribuye sus propios costos e insume tiempo y recursos (incluyendo los fletes a ser pagado a los diferentes transportadores, los costos de manipulación de las mercaderías, los seguros, el tiempo que toma cada eslabón y las demoras producidas en las diferentes etapas, etc). Todo ello genera lo que se ha dado en llamar la fricción de la distancia. El impacto de ésta es inversamente proporcional al precio CIF de la carga: los productos de alto valor unitario pueden absorber con mayor facilidad el costo del transporte. Los de menor valor unitario, en cambio, son mucho más vulnerables a la fricción de la distancia. Este es un aspecto fundamental, ya que una proporción sustancial - y creciente - de las exportaciones nacionales consiste en "commodities", productos homogéneos con poco valor agregado que son comercializados en mercados a escala global, donde consiguen precios relativamente bajos. Si tenemos presente la composición de las exportaciones por vía marítima de nuestro país - y el creciente impacto de los embarques de productos forestales - parecería existir un interés en reducir en la medida de lo posible los factores que contribuyen a acentuar aquella fricción, especialmente en el caso de los eslabones críticos, como el sistema portuario.

## La evolución de la demanda y oferta de servicios de transporte marítimo

Tanto la evolución del movimiento de cargas a través de puertos uruguayos - la demanda por servicios de transporte marítimo y por servicios portuarios - como su movimiento marítimo - la oferta de bodegas - son el producto de la combinación de tres grandes tendencias de desarrollo. La primera es global: el movimiento mundial de cargas por vía marítima aumentado considerablemente desde la década de 1960. La segunda es regional: la expansión del comercio marítimo de los demás países del Cono Sur, incluyendo a la República Argentina. Finalmente, pero no menos importante por ello, se encuentra el desarrollo económico del Uruguay y el hecho de que los puertos nacionales atraigan un volumen creciente de mercaderías originada o dirigida a terceros países.

Algo parecido sucede con la oferta de transporte marítimo. Las características de la flota mercante mundial reflejan un conjunto de factores, incluyendo el desarrollo tecnológico en el diseño y construcción de buques, la capacidad de la industria naval, las expectativas de los armadores y la evolución de la demanda mundial (tanto en términos cuantitativos como cualitativos).

El negocio naviero es una actividad económica dominada por la competencia - tanto en términos de precio como de calidad del servicio. Se caracteriza por el continuo esfuerzo que realizan los astilleros y los armadores para conseguir economías de escala dentro de las coordenadas dominantes en cada tráfico o las impuestas por las cargas a a ser transportadas. Los armadores procurarán poner en servicio unidades de la mayor capacidad de carga que permita el tráfico correspondiente (incluyendo entre estas el tipo de carga, el volumen de los embarques transportados usualmente en ese tráfico, las distancias involucradas, etc.).

Una limitante importante a escala global es la profundidad de las principales encrucijadas de las rutas marítimas mundiales, especialmente el Canal de Panamá (profundidad de tránsito máxima: 12 metros), el Canal de Suez (17 metros) y el Estrecho de Malaca (21 metros). Los trabajos de profundización anunciados por las autoridades de ambos canales harán económicamente rentable poner en servicio buques de mayor tamaño y tendrán consecuencias importantes sobre la oferta mundial de bodegas. Previendo esos desarrollos en la actualidad se están proyectando buques graneleros de un nuevo tipo - denominado Malaccamax - con un calado máximo de 21 metros. En el nivel regional se encuentran las

Tabla 1.- Comercio marítimo mundial por principales tipos de cargas. Mercaderías cargadas. Millones de toneladas y números índice (1970 = 100).

Millones de toneladas

| Año | Petróleo y derivados | Carga seca | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | Subtotal | Principales graneles (a) | |
| 1970 | 1.442 | 1.124 | 448 | 2.566 |
| 1980 | 1.871 | 1.833 | 796 | 3.704 |
| 1990 | 1.755 | 2.253 | 968 | 4.008 |
| 1999 (b) | 2.223 | 2.950 | 1.227 | 5.173 |

1970 = 100

| Año | Petróleo y derivados | Carga seca | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | Subtotal | Principales graneles (a) | |
| 1970 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1980 | 130 | 163 | 177 | 144 |
| 1990 | 122 | 200 | 216 | 156 |
| 1999 (b) | 154 | 262 | 274 | 202 |

(a) Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/alumina y fosfato. (b) Estimado.
Fuente: Preparado con información en UNCTAD. “Review of Maritime Transport”, 1999.

limitaciones de los canales de navegación y de acceso a los puertos del Río de la Plata y en el Río Uruguay, las características de los puertos en si mismos.

## El comercio marítimo mundial de graneles

La expansión del movimiento de mercaderías por puertos uruguayos forma parte de un proceso a escala global. El transporte marítimo de graneles y otros productos de bajo valor unitario ha aumentado considerablemente en los últimos años. Igualmente se observan notables desarrollos en la estructura de la industria naviera mundial, en respuesta a cambios tan significativos en la demanda por sus servicios.

El volumen total del comercio marítimo mundial se ha duplicado en el transcurso de las últimas tres décadas. Especialmente los embarques de carga seca, incluyendo a los embarques transportados en contenedores. Las exportaciones por vía marítima los principales graneles secos usualmente transportados en embarques homogéneos de mayor volumen casi se triplicaron. Todo lo cual se tradujo en una mayor demanda por buques adecuados para transportar grandes embarques homogéneos de productos primarios operando con economías de escala. Aquellos cambios en la demanda por servicios de transporte marítimo trajeron consigo importantes desarrollos en su oferta.

Tabla 2.- Evolución de la flota mercante mundial. Por principales categorías de buques. En millones de TRB y en porcentajes del TRB total.(a)

| Año | | Buques tanque | Graneleros | Carga general | Contenedores | Otros | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1970 | TRB | 86,1 | 46,6 | 72,4 | 1,9 | 20,4 | 227,5 |
| | % | 37,9 % | 20.5 % | 31,8 % | 0,8 % | 8,9 % | 100,0% |
| 1999 | TRB | 154,1 | 158.9 | 56,6 | 55,3 | 118,8 | 543,6 |
| | % | 28,4 % | 29,3 % | 10,4 % | 38,1 % | 21,8 % | 100,0 % |

Buques mercantes de 100 TRB o más.
(a).- El Tonelaje de Registro Bruto (TRB) es el volumen interno del buque con ciertas excepciones, medido en unidades de cien pies cúbicos.
Fuente: Preparado con información en Lloyd's Register of Shipping. Anuario Estadístico 1999.

## La evolución de la flota mundial

Durante el mismo período (1970 - 1999) la flota mercante mundial experimentó profundos cambios, tanto en términos cuantitativos, número total de buques y su tonelaje de registro bruto (TRB), como cualitativos. Un primer aspecto es el creciente peso de los buques portacontenedores celulares en la flota mercante mundial: pasaron de representar el 0,8 % del TRB mundial en 1970 a casi el 40 % en la actualidad. En la práctica, su incidencia en la oferta de transporte marítimo mundial aumentó aun más de lo que sugieren esos datos debido a aspectos cualitativos, como la mayor velocidad y las eficiencias que se derivaron de la amplia adopción del concepto de transporte intermodal. Una de las consecuencias de la introducción del contenedor ha sido una sustancial reducción en el peso relativo de los buques de carga general clásicos.

Otro desarrollo importante ha sido la creciente participación de los buques graneleros especializados en el transporte de cargas secas - bulk carriers - en el tonelaje mundial. El granelero es un buque especialmente diseñado para transportar, con economías de escala. El tipo de carga transportada grandes embarques de productos homogéneos que no requieren una estiba cuidadosa, y las características del servicio prestado, fletamentos a carga completa, conducen a la construcción de unidades del mayor tamaño posible que permitiera el tráfico a ser servido o el tipo de carga a ser transportado. Los buques graneleros pasaron de representar el 20,5 % del TRB mundial en 1970 a alrededor de un tercio en la actualidad.

En la actualidad existen alrededor de 5.365 unidades de este tipo con un tonelaje superior a las 10.000 toneladas de peso muerto (DWT). En 1997 transportaron 1.885 millones de toneladas de productos primarios o "commodities". Este tipo de buques pueden ser divididos en cinco tipos principales de acuerdo a su tonelaje de peso muerto (el tamaño de la nave es, indirectamente, una indicación del tipo de tráfico al cual se dedican). También se incluye información sobre el tonelaje de registro bruto (TRB), las esloras y calados máximos típicos para los diferentes tipos de graneleros.

Los graneleros de los tipos Handysize y Handimax son los más flexibles. Sus dimen-

Tabla 3. Buques graneleros. Principales categorías según su tonelaje de peso muerto (DWT). Eslora y calados máximos para cada categoría. Buques de 10.000 DWT o más.

| Tipo de granelero | DWT (a) | TRB (b) | Eslora (metros) | Calado (metros) (pies) | Unidades de cada tipo (c) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Buques | % |
| Handysize | 10.000 - 34.999 | 5.000 - 30.000 | 100 - 200 | 10 - 11<br>32 - 36 | 2.556 | 48 % |
| Handymax | 35.000 - 49.999 | | | 11 - 12<br>36 - 40 | 1.283 | 24 % |
| Panamax | 50.000 - 79.999 | 30.000 - 45.000 | 200 - 230 | 12 -14<br>40 - 46(d) | 993 | 19 % |
| Capesize (e) | 80.000 - 199.000 | 45.000 + | 230 - 270 | 14 + 46 + | 494 | 9 % |
| Very Large Ore Carrier (VLOC) | 180.000 + | 120.000 + | 270 + | 18 + 29 + | 10 | 0,2 % |
| Total | | | | | 5.365 | 100 |

(a) El Tonelaje de Porte Bruto (DWT) es la capacidad total de carga del buque en peso y medida en toneladas largas de 1.016 kg.

(b) Tonelaje de Registro Bruto.

(c) Cantidad de buques graneleros de más de 10.000 DWT de cada tipo (1997) (Intercargo).

(d).- Buques graneleros con las dimensiones máximas permitidas para efectuar el pasaje del Canal de Panamá (calado de tránsito máximo: 12 metros).

(e).- Buques graneleros cuyo calado no les permite hacer uso del Canal de Suez (calado de tránsito máximo: 17 metros) y que deben utilizar la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

Fuentes: Elaborada por el autor a partir de información obtenida de Intercargo. International Association of Classification Societies (IACS), "Bulk carrier safety assessment", pág. 3 y Anexo 1. Circulares de las autoridades del Canal de Panamá y del Canal de Suez.

siones (eslora y calado) les permiten acceder sin grandes dificultades a la mayoría de los puertos de ultramar. Se dedican al transporte de una amplia variedad de cargas. En la mayoría de los casos cuentan con equipos para la manipulación de la carga. Los buques tipo Panamax son de mayor tamaño y son utilizados para el transporte de embarques de carbón y cereales. Usualmente no cuentan con equipos para la manipulación de la carga y dependen de los disponibles en tierra. Los graneleros de mayor tamaño se dedican al

transporte de mineral de hierro o carbón y operan en un sector especial del mercado con contratos de fletamento de largo plazo.

Las exportaciones mundiales de productos forestales

La producción - consumo mundial de madera rolliza alcanzó los 3.335 millones de métricos cúbicos en 1999, señala un reciente informe de FAO. Aproximadamente la mitad de ese volumen consistió en madera destinada a ser utilizada como combustible (90 % de este volumen provino de los países en vías de desarrollo). La producción de madera rolliza para procesos industriales fue de 1.550 millones de metros cúbicos. El valor del comercio mundial de productos forestales primarios ascendió a USD 126.000 millones en 1998 y a USD 140.000 millones en 1999. Las importaciones y exportaciones de esos productos de los países desarrollados representaron aproximadamente el 85 % del total mundial. Los mercados más estables se encuentran en Europa y en América del Norte. Otro comprador importante es el Japón.

La demanda mundial por productos forestales muestra una tendencia de aumento en el largo plazo. Un reciente estudio elaborado por Drewry Shipping Consultants señala que el comercio mundial de productos forestales ha pasado de un volumen anual de 125-130 millones de toneladas a mediados de la década de 1980 a entre 170-175 millones en la actualidad. Todas las circunstancias clave que impulsan la expansión de la demanda mundial por ese tipo de productos apuntan hacia un incremento en la misma, incluyendo el aumento de la población, mejoras en los niveles de vida y en la educación. Drewry concluye que para el año 2004 el movimiento marítimo de estos productos podría aproximarse a los 190 millones de toneladas. Al mismo tiempo, opinan que se producirán cambios cualitativos importantes: es probable que se produzca un aumento importante en el comercio de productos con mayor valor agregado. Una circunstancia que puede tener consecuencias importantes para los armadores y los puertos.

Las exportaciones de madera rolliza han seguido aquel patrón general de expansión. En 1970 los embarques mundiales de ese tipo de madera ascendieron a 87 millones de metros cúbicos. Ese volumen fue de 93,8 millones en 1980 y 102.6 millones en 1999. Este último año las exportaciones uruguayas ascendieron a 371,5 mil metros cúbicos.

Los embarques de madera rolliza (en rolos) son considerados como “commodities”, es decir productos primarios, con escaso valor agregado y con bajo valor unitario, cuyos precios son establecidos en mercados internacionales homogéneos y competitivos.

La producción interna en los grandes consumidores de productos forestales ha alcanzado, o pronto alcanzará, su límite máximo. Como resultado, indica un estudio de la OEA publicado en 1994, es posible anticipar que “para satisfacer buena parte de la demanda de madera con calidades homogéneas, los consumidores tendrán que recurrir a los bosques implantados en el Hemisferio Sur” (1).

El desarrollo del sector forestal uruguayo no es un proceso aislado de lo que sucede en el resto del mundo. Las exportaciones de los productos forestales producidos en nuestro país forman parte de un proceso más amplio de expansión de la demanda y de la oferta por ese tipo de mercaderías que transcurre a escala global. La producción forestal uruguaya solamente tiene un peso marginal en esos mercados amplios y diversificados. Como sucede con otros productos de esta naturaleza, el exportador uruguayo deberá ajustarse a las

(1) OEA. Departamento de Desarrollo Regional y Medio Ambiente, Secretaría para Asuntos Económicos y Sociales, Secretaría General de la OEA. Dirección Forestal, MGAP. Fondo Nacional de Preinversión. “Uruguay. Proyecto Regional de Alternativas para la Inversión Forestal”, Washington DC, 1994.

Tabla 4. Uruguay. Exportaciones forestales. 1997

| Tipo de producto (metros cúbicos) | Volumen | Valor (000 USD) |
|---|---|---|
| Madera aserrada | 64.481 | 7.868 |
| Chapas y tableros | 1.616 | 215 |
| Pulpa | 203 | 44 |
| Papel | 31.658 | 32.529 |
| Madera para pulpa | 686.222 | 34.839 |

Fuente: Red de Información Forestal para América Latina y el Caribe. RIFALC. Informe del Uruguay. Con datos provenientes de la División Forestal de la Dirección de Recursos Naturales del MGAP.

condiciones externas, incluyendo los precios CIF de la madera en los puertos de los países compradores, especialmente en Europa. En estas circunstancias la fricción de la distancia adquiere una importancia fundamental para la viabilidad del sector forestal nacional. Los exportadores uruguayos dependan, para poder competir, del acceso a servicios de transporte marítimo adecuados, tanto en lo que se refiere a las características de los mismos (tipos de buques, capacidad de bodega, frecuencia y calidad de los servicios) como al flete marítimo.

La demanda por servicios portuarios en el Uruguay

La evolución de la demanda por servicios marítimos y portuarios en nuestro país tiene tres componentes principales:

- abel aumento del volumen total de carga cargado y descargado;
- abla composición de esa demanda total según los tipos de mercaderías (carga general, graneles, cargas refrigeradas, etc.); el tipo de manipulación (graneles, contenedores, carga general); o el transporte a ser utilizado en cada caso (tráficos de línea regular, buques tipo tramp, graneleros, etc.); y
- abel origen o destino de esos embarques (importaciones o exportaciones nacionales, cargas en tránsito y transbordos).

El volumen total de las mercaderías movidas a través del Puerto de Montevideo aumentó de alrededor de 1,4 millones de toneladas en 1985 a 4,4 millones en el año 2000. Este último año, los puertos fluviales de Nueva Palmira y de Fray Bentos movilizaron, respectivamente, 615 mil toneladas y 232 mil toneladas de carga ( en 1985 el volumen movido fue de 173 mil toneladas en el caso del primer puerto y de 6.400 toneladas en el caso del segundo). También se han producido cambios en los tipos de cargas que transitan por esos puertos. Un desarrollo importante es el aumento de la proporción de carga general que es transportada en contenedores. El movimiento total de contenedores a través del Puerto de Montevideo aumentó de 22.481 TEUs en 1985 a 287.298 TEUs en el año 2000. También se ha producido un aumento en el volumen de cargas a granel que utilizaron ese puerto. Pero, quizás, los cambios más importantes se han producido en los puertos del Litoral, especialmente en el caso de Fray Bentos. Allí las exportaciones de madera (básicamente madera rolliza) pasaron de 35.000 toneladas en 1990 a 182.834 toneladas en el año 2000.

Un tercer aspecto a considerar son el origen o el destino de los embarques. El Puerto de Nueva Palmira ha manejado, por mucho tiempo, cargas a granel provenientes de otros países de nuestra región. El Puerto de Montevideo atrae un volumen significativa de mercaderías del resto de la región, en régimen de tránsito internacional (176.516 toneladas en el año 2000) y de transbordo (588.379 toneladas).

## El transporte marítimo de los productos forestales uruguayos

El Plan Forestal iniciado en 1990 tuvo como una meta inicial el abarcar 200.000 hectáreas en un período de cinco años. En 1999 se alcanzaron las 563.337 hectáreas. La mayor proporción de esa superficie está dedicada al cultivo del Eucalyptus (82 %), pinos (15 %) y otras especies. El Plan ha involucrado una importante inversión del Estado: se ha destinado más de 11 millones de dólares a reintegros para las primeras 65.000 hectáreas de plantaciones y 18 millones de dólares han sido dirigidos al sector mediante créditos especiales. A estas sumas deberían sumarse las exoneraciones fiscales aplicables. La Tabla 4 muestra las exportaciones del sector forestal en 1997.

Las estimaciones indican que muy pronto el Uruguay se encontrará en la posición de exportar en torno de un millón de toneladas de madera anuales y que la producción forestal alcanzaría un máximo entre los años 2005 y 2006, con una cosecha anual que oscilará en torno de los 2,6 millones de toneladas anuales. Es indudable que esta producción se reflejará en un importante aumento de la demanda por servicios de transporte marítimo y, en consecuencia, por servicios portuarios. La magnitud final de esa demanda dependerá de una variedad de factores, incluyendo, por ejemplo a la instalación de plantas para procesar la madera, o para producir chips o celulosa. También es cierto que el sector tiene una cierta capacidad para regular su producción de forma tal de ajustarse a las condiciones del mercado. Pero, también es cierto que un aumento tan sustancial en la producción se reflejará inmediatamente en la demanda por transporte (incluyendo en este concepto a la totalidad de la cadena del transporte que vincula al productor forestal con el consumidor final de sus productos en ultramar.

Esa demanda creciente por servicios portuarios se sumará a la derivada por la tendencia de largo plazo de incremento en el movimiento de mercaderías a través de puertos uruguayos.

El estudio sobre alternativas para la inversión forestal elaborado por la OEA, la Dirección Forestal del MGAP y el Fondo Nacional de Preinversión, mencionado más arriba, luego de analizar las proyecciones sobre las exportaciones del sector, concluye que es posible anticipar que el Puerto de Montevideo "multiplicaría por cuatro su actual movimiento de madera rolliza "sobre todo las cargas provenientes del sur del país". Ese movimiento de cargas adicional "sería mayor que el total de su movimiento anual actual" a través de ese puerto. El documento agrega que parece "evidente que su capacidad operar lo limita a las cargas del sur del país". En cuanto a Fray Bentos, el estudio estima que "tendría un volumen de madera rolliza a manejar similar al de Montevideo; ello implica, en condición de que los buques salgan con media carga, un movimiento de alrededor de 32 barcos anuales". Lo que deja, naturalmente, la duda de donde habrán de complementar su cargamento esos buques, si no se ponen en servicio otras terminales portuarias (¿en Nueva Palmira o en el ya sobrecargado Montevideo?). Las proyecciones realizadas en el estudio indican que el Puerto de Montevideo y el de Fray Bentos, solamente podrán procesar alrededor de la mitad de la demanda potencial. "Queda un remanente del 50 % de la producción nacional", indica, que deberá ser embarcada en otros puertos del Litoral.

Tabla 5. Puerto de Fray Bentos. Mercaderías movilizadas por productos. En toneladas.

| Producto | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|---|
| Arroz | 0 | 3.304 | 0 | 0 |
| Azúcar crudo | 15.871 | 0 | 0 | 0 |
| Cajas de cartón | 210 | 350 | 0 | 0 |
| Cebada | 56.111 | 0 | 30.400 | 67.413 |
| Cebada malteada | 0 | 20.547 | 3.000 | 0 |
| Chatarra | 0 | 4.727 | 1.208 | 0 |
| Citrus | 33.138 | 27.095 | 14.646 | 5.869 |
| Durmientes | 4.547 | 0 | 0 | 0 |
| Madera | 125.351 | 170.080 | 182.834 | 284.357 |
| Malta | 0 | 2.638 | 0 | 0 |
| Trigo | 12.971 | 0 | 0 | 0 |
| Contenedores | 0 | 0 | 0 | 115 |
| Partes comp. | 0 | 0 | 0 | 52 |
| Pellet de girasol | 0 | 0 | 0 | 2.231 |
| Pellet | 0 | 0 | 0 | 889 |
| Total | 248.199 | 228.741 | 232.088 | 360.926 |

Fuente: ANP. "Estadísticas".

Todo lo cual conduce a la reflexión de si no sería conveniente, desde todo punto de vista, profundizar los canales de navegación río abajo, de forma tal de permitir que la mayor proporción posible de los buques empleados en estos tráficos puedan hacerse a la mar desde los puertos del Litoral con su carga completa.

## Los embarques de productos forestales

Los aspectos asociados con el eslabón portuario y el transporte marítimo de las cargas adquieren una importancia esencial para el futuro del sector forestal debido a dos motivos principales. El primero es la naturaleza de la carga ("commodities" de bajo valor unitario), el segundo es que los precios por estos productos son establecidos en mercados internacionales donde el exportador nacional debe competir con productores de otras regiones con estructuras de costos diferentes.

Los exportadores de productos forestales emplean diferentes tipos de buques para transportar sus embarques por vía marítima de acuerdo a sus necesidades logísticas, ventajas comparativas, tipos de carga, cantidad y calidad de los servicios requeridos. Al mismo tiempo, un examen de las embarcaciones utilizadas para los embarque de madera rolliza

desde puertos uruguayos indica una fuerte participación de graneleros de los tipos Handysize y Handymax. Lo que parece lógico, si consideramos que representan la mayor parte de la oferta global de este tipo de buques de carga, el tamaño de los embarques disponibles en la región y las características de sus vías navegables y puertos. Es importante tener presente que las exportaciones de productos forestales más elaborados (por ejemplo madera aserrada) se realizan como carga general, en embarques de menor tamaño y frecuentemente en contenedores. Lo que los ubica en un sector diferente del mercado naviero: buques con capacidad de transportar contenedores operados por empresas de línea regular.

Existe una importante oferta de buques adecuados para el transporte económico de cargas a granel, incluyendo los productos forestales. Sin embargo, este tonelaje solamente representa una oferta potencial. Como ha sucedido en el pasado, los factores que limitan, o incluso pueden llegar a impedir, el acceso que puedan tener los exportadores uruguayos a servicios de transporte marítimo adecuados no se encuentran en la oferta de bodegas sino en su demanda. Incluyendo el volumen y composición de las cargas disponibles (lo buques graneleros requieren un volumen mínimo de carga para operar eficientemente con economías de escala), las profundidades de los canales y accesos a los puertos y las facilidades portuarias existentes.

Las exportaciones de madera rolliza y otros productos forestales fueron embarcadas en el Puerto de Montevideo y - especialmente la madera rolliza - en el puerto fluvial de Fray Bentos. Los embarques de madera constituyen una proporción importante del movimiento de cargas a través de ese puerto. Al mismo tiempo, la Tabla siguiente revela que también se movilizan otros productos de la región en volúmenes importantes, incluyendo cereales y citrus.

## El Río Uruguay como una potencial hidrovía

El bajo Río Uruguay tiene una pendiente escasa y fluye en un amplio curso que varia entre 1,5 y 1,8 quilómetros. Las curvas del río son muy amplias y permiten el tránsito de embarcaciones con esloras de hasta 250 metros, bastante mayor que la de los actuales graneleros que remontan ese curso de agua. El principal factor que limita la navegación comercial en el Río Uruguay es la profundidad de varios de sus pasos. Estos incluyen los pasos Barrizal, Punta Amarilla, Paso Abrigo, Altos y Bajos. En el sector hasta Concepción del Uruguay (República Argentina), el canal de navegación es dragado a una profundidad que - dependiendo del nivel de las aguas - una profundidad permite el pasaje de buques mercantes con un calado de entre 5,80 - 6,40 metros (19 - 21 pies). Aguas arriba, el acceso al puerto de Paysandú es limitado aún más por la escasa profundidad de los pasos Almirón Grande, Almirón Chico, Urquiza y Casablanca. Existen proyectos para profundizar los canales de navegación y, de esta forma, asegurar el tránsito de buques de gran porte hasta el Puerto de Paysandú.

Es interesante comparar las profundidades de los canales de navegación más utilizados en el Río de la Plata y en el bajo Paraná, con los existentes en el Río Uruguay (Tabla 6). En el caso del primer espacio acuático, la Zona Alfa tiene una profundidad de 12,20 metros (40'). El Puerto de Montevideo ofrece profundidades de hasta 9,15 m (30'). A la altura de Punta del Indio el canal principal del Río de la Plata tiene una profundidad de 9,80 m (32' 4''), similar a la del Canal Mitre. El puerto argentino de Rosario tiene profundidades de entre 9,15 m y 9,45 m (30' - 31'). Esta información indicaría que una proporción sustancial de los buques graneleros de los tipos más utilizados (Tabla 3) pueden operar con cargas completas desde los puertos argentinos en el bajo Paraná.

Tabla 6.- Profundidades para los buques que navegan en el Río de la Plata y el río Uruguay.

| Lugar (a) | Profundidades (b) | |
|---|---|---|
| | en metros | en pies |
| Punta José Ignacio (boya de ANCAP) | 18,00 | 60 |
| Zona Alfa | 12,20 | 40 |
| Montevideo. Canal de acceso. | 9,45 | 31 |
| Montevideo. Puerto | 9,15 | 30 |
| Canal Punta del Indio | 9,90 | 32 |
| Canal de acceso a Buenos Aires | 10,30 | 34 |
| Canal Mitre | 10,00 | 32 |
| Rosario (República Argentina) | 9,15 - 9,45 | 30 - 31 |
| Canal de Martín García | 9,75 - 10,20 | 32 |
| Nueva Palmira (Terminal Navíos)<br>(km 4 del canal principal) | 9,15 | 30 |
| Río Uruguay (c)<br>Canal Marquez Inferior (km 32)<br>Paso Punta Amarilla (km 50)<br>(km 52)<br>Paso Barrizal (km 87) | <br>6,00<br>13,20<br>7,10<br>7,50 | <br>20<br>43<br>23<br>25 |
| Fray Bentos (km 95) | 8,00 | 2 |
| Concepción del Uruguay (km 183) | 6 ,00- 7,00 | 19 - 21 |
| Río Uruguay<br>Paso Montaña Superior (km 165)<br>Paso Urquiza (km 189) | 5,80<br>2,40<br>0,80 | 16<br>7<br>3 |
| Paysandú (km 205). Muelle mayor. | 8,00 | 26 |

(a) Profundidades aproximadas en los puntos indicados. La profundidad del canal de navegación y sus pasos varían considerablemente de un punto de su curso al otro.
(b).- profundidades al cero W.
(c).- Las profundidades de los pasos sobre el canal de navegación permiten que los buques de carga zarpen de Concepción del Uruguay y de Fray Bentos con 7 m (21') de calado.
Fuente: Elaborado con información en Centro de Navegación (República Argentina) "River Plate Shipping Guide", Armada de la República Argentina, Servicio de Hidrografía Naval (SIHN), "Croquis de los ríos. Río Uruguay". Armada Nacional, Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), "Atlas cartográfico del Río Uruguay", Serie 700. Sr. Mario Baubeta (Tranship).

Tabla 7. Puerto de Fray Bentos. Buques de ultramar que hicieron escala en Fray Bentos distribuidos según grupos de tonelaje de registro bruto (TRB). 1999

| Grupos de tonelaje (TRB) | Buques | TRB |
|---|---|---|
| - 5.000 | 3 | 8.118 |
| 5.001 - 10.000 | 0 | 0 |
| 10.001 - 15.000 | 9 | 104.496 |
| 15.001 - 20.000 | 2 | 32.653 |
| 20.001 - 25.000 | 4 | 89.538 |
| 25.001 - 30.000 | 7 | 195.041 |
| Total | 25 | 429.846 |

Tabla elaborada a partir de información en ANP. "Estadística 1999. Puertos Comerciales".

La situación es diferente en el caso del Río Uruguay. A partir del Canal de Martín García (9,75 m - 32 pies), las profundidades comienzan a disminuir significativamente. Hasta Concepción del Uruguay, los pasos en el canal de navegación son dragados regularmente por la República Argentina y tienen profundidades que oscilan entre los 6, y 7 metros (19' - 21'). Esto permite que los buques de carga puedan zarpar de aquel puerto y de Fray Bentos con un calado de hasta 6,40 metros (21 pies) (teniendo presentes las demás condiciones en el río).

El tráfico de buques de ultramar que hicieron escala en Fray Bentos en 1999 incluyó tres tipos principales de naves: buques refrigerados ( ocho de los nueves buques en el grupo de tonelaje entre 10.001 y 15.000 TRB), graneleros (cinco) y buques dedicados al transporte de madera rolliza (10 buques). El TRB de estos últimos osciló entre las 16.252 TRB y las 27.001 TRB, lo que los ubica en el grupo de los graneleros tipo Handysize y Handimax (Tabla 3).

El calado "full and down" de los buques graneleros de los tipos Handysize y Handimax oscila en torno de los 10m - 12m (32' - 40'), el calado máximo de los buques frigoríficos utilizados para la exportación de cítricos es de 9 m (28'). Esto indica que los buques que hacen escala en Fray Bentos para cargar madera rolliza u otros productos agropecuarios solamente pueden llenar parte de su capacidad total (hasta un calado de 6,4 m, 21') en ese puerto. Luego deben completar su cargamento en Nueva Palmira u otros puntos en el Río de la Plata, donde existen profundidades más convenientes. Esto apareja un incremento significativo en el costo del transporte marítimo, que se mide en fletes más altos y demoras. Es un impuesto invisible que paga el exportador uruguayo del Litoral que hace uso de los puertos más cercanos.

## Conclusiones

Hoy en día nuestro país dispone de tres puertos comerciales principales. El primero es Montevideo. Tanto en términos del volumen de cargas manejado como de la diversidad de las mismas y el tamaño de los buques que pueden operar en el a plena carga (con su profundidad de 9,15 metros - 30 pies). El segundo - que opera como un importante punto para el transbordo de productos primarios

transportados a granel provenientes del resto de la Cuenca del Plata - es Nueva Palmira. El tercero es Fray Bentos, situado sobre el bajo río Uruguay.

Si se examinan las estadísticas del movimiento de los puertos nacionales se observará una tendencia de largo plazo de aumento en su volumen y de diversificación en una variedad de tipos de mercaderías que, a su vez, exigen servicios de transporte más o menos especializados. Así sucede, por ejemplo, con el significativo crecimiento de contenedores movidos a través de Montevideo. Otra carga que adquiere creciente importancia son las exportaciones forestales. Estas habrán de aumentar sustancialmente en el futuro cercano, hasta alcanzar, según algunas estimaciones, el millón de toneladas anuales. Este volumen se agregará a las demás mercaderías - que también tienden a aumentar - movidas por los puertos uruguayos.

La producción forestal uruguaya es marginal, cuando se consideran las dimensiones del mercado global. El productor uruguayo es un tomador de precios. Existe, entonces, un interés en reducir al mínimo lo costos y demoras asociados con el transporte marítimo de aquellos cargamentos, incluyendo los costos portuarios y el flete. Lo deseable - y no solamente en el caso de los embarques de madera - es que el exportador uruguayo se encuentre, por lo menos, en las mismas condiciones que sus competidores en el resto del mundo para acceder a servicios de transporte marítimo y portuarios adecuados y económicos para embarcar sus mercancías.

La inminente expansión de la demanda por transporte marítimo plantea dos desafíos fundamentales. El primero es el volumen de esa demanda. Es dudoso que Montevideo y Fray Bentos puedan, por si solos y en su actual situación (limitaciones de calado en el caso de este segundo puerto) mover cómodamente la totalidad de las cargas que, dentro de muy poco tiempo, estarán procurando salir al exterior. El segundo son las limitaciones de calado - y otros factores - que impiden que los buques graneleros utilizados en estos tráficos, principalmente los de tipo Handysize y Handimax, puedan hacerse a la mar con cargamentos completos desde los puertos nacionales sobre el río Uruguay.

El buque mercante es el medio de transporte más económico y menos perjudicial para el medio ambiente cuando se trata de embarques de grandes embarques homogéneos de productos primarios o commodities. Esta circunstancia sugeriría la conveniencia de acercar a los graneleros utilizados para el transporte de productos forestales lo más posible - y en la forma más directa y económica posible - al punto de origen de las cargas (lo mismo sería aplicable a los buques utilizados para otras mercaderías del hinterland del río Uruguay, como los cítricos) . Para lograrlo se requiere que los canales de navegación y de acceso a los puertos sean lo suficientemente profundos y amplios para los buques de los tipos empleados usualmente en ese tráfico; que los puertos tengan las características y equipos adecuados para recibir a los buques y manipular los embarques; y que los puertos sirvan un hinterland lo suficientemente amplio como para generar, en un tiempo razonable, los volúmenes de carga que requieren los buques típicos para operar económicamente.

En este escenario parecería racional poner en práctica una estrategia de puertos que diversifique las terminales existentes y que conduzca a un empleo óptimo del sistema de transporte interno disponible (camión y ferrocarril). La opción lógica en esta situación es la hidrovía natural que ofrece el Río Uruguay y los puertos que se encuentran en sus orillas. Para ello es imprescindible asegurar que los canales de navegación en ese curso de agua y sus puertos, tengan las profundidades adecuadas para permitir la operación eficiente de los buques utilizados para las exportaciones de los productos generados en su vasto y dinámico hinterland.

## Bibliografía

Abadie. C/N (CG) Juan Pedro. "El Río Uruguay, Empleo histórico y posibilidades futuras". CARU. Publicaciones de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Paysandú, julio de 1996.

Administración Nacional de Puertos, ANP. Anuarios estadísticos para diferentes años.

Armada de la República Argentina, Servicio de Hidrografía Naval (SIHN), "Croquis de los ríos. Río Uruguay".

Armada Nacional, Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA), "Atlas cartográfico del Río Uruguay", Serie 700.

Centro de Navegación (República Argentina) "River Plate Shipping Guide".

Centro de Navegación Transatlántica (Uruguay). Anuarios estadísticos para diferentes años.

Gardiner. R. "The Shipping Revolution. The modern merchant ship." Conway History of the Ship. Conway, London, 1992.

International Association of Classification Societies. IACS. "Bulk Carrier Safety". Informe presentado a la 74 sesión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Febrero 20, 2001.

Lloyd's Register of Shipping. "Statistical Tables" y "World Fleet Statistics" para diferentes años.

Metaxas. B.N. "The economics of tramp shipping". William Clowes and Sons, Limited. London, 1971.

OEA. Departamento de Desarrollo Regional y Medio Ambiente, Secretaría para Asuntos Económicos y Sociales, Secretaría General de la OEA. Dirección Forestal, MGAP. Fondo Nacional de Preinversión. "Uruguay. Proyecto Regional de Alternativas para la Inversión Forestal". Washington DC, 1994.

Red de Información Forestal para América Latina y el Caribe. RIFALC. Informe del Uruguay

UNCTAD. "Review of Maritime Transport". Diferentes años.

Información en diferentes periódicos, especialmente en la Página Marítima de "El País".

# LA ARMADA EN EL TERCER MILENIO

por el Capitán de Navío (CG) Aldo FELICI

En las jerarquías de Oficial Subalterno se desempeñó a bordo como Oficial de Armas, en la Escuela Naval como Oficial Instructor, y en el Estado Mayor General de la Armada en la Segunda División.

Como Oficial Jefe se ha diplomado en el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo en la Fuerza Aérea, el Curso de Estado Mayor Naval en la Armada Nacional y el Curso de Estado Mayor Naval en la República Federal de Alemania, habiendo prestado servicios en la Academia de Guerra Naval como Jefe de Cursos y posteriormente como Sub Director.

Actualmente como Oficial Superior, se desempeña como Director de la Reserva Naval y presta servicios también en el Instituto Antártico Uruguayo como Consejero.

En el ámbito de las Relaciones Internacionales se desempeña como Delegado del Instituto Antártico Uruguayo ante el Comité de Protección Ambiental en el foro de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico, delegado del Ministerio de Defensa ante la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marítimos Antárticos, así como también ha sido elegido Coordinador de la Red de Encargados Ambientales Latinoamericanos, en el foro de la Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos.

## El Escenario Marítimo del Tercer Milenio

El tercer milenio surge a la luz del nuevo siglo, caracterizado por una situación de relacionamiento internacional multipolar, orientado por la globalización en materia económica y la cooperación en materia política, psicosocial y militar, de los diversos actores de la comunidad internacional que se aglutinan en megabloques.

En este entorno antropogénico, más de siete mil millones de pobladores del mundo depende en gran parte del mar para su propio bienestar y desarrollo, en cuanto éste es una fuente de recursos finitos, con particularidades interactivas en los procesos del cambio global que afectan el planeta, y es una histórica ruta abierta al intercambio comercial y cultural. Anticipadora de las modernas rutas telemáticas, el mar no será sustituido por éstas pues si bien los satélites, fibras ópticas y demás medios electrónicos transportan información, los recursos energéticos y las mercancías se transportan y seguirán transportándose por el mar y las vías fluviales.

El sector de los recursos energéticos se perfila como un campo con doble aspecto, por un lado como elemento importante de la cooperación entre los pueblos y por otro lado estrechamente vinculado a la seguridad en el sentido que favorece el bienestar social y se constituye en un bien material preciado a ser protegido. Es así que el Proyecto Cruz del Sur, transporta gas natural a través de terminales costeras pasando por el fondo mismo del Río de la Plata y uniendo ambos países ribereños,

mediante la tubería conductora del útil fluido. En el Frente Marítimo, el caso de la terminal petrolera de José Ignacio, constituye el destino donde convergen líneas de comunicaciones marítimas mundiales donde se transportan toneladas de petróleo crudo que sirve para abastecer la industria y el transporte nacional.

A estos componentes, debe agregársele el destacable valor que progresivamente adquiere la plataforma continental, de cuya investigación pueden surgir nuevas fuentes de recursos importantes para la República y también para la región, así como nuevos aspectos de cooperación internacional en el campo científico y tecnológico, en donde la contribución de la Armada Nacional puede continuar siendo decisiva en materia de hidrografía, oceanografía y de protección ambiental, además de la propia vigilancia de los recursos y la clásica protección de la soberanía en su aspecto exterior, la integridad territorial y otros intereses del Estado.

La posible futura explotación de recursos en el área de la plataforma continental, repercutirá favorablemente como un factor multiplicador de la economía también en el sector terciario, al generar la necesidad del servicio de una terminal portuaria de aguas profundas en el frente marítimo. De esta forma se propenderá a constituir un polo de desarrollo tendiente a incrementar el bienestar nacional para la franja costera e interior del litoral marítimo, cuya población tendrá oportunidades de empleo en plataformas de prospección y explotación de recursos, y en los servicios de mantenimiento, alimentación y abastecimientos, que se organicen a su entorno. En este contexto, se observa una participación importante de la Armada Nacional en la calificación del personal marítimo que deba embarcar o atender la terminal, además de la natural presencia como autoridad portuaria en la misma, favoreciendo la difusión de la "cultura del mar" en el país.

Promoviendo la cultura del mar en su más amplia acepción, la República Oriental del Uruguay contribuye a defender un precioso patrimonio, en el concierto internacional caracterizado por la cooperación en el plano del respeto y trato igualitario de los Estados soberanos, volviendo el mar más seguro para así también tornar más segura la tierra firme, donde desarrollar una convivencia pacífica.

La Armada Nacional en este aspecto continuará operando funcionalmente, como nervio motor difundiendo esta cultura del mar para que ella permanezca internalizada en la conciencia de la sociedad uruguaya, y continuará operando instrumentalmente como garantía de la validez empírica del ordenamiento jurídico interno y del ordenamiento jurídico internacional. De esta forma, velará por el cumplimiento de las disposiciones que regulan la actividad humana en el agua, de acuerdo a la legislación nacional, y el derecho internacional fundado en los tratados de los cuales el Estado es parte, o en la costumbre cuando ésta correspondiese. Entre otros instrumentos del derecho internacional, se observa oportuno señalar la contribución al cumplimiento de la Ley del Mar y la actuación en base a los principios de la Carta de Naciones Unidas, y de ellos en el plano militar al ejercicio de la autodefensa.

La cooperación entre las armadas del Atlántico Sur y otras armadas amigas extrarregionales también atlánticas, es un hecho confirmado durante largos años de trabajo combinado y que deberá continuar fortaleciéndose con el transcurso del tiempo. En la época de la comunicación y la información, el conocimiento recíproco, respecto a los medios disponibles, los métodos empleados y los objetivos perseguidos, propende además de favorecer la interoperatividad de las armadas involucradas, a fortalecer la seguridad en la región y el hemisferio. Para que este factor sea aprovechado al máximo, la Armada Nacional favorecerá el contacto entre los hom-

bres de mar de las armadas amigas, sensibilizando el flujo cultural entre las instituciones a nivel internacional.

Por lo expresado, queda muy claro el porqué se habla del redescubrimiento de la maritimidad como recurso nacional y la profunda connotación marítima del instrumento naval militar como elección necesaria para dar cuerpo a la seguridad en el mar en su amplia acepción. Es suficiente tomar una carta marina de la región del Atlántico Sur, para demostrar que en la definición de las elecciones de política exterior y de seguridad en el mar, no puede prescindirse de la proyección del país hacia los océanos, partiendo de su posición geográfica privilegiada en una de las áreas focales de mayor confluencia de tráfico fluvio - marítimo del mundo y con posibilidades futuras decisivas de ampliación múltiple de las actividades marítimas, sea en el área de la plataforma continental o en el sistema de hidrovías que interconectan el interior del continente.

El presente análisis se refuerza con datos de la realidad; siendo el más relevante de ellos la estrecha relación entre la Armada y la política exterior de la República, el cual configura un testimonio histórico que se propone como dato estructural para continuar siendo el natural punto de encuentro de la política exterior y de la seguridad en el mar.

El perseverar en la lectura de la maritimidad del Uruguay como factor estratégico de su presencia internacional, significa salvaguardar la validez global del instrumento naval, el cual no puede verse limitado a la convicción voluntarista de la especialización de una marina costera, sino que debe racionalmente dimensionarse a una marina oceánica balanceada respecto a los requerimientos técnicos y políticos, y a las posibilidades de la República. A la luz de las exigencias de presencia internacional, sea en el ámbito del rescate y la salvaguarda de la vida humana en el mar, la investigación científica en el Océano Austral, o en el marco de participación de operaciones combinadas o de misiones multinacionales de mantenimiento de la paz, se perfila necesario mantener el carácter de instrumento armónico y equilibrado de sus componentes, y en particular el disponer de un brazo largo, es decir, el poder operar con unidades de altura en la vastedad del océano.

El precepto vertido anteriormente puede sostenerse también con una aclaración de carácter conceptual. Una marina costera, de brazo corto, estará a la medida de un país con una política exterior de bajo perfil y con una economía limitadamente regional. La situación del Uruguay es diversa pues caracterizándose por su prestigio en la ponderación de sus actos, le es vital mantener una política exterior moderada y conciliadora a través de su participación activa y continua en los más importantes foros internacionales, y también para tutelar su modelo de desarrollo tendiente a incrementar las exportaciones y el intercambio comercial con los bloques económicos.

La elección de una Armada con carácter oceánico está totalmente inscrita en esta lógica de procesos de agregación y crecimiento impuestos por la globalización de los mercados y sus cometidos se verán reforzados por la necesidad de asegurar las terminales y las vías de navegación que conducen al acceso a las mismas, así como también protegerá las actividades que con un potencial de desarrollo de bienestar nacional se puedan generar en el ámbito marino.

Mediante una Armada oceánica se podrá contar con un instrumento con permanencia y alcance de brazo largo, que implemente el ejercicio del Poder Naval en los términos de la seguridad en el mar para los intereses nacionales, contribuyendo a la profundidad en la defensa de estos intereses, en términos militares y actuando en forma conjunta con las otras fuerzas. De esta forma se optimiza la ecuación espacio - tiempo que se verá refor-

zada como factor multiplicador por los lazos de cooperación y amistad, fructificados a partir de la difusión de la cultura del mar del Uruguay.

## La Defensa en Profundidad y las Misiones vinculadas al Nuevo Escenario

Los conceptos estratégicos del Uruguay están sustancialmente concentrados en la defensa con carácter comprensivo, del área de interés de la República, teniendo presente la favorable posición geográfica sobre el Océano Atlántico en las puertas de acceso a una de las vías fluvio-marítimas más importantes de América Latina. Esta posición privilegiada permite que la Armada Nacional pueda jugar un rol de bisagra, contribuyendo con su funcionamiento a modelar la arquitectura estratégica de la región.

A la luz del interés de la comunidad económica internacional, se alienta el desarrollo como sostén de los equilibrios políticos, sociales y financieros del continente, a través de una economía tributaria del tráfico marítimo donde más del 90% del intercambio comercial se produce por el mar. La mayor parte de las materias primas de interés estratégico para la industria se mueve a través de extensas zonas costeras expuestas a la amenaza convencional y no convencional de potenciales adversarios, además de la importancia siempre creciente que adquiere la existencia de escasos recursos ictícolas y otros recursos naturales. En este contexto se puede apreciar que el centro de presión de la política de defensa debe irreductiblemente desplazarse de la visión restringida sustancialmente a un escenario de contingencias de bajo perfil, hacia el mantenimiento de las capacidades necesarias para salvaguardar los intereses nacionales, en este caso donde prevalece la connotación marítima.

El concepto estratégico que predomina para dar una respuesta efectiva a estos requerimientos, es entonces el de la defensa en profundidad, la cual debe practicarse continuamente en la dimensión temporal y presencialmente en los espejos de agua que sean de interés para la República en la dimensión espacial, articulando ambas dimensiones mediante el accionar de una Armada flexible cuya participación oportuna permite salvaguardar la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente y sus recursos, y evitar o solucionar una crisis previniendo la escalada de ésta, actuando e implementando las medidas dispuestas por la conducción superior de la República. Las medidas preventivas tomadas en el momento y lugar correctos, permitirán anticipadamente y en forma cautelar soslayar riesgos mayores, proveyendo la defensa en profundidad en la dimensión espacio-tiempo, tan necesaria en virtud del tamaño y posición del país.

Para poder cumplir con las misiones vinculadas al nuevo escenario, el perfil funcional de la Armada podrá desarrollarse orientándose sobre cuatro áreas prioritarias para contribuir a proveer la defensa en profundidad, como se explica a continuación:

1.- aprovechamiento de la tecnología de la informática y la transmisión de datos e información para poder emplear los medios con la máxima eficacia y eficiencia, sea en forma autónoma para las misiones específicas de la fuerza, o también en caso de actuación conjunta en el plano interfuerzas en un teatro de operaciones integrado para la defensa, o en caso de enfrentar una catástrofe natural.
2.- potenciamiento de la capacidad de la Armada para enfrentar con éxito las eventuales amenazas de carácter convencional o no convencional, sean militares o no militares, contra las aguas territoriales y los espacios marítimos de interés, a través del incremento del alistamiento operativo y la potencia de fuego en autodefensa de

las unidades de línea, comprendiendo aquellas de la flota y de la prefectura.

3.- mantenimiento efectivo de capacidad de choque contra fuerzas hostiles, para obtener la iniciativa de establecer o romper contacto mediante los medios navales de altura y aeronavales de patrulla marítima, en los espacios marítimos de interés para la República.

4.- reforzamiento de las capacidades aeronavales para garantizar la seguridad e integridad de las aproximaciones de las líneas de comunicaciones marítimas al ámbito territorial de la República, especialmente en el área de la salvaguarda de la vida humana en el mar y en la lucha antisubmarina.

Para ejercitar la defensa en profundidad, podrá operarse la misma tanto para actividades armadas, como actividades de apoyo o protección civil, en forma escalonada. Es decir con las unidades navales de altura, las unidades aeronavales de mayor alcance y fuerzas anfibias especiales se ejercitará en las áreas marítimas avanzadas como primer escalón defensivo, que puede extenderse hasta las propias bases de las fuerzas hostiles para el caso de las acciones militares, o hasta la jurisdicción nacional en alta mar en caso de salvaguarda de la vida humana en el mar; con las unidades navales ligeras en las áreas marítimas contiguas a la zona costera como segundo escalón; y en un tercer escalón con las unidades de prefectura que son de vital importancia para la vigilancia y seguridad de puertos y también con unidades de reserva naval que se formen en caso de emergencia, para contribuir a la protección del establecimiento naval terrestre y defensa de la franja costera.

En este cuadro geoestratégico es evidente que la defensa y protección de los puertos y sus aproximaciones, y de las líneas de comunicaciones marítimas que convergen en los espacios de interés nacionales, representan un aspecto central del concepto de defensa en profundidad. El incremento del comercio regional da lugar a una creciente interdependencia económica, para la cual es esencial que se reconozca la importancia de las principales líneas de comunicaciones marítimas, a cuyos efectos es deseable mejorar la interoperatividad regional mediante la continuidad de los instrumentos primarios, constituidos por el adiestramiento combinado de las Armadas, visitas de unidades navales, e intercambios de personal para instrucción y ejercicios.

Considerando un contexto puramente regional, los roles de la Armada Nacional se desprenden de la tutela de las aguas jurisdiccionales y la salvaguarda de los intereses esenciales de la República, orientando las misiones en los siguientes aspectos operativos:

– el reconocimiento de largo alcance mediante el empleo de aeronaves de patrulla marítima.
– la detección y enfrentamiento de incursiones hostiles en las aguas territoriales y los espacios marítimos de interés para la República
– la patrulla de las regiones costeras, de la Zona Económica Exclusiva y otras aguas jurisdiccionales, dirigida a la protección de los recursos y del medio ambiente
– la protección del tráfico marítimo de altura y de cabotaje, en las áreas más importantes
· la salvaguarda de la vida humana en las aguas jurisdiccionales.

En el ámbito extrarregional, los roles de la Armada se continuarán orientando a la defensa de los intereses de la República y a la contribución de la paz internacional, de acuerdo a las disposiciones de las Naciones Unidas, asimismo en teatros de operaciones lejanos generando misiones relativamente pro-

longadas en el tiempo y en el espacio. Más allá de la flexibilidad y adaptabilidad intrínseca de las unidades navales y el grado de adiestramiento del personal, se deberá cumplir con operaciones particulares, por lo cual es una de las razones para que la organización estructural y la elección del material, deben contemplar alternativas que trascienden las exigencias de la cooperación regional.

Atendiendo los conflictos en el escenario moderno, la conflictividad interna e internacional, de intensidad limitada está reservada a la responsabilidad nacional, mientras que el caso de aquella internacional de media o alta intensidad es objeto de la atención específica de un grupo de países que compartan el mismo interés estratégico, generalmente en el ámbito de organizaciones multilaterales para la seguridad.

En el contexto de la defensa individual o en un sistema tal de protección colectiva, igualmente subyace el requerimiento de proveer a la autodefensa como pilar básico para dar sustancia y credibilidad a la propia soberanía nacional, a la vez que en lugar de constituirse en una carga, el Estado puede corresponder a sus pares siguiendo el principio de reciprocidad. Ambas vías pueden recorrerse simultáneamente cuando los componentes del sistema de protección colectiva comparten un elevado grado de homogeneidad política, económica y social, caso que se maximiza en el propio funcionamiento de las Armadas de la región y del continente, participando interactivamente de la cultura del mar.

En estas hipótesis el aspecto marítimo es cada vez más esencial por obvios motivos geopolíticos y económicos ya mencionados, ontológicamente unidos con la esencia de los espacios marítimos de la República, como interfase natural del continente en el intercambio comercial que cada vez será más intenso a partir de sus aguas interiores con el Océano Atlántico, operando como sistema de realimentación del desarrollo y para el cual el funcionamiento de la Armada, orientado en la implementación de los roles descritos, puede proveer un apoyo sustancial en el marco del concepto de la defensa en profundidad. Este apoyo contribuirá al desplazamiento gradual del concepto mismo de evento bélico como factor de discontinuidad de la convivencia internacional, la cual tenderá por comprender el uso calibrado de un cierto nivel de violencia entre Estados o entidades comparables. A este componente hay que agregarle una realidad operativa compleja, fragmentada y mezclada con temas heterodoxos, la cual ha adquirido nuevas facetas sin perder sustancialmente las tradicionales.

# MISIÓN CONGO: CONTRIBUCIÓN DE LA ARMADA A LA PAZ MUNDIAL

por el Capitán de Navío (CG) Daniel Núñez

El Capitán de Navío (CG) Daniel Héctor NÚÑEZ RODRIGUEZ, actualmente se desempeña como Jefe del Depto. Política Naval y Estrategia en la Tercera División del ESTADO MAYOR GENERAL. Cumplió destinos en unidades flotantes de FUEMA y en el V/E Capitán Miranda. En el Cuerpo de Fusileros Navales ocupó los cargos de Comandante de Brigada de Fusileros y Jefe de Sección de Estado Mayor. Se desempeñó como Jefe de la División Cursos de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. Es Oficial diplomado de Estado Mayor de los Cursos de Estado Mayor Naval, Mando de Infantería de Marina en el Reino de España y Comando y Estado Mayor de Infantería de Marina en la República Argentina. Es Profesor del Curso de Perfeccionamiento para Oficiales y del Curso de Estado Mayor General, desde 1996 en la cátedra de Operaciones Anfibias y a partir del 2001 integrando la cátedra de Estrategia Operacional.

La Armada, a través de documentos oficiales como la Doctrina y el Plan General de objetivos, tareas y actividades ya había explicitado su voluntad de volver a participar en Operaciones de Mantenimiento de la Paz (OMP). Cursada la invitación a Uruguay, para participar en la misión de paz en la República Democrática del Congo (RDC) y habiendo asumido el Gobierno su voluntad de participar, la Armada decide intervenir en el ámbito fluvial.

Así, el día 2 de Febrero del 2001, el Estado Mayor General de la Armada comenzó a planificar el alistamiento y posterior traslado de un contingente naval para intervenir en OMP en la RDC.

***

La RDC, enclavada en el África subsahariana y con costa en el Atlántico Sur, está envuelta en una guerra civil. Los Estados de Úganda, Rwanda y Burundi apoyan al movimiento rebelde que ocupa gran parte de la porción oriental del país. El gobierno, a su vez, está apoyado por Angola, Namibia, Zimbabwe y Sudán.

Existen grupos opositores al Gobierno, entre los que se encuentran la Reagrupación Congoleña para la Democracia - RCD (conformada por dos facciones, una apoyada por Rwanda, con Cuartel General en Goma y otra apoyada por Uganda, operando en la zona del Alto Congo) y el Movimiento para la Liberación del Congo (MLC).

El Acuerdo de LUSAKA (Julio ’99) que estableció el cese de hostilidades, permitió que el Consejo de Seguridad de las NN.UU. estableciera la Misión de la Organización de las Naciones Unidas en la RDO - MONUC (Noviembre ’99). Sus tareas surgen de las Resoluciones Nos. 1291 y 1304 y también como resultado del Acuerdo de KAMPALA (Abril ’00).

Así, desde Diciembre ’99, Uruguay contribuye con Observadores Militares integrando MONUC.

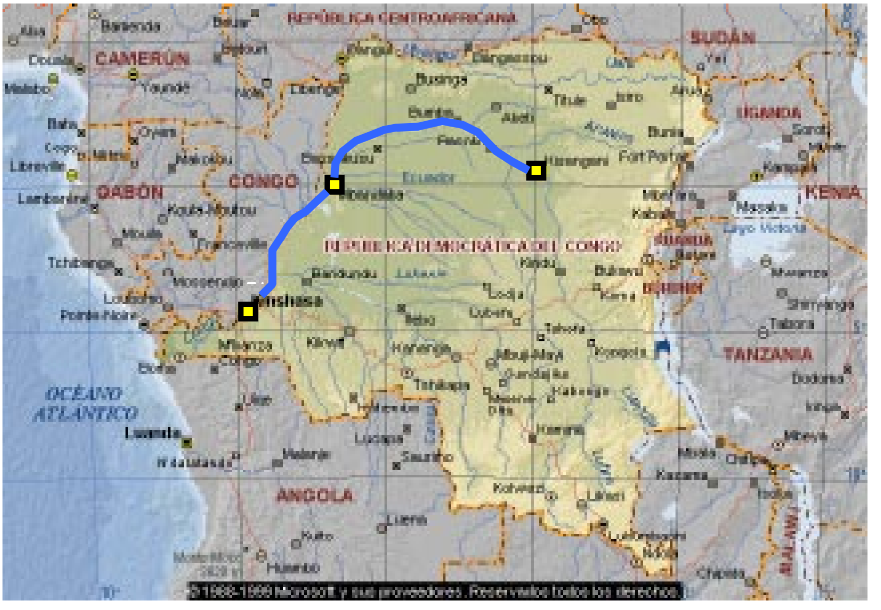
***

El 16 de Enero, del presente año, fue asesinado el Presidente J. Kabila. La muerte del mandatario es adjudicada a un grupo rebelde, existiendo versiones que la atribuyen a un fallido golpe de estado. Tras su fallecimiento asumió como nuevo Presidente su hijo, Joseph Kabila, General y Comandante en Jefe del Ejército. Nacido en Tanzania durante el exilio de su padre, recibió entrenamiento militar en China. Kabila hijo pertenece a la etnia Tutsi, la que gobierna en Rwanda y Burundi; este hecho, según señalan los analistas políticos, pronosticaría una mejor etapa en las relaciones con las NN.UU. y en las conflictivas relaciones tribales durante su mandato.

Como consecuencia de estos hechos, las NN.UU. planificaron una nueva etapa en la pacificación del país mediante un redespliegue de sus tropas.

Ya desde Mayo próximo pasado el proceso de paz ha tomado una orientación que confirma el abandono de las posiciones defensivas. Las recientes declaraciones de libertad de movimientos para la población y sus bienes a través del Río Congo y sus afluentes comerciales están cambiando la situación de “status quo” que vivía el ámbito fluvial.

La partes están ejerciendo la libertad de navegación sobre las vías fluviales que controlan, para propósitos de movimiento de tropas (replegándose) y abastecimientos, con pocos incidentes registrados. No obstante, todavía solo un reducido número de tráfico fluvial comercial esta fluyendo desde




Kinshasa, la capital, hacia Ilebo y Mbandaka; más al Norte de esta última, las rutas comerciales no están todavía en actividad, debido a un persistente sentimiento de inseguridad.

Según autoridades de NN.UU. el comienzo de la operación fluvial de MONUC debe ser un motivo para reconciliar a la población con los ríos. Las agencias humanitarias así como también las Organizaciones No Gubernamentales (ONG's) están esperando que esta señal mejore sus tareas. Este impacto dará un cambio a la economía del país y consolidará la paz. Por tanto, la seguridad del movimiento de bienes y mercaderías en el ambiente fluvial es prioritaria.

***

La Armada contribuirá a este despliegue con una Fuerza Naval, la cual incorporará un contingente del Ejército. Esta fuerza conjunta es comandada por un Jefe de la Armada, el Capitán de Fragata (CG) G. Vaccarezza.

Esta Fuerza Naval está organizada como una Compañía Reforzada de Patrulla Fluvial (URPAC - Uruguayan Riverine Patrol Company) y sus operaciones están enmarcadas dentro del Capítulo VI de la Carta de las NN.UU.

La URPAC está en condiciones de:

· Efectuar presencia en el Área de Operaciones Fluvial,

· Efectuar vigilancia de las vías navegables claves desde Mbandaka,

· Asegurar los movimientos fluviales de los abastecimientos, equipo y personal de las NN.UU.

· Facilitar, dentro de sus capacidades, la asistencia humanitaria y las Operaciones de Evacuación.

· Participar, dentro de sus capacidades, en evacuaciones médicas.

· Asesorar sobre la utilización de la URPAC.

Durante el alistamiento se efectuaron las tareas de selección del Personal (sicológica, sanitaria, física y de idoneidad), el adiestramiento y la preparación logística.

Durante el traslado se desplazó primeramente una avanzada, hasta la base de opera-

ciones asignada en Mbandaka (al mando del Comandante), para preparar las facilidades iniciales de base y recibir posteriormente al resto de la Compañía. Reunida la misma y a la orden del Comandante de Sector Militar de NN.UU. al que pertenece la ciudad de Mbandaka, se comenzaron las operaciones.

La ciudad de Mbandaka es, desde el punto de vista operacional:

· Centro de Gravedad del Sistema Fluvial del Río Congo

· Capital del Sector Militar más importante en la 1° Fase del despliegue de NN.UU.

· Centro de un sistema fluvial que plantea una navegación en seis (6) ramales: Río Congo (N y S), Río lkelemba, Río Ruki, Río tumba y Río Ubangi todos ellos de gran actividad comercial.

Al comienzo de esta etapa la URPAC tendrá un período de acondicionamiento, adiestramiento y reconocimiento, para hallarse totalmente operacional, no mayor de 45 días.

La planificación y el Alistamiento.

La primer tarea a la cual se abocó el Estado Mayor General fue la preparación de una Carta de Instrucción que debía promulgar el Sr. Comandante en Jefe dando instrucciones particulares a los Grandes Mandos y al Comandante de la URPAC I.

Una vez promulgada ésta, todos los Grandes Mandos en mayor o menor medida, contribuyeron grandemente en el alistamiento general de la Fuerza. El Ejército, sin cuya colaboración hubiera sido dificultoso completar el alistamiento, no sólo apoyó con medios sino también con su experiencia de Estado Mayor, que fue invalorable.

La Primera División - Personal - desplegó la primer tarea cuando se abocó a la selección de los integrantes de la URPAC 1 y todas las subsiguientes en su área de responsabilidad. Los Anexos de Logística, Inteligencia y Comunicaciones demandaron el trabajo de 45 días de todas las Divisiones. Obviamente el alistamiento logístico del contingente, planificado por la Cuarta División - Logística - fue la tarea que exigió mayor detalle y coordinación. La elaboración del Plan de Embarque y del Movimiento hacia el Área Objetivo Fluvial fueron solo una muestra de ello. Se destaca el estudio, selección y posterior adquisición de embarcaciones rígidas (en coordinación con nuestro Agregado Naval en Buenos Aires), necesarias para cumplir eficazmente las tareas encomendadas y cuyas características se mencionan al final del presente artículo.

La Tercera División - Política Naval y Planes - previó desde un comienzo reuniones con los oficiales Superiores y Jefes, en actividad y retiro, que participaron en la Misión CAMBOYA para asesorarse de los acciones que debían ser explotadas para llevar a buen término la misión y no perder las lecciones aprendidas en el sudeste asiático. Se coordinaron con la Escuela de Fusileros y la Escuela de Operaciones de Paz del Ejército los cursos de instrucción y adiestramientos necesarios.

Se creó asimismo el Departamento de Misiones de Paz dependiente de la misma División.

Entre todas las actividades llevadas a cabo para la preparación del contingente se visualizó la necesidad de contar con información detallada de los supuestos lugares de despliegue y de la situación en la RDC, para lo cual se destinó un Equipo de Reconocimiento que pudo evaluar "in situ" y evacuar las necesidades y vacíos de información que se poseían.

La Quinta División - Comunicaciones - planificó y obtuvo los medios de comunicaciones necesarios, VHF, HF y satelitales.

***

La URPAC se integró con voluntarios provenientes de todos los Grandes Mandos.

La Dirección de Personal Naval a través de BIENA está brindando el apoyo, en coordi-

nación con el Departamento de Misiones de Paz, a las familias del Personal involucrado en la Misión, en su área de competencia y está asegurando la recepción y distribución de correspondencia personal desde y hada el Congo.

La Dirección de Material mantiene como esfuerzo principal la provisión de todos los abastecimientos multiclase.

La principal responsabilidad del Comandante de la URPAC fue alistar la Unidad para su despliegue a partir del 2 de Mayo con la incorporación del Pelotón de Servicios Fluvial del Ejército Nacional.

En términos generales las fechas de destaque han sido:

· 24 de Abril constitución de la URPAC con la incorporación del componente Ejército.

· 15 de Mayo partida de la Avanzada al mando del C/F G. Vaccarezza.

· En el mes de Mayo se recibió la visita de los supervisores de las NN.UU.

· 3 de Junio partió el resto de la URPAC 1.***

Dentro de sus posibilidades y dependiendo de las necesidades de NN.UU. la Armada puede, en el futuro asesorar en cuestiones relativas a organización de la fuerza fluvial, legislación y contralor portuario y aduanero, control de tráfico marítimo y fluvial, registros, derecho internacional marítimo, etc.

Esta misión nos ofrece además las siguientes posibilidades operacionales:

· Aumentar el número de embarcaciones de patrulla (propias y/o arrendadas por NN.UU.) y sus correspondientes apoyos.

· Establecer un Comando Naval en el ámbito fluvial.

***

Existe un grupo de países reunidos bajo el lema "Grupo de Amigos del Congo" e integrado por Francia, EE.UU., Malí, Mauricio y Reino Unido. Recientemente se ha recibido información de este grupo en la cual se exponen conceptos vertidos por él, en NN.UU, previo al viaje hacia la RDC de uno de sus principales representantes: ... "será prioritaria la reactivación económica del país ... para posibilitar la misma el primer paso será la reapertura y vigilancia del sistema fluvial que en el Congo constituye la principal línea de comunicación ...

Agradezco y destaco especialmente la voluntad del Uruguay de contribuir en esta operación que considera un elemento esencial para la consolidación de la paz y la recuperación económica.

Habría que anotar que a Uruguay le corresponderá una responsabilidad única en cuanto a la vigilancia del Río Congo .."

El Embajador (LEVITTE) pretende durante su visita al Congo dar la "buena noticia" de la reanudación del transporte fluvial y de los envíos bajo patrullaje uruguayo.

La MISIÓN CONGO posee dos características fundamentales para la Armada:

· en primer término, cualquiera sea la entidad de su Componente, está cumpliendo una misión de nivel estratégico y político.

· por otra parte, existe una efectiva presencia naval en un país africano ribereño del Atlántico Sur, tantas veces identificado como "Mare Nostrum", por las naciones americanas y africanas.

***

Finalmente cabe destacar que el Sr. Comandante en Jefe consiente del valor de la misión y sus circunstancias impartió una orientación profesional al Comandante de la URPAC; entre sus conceptos medulares se destacan:

... en este contexto tan particular la reactivación económica de la RDC es esencial para la consolidación de la Paz, pero para posibilitada es necesario, a su vez, asegurarla operación de su principal vía de comunicación.

... En general las acciones que contribuyan al prestigio de la Nación, de sus Fuerzas Armadas y de la Armada en particular deben ser promovidas y en su caso debidamente exaltadas.

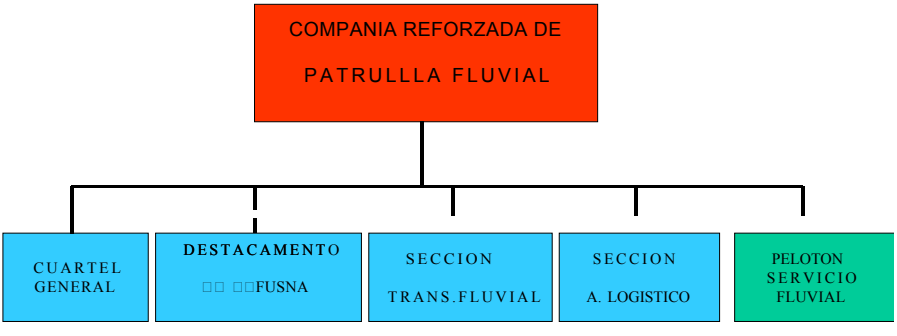
...

Durante el desarrollo de la Misión, la seguridad del Personal y del Material tiene prioridad absoluta ... La Doctrina de la Armada, ... lo auxiliará para enfocar distintos aspectos relativos al Personal, Liderazgo y a su propio desempeño como Comandante.

Asimismo y una vez que partió el resto del contingente, también se emitió un Mensaje reconociendo el trabajo y dedicación del personal de la Armada en relación al alistamiento y traslado de la URPAC, entre lo que sobresale:

... el Mando Naval, desea expresar su especial reconocimiento a todo el Personal Superior y Subalterno que contribuyó con su esfuerzo al logro de los objetivos propuestos ... las características propias de la misión asignada a la Armada Nacional así como los requerimientos que su preparación y ejecución implican, han planteado ... un desafió sin precedentes ... en escasas semanas se logró no sólo completar un proceso de selección y capacitación de personal para integrar el contingente, sino además cumplir exitosamente con todas las etapas previstas para su alistamiento X... corresponde destacar... las expresiones de elogio de los Inspectores de las Naciones Unidas resaltando el elevado nivel técnico y profesional constatado ... ... este Comando General ha considerado ineludible resaltar estos hechos que, más allá del sentimiento de orgullo que provocan, ponen de manifiesto, una vez más, el profesionalismo, entrega y espíritu de sacrificio que distinguen al marino militar.

ORGANIGRAMA DE LA URPAC




Algunas características de las embarcaciones rígidas de patrulla fluvial:

Construidas por Nuevos Ayres Yacht Builders S.A. Buenos Aires, Argentina.-
Botadas el 5 Mayo 2001 .-

Dimensiones:

| | | |
|---|---|---|
| Eslora | 10,80 | Mts. |
| Manga | 3,30 | Mts. |
| Calado | 0,90 | Mis. |
| Desplazamiento | 5500 | Kgs. |

Velocidad:

| | | |
|---|---|---|
| Máxima | 34 | nudos |
| Económica (2 Motores) | 8 | nudos |

Autonomía:
Velocidad Económica: 780 Millas

Armamento:

| | |
|---|---|
| Ametralladora 12,7 mm: | 1 |
| Ametralladora 7,62 mm: | 2 |

Tripulación: 6 (1 Oficial) y una capacidad de evacuar mas de 30 personas.

# UNA PATRULLA MÁS EN CAMBOYA

por el Capitán de Fragata (CG) Karim Rodríguez

El autor de este artículo egresó de la Escuela Naval en 1983, habiendo prestado servicio en Diversas Unidades flotantes y en el Cuerpo de Fusierlos Navales.

Es diplomado como Oficial de Estado Mayor en la Academia de Guerra Naval y en el Instituto Militar de Estudios Superiores.

Participó en la Operación de Mantenimiento de la Paz en Camboya como Observador Militar de Naciones Unidas.

Ejerció el Comando de las Lanchas Patrulleras tipo Vigilante: "15 de Noviembre", "25 de Agosto" y "Comodoro Coe".

Actualmente presta servicios en el Estado Mayor General de la Armada, como Jefe de Secretaría.

Era un día como tantos, una calurosa mañana de Noviembre de 1992 y nos alistábamos para realizar la patrulla correspondiente a ese día.

Días atrás durante otra patrulla similar habíamos detectado la presencia de varias chatas, cargadas con rolos de madera en la isla de Koh Kong, situada en el Golfo de Thailandia, listas para ser remolcadas hacia Thailandia. Por supuesto que toda ésta madera era llevada al extranjero, sin ningún tipo de autorización, sin pasar por ninguna aduana y demás está decir sin pagar ningún impuesto. Esto motivó que comenzáramos a investigar, interrogando a los operarios de las chatas y de las máquinas que trabajaban en la isla para el traslado de los grandes rolos; y el resultado siempre era el mismo: Los encargados de estos grandes contrabandos de madera hacia Thailandia eran las más altas autoridades gubernamentales, provinciales y militares camboyanos.

Estas investigaciones previas realizadas por nosotros inquietaron a los responsables de éstas maniobras delictivas y motivó la presencia de una embarcación con varios tripulantes, todos camboyanos vestidos de civil, que nos alertaron que no concurriéramos más a esa zona, sin darnos ningún tipo de explicación del porqué de ésta alerta, bajo amenaza de muerte si no la cumplíamos.

Este día la patrulla la integrábamos solamente dos observadores navales, el SOS J. OSORIO y el suscrito, acompañados por los dos tripulantes que operaban nuestra embarcación de patrulla y que a su vez nos servían de intérpretes, ya que uno de ellos dominaba el idioma inglés y por lo tanto nos servía de intérprete camboyano inglés.

El alistamiento era el rutinario, verificar que contáramos con el combustible necesario, que los equipos de comunicaciones estuvieran en buenas condiciones, los víveres necesarios para la duración de la patrulla, así como una reserva para la eventualidad de un secuestro, y el único material de defensa con que contábamos para el caso que fuéramos intimidados,

atacados, emboscados o secuestrados, que era el pabellón de Naciones Unidas que flameaba en todas nuestras embarcaciones; y por supuesto nuestros infaltables gorros azules, únicos elementos éstos autorizados para nuestra seguridad física.

La patrulla comenzó, la misión era la verificación de la permanencia de las chatas que se estaban cargando con madera y por lo tanto nuestro rumbo era la isla de Koh Kong. La navegación se estaba realizando con tranquilidad, la temperatura superaba los 40º centígrados, bellos paisajes paradisíacos de islas e islotes, aguas verdes transparentes, una fauna rica de aves autóctonas adornaban y hacían que la patrulla más bien pareciese una excursión ecológica exótica en una bellísima zona pocas veces vista.

Pero la realidad era otra, nuestro destino era la legendaria isla de Koh Kong que se encontraba amenazada por el hombre, de las ansias devastadoras de poder económico que llevaban a la devastación forestal, sin ningún tipo de límites ni control, de una isla cuyos centenarios árboles eran los únicos testigos hasta ahora de esta horrible depredación, pero lamentablemente nada podían hacer.

La patrulla continuaba, durante nuestra derrota, también aprovechamos para cumplir con otras de nuestras tareas, el control e inspección de los pesqueros que operaban en la zona, solicitándoles la documentación necesaria, así como inspeccionando las artes de pesca y requisando en caso de existencia de explosivos, muy utilizados para la pesca, hecho éste ilegal pero muy frecuentemente realizado. También las inspecciones se realizaban tratando de detectar la presencia de tráfico ilegal de armamento que pudiese venir desde Thailandia camuflado en buques pesqueros.

Por fin la isla de Koh Kong estaba a la vista, fuimos acercándonos con precaución debido a las amenazas que habíamos recibido. Ya en cercanías de la isla, pudimos detectar que las chatas estaban cargadas a tope con rolos de madera y listas para ser transportadas hacia Thailandia. Nuestra presencia alertó a los responsables de estas ilícitas maniobras y pocos minutos después vemos acercándose a gran velocidad una embarcación con aproximadamente diez tripulantes, algunos con uniformes militares y otros de civil, cuyo rumbo era el de interceptamos. Una vez que la distancia se acortaba pudimos ver que los mismos vestían uniformes del C.P.A.F, (fracción política que se encontraba en el poder y cuyos militares conformaban el ejército oficial camboyano) y portaban un gran poder de fuego; aproximadamente tres lanzacohetes, fusiles. AK 47 y el encargado pistola automática. Ya en nuestra cercanías nos cortaron la proa a efectos de que nos detuviésemos y comenzaron a efectuar gritos amenazadores en idioma Khemer, así como dirigir sus armas en forma intimatoria hacia nuestros cuerpos. Los gritos que efectuaban motivaron una reacción de gran temor en los dos tripulantes camboyanos de nuestra embarcación, que llevaron a que detuvieran las máquinas.

Ante mi requerimiento de que tradujeran los gritos de los militares, nuestro tripulante que hablaba inglés permanecía sin emitir palabra alguna y evidenciaba una situación de gran pánico.

Es en estos momentos que nos abordan, los dos tripulantes nuestros son empujados y amenazados contra los mamparos, mientras que nosotros somos apuntados con sus armas de fuego, momento en que se escucha un disparo. Observo al SOS OSORIO y veo que se encuentra bien, al igual que los dos tripulantes, por lo que deduzco que fue un disparo intimidatorio.

Nuestra única defensa era mostrarles nuestros gorros azules, así como el pabellón de Naciones Unidas, a lo cual contestaron con más gritos en forma totalmente descontrolada y con furia, como tratando de desafiar a las autoridades de las Naciones Unidas.

A continuación me dirijo hacia donde se encontraba nuestro intérprete y le ordeno que les transmitiera que éramos integrantes de UNTAC (Autoridad Transitoria de Naciones Unidas en Cambodia) y por lo tanto no podían hacer este atropello. Nuestro intérprete continuaba aterrorizado, pero comenzó lentamente a traducir: los gritos que daban en un primer momento fueron para que nos detuviéramos bajo amenaza de disparamos con los lanzacohetes. Una vez que nos abordaron sus intenciones eran de llevarnos en su embarcación a su unidad en calidad de detenidos. A lo cual ordené traducir que nosotros éramos integrantes de UNTAC y por lo tanto de nuestra embarcación no bajaríamos y que no podían detenernos bajo ningún concepto. Luego de traducido esto comenzaron a gritar nuevamente en forma descontrolada y furiosamente, amenazándonos apuntándonos con sus armas. Acto seguido dialogan entre ellos tratando seguramente de tomar alguna decisión (supuestamente los encargados) y deciden que nos marchásemos y no volviéramos más, bajo amenaza de que la próxima vez sí nos dispararían. Luego de esto desembarcan y se alejan efectuando gritos y levantando sus armas.

Los dos tripulantes comboyanos permanecían con una crisis nerviosa producto del pánico por la situación vivida, mientras nosotros nos tratábamos de distender realizando alguna broma. Fueron momentos de mucha tensión y también por que no temor. Habían sido aproximadamente diez personas totalmente fuera de sí, descontrolados, gritando furiosamente, evidentemente sin ninguna disciplina militar que apuntaban hacia nosotros con sus armas cargadas y listas a disparar. Mi decisión en ese momento fue la de no permitir que nos detuviesen, no desembarcar de nuestra embajada flotante de Naciones Unidas, quizás fue una decisión muy riesgosa, pero las decisiones son así, se toman en un instante de acuerdo a la situación, al estado de ánimo, a nuestra formación, a nuestra forma de ser, en fin, después no hay vuelta atrás.

En todo momento traté de mantener la calma, no demostrar temor y sí seguridad en nuestras acciones, lo que quizás llevó a que no nos detuviesen.

Esta patrulla había finalizado, habiéndonos marcado profundamente a aquellos que la integramos, pero no había tiempo para reflexiones, ya estabamos listos para la próxima patrulla del día siguiente.

# “LA EXPRESIÓN MARÍTIMA ARTIGUISTA Y PEDRO CAMPBELL”

La expresión marítima del pensamiento de Artigas la apreciamos en cinco manifestaciones de su gobierno:

1. la defensa de las autonomías de los puertos provinciales.

2. creación de una marina Mercante fluvial.

3. organización de una escuadrilla de guerra.

4. establecimiento de la guerra de corso.

5. seguridad del libre comercio marítimo.

Para ello contó con la incondicional colaboración de Pedro Campbell, irlandés, venido a América cuando las invasiones inglesas, quien comprendió el federalismo de Artigas, fue su Almirante-gaucho y patrono de nuestra Marina Militar, también él, muerto y enterrado en el Paraguay.

Pedro Campbell, marino irlandés, hizo su aparición en el Río de la Plata durante el año 1806, integrando el personal que al mando del Almirante Popham y el General Beresford, protagonizaron las primeras invasiones inglesas.

Hay quienes opinan que Campbell permaneció en estas latitudes como desertor al retirarse los contingentes de las invasiones. Se basan en que como buen irlandés era católico y se encontró muy a gusto en estas tierras donde se profesaba su religión.

Esto se afirma en el hecho de que en este entonces en las islas Británicas los católicos sufrían ciertas limitaciones que en sus libertades, las que recién cesaron durante el gobierno del Duque de Wellington en el año 1828.

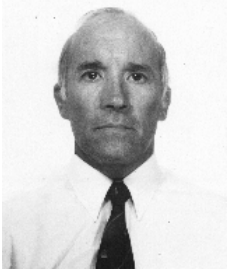
Esta explicación de su permanencia como desertor, que aparentemente es desvirtudada de acuerdo con lo que establece la obra de Benigno Teijeiro Martinez, en su Historia de la Provincia de Buenos Aires, en la que dice:

“Era inglés o irlandés, según otros: había venido al Río de la Plata como soldado en el ejército de Beresford y como se hallase enfermo en un hospital, al tiempo que Liniers reconquistó Buenos Aires, se quedó en el país.”

Sigue en la página 100

# SOBRE NAUFRAGIOS Y TRAGEDIAS DEL MAR

por Capitán de Navío (CG) Hugo A. Viglietti



El autor de este artículo egresó de la Escuela Naval en 1974. Como Oficial Subalterno prestó servicios en distintas unidades flotantes y terrestres, habiéndose titulado como Analista de Sistemas en la Escuela de Informática de la Armada Española. Como Jefe, fue Comandante del Destructor ROU "Uruguay", Jefe de Estado Mayor de la División Escolta y de la Fuerza de Mar. Es Oficial de Estado Mayor graduado de la Academia de Guerra Naval y del Instituto Militar de Estudios Superiores. Fue Edecán del Presidente de la República y actualmente cumple funciones como Agregado Naval a la Embajada de la República en el Reino de España.

"La vida de los marinos está amenazada por los naufragios, las tormentas, los accidentes, los asaltos de piratas. Múltiples formas de arriesgar la vida, toda una locura poner la vida a tres o cuatro dedos de la muerte, que es el grueso de la tabla de un navío"

"Magallanes y Elcano,vida y muerte a bordo", Fundación Explora

Mar de Barents, 12 de agosto de 2000

La Flota del Norte de la Armada Rusa, compuesta por más de treinta unidades de superficie, submarinos y aeronaves, acababa de finalizar las maniobras que todos los veranos realiza en la zona. El buque insignia era el Crucero Misilístico "Piotr Veliki" (Pedro el Grande) de la clase Kirov, donde el Almirante Viacheslar Popov arbolaba su insignia. A relativa distancia los ejercicios eran seguidos, satélite y sensores mediante, por otros medios. En determinado momento los observadores estadounidenses a bordo del USN "Loyal" detectaron una concentración poco común de buques rusos en torno a un punto. Paralelamente el USN "Memphis" informaba que su operador de sonar registró a las 11.28 hora local una explosión bajo el agua, seguida dos minutos y quince segundos después, por un estruendo mucho mayor. Esta segunda explosión fue tan grande que fue captada no solo en estaciones escandinavas sino hasta en estaciones sísmicas de Africa, según señala la Revista EP[S]. El Instituto Norsar la registró como el equivalente a cinco toneladas de TNT, alcanzando un 3,5 en la escala de Ritcher.

Bajo la superficie del Mar de Barents, la tragedia se había desatado a bordo del Submarino Ruso "Kursk". Esta moderna nave, orgullo de la Marina Rusa, había sido botada siete años atrás y siguiendo la tradición nacional se le había puesto el nombre de una ciudad rusa. Estaba dotada de torpedos y misiles de crucero, pudiendo desarrollar hasta 32 nudos de velocidad y permanecer 120 días en inmersión. Su tecnología y equipamiento de navegación y seguridad era de primer nivel. No obstante,

no fue suficiente. Por causas no definitivamente aclaradas, se hundió con su tripulación de 118 hombres. Se ha especulado con muchas posibles causas de este accidente : una colisión con otro submarino o con un elemento natural no señalizado en las cartas, un ataque terrorista islámico, una explosión causada por el choque de un torpedo de ejercicio lanzado desde un buque de superficie de la propia Fuerza de Tarea Rusa en operaciones, el estallido espontáneo a bordo de un torpedo defectuoso o mal manipulado, una mina de la II Guerra Mundial, etc, etc. La versión oficial, dada a conocer por el parlamentario y marino ruso, Almirante Valeri Dorogin, miembro de la comisión gubernamental investigadora de la catástrofe, señaló que la causa fue un tubo lanzatorpedo desajustado y un torpedo dañado. La explosión de este torpedo habría causado primero la muerte de los tripulantes de las dos primeras secciones de proa. La explosión posterior de todos los torpedos de proa mató a los tripulantes de la tercera y cuarta sección. Se estima que los tripulantes sobrevivientes en la popa de la nave (entre los cuales se encontraba Dmitri Kolesnikov, cuyo cadáver fuera uno de los doce rescatados y a quien se le encontrara una carta fundamental para los investigadores), tuvieron aire para, a lo sumo, nueve horas más.

Más allá de las polémicas generadas por las posibles causas del accidente y las acciones posteriores, los hechos concretos señalan que los 154 metros de moderna tecnología del submarino reposan en el fondo del Mar de Barents y que los tripulantes que sobrevivieron a las explosiones deben haber sufrido una muerte espantosa dentro del inerte submarino.

Oceano Pacífico, 10 de febrero de 2001.

El submarino nuclear "Greeneville" de la Armada de los EE.UU. de América, emergiendo a la superficie al suroeste de Honolulu colisionó con su popa al Pesquero Escuela Japonés "Ehime Maru". Como consecuencia de este accidente, el buque oriental se hundió en apenas diez minutos. Inmediatamente se montó un operativo de búsqueda y rescate en el cual intervinieron el propio submarino, buques de la Armada de EE.UU., embarcaciones de la Guardia Costera, Helicópteros y aviones. Al final del operativo, el balance fue de 26 tripulantes rescatados y 9 desaparecidos.

Poco tiempo atrás otro submarino nuclear de EE.UU., el USS "Houston" sufrió un accidente similar. En momentos en que emergía a la superficie, al sur de California, colisionó con un remolcador. La investigación concluyó en un fallo técnico que inutilizó el sonar del submarino, mientras el cable del remolcador se enganchaba en su periscopio.

La Armada Española tomando como base una rosa de los vientos griega, bautizó cuatro submarinos con nombres de diferentes vientos : "Galerna", "Siroco", "Mistral" y "Tramontana". El segundo de ellos, el "Siroco" tuvo el mismo accidente cuando ascendiendo a cota periscopio en un punto de rendezvous previamente fijado colisionó con el Destructor "Almirante Valdez". En esa oportunidad la situación pudo ser controlada por el submarino siguiendo los procedimientos de emergencia y no hubo víctimas mortales. Sin embargo años atrás en un accidente idéntico el submarino español C-2 no tuvo la misma fortuna y luego de colisionar con el Destructor "Lepanto" se hundió dramáticamente, causando la muerte de toda su tripulación.

La vida del submarinista es especial y apasionante. Las tripulaciones son seleccionadas y rigurosamente entrenadas. Desde el último marinero hasta su Comandante, entre otras cosas, deben aprender a convivir en espacios pequeños, sin ver la luz del sol du-

rante tiempos prolongados. Normalmente la navegación sumergida se efectúa con los sensores en pasivo, por lo cual una de las primeras sensaciones que un submarinista aprende es la de "navegar a ciegas", guiándose estrictamente por el "oído". Uno de los momentos críticos en la operación de todo submarino, es el de subir a cota de periscopio, "pinchar", en la jerga submarinista, que es el paso previo a emerger a la superficie. Como todo procedimiento, tiene su secuencia y sus actores. El submarino según su puntal, tiene una determinada profundidad, denominada cota de seguridad, por debajo de la cual sabe que no corre riesgo de colisión con buques de superficie. Normalmente previo al momento de emerger, el submarino se sitúa inmediatamente por debajo de esa cota, ubica la capa para optimizar los efectos de la propagación del sonido, disminuye su velocidad al mínimo para no generar ruidos propios y realiza una exhaustiva escucha con sus sonares en pasivo, para detectar los posibles blancos en superficie, sus rumbos, sus correspondientes puntos de aproximación y determinar entonces el rumbo de seguridad adecuado para emerger a superficie. Según la doctrina particular de su Armada, y según las circunstancias (dudas en determinado blanco, emergencias, necesidad o no de discreción, etc.), el submarino podrá incluso disponer la utilización del sonar en activo, antes de proceder a abandonar la cota de seguridad. Como siempre en el mar, la responsabilidad final será del Comandante o Capitán. Si en superficie un buque está al garete, puede no generar un ruido detectable por su sonar en pasivo. También las condiciones de mar dura pueden enmascarar los sonidos e interferir en la detección. Así pues la utilización del sonar en activo será siempre una comprobación muy deseable. Una vez que tiene el panorama de superficie claro, el submarino adoptará el rumbo de seguridad elegido, aumentará máquinas y con una inclinación de sus timones horizontales no menor a 10º, iniciará el ascenso a cota de periscopio, buscando que este lapso de tiempo, en el cual "sube sordo y ciego", sea el menor posible. Este momento es crítico en el submarino, por cuanto el ruido propio generado, le impedirá entonces tener comprobaciones adecuadas en su sonar sobre como evoluciona la situación en superficie. No obstante este período de tiempo suele ser inferior a un minuto, por lo cual si la situación fue bien apreciada en la cota de seguridad, no debería haber variaciones significativas. Se denomina cota de periscopio a la profundidad en la cual el submarino puede sacar su periscopio y observar la superficie. Más allá de esta observación visual, generalmente hecha por el propio Comandante, los submarinos modernos tienen incluso un radar direccional en el periscopio. Si bien éste suele ser de prestaciones limitadas, pueden incluso tener dispositivos láser para medición de distancias. Una vez que el Comandante da la voz de "libres", se proceden a "izar los demás mástiles" con radar, antenas de comunicaciones, etc.

En el suceso ocurrido con el USS "Greeneville" el submarino estaba efectuando un ejercicio de "ascenso de emergencia". Estos procedimientos, caracterizados por su velocidad en la ascensión del submarino a superficie, son precedidos justamente por una serie de precauciones adicionales de seguridad. Normalmente la nave asciende a cota de seguridad, estudia la situación de superficie, luego asciende a cota de periscopio, efectúa una comprobación visual y luego se sumerge a profundidades de 100, 200 metros o la determinada para el ejercicio y efectúa el "ascenso en emergencia".

Los procedimientos descriptos, sumados a las capacidades del equipamiento tecnológico de un submarino nuclear americano cla-

se "Los Angeles", dificultan comprender como pudo haber ocurrido la tragedia que determinó el hundimiento del "Ehime Maru". Pero ocurrió y nueve vidas se perdieron.

Otras tragedias submarinas

La página WEB del Diario "El País" de Madrid, permite el acceso a un completo banco de datos, con información interesante sobre este tema. Veamos un breve resúmen :

- 1958. Un submarino soviético de la Clase G, se hunde accidentalmente a unas 700 millas náuticas al noroeste de Hawai. Estados Unidos intenta reflotarlo secretamente y recupera un tercio del buque donde se hallaron los cadáveres de 70 de los 90 tripulantes
- 10 de abril de 1963. Se hunde frente a las costas de Nueva Inglaterra el submarino norteamericano "Thresher", con sus 129 tripulantes , en la que se consideró la mayor tragedia nuclear marina.
- 8 de septiembre de 1967. El primer submarino nuclear soviético, el K-3 de la clase November, sufre un incendio en el sistema hidráulico y perecen 39 tripulantes.
- 1968. Un submarino soviético no identificado se hunde en el Ártico, cerca de la península de Kola y permanece en el fondo del mar durante 30 días. Mueren sus 90 tripulantes.
- 13 de abril de 1970. Un submarino soviético naufraga en mar gruesa a unas 600 millas al noroeste de España, próximo al golfo de Vizcaya. Se estima que murieron al menos 52 marinos.
- 24 de febrero de 1972. El K-19, de la clase Hotel-II, registra un incendio en medio del Atlántico. Los trabajos de rescate de parte de la tripulación atrapada en un compartimiento duran más de tres semanas. Mueren 28 marinos.
- 13 de junio de 1973. Mueren 27 tripulantes cuando el K-56 soviético, de la clase Echo-II, sufre un accidente en un reactor.
- 9 de abril de 1981. El submarino norteamericano "George Washington", dotado de misiles nucleares, colisiona en el mar de la China con un carguero japonés cuyo capitán y primer oficial resultan muertos.
- 7 de abril de 1989. El submarino soviético "Komsomolets", de la serie Mike, se incendia en el mar de Barents frente a Noruega. Mueren al menos 42 tripulantes de un total de 100.
- 30 de marzo de 1994. La explosión de un submarino nuclear francés, el "Emeraude", causa la muerte a 10 de sus tripulantes, cerca del puerto militar de Tolón, sureste de Francia.

Sobre la superficie.

Océano Atlántico. Enero de 2001.

En medio de un fuerte oleaje, el pesquero español "Fátima" se hundió a 200 millas al oeste de la Bahía de Setúbal, Portugal. Cuatro pescadores lograron resistir en una balsa los embates del mar y fueron rescatados horas después del naufragio, por el buque israelí "Zimpacific" que navegaba en proximidades y acudió al SOS emitido por el pesquero antes de su hundimiento. Siete pescadores desaparecieron y pese al operativo de rescate montado con la participación de una corbeta de la Marina de Guerra Portuguesa, un avión, un pesquero y un remolcador españoles, solo se pudo encontrar el cadáver de uno de los desaparecidos. El estado del mar en la zona, con olas de cinco a seis metros dificultó la tarea de búsqueda y rescate y se supone que ha sido la causa principal del naufragio.

Febrero de 2001.

El carguero maltés "Kristal", con 35 tripulantes naufragó a 73 millas al oeste de La Coruña. El buque navegaba desde el puerto hindú de Mormugao hacia Amsterdam, Holanda, cuando fue sorprendido por una fuerte tormenta. El "Kristal" intentó capear el temporal y en medio de una maniobra arriesgada de cambio de rumbo, se produjo su arrufo por el cual el buque literalmente se partió al medio. La tripulación tuvo tiempo de radiar un pedido de ayuda y el Servicio de Salvamento Marítimo español dispuso el envío de cuatro helicópteros y dos buques de rescate. Cuando los equipos de socorro llegaron al lugar del siniestro se encontraron con que la mayoría de la tripulación, compuesta por tres españoles, seis croatas, veintitrés pakistaníes, dos yugoslavos y un rumano, habían logrado abandonar el barco y se encontraban repartidos en balsas salvavidas. El balance final fue de tres marinos muertos y ocho desaparecidos.

Marzo de 2001.

Seis marinos españoles fallecieron en la madrugada del 6 de marzo, al naufragar el Pesquero "Hansa" de bandera y Capitán alemán con tripulación española, a 240 millas al oeste de Tiree, frente a las costas de Escocia. Sobrevivieron diez tripulantes. Nueve de ellos fueron rescatados de un bote salvavidas con un alto grado de hipotermia y conmoción. El décimo sobreviviente fue avistado por un helicóptero que ante la imposibilidad de izarlo, le lanzó un salvavidas al cual el tripulante se mantuvo aferrado hasta la llegada de un buque de rescate. El operativo de rescate se activó al recibirse una señal de alarma de una baliza satelital de emergencia, en dos estaciones costeras de Irlanda y Escocia. La Asociación de Titulados Náutico Pesqueros, atribuyó la tragedia a falta de seguridad en el buque (que había sufrido modificaciones recientemente) y aparentemente a una vía de agua no controlada. En esa zona han fallecido en lo que va del año, 16 marinos españoles en diferentes naufragios. No demasiado lejos, frente a la costa de Dinamarca y también en marzo, el Petrolero "Baltic Carrier" con bandera de Islas Marshall, colisionó con el carguero Chipriota "Tan" en un desastre de graves connotaciones ecológicas. Siguiendo en proximidades, unas millas más hacia el este, años atrás se había producido en el Mar Báltico una de las tragedias más dramáticas de la zona. El Crucero de pasajeros "Estonia", con 989 personas a bordo, se hundió en la noche, luego de un viraje brusco en medio de un temporal y aparentemente por un defecto estructural de su proa. Murieron 852 personas.

Abril de 2001.

Un naufragio misterioso ocurrió a escasa distancia de la costa atlántica francesa en la Región de La Turbaille. Con un mar tranquilo, la embarcación de cabotaje "Iles du Ponant", se fue a pique sin emitir ninguna señal de auxilio. Recién catorce horas después del suceso, en base a reconstrucción de versiones parciales y al rescate de un tripulante en estado de shock, se encontró el casco sumergido a escasa profundidad, sin hallarse ningún rastro de supervivientes. Desaparecieron cuatro tripulantes.

No fue posible establecer la causa del hundimiento. Cuando el sobreviviente se recuperó, solo atinó a decir que el mar estaba tranquilo. Arturo Pérez Reverte, en su estupendo libro "La carta esférica", escribió : "el mar esconde a un viejo canalla, peligroso y taimado, que en aparente camaradería, solo acecha para en cualquier descuido, asestar un zarpazo y matar sin piedad".

Hemisferio Norte, otras aguas, otros buques, iguales tragedias.

Mar Mediterráneo.

El Buque "Pati" con bandera de Georgia y cargado de presuntos inmigrantes ilegales con destino a Grecia, naufragó en aguas del Mediterráneo, cercanas a Turquía. Aparentemente la causa fue el choque contra una saliente rocosa, lo cual desconcertó a las autoridades marítimas puesto que la señalización de esta roca en las cartas náutica es correcta y clara. Los trabajos de rescate se vieron dificultados por las duras condiciones de mar y viento, pese a lo cual logró rescatarse a seis tripulantes, diez pasajeros iraníes y dieciseis pakistaníes. Entre cadáveres encontrados y desaparecidos, el balance fue de 50 muertos. Ninguna fecha es buena para una tragedia, pero ésta pareció una ironía : ocurrió el 1º de enero de 2001.

Mar Adriático

Con cuarenta y ocho horas de diferencia y no muy lejos geográficamente, un buque clandestino sin bandera, sin nombre, cuya única identificación era una chapa soldada al casco indicando su lugar de construcción, de los varios que luego del fin de la Unión Soviética, carecen de toda documentación y/o control, también cargado con inmigrantes ilegales, naufragó en proximidades de la Isla de Sasseno, frente a la Albania meridional. Las autoridades confirmaron que la causa del hundimiento, fue la sobrecarga del buque, que estando diseñado para 30 pasajeros llevaba mucho más de la cantidad permitida. Fallecieron 59 personas.

Mar Egeo

Desde siempre los griegos han vivido de cara al mar. Aún hoy día un altísimo porcentaje de la flota mundial de petroleros está bajo bandera griega y no precisamente por ofrecer las mejores ventajas de las llamadas banderas de conveniencia. Sus marinos suelen ser verdaderos profesionales del mar. Un dicho griego alude a "la sal que junto a la sangre corre por sus venas". El 14 de octubre de 2000 el "Uton" carguero de bandera griega, naufragó en pleno Mar Egeo con el saldo de un tripulante muerto y varios heridos. Escasos días y escasas millas separaron ese naufragio de otro, de características más dramáticas y que además tuvo a dos uruguayos como protagonistas. En la noche del 26 de setiembre, Mauricio Rodríguez y Carina Pión, una pareja de estudiantes compatriotas en viaje del grupo de la Generación 93 de Arquitectura, navegaban entredormidos en el Ferry que los llevaba de Atenas a la Isla de Paros. El "Semina Express" con pabellón griego y más de 500 pasajeros a bordo chocó contra un islote cerca de Paros, escoró y en pocos minutos se fue a pique. El relato de nuestros compatriotas es dramático. Cuando el buque comenzó a escorarse, el caos fue total. Solo un bote salvavidas llegó al mar. La altura de la cubierta les hizo desistir de lanzarse al agua, que afortunadamente no estaba ni excesivamente fría ni arbolada. Con gran presencia de ánimo, Carina y Mauricio fueron deslizándose por el casco escorado del buque hasta llegar al agua. "Todo el mundo gritaba, mucha gente con crisis de nervios, nosotros logramos ponernos nuestros salvavidas y tratamos de mantener la calma, nadie nos guiaba, nos dimos cuenta que teníamos que arreglarnos solos. Al llegar al agua, vimos una especie de boya inflable y allí nos aferramos. Todo parecía irreal, los llantos, los gritos, fue horrible. Nos salvó un barco que nos tiró una cuerda y nos remolcó hasta tierra donde los isleños fueron muy solidarios y se portaron muy bien." No todos tuvieron la valentía y la fortuna de nuestros compatriotas : sesenta y cinco personas murieron

ahogadas o desaparecieron y sus cuerpos no fueron encontrados. El capitán Vassilis Yannakis y cuatro Oficiales fueron detenidos por Orden Judicial en la Capitanía del Puerto de Paros. Según fuentes citadas por agencias noticiosas, es posible que un partido de fútbol que se emitía en ese momento haya sido la causa que "distrajo " a la tripulación. El islote está claramente marcado en las cartas de navegación y se encuentra iluminado permanentemente. El impacto provocó una grieta en la proa hasta la mitad de la eslora, lo que ocasionó su escora y hundimiento en un muy corto lapso de tiempo. 447 sobrevivientes fueron rescatados por buques de guerra, pesqueros y un helicóptero.

Mar Céltico.

Estas aguas no son tan conocidas como las anteriores. El Mar Céltico se encuentra entre Irlanda, País de Gales y la costa suroeste de Inglaterra. Allí navegaba el "María Asumpta", hermoso velero de tres palos, 700 metros cuadrados de velas cuadra y una increíble historia de 136 años de servicio, comercial hasta 1980 y turístico luego. Era el buque más antiguo de su clase y muchos ampulosamente le llamaban el primero de los "Tall Ships". El Velero se dirigía desde Swansea hacia la bahía de Bristol, cuando una cadena de circunstancias adversas se combinaron para provocar su hundimiento. El lector desprevenido podrá leer con suspicacia, cuando se habla de "una cadena de circunstancias adversas", pero es una realidad. La gran mayoría de las tragedias (no solo las marítimas) están unidas a ese concepto, a una serie de circunstancias negativas que se juntan y desembocan en un trágico final. No se trata de diluir responsabilidades, sino de señalar hechos. El primer factor adverso se dio cuando la corriente arreció y comenzó a derivar al buque hacia las rocas en el veril de la ría. Como contrapartida el viento amainó y hacía insuficiente la velocidad del buque para zafar del problema. El Capitán accionó prestamente los dos motores del buque (modernos, de reciente instalación y escrupulosos mantenimientos), pero dos causas distintas dejaron ambos motores inactivos, un problema de bloqueo de combustible y un problema de filtros, por lo cual el buque quedó sin propulsión. Se estaba entre dos luces, esa hora traicionera en que se alcanza a ver, pero las distancias engañan. El capitán radió el "MAYDAY". Todo fue inútil. Minutos después el "María Asumpta" se deshacía entre las rocas de la entrada a la ría de Bristol. Once tripulantes pudieron ser salvados, tres murieron.

Mar de la China.

Las rutas marítimas y fluviales de China suelen ser escenario de numerosos y fatídicos accidentes por culpa, básicamente de dos factores. El denso tráfico marítimo y algo que a todos los marinos nos desagrada : la niebla. El 26 de noviembre de 1999 perdieron la vida 290 personas en medio de una feroz tormenta con olas de cinco metros y vientos huracanados. El Ferry "Dashun" de bandera china, que cubría la ruta Yantai - Dalián con 312 pasajeros, se vio sorprendido por esta fuerte tormenta e intentó retornar a su puerto de partida. Aparentemente uno de los sesenta autos que llevaba en bodega, explotó durante la navegación de retorno, causando un incendio que se propagó rápidamente por el buque y provocó su hundimiento. Un comportamiento muy profesional de la tripulación permitió que la gran mayoría del pasaje abandonara el buque ordenadamente pese a la tormenta, en los buques salvavidas. No obstante, las condiciones muy duras de mar y viento impidieron a los equipos de rescate llegar a tiempo y mucha gente murió por congelamiento dentro de los botes salvavidas o en sus alrededores. Cinco semanas

atrás, el 17 de octubre, el ferry "Shenglu" se incendió cerca de Dalián. Las condiciones climáticas esta vez eran favorables y 158 tripulantes lograron ser rescatados, muriendo solo tres personas. Meses antes, muy cerca de allí, en el Río Yangtsé, otro ferry también chino, colisionó con otra embarcación y se hundió, en un accidente en el que murieron ahogadas 50 personas. También meses antes y como consecuencia del choque entre otro ferry y un carguero, ambos chinos, murieron 42 personas. Otro accidente peor sucedió en el Mar de China Oriental, también con un ferry chino colisionando con otra embarcación y naufragando, accidente en el cual murieron 133 personas.

Mar de las Molucas, Indonesia.

El 22 de marzo de 2001, el Transbordador indonesio "Cahaya Bahari" transportaba 290 refugiados, en su mayoría cristianos que escapaban de la violencia sectaria desatada en Las Molucas del Norte. También iban a bordo 186 pasajeros normales y 16 tripulantes. Un fuerte y sorpresivo temporal se desató en pocos minutos, sin que la tripulacióin tomara las medidas preventivas del caso. La investigación señalaría más tarde que también se había excedido la capacidad máxima autorizada de pasajeros. Lo cierto es que el transbordador naufragó y una vez más, el mal tiempo reinante dificultó las tareas de rescate. La versión oficial situó la cantidad de muertos en la escalofriante cifra de 492 personas.

Triángulo de las Bermudas y Mar del Caribe.

La diferencia entre la historia y la leyenda, es a veces una delgada franja en la que ambas se confunden. Mientras que la primera se asienta sobre hechos registrados y documentados, la segunda en cambio, se basa en mitos, en fábulas, en trasmisiones orales. Sobre el famoso "Triángulo de las Bermudas" se han tejido abundantes leyendas, se han hecho libros y películas. Coincidencias ? Zona de frecuentes ciclones y huracanes ? Conocido también como el Triángulo del Diablo y el Limbo de los Perdidos, es un área geográfica de 3.900.000 kilómetros cuadrados entre las islas Bermudas, Puerto Rico y la Florida (situado de 55°W a 85°W y de 30°N a 40°N), en la que se han producido numerosas desapariciones inexplicables de barcos y aviones. El misterio se remonta a mediados del siglo XIX, y desde entonces un total de más de cincuenta barcos y veinte aviones han desaparecido en el triángulo. Uno de los casos más famosos fue la desaparición del "Vuelo 19". Cinco bombarderos estadounidenses tipo Torpedo abandonaron Fort Lauderdale el 5 de diciembre de 1945, en un vuelo de entrenamiento rutinario y con buenas condiciones meteorológicas. Ninguno volvió. Incluso el hidroavión que se envió a buscarlos desapareció. Otras historias de la región hablan de barcos encontrados abandonados con comida aún caliente en las mesas y aviones que desaparecen sin siquiera haber lanzado una llamada de socorro. La ausencia de restos se alega a menudo como prueba del misterioso poder del triángulo. Hay explicaciones de todo tipo, incluyendo rayos mortales que proceden de la Atlántida y secuestros de un ovni (Objeto Volador No Identificado). Los análisis menos fantasiosos apuntan a que las fuertes corrientes y la profundidad de las aguas podrían explicar la ausencia de restos, subrayando que varias de las desapariciones atribuidas al triángulo de las Bermudas en realidad ocurrieron a 600 kilómetros de distancia. Además, naves civiles y militares atraviesan la región todos los días sin contratiempos. En cuanto se perfeccionen las técnicas de inmersión en aguas profundas es probable que se recuperen la

mayoría de los barcos perdidos, aunque también es probable que el misterio del triángulo de las Bermudas permanezca durante mucho tiempo aún en la imaginación.

Tal lo que señala la Enciclopedia ENCARTA, respecto a esta conflictiva zona. Pero veamos algunos hechos más contemporáneos en zonas cercanas.

El barco Langostero "Golden Arrow" de Nicaragua, había zarpado de Puerto Cabezas para faenar en aguas del Caribe. Sobre el mediodía del 19 de julio de 1999, el pesquero naufragó como consecuencia del mal tiempo desatado y un intento de maniobra que produjo su "vuelta de campana". Debido a la rapidez del hundimiento, el buque con 70 tripulantes a bordo, no pudo emitir ningún mensaje de socorro, ni disponer de sus medios de supervivencia. Afortunadamente en la zona existen muchos "cayos" a los cuales muchos pescadores pudieron llegar aferrados a gomones, maderas o cualquier cosa que pudiera flotar. Cuando los equipos de rescate fueron avisados por otro pesquero que recogió del agua unos sobrevivientes, la situación era de incertidumbre total. Al finalizar el operativo montado con buques y helicópteros, el parte fue de 61 tripulantes rescatados y 9 fallecidos o desaparecidos.

Mucho peor fue el balance del naufragio del Transbordador Haitiano "El Orgullo de Gonalvez". Esta embarcación cubría la ruta entre Montruois y la Isla de Gonalvez, frente a Puerto Príncipe y según la investigación que se realizara a posteriori, zozobró a consecuencia de una sobrecarga de su pasaje. Llevaba entre 600 y 700 pasajeros a bordo. Las tareas de rescate resultaron dramáticas, pues habiendo sido el accidente por la mañana, debido a la corriente, ya en la tarde comenzaron a aparecer cadáveres sobre la costa haitiana. Equipos de rescate de la Misión de la ONU y de la Marina Estadounidense cooperaron en las maniobras de socorro. La investigación cerraba el informe estableciendo la imposibilidad de determinar el número exacto de muertos, estimando que debieron haber sido más de 500.

La misma Bahía había sido testigo tiempo atrás de la mayor tragedia marítima en la historia de Haití : el hundimiento del buque "Neptune" que navegando entre Jeremie y Puerto Príncipe, naufragó, con el aterrador saldo de 1.743 muertos.

Otro Transbordador el "Ok Le Le" de bandera Dominicana, naufragó mientras navegaba de Puerto Príncipe a República Dominicana. Tampoco aquí se pudo precisar el número de fallecidos, pero se estimó en una cifra superior a 100.

El "Ciudad de Tiburón" navegando al sur de Haití, en proximidades de la ciudad homónima, se hundió en pleno temporal, desapareciendo con él, 139 personas. Entre los naufragios reseñados hay poco más de un año. Las cifras de muertos o desaparecidos son elocuentes por sí solas.

Mar del Norte.

El Mar del Norte es uno de los lugares de mayor tránsito marítimo del hemisferio norte. Esto conlleva un mayor riesgo de accidentes y por cierto que éstos están, lamentablemente, presentes en todos los estudios que al respecto se realizan. Es oportuno incluir en este artículo desastres marítimos de otro tipo, en que no son la pérdida de vidas humanas lo trascendente (pues afortunadamente no hubieron), sino el daño ecológico y/o ambiental, en zonas que mucho sufren estos impactos en lo económico y en lo social. En enero del año pasado, el Petrolero Maltés "Erika" naufragó cerca de la costa Bretona, causando un desastre ambiental de proporciones. En octubre del mismo año, el buque italiano "Ievoly Sun" que transportaba 6.000 tonela-

das de productos químicos, se hundió con su carga en medio de un fuerte temporal, mientras sus 14 tripulantes eran rescatados por la acción de un helicóptero y un remolcador. A las 24 hs. se detectaron ya tres grandes manchas de kilómetros de largo de lo que se confirmó como mezcla de estireno y el combustible del buque. Los trabajos y los recursos invertidos para paliar la situación fueron importantes y duraron varias semanas. Si bien se consideraron exitosos, no obstante, los daños ictícolas fueron graves y difíciles de cuantificar.

Hemisferio Sur, otros buques, otras aguas, iguales tragedias.

Galápagos, Enero del 2001.

El Archipiélago de las Galápagos está formado por 13 islas, 17 islotes y 47 arrecifes, cubriendo una superficie total de casi 8.000 Kms. Cuadrados. Pertenecen a Ecuador y se encuentra en el Pacífico, a unas 600 millas al oeste de Quito y apenas unos grados por debajo del Ecuador. Constituye uno de los paraísos ecológicos más importantes del planeta, un santuario natural que alberga animales y plantas que no existen en ningún otro lado. En enero de este año, el buque petrolero "Jessica" transportando 755.000 litros de combustible, encalló en proximidades de la Isla de San Cristóbal, en pleno Archipiélago Galápago. Lentamente el buque se fue hundiendo sin que se pudiera detener el enorme derrame de combustible. Ecuador declaró estado de desastre natural y solicitó auxilio a EE.UU. y otros países. La UNESCO desde París también efectuó dramáticos pedidos de ayuda. La ayuda internacional llegó e intervinieron buques y aviones de distintas nacionalidades. Pese a todo 600.000 litros fueron vertidos en el agua. La consecuente "marea negra" llegó a cubrir un área de casi 1.000 Kms. antes de ser controlada. Las consecuencias ecológicas fueron devastadoras. La conclusión de la comisión investigadora, fue que el naufragio se produjo por un error del Capitán.

Puerto Arturo, Isla Amberes, Antártida.

Del Ecuador al Círculo Polar Antártico. Muchas millas, similares catástrofes. Un buque hundido y 600.000 litros de combustible en el mar con su inmediato daño ambiental. En grandes números dos tercios del planeta están cubiertos por agua. La Antártida es el cuarto continente más grande del mundo, situado casi en su totalidad al sur de dicho Círculo o sea de los 66°30' de latitud Sur. Su extensión total es de aproximadamente 14,2 millones de $km^2$ en verano. Durante el invierno, la Antártida dobla su tamaño a causa de la gran cantidad de hielo marino que se forma en su periferia. Más del 95% de la Antártida está cubierto de hielo, que contiene cerca del 90% de toda el agua dulce del mundo. La Antártida prácticamente no tiene población nativa. Los científicos y grupos de apoyo, que normalmente no permanecen más de un año, son sus únicos habitantes. La primera persona que nació en la Antártida fue Emilio Palma, el hijo del comandante de la base argentina de Esperanza, el 7 de enero de 1978. Nuestros hermanos argentinos siempre han apuntado hacia la Antártida con mucho celo y profesionalismo. No obstante el Transporte Polar ARA "Bahía Paraíso", sufrió algo de lo que ya hemos escrito : "una cadena de errores y o casualidades negativas". El Comandante, seleccionado por su conocimiento y excelentes aptitudes marineras, se confió y no estaba en el Puente de Mando, el Oficial de Guardia siguió una derrota desaconsejada, en plena navegación se encontró con una piedra no señalizada, el

buque sufrió una vía de agua que una adecuada compartimentación hubiera soportado, pero un túnel de máquinas que recorría el buque de proa a popa, tenía sus puertas estancas abiertas por una equivocada interpretación de una orden del Oficial de Control de Averías. El buque terminó hundido y aún hoy día, los efectos de las corrientes, el hielo, el deshielo y las corrientes continúan extrayendo combustible de sus tanques, sin que la situación se haya podido controlar definitivamente y con el consecuente perjuicio ecológico.

Océano Atlántico, Trópico de Capricornio.

A unas 80 millas de la costa de Río de Janeiro, Brasil, la Plataforma Petrolera "P-36", sufrió a principios de este año tres explosiones sucesivas que dañaron severamente su estructura. La plataforma tenía una superficie similar a la de una cancha de fútbol y la altura de un edificio de 40 pisos, estando considerada la mayor plataforma petrolera del mundo. La empresa propietaria, la estatal Petrobras logró estabilizarla y mantenerla a flote inyectándole 4.100 toneladas de nitrógeno en los compartimientos inundados. Si bien hubo pérdidas y derrames, estos fueron pequeños al lado del millón y medio de litros de petróleo y gasóleo que la plataforma contiene y que podrían haber causado un desastre ambiental de enorme impacto. En el accidente fallecieron 10 de los 174 que allí trabajaban.

Océano Pacífico, Canal de acceso al Puerto del Callao.

El Submarino "Pacocha" de la Armada Peruana, colisionó con un buque de superficie, saliendo del Puerto de El Callao a causa de una densa niebla que redujo fuertemente la visibilidad. Pese a la cercanía del Puerto y a la escasa profundidad (20 metros), las tareas de rescate se vieron dificultadas por las condiciones meteorológicas. Cuando el incidente BYR se declaró cerrado el saldo fue de 24 muertos.

Números y hechos que asombran.

Años atrás en una conferencia brindada en nuestra Escuela Naval y orientada básicamente hacia los alumnos mercantes, el Sr. Dennis Georgeoglou de la Empresa "MONTEMAR" , con datos del "Lloyds" y empresas aseguradoras, deslizaba un número que a muchos nos sorprendió. Pese a todos los adelantos tecnológicos , tanto en la construcción de los buques, como las ayudas a la navegación y las mejoras en los elementos de seguridad, había en el mundo una media de cuatro siniestros marítimos por día. Mas cerca en el tiempo, las estadísticas manejadas por la OMI (Organización Marítima Internacional) en el último quinquenio del siglo, marcan una media anual de 120 "accidentes marítimos muy serios" o sea uno cada tres días.

En un trabajo más contemporáneo, publicado por Luc Demaret y Jacky Delorme, citando estadísticas también de la OMI y de la ITF (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte) se pueden encontrar más sorpresas y anacronismos de este nuevo siglo. Así por ejemplo, encontramos la pavorosa cifra de 26.000 muertos anuales en accidentes marítimos. Este número responde mayoritariamente a pescadores accidentados, pero también a otras causas no dependientes de la naturaleza, sino del hombre. Hemos citado naufragios y tragedias. Veamos otros fenómenos, no menos trágicos como por ejemplo : la piratería. En 1999 se dijo que a causa de la crisis asiática, el Mar de Indonesia había pasado a ser de los

más peligrosos del mundo bajo este flagelo. El año anterior la cifra de abordajes piratas en el mundo había sido de 287 con 78 marinos muertos. Ese año el número se situó en 202. Las compañías armadoras cuyos buques navegan en aguas peligrosas, llegaron a editar manuales con procedimientos a seguir en caso de abordaje. Hay polémicas al respecto. Mientras hay quienes arman a sus tripulaciones, otros dicen que siempre los piratas estarán mejor armados. Mientras algunos contratan "empresas de seguridad" que llevan embarcadas, otros dicen que estos son mercenarios, que siempre estarán dispuestos a ofrecer sus servicios a quien mejor les pague. Otra idea originada en Japón es la de patrullas contra los piratas, que naveguen en lugares estratégicos y estén regidas por los auspicios de la ONU, "fuerzas navales de cascos azules". Esto pauta de alguna manera, la importancia que en ciertos lugares adquieren los problemas de piratería. Otros mecanismos, a veces violentos, otras veces no, los ejemplifica el buque japonés "Tenyu". A fines de 1999 desapareció con su carga de 7.000 toneladas de aluminio. Durante el 2000 y lo que va de este año, ha reaparecido cuatro veces con pabellón (aclaremos : banderas de conveniencia) y nombres distintos. En cada oportunidad se presentó en un puerto diferente y expedidores apurados cometieron el error de confiarle una carga, que por cierto nunca llegó a destino.

Si la piratería parece un anacronismo del nuevo siglo/milenio, más aún lo parecen las noticias que uno encuentra sobre "buques negreros". En marzo del 2001 tomaron estado público unas denuncias, entre ellas de UNICEF, sobre un buque que transportaba 200 niños esclavos procedentes de Africa. Un mes más tarde, concretamente el 22 de abril de este año, "El País" de Madrid, publicaba con la firma de Tomás Bárbulo, un artículo en el que vale la pena extenderse por la forma como ilustra esta increíble realidad. Bárbulo hace referencia a una zona particular de Africa : el Golfo de Guinea, donde se mezclan una de las mayores concentraciones demográficas del continente, el 3,5% de las reservas de crudo del planeta, una inversión de 50.000 millones de dólares por parte de las siete mayores petroleras del mundo, una decena de países carentes de organización estatal y una tasa de conflictos dificil de igualar en otro lugar de la Tierra. Por allí navegan multitud de barcos destartalados que un día formaron parte de la flota pesquera soviética. Pero hace tiempo que su negocio dejó de ser la captura de peces y hoy se dedican al tráfico de hombres. Uno de ellos se llamaba "Ashva" y el miércoles 18 de abril, finalizó su última travesía al atracar en el puerto de Tenerife con una vía de agua en la proa y 111 hombres, la mayoría senegaleses, hacinados en su bodega y al borde de la inanición. Los interrogatorios judiciales y las pesquisas policiales permitieron reconstruir su dramática aventura. La isla de Gore, situada en la costa de Senegal, fue hasta hace dos siglos un punto clave en las rutas de los esclavistas. Un museo conmueve las conciencias de los turistas blancos que se aventuran hasta el lugar. Decenas de fotografias y dibujos muestran la forma en que hasta hace dos siglos los negros eran transportados hacia América en las sentinas de los buques. Para ahorrar espacio los colocaban con las cabezas encajadas entre los pies de sus compañeros. El juez Joaquín Astor, que instruye el sumario del "Ashva", ha visitado el museo de Gore y no encontró diferencias en la forma como estos hombres venían ahora y los de 200 años atrás. Los piratas (el buque no tenía bandera, ni nacionalidad acreditada, ni puerto de matrícula conocido y sólo se sabe que

fue construido en Lituania por una plaquita colocada en el puente de proa), de-

cidieron rodear las Canarias para evitar ser descubiertos por los radares de Mauritania, Marruecos o España. Pero cuando estaban cerca de Tenerife, tras 1.650 kilómetros de travesía, su situación se tornó desesperada. Los víveres, arroz y cebollas principalmente, escaseaban. La carga humana estaba enferma y una vía de agua comenzaba a agrandarse en la proa. Enfilaron la bocana de Santa Cruz a la desesperada. Astor y los agentes que interrogaron a los inmigrantes aseguran que no olvidarán nunca dos cosas : el hedor del barco y las miradas de miedo y desconfianza de sus ocupantes. Ni ellos ni el comandante de marina ni los responsables del puerto encuentran palabras para describir el espectáculo: «El navío era un hierro viejo cubierto de excrementos y vómitos», dice un agente. «Daban ganas de llorar», afirma otro. «Jamás había visto un barco en esas condiciones», asegura el capitán marítimo. Luego de trasladar a los pobres hombres a hospitales y detener a la tripulación, las autoridades ordenaron sacar el buque del puerto y hundirlo a una distancia prudencial. Con el "Ashva" se fue a pique un barco de esclavos del siglo XXI.

Océano Pacífico, proximidades de Puerto Montt.

Quien ha tenido contacto con Oficiales de la Armada Chilena, puede dar fe de su profesionalismo. No obstante, los accidentes también los han golpeado. En una navegación pre-Unitas, en plena navegación nocturna y tras un error de interpretación de una señal táctica (giro por rumbo), el Destructor "Cochrane" hundió su proa en la banda de un Crucero Clase Broocklin. La colisión costó la vida de un hombre, pero mucho más trágico resultó otro accidente que describiremos a continuación. Es oportuno recurrir a la ayuda de partes de un texto escrito en la página WEB valparaiso.chilelindo.ch, a propósito del naufragio de dos buques de dicha Armada, el Patrullero "Leucotón" y el Escampavías "Janequeo".

El "Leucotón" navegaba de Talcahuano a Puerto Montt, cuando fue sorprendido por una fuerte tormenta. Su Comandante decidió guarecerse en la Bahía de San Pedro pues tenía inconvenientes en máquinas. Al momento de fondear una ola muy grande lo desplazó hacia la costa, dejándolo varado y atravesado. Se dispuso que los escampavías "Cabrales", 'Galvarino" y "Janequeo" concurrieran al lugar del suceso y realizaran la maniobra de desvaramiento.A consecuencia de continuos malos tiempos, la maniobra se hizo difícil. A las 16.00 horas, se enredo en la hélice del 'Janequeo" el alambre de remolque en veinte vueltas. El capitán de fragata Claudio Hemmerdinger Lambert, jefe de la partida de rescate, que se encontraba a bordo del "Janequeo', hizo bajar los buzos durante todo el día 12, para intentar cortar la mordaza de acero que mantenía el buque inoperante. Los intentos fueron inútiles porque el cable había sido tragado por el eje y se había aprisionado entre éste y la bocina. La única solución era sacar el eje, lo que sólo podía hacerse en el dique. El "Cabrales' dejó al "Janequeo" en su fondeadero y continuó la maniobra para zafar al "Leucotón" de su prisión de arena. En Talcahuano, el jefe de la Zona Naval ordenó acelerar las reparaciones de la corbeta 'Casma" y escampavía "Yelcho" para concurrir a San Pedro y tomar al "Janequeo" a remolque y llevarlo a Talcahuano. Durante dos días continuó el mal tiempo y nada se pudo hacer. Al tercer día llegó la "Casma" sin poder entrar a la bahía por pésimas condiciones de mar y viento. Este había rotado al oeste, con fuerza hasta de 40 nudos, levantando una mar arbolada. Ese mismo el "Janequeo, empezó a garrear sobre la roca Campanario, distante aproxi-

madamente cinco cables. A las 08.54 horas, cortadas las cadenas, el buque se empezó a golpear sobre la roca. El Comandante del "Janequeo" radió al comandante del "Cabrales" que no intentara auxiliarlo, pues, en el intento, el "Cabrales" se perdería irremediablemente; luego comunicó que esperaba, con suerte, quedar asentado en las piedras. Era la única esperanza, si no de librar su buque, de salvar su tripulación. Pero las olas eran de quince metros de altura y el buque daba bandazos de 60º o más mientras se despedazaba; la gente trató de salvarse lanzándose hacia las rocas, otros al mar. El casco se golpeaba contra los arrecifes que circundan la roca Campanario y éstos y la fuerza de las olas iban triturando al barco. A las 09.19 horas se quebró el palo mayor, que cayó con estruendo. A las 09.21 horas el casco se partió en dos al centro del buque. Una piedra, de las llamadas "piedras aguja", penetró en el puente matando al marinero radiotelegrafista y quebrándole una pierna al Capitán Hemmerdinger. En otro bandazo, el Comandante, Capitán de Corbeta Léniz Bennett, que no abandonó jamás el puente, fue aturdido y cayó sobre cubierta. A las 09.50 horas cayó el palo trinquete. El personal saltó a la roca mientras el buque se hundía. Uno de los sobrevivientes se acercó en los últimos momentos al Capitán Hemmerdinger, diciéndole que se salvara y trató, en medio del caos, de ayudarlo. La respuesta fue : "No, sálvese Ud., es una orden, aquí estoy muy bien acompañado". A su lado yacía el cadáver del radiotelegrafista Mena y el cuerpo inanimado del Capitán Bennett. El "Leucotón", causante involuntario de este drama, estaba varado en dos metros de agua en la baja marea en el banco de la barra del río, quedando atravesado a las olas de quince metros de altura - la altura del puente de los patrulleros es de ocho metros - a cien metros de la costa. Era, pues, vano tratar de llegar a ella sanos y salvos sin más elementos que un salvavidas. El comandante, capitán de corbeta Pedro Fierro Herreros, ante la situación desesperada del "Janequeo" que se iba contra el roquerío, organizó una patrulla de salvamento de veinte hombres con todos los elementos necesarios para socorrer a sus compañeros. A todo esto, el temporal había ido aumentando en intensidad y no hubo caso : el "Janequeo" había desaparecido y el mar arrojaba a los náufragos de buque hacia las rocas cercanas. Por su parte, la cadena del "Cabrales" no fue capaz de resistir la tremenda tensión y se cortó, no quedándole otro recurso que salir a capear el temporal. La corbeta "Casma', siéndole imposible mantenerse en el puerto, hizo lo mismo y fue a buscar la seguridad que le ofrecía el alejarse de la costa. El personal del "Leucotón que estaba en tierra durante las Maniobras de reflotamiento, concurrió prestamente a la playa próxima a la roca Campanario a auxiliar a los infortunados sobrevivientes que llegaban uno tras otro a su orilla. Estos fueron diecisiete hombres. De los cuarenta y siete desaparecidos, fue posible rescatar sólo los cadáveres de dos oficiales y once de gente de mar. Se había consumado otra inmensa tragedia que enlutó, una vez más, los pendones de la Armada Chilena.

Cada una de las tragedias que hemos descripto en un breve párrafo, daría para escribir todo un artículo. La brevedad fue una necesidad pautada por el objetivo de estas líneas. En estos naufragios nos hemos extendido un poco más por doble razón : la triste similitud con la tragedia que en 1956 impactara a nuestro país, cuando el pesquero "Isla de Flores" encallara en el Banco Inglés y el hecho de ir desembocando en nuestro Río de la Plata.

En efecto, en aquella oportunidad, cuando el Destructor "Uruguay" intentó auxiliar al pesquero varado, también encalló en

el mismo banco, en medio de un fuerte temporal. También la ballenera enviada desde el Destructor se deshizo en ese traicionero bajo fondo. También quienes acudieron a rescatar, terminaron atados al palo del buque encallado, junto a quienes iban a rescatar. También se vivieron escenas de heroísmo similares a la de nuestros camaradas chilenos, como cuando el Alférez de Navío Américo Noble, al borde de la extenuación mantenía junto a sí, el cuerpo ya sin vida del Teniente de Navío Machitelli y también murieron juntos náufragos y rescatadores, pescadores y marinos militares, hombres al fin, que habían hecho del mar su vida y que en él la perdieron.

La Bahía de Donostia, San Sebastián, ofrece al turista clásico, un maravilloso espectáculo por su espléndida vista. Arenas finas en una larga franja de playas, agua verde y cristalina, una rambla muy prolija en la cual, viejos palacetes de arquitectura normanda coexisten armoniosamente con modernos chalets y edificios bajos. Parece una bahía de tranquila hermosura. No obstante tras esa pacífica visión, subyace la historia de un pueblo de pescadores, acostumbrados a vivir de y para el mar, acostumbrados a tutearse con las tragedias. Situado en el punto más interior del peligroso Golfo de Vizcaya, el Puerto de San Sebastián en plena Provincia del País Vasco en España, tiene un difícil y único acceso a su bahía, dejando la Isla de Santa Clara y los arrecifes que la circundan hacia el veril occidental del canal. Allí todo huele a mar, a salitre. Allí, aún hoy día, las mujeres salen a recibir a sus hombres cuando las barcas artesanales o los modernos pesqueros retornan de faenar. Allí los muelles están llenos de redes, boyarines, chalanas, pescadores. Allí, dominando el muelle principal, casi en su extremo, los vascos han levantado una estatua que mucho veneran y que por su simbolismo todos respetan. Lo hicieron en honor a "Aita Mari", un hombre de mar como ellos, que en 1863 sacrificó su vida por rescatar a otros compañeros de una de las tantas tormentas que azotan el Mar Cantábrico. Y así se ha escrito la historia, con hombres como "Aita Mari" en el Pacífico, en el Atlántico y en todos los mares del mundo. Parafraseando atrevidamente a Calderón de la Barca, podríamos decir que en buena o mala fortuna, el mar no es más que una religión de hombres solidarios.

"Dios es marino y es uruguayo".

No hay ironía en esta afirmación. Al contrario, va escrita con todo el respeto con que un cristiano puede hacerlo. ¿Quién estando embarcado no lo sintió o no lo dijo alguna vez ? Desde que el mundo es mundo, existió el mar, desde siempre el hombre se sintió atraído por él, desde siempre existieron las tormentas y las luchas entre la fuerza de los elementos naturales y la decisión del hombre. Como vimos no siempre gana éste. Y cuando nos toca dar esa batalla, recurrimos a todo. A los conocimientos adquiridos, a la experiencia, a las ayudas de los cada vez más completos equipos de navegación y también a lo otro, a las cábalas, al pensamiento religioso. Por fin, cuando el sol brilla después de la tormenta o cuando los cabos dejan al buque amarrado a muelle, muchos pensamos en esa afirmación.

Hay lugares en el mundo que se caracterizan por su peligrosidad para la navegación, por sus terribles estadísticas de naufragios y las duras condiciones que allí imperan. Ya hemos visto algunos en líneas anteriores, pero hay otros. En el Puerto de Ushuaia, al sur de Argentina, un museo marítimo, presenta entre otras cosas una gran carta náutica de proximidades del Cabo de Hornos, con

una singularidad especial : en ella están marcados con cruces, los puntos donde existen naufragios confirmados. Es cruelmente impactante ver la cantidad de cruces señaladas en la carta. Y solo incluye los naufragios conocidos y confirmados. El Cabo de Finisterre es otro punto especial. Situado en el extremo occidental del norte de Europa soporta un impresionante tráfico de buques en ambas direcciones. El Centro de Control de Tráfico Marítimo Español en Tarifa, la entrada al Mediterráneo, ha llegado a contabilizar el pasaje de más de 90.000 buques el año pasado.

El Río de la Plata también tiene lo suyo. Antiguamente el Banco Inglés y aún hoy día nuestros vientos, están marcados con visos de alerta en los derroteros ("el Pampero, un viento duro que sin preaviso, se levanta desde el suroeste, puede llegar en cuestión de minutos a desatar ráfagas por encima de los cincuenta nudos"). Más allá de la desembocadura del Río de la Plata, tampoco son aguas de serena calma. Un libro muy interesante de Juan Antonio Varese, "De naufragios y leyendas en las costas de Rocha", ilustra en forma muy documentada al respecto. Más acá en el tiempo, encontramos el accidente del "San Jorge", buque que navegando por una derrota seguida desde hace siglos, encontró una "piedra aguja" no señalizada en las cartas náuticas y a punto estuvo de causar un desastre ecológico de enormes proporciones en nuestras costas.

Las desafortunadas tragedias que enlutaron en el último año a nuestro país y a nuestra Armada, calaron hondo en todos nosotros. La Armada ha actuado con espíritu crítico y con directivas del Mando se trabaja a varios niveles, para capitalizar las experiencias de estos accidentes y evitar su repetición. Mucho se ha dicho y escrito al respecto. Y se seguirá escribiendo. Con legítimo derecho se opina y se opinará. Algunos con propiedad, otros no tanto. Algunos con espíritu sano y bien intencionado, otros no tanto. No viene al caso la polémica. El único objetivo de estas líneas es ubicar nuestras tragedias, en el contexto global de la realidad que vivimos. Veintiseis mil muertos por año en el mar. Esta claro que jamás una estadística podrá consolar a un deudo o incluso a un camarada, pero sirve para recordarnos la naturaleza de la profesión que voluntariamente elegimos y sus riesgos.

Mientras a nosotros nos ocurrían estas tragedias que mucho nos han conmovido, las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América, sin discusión las más poderosas del planeta, sufrían entre otras cosas los siguientes accidentes : el mencionado hundimiento del Pesquero Escuela Japonés "Ehime" por la colisión del Submarino "Greeneville"; la muerte del Comandante Neozelandés John McNutt y cinco militares estadounidenses cuando durante un ejercicio un avión F-18 del Portaviones Americano "Harry Truman" arrojó una bomba de 227 kilos de peso en la posición que ocupaban en el desierto kuwaití, cerca de la frontera con Irak (esto es llamado "fuego propio"); un avión C-23 de la Guardia Nacional se estrelló en Georgia con la muerte instantánea de sus 21 ocupantes, todos militares; dos aviadores estadounidenses morían al estrellarse su avión, un RC-12 del Ejército Americano al sudeste de la ciudad alemana de Nuremberg. En la edición de octubre del 2000, la Revista "Navy Times" editada justamente por la Armada Americana, publicaba un artículo muy honesto, con un subtítulo significativo : "What is wrong ?". En dicho artículo se describían los diferentes accidentes en que se habían visto envueltos ocho buques de la Armada de los EE.UU. en el último año y se analizaban las variadas y numerosas causas, así como tam-

bién sus consecuencias. Un ejemplo : en un accidente producido en aguas próximas a Guantánamo, el petrolero "Napo" de bandera ecuatoriana colisionó con con el Portaviones USN "Coral Sea". La investigación realizada tuvo consecuencias determinantes en lo material (se cambió la ubicación del camarote del comandante, llevándolo a la misma cubierta del puente) y en lo humano. Veamos algunas de las conclusiones : el Comandante no estaba en el puente cuando la colisión podía haberse evitado, el 2º Comandante no se aseguró de que la guardia de puente estuviese suficientemente entrenada, el Oficial Navegante formuló una inadecuada recomendación de rumbo, el Oficial de Guardia fue negligente en la maniobra y no cumplió la orden de avisar al Comandante cuando un buque se aproximara a una distancia menor de 10.000 yardas del Portaviones. Finalmente todos fueron relevados, recriminados y desembarcados. Particularmente el Comandante que en 25 años de servicio, había combatido en la guerra de Vietnam, derribado un MIG 21, estaba en posesión de varias condecoraciones y había ejercido el Mando de buques, aviones y escuadrones, se retiró de la Marina.

Analizando el parágrafo anterior y la impresionante sucesión de accidentes ocurridos en tan poco tiempo, puede uno concluir en que la Armada de los EE.UU. capacita mal a sus Oficiales ? O que sus procedimientos en navegación son inseguros ? No. Por supuesto que no. La U.S. Navy constituye la potencia marítima más importante del mundo. Sus flotas navegan por todos los océanos. Su actuación, tanto en conflictos bélicos, como en operaciones de salvaguarda de la vida humana en el mar, misiones de paz y un largo etc. demuestra con claridad que su potencial no es solo material, sino también humano. Y esto pone de relieve algo que sí, es concluyente : cuando se analizan estas tragedias, se puede hablar de errores en las acciones, de errores en la maniobra, se puede criticar a un comandante, a un oficial de guardia, pero no a una Institución. No es justo. No se puede dejar de lado algo esencial, que es la naturaleza del medio en que nos movemos, por aire, en el mar o bajo la superficie y sus riesgos inherentes. En su libro "El cazador de barcos", Justin Scott escribía : "En el mar puedes hacerlo todo bien. Atenerte a las normas, ser precavido, seguir las reglas. Pero aún así, si quiere, el mar te matará".

Si el lector se toma el trabajo de recapitular sobre esta amarga recopilación de tragedias, verá que excepto en la enumeración de accidentes de submarinos y algún otro caso puntual, el resto son contemporáneas. También le pido que me crea que en varios casos debí "elegir" dentro del necrológico panorama que encontré, para no hartar con la lectura de tantos dramas. Pero estos existen, en el hemisferio norte, en el sur, en todos los mares del mundo, con buques mercantes, militares, pesqueros, petroleros, de todos los pabellones y por las más diversas causas. No se trata de buscar consuelo a nuestros accidentes, mirando los demás. No es esa la intención. Sí lo es, en cambio, como decíamos antes, ubicarlos en el debido contexto de una realidad que viene de mucho tiempo atrás y que quizás por no haberla vivido en carne propia durante años, la habíamos olvidado : al mar no se le puede dar ventaja.

En la Plaza de la Armada, la fuerza de la escultura de Yepes ejemplifica de alguna manera, la lucha entre el marino y el mar. Allí año tras año, reverenciamos a los camaradas que perdieron su vida en esa lucha. También allí, desde el dolor de los últimos compañeros que se fueron, uno sentirá más que nunca la necesidad de ser mejor, de comprometerse a más y de seguir adelante.

Bibliografía :

Vida y muerte a bordo : Fundación Explora
Revista EP[S] : Edición Nº 1.280
De naufragios y leyendas en la costa de Rocha : Juan Antonio Varese
Buques de guerra del año 2000 : Camil Busquets
El cazador de barcos : Justin Scott
La carta esférica : Arturo Pérez Reverte
Estadísticas e investigación de siniestros: OMI, Ref. T1/2.02
Navy times : edición octubre 2000, U.S. Navy
Encarta 98 : Microsoft Corp.
Diario El País de Madrid
Oil spillage in antártica : American Chemical Society

Páginas WEB :

diarioelpaís.com
abc.es
elpais.es
marenostrum.org
paralibros.com
cibernautica.com.ar
valparaiso.chilelindo.cc
tiscalinet.it
tercera.cl
elnuevodiario.com.ni
terra.es
laprensa.com.ni
ilgiorno.monrif.net
lapadania.com
espanol.yahoo.com
laprensahn.com
worldlingo.com
nytimes.com

# HISTORIAS CORTAS DE PIRATAS

por el Capitán de Navío (CG) Francisco Valiñas

El C/N (CG) Francisco Valiñas egresó de la Escuela Naval en 1973, habiendo prestado servicios en diversas unidades flotantes y terrestres. Es diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Academia de Guerra Naval, y en Teoría Militar, Estrategia y Comando Conjunto en la Universidad de Defensa Nacional de la República Popular China. Cursó estudios de Asuntos Internacionales en la Georgetown University de Washington DC, EE.UU. En la actualidad presta servicios en el Ministerio de Defensa Nacional.

## 1.– LOS PRIMEROS PIRATAS

La piratería en el mar nació en forma casi simultánea con el arte de la navegación, y si bien fue notoria en el Mare Nostrum del Imperio Romano, se convirtió en flagelo por la Edad Media, con un auge paralelo al incremento de las transacciones comerciales en las aguas europeas.

El dudoso honor de ser el primero en entrar a los anales históricos como pirata le correspondió a Eustacio el Monje, un clérigo flamenco que renegó a los hábitos para dedicarse a saquear naves francesas y vender sus mercancías en Inglaterra, a beneficio propio y del Rey John en el año 1207. Mas las relaciones entre ambas partes no fueron del todo armónicas, y en 1212 el flamenco fue expulsado del territorio inglés.

Luego de descansar un par de años ejerciendo como comerciante en Holanda, Eustacio vendió sus servicios contra Inglaterra a Francia en 1214 (donde se lo desconocía como el pirata que había asolado su tráfico marítimo durante un lustro). Pero en una de sus incursiones, mientras saqueaba la presa de turno en medio de un banco de niebla, fue sorprendido por dos naves inglesas armadas a guerra que redujeron a flechazos a los piratas. Trasladado a puerto y tras un Juicio sumario público, Eustacio fue decapitado allí mismo, y su cabeza expuesta en una cesta de hierro que colgaba de un poste en el muelle.

Casi simultáneamente, en 1213 merodeaba por aguas del Mar Báltico el germano Klein Henszlein, el primero en operar en flota, o sea con más de una nave. Cansados de sus correrías, comerciantes escandinavos y teutones armaron una flotilla para darle cacería, la que se produjo finalmente allá por 1216, capturando vivos a Henszlein y treinta y tres de sus hombres. Trasladados a Hamburgo, fueron juzgados una tarde otoñal de domingo en la plaza central de la ciudad puerto y condenados a muerte por decapitamiento.

En el caso del capitán pirata y como medida ejemplarizante, la sentencia dispuso se lo ejecutara con tres golpes de espada (en lugar de uno de hacha), de manera de prolongar el sufrimiento del condenado, como se estilaba en esa época y lugar con los reos que se ganaban el encono público. Las ejecuciones se efectuaron en el acto, y las 34 cabezas, clavadas en picas, se exhibieron en el camino que subía del muelle, hasta que el mal olor y las moscas aconsejaron su retiro y sepultura, la que no necesariamente coincidió con la de los cuerpos.

Pero la piratería tuvo una expansión explosiva cuando las coronas europeas comenzaron la explotación organizada de sus colonias de ultramar. Al principio los mismos monarcas la fomentaron bajo la forma de armar corsarios, los cuales pronto entendieron que era más provechoso trabajar por cuenta propia que compartir sus ganancias con un aparato burocrático que los devoraba en impuestos. Así surgieron Edward Davis, William Kidd, Jaime de Santillana, Lopes da Covilhâ, Jean Louis Supervielle, Pier Luigi, Cellini, entre otros. Después aparecieron los delincuentes puros: Edward Low (Lobo), Edmound L'Auloneais (El Olonés), Joaquín García Carrión (Peteco), Diogo Dias das Pedras (Pedrinhas), Edward Teach (Barbanegra) y Vincent Van Der Kool (el Holandés), por nombrar solo algunos.

## 2.– DE BOTINES Y DEUDAS

Si bien los piratas aceptaban cualquier tipo de botín, apreciaban por sobre manera las joyas, y particularmente las monedas de oro y plata. Las más codiciadas eran: doblones españoles (de a ocho o de a doce); crusadôes de Portugal; coronas, guineas y chelines de Inglaterra; deniers y luises de oro de Francia; ducados daneses; coronas suecas; maravedíes árabes; piastras de Siam; mohures y rupias de la India; y daalders de Holanda.

El dinero amonedado tenía como ventaja el permitir un reparto equitativo y fácil de comprender entre los delincuentes, la mayoría analfabetos y como tales poco propensos a entender el valor de las mercancías a granel. Así, es sencillo imaginar la alegría del capitán Henry Jennings cuando en 1716 capturó al galeón español LA DOLOROSA con 365.000 doblones de a ocho. Pero a menudo los piratas volvían a puerto con las bodegas vacías después de meses merodeando los mares.

En abril de 1720, el capitán Calico Jack Rackam arribó a New Providence (Bahamas) con tan solo 50 rollos de tabaco y 19 bolsas de pimienta. Si bien durante los veinte meses de cacería por aguas de las Indias Occidentales había asaltado más de cincuenta embarcaciones, de la mayoría solo pudo obtener provisiones, pólvora y suministros varios para abastecer las necesidades de su propia nave.

Después de cinco años de correrías por el Caribe, y aprovechando una amnistía otorgada por la corona para aquellos piratas que hubiesen atacado a enemigos de Inglaterra, el capitán Edward Davis entregó su buque a las autoridades de Virginia en diciembre de 1688. Cada uno de los sesenta y dos tripulantes se retiró con 142 libras esterlinas, mientras que al capitán correspondió el doble de ello, más 4 piezas de seda china, dos balones de papiro crudo y siete piezas de cintas varías estropeadas por la humedad. Este fue reconocido como uno de los botines más altos en repartirse de forma legal. Como impuesto por el perdón real, el buque pagó 300 libras esterlinas, que se emplearon para la construcción del edificio del Colegio William & Mary de Richmond, aún hoy en funciones educativas.

Tras merodear durante varios meses por aguas del Caribe y alrededores sin lograr siquiera una presa para llenar la gambuza, y obligado por el hambre, el francés Edmound L'Auloneais (El Olonés) fondeó en una caleta del Golfo de Darién bajando a tierra con parte de su tripulación para cazar ganado salvaje y recolectar frutas. Tuvieron éxito los primeros cuatro días, logrando hacer bucán (carne ahumada) de algunas reses, pero al quinto fueron atacados por aborígenes caníbales; unos pocos sobrevivientes llegaron de regreso a la nave, mientras que el resto (Olonés incluido) fueron muertos, faenados y devorados en la playa misma, ante los ojos atónitos de los demás piratas que debieron esperar unas horas

por condiciones adecuadas de altura de aguas para levar ancla.

Como todas las actividades delictivas, la piratería generalmente no dio ganancias a sus cultores.

## 3.– LA BANDERA

No se conoce con certeza como nació la bandera pirata, lo único concreto es que promediando el Siglo XVII ya era un emblema que significaba terror en los mares. En el lunfardo de los distintos idiomas de la época se la llamaba "Jolly Roger", modismo derivado de "Joli Rouge" (belleza roja) en alusión a una pequeña bandera bermellón que solieran lucir los primeros corsarios franceses. Así, los galos que cambiaron el negocio legal del corso por la piratería pasaron a largar enormes pabellones de color rojo.

Después, en algún momento de la segunda mitad del siglo se pasó al color negro, adoptado por la gran mayoría de los filibusteros, aunque se conservaron algunos casos individuales que izaron otros colores, como el caso de Christopher Moody (francés) que conservó el rojo, Francisco de Fonseca (criollo centroamericano) en amarillo, Adam Baldridge (inglés) en azul, y Diogo Soares en blanco, por nombrar solo algunos.

También variaron las formas. Por ejemplo, existieron banderas cuadradas (Thomas Tew, Edward Low), rectangulares (la gran mayoría), cornetas (Cristóbal Condal, Pier Luigi Cellini) y triangulares (Christopher Cressent, Walter Kennedy).

Detrás del color del campo, las banderas mostraban esqueletos o cráneos humanos, sables o dagas, corazones sangrando, fémures cruzados, relojes de arena, copas, etc. Cada filibustero creaba su propio diseño de pabellón, el cual lucía con orgullo como una marca de identificación, a través de la cual intentaba dar a conocer su nombre y prestigio por los mares y tabernas portuarias del mundo. Incluso aquellos piratas que operaban en flotilla, imponían su bandera a todos los buques participantes de la banda delictiva.

El diseño que hoy se considera clásico de la piratería (o sea el cráneo humano de frente con dos fémures cruzados por detrás, en blanco sobro fondo negro) se dio a conocer en la driza por primera vez en 1700, cuando el francés Emanuel Wynnêe capturó un mercante de su propia bandera frente a las islas de Cabo Verde. Ese mismo boceto fue también utilizado por el inglés Richard Worley entre 1707 y 1713, dándole una disusión mucho mayor. Esquemas parecidos fueron empleados por los ingleses Henry Every (cráneo de perfil), Edward England (huesos cruzados debajo del cráneo) y Jack Rackam (sables en lugar de huesos).

Algunos piratas tuvieron más de un diseño de bandera. El escocés Bartholomew Roberts izó uno en sus correrías por el Indico y otro diferente en el Atlántico. El francés Lucien Prevost cambiaba de bandera anualmente, cada 1 de enero. El holandés Dirk Chiverts usó distintos colores en el Mar Rojo, en el Indico y en el Atlántico. Otros no usaron ningún tipo de bandera, como fue el caso del virginiano Dan Slims, o el newyorkino John Russell.

Pero cualquiera fuera la forma, el color o el contenido, todas esas banderas tuvieron algo en común: el significado de terror y muerte para sus víctimas.

## 4.– EL SALMAGUNDI

Por su propia naturaleza, los piratas jamás tuvieron normas para control de provisiones, como ocurría en las flotas mercantes o navales de España e Inglaterra, quienes aprovisionaban sus buques de forma planificada y equilibrada para cada travesía. En consecuencia, los fílibusteros conocían solo

dos estados de alimentación: festín o hambre, esta última la más frecuente. Por ello, al capturar una presa, después de asegurada su conquista y reducida la tripulación, se hacía una gran comida, la que llevó el nombre de "salmagundi".

El origen de ese nombre tiene dos versiones; por una fue la deformación del vocablo italiano "salamine", aludiendo a que lo primero que devoraban los piratas eran los fiambres que encontraran en gambuza. La otra versión, mencionada por un tal Jean Rabelais en el Siglo XVI, proviene de "salmigondis", plato francés similar a nuestra actual "ropa vieja". Lo cierto fue que el salmagundi resultó en un manjar muy versátil.

Probablemente el origen del término está relacionado con las dos interpretaciones, porque en los hechos el hambre llevaba a los piratas a devorar lo primero que estuviera listo, y para ello recurrían a los encurtidos, los huevos duros y las conservas en vinagre. Entretanto, encendían los fuegos de la cocina y en un caldero ponían a cocer todo lo que encontraban y pudiera servir: carnes frescas (aves, cerdos, tortugas o cabras), carnes saladas o pescado ahumado, junto con repollo, nabos, cebollas y cualquier otro vegetal de utilidad. A la cocción se le agregaba abundante vino y se condimentaba con sal, ajo, pimienta y mostaza en grano.

El salmagundi se digería remojado en abundantes cantidades de cerveza, vino o grong (ron con agua) según las disponibilidad en bodega de la presa, o todos ellos al mismo tiempo. Entonces, la combinación de ayuno y alcohol solía derivar hacia una borrachera generalizada, alentadora con frecuencia de actos violentos cuyo principal blanco fueron los prisioneros, aunque en más de una oportunidad se manifestó entre los propios piratas con una secuela de homicidios que se olvidaban al día siguiente, pasados los efectos de la resaca.

Con el tiempo, el salmagundi se trasladó a tierra, reviviendo en tabernas frecuentadas por viejos piratas retirados. Al pasar los años, se fue refinando y adquiriendo una identidad propia. Hoy es posible encontrarlo en la carta de restaurantes de New Providence, Tortuga e islas de las Antillas que alguna vez fueron refugio de filibusteros, consistiendo en una entrada de fiambres con huevo duro y pickles, y un plato de fondo del tipo cocido de ave, cerdo salado y legumbres varías condimentado con aceite de oliva y perejil, pudiendo ser solicitado con variaciones (carne vacuna, tortuga, pescado, etc.) a gusto del comensal. Hasta existen versiones de bajas calorías para personas a dieta, o carentes de sal para hipertensos; pero eso es cosa de la modernidad y de las demandas del mercado turístico, no teniendo nada que ver en su receta los piratas ancestros, pues para ellos la vida solía finalizar de maneras no relacionadas con el colesterol o las afecciones cardiovasculares.

## 5.– LOS OTROS PIRATAS

Si bien los piratas obtenían presas en grandes cantidades, eso no los convertía en hombres ricos, sobre todo cuando el botín se conformaba con mercancías varias en vez de dinero. Entonces necesitaban venderlo, y para eso existían pasos de intermediación que en sí no se diferencian mucho de los actuales métodos de lavar dinero.

En primer lugar los piratas necesitaban un santuario, lugar para recalar, reparar las naves, obtener esparcimiento para los hombres, descansar con seguridad, adquirir los suministros para la siguiente travesía y también vender el botín de la correría anterior. Dicho resguardo debía contar con algunas condiciones básicas, como ser una caleta de boca estrecha donde poder montar artillería de defensa a la entrada, de suficiente calado para bergantines pero no para fragatas o navíos,

con por lo menos una ribera de pendiente adecuada para carenar el casco, fuentes cercanas de agua dulce y madera, etc. Así surgieron asentamientos en las islas New Providence (Bahamas), Tortuga (Antillas), St. Marie (hoy Nosy Boraha, Madagascar), Perim (Bab El Mandeb), Karavatti (Costa Malabar), y otras más.

Pero esos santuarios eran lugares más o menos conocidos e identificables, por lo que para existir sin ser molestados necesitaban además el visto bueno (o al menos la vista gorda) de las autoridades locales. Así, el Gobernador General inglés con sede en Virginia toleró a New Providence porque allí acudían quienes atacaban a los enemigos de la corona británica; el Virrey de Nueva Navarra hacía otro tanto con Tortuga; el Gran Mogol Hindú con Karavatti; los holandeses en St. Marie, y así todos.

Lo segundo que necesitaban era un comprador local en el santuario, alguien con dinero disponible para pagar por las mercancías del botín y también lugar para acopiarlas. A su vez, este intermediario debía ser capaz de abastecer las naves para la próxima zarpada. Entonces apareció el broker, personaje afincado en el lugar, quien generalmente era representante de algún honorable comerciante de tierra firme, quien a su vez cerraba el círculo comercial haciendo, por ejemplo, que las mercaderías robadas a un galeón español se pagaran con algo de dinero más cerveza, medicinas, velas, avíos, sables y pólvora británicas al pirata, para venderse luego en tiendas de Londres con un pingüe margen de ganancia.

Ese fue el caso de Frederick Philipse, comerciante de Amsterdam, quien por 1647 instaló a sus hijos: Adolph en Madagascar, Hermann en Guayana y Jean Frederick en Nieuw Amsterdam (después New York) con sendas sucursales de su empresa para intermediar con los piratas. Su éxito comercial fue de tal nivel que en 1682 recibió el título de Barón en reconocimiento de la corona holandesa. Entretanto, para 1698 su hijo Jean había llevado la sucursal de New York a ocupar un predio de 42 kilómetros cuadrados, que contenía incluso un astillero.

También existió otro tipo de broker: el alcalde o gobernador de una localidad, quien entraba en relación directa con un pirata en particular con anuencia de su consejo gubernamental, de manera de lograr beneficios directos para la comunidad. Así fue el caso de James Fletcher (Alcalde de New York) con Thomas Tew en 1692, de Joâo Luis de Meneses (gobernador de Guinea Portuguesa) con Howell Davis, o el más ridículo de todos: Charles Eden (Gobernador de Carolina del Norte) quien amparara a Edward Teach (Barbanegra) adquiriéndole el botín que obtuviera del saqueo al puerto de Charleston (Carolina del Sur) en 1718.

Estos personajes, fueron otro tipo de piratas.

## 6.– EL PASEO POR LA TABLA

De todas las leyendas populares sobre los piratas ninguna ha perdurado con más peso en la mitología que la visión de las víctimas forzadas a dar el “paseo por la tabla”, o sea caminar con los ojos vendados y las manos atadas por una planchada de madera a la borda para caer a unas aguas infestadas de tiburones. En los hechos documentados, existe tan solo una versión dudosa de que ello pudiera haber ocurrido, en un raconto no confirmado y sin relación con la piratería.

En 1769 el “largo brazo de la justicia de su Majestad Británica” capturó en Pernambuco a George Woods, desertor de un buque negrero y acusado de participar en el motín que llevó al fin de la nave. Mientras navegaba de regreso a Bristol para ser ejecutado, como prisionero en una fragata de la Amada Real,

Woods confesó al capellán Howard Newgate que los amotinados habían forzado a los tripulantes leales a la corona a "dar el paseo por la tabla" luego de haber convocado la presencia de tiburones por la vía de arrojar al agua un cabrito recién degollado. La confesión del condenado habría tenido como propósito inculpar a otros participantes del motín a cambio de trocar su pena capital por destierro en la colonia carcelaria británica (hoy Australia).

Nunca se encontraron registros de que George Wood hubiese sido ejecutado, ni dato alguno sobre su futuro después de la confesión, así como tampoco del capellán Newgate. El caso entero desapareció en la niebla de la historia, e incluso no se le encontró relación alguna con la piratería. Entonces: ¿cómo surgió el mito del "paseo por la tabla"? Aparentemente, de mucho tiempo atrás.

Allá por los años 100 AC existían piratas que asolaban el tráfico marítimo de Roma en el Mediterráneo, acostumbrando hacer burlas crueles a los cautivos. Cuando algún prisionero se identificaba como romano (y como tal propiedad del emperador), los piratas solían ponerse de rodillas y pedirle perdón con sarcasmo, le indicaban que era un hombre libre y lo invitaban para irse a su casa. Pero como el único lugar hacia donde podía ir era el mar, el prisionero se veía obligado a caminar hacia la borda y dejarse caer a las aguas, en la esperanza (si sabía nadar) de ser encontrado por otra embarcación antes de perecer.

Si esta práctica derivó al futuro en la materialización de lo que cuenta la leyenda es algo desconocido hoy por los historiadores. Lo que sí está avalado por hechos fue que durante los Siglos XVII y XVIII los piratas solían arrojar al mar los prisioneros que les disgustaban o no tenían utilidad (mujeres, después de violadas, ancianos, u hombres que no querían unírseles, por ejemplo), algunas veces vivos pero generalmente después de degollarlos o ejecutarlos de un disparo. No obstante, el "paseo por la tabla" ingresó igual en la mitología.

## 7.– DAMAS PIRATAS

Como todas las actividades de la vida humana a lo largo de la historia, la piratería no fue un coto exclusivo de hombres. También hubieron mujeres; y muchas, más de lo que generalmente se piensa. Pero en esta oportunidad se habrán de mencionar solo dos, las cuales se destacaron lo suficiente como para ser historia. Ellas fueron Anne Bonny y Mary Read, quienes operaron con Calico Jack Rackam a principios del Siglo XVIII.

Anne nació en Irlanda por 1687 como la hija bastarda del prominente abogado William Cormark y de Peg Brennan, doméstica de la familia. El escándalo derivado del alumbramiento impulsó a la pareja a huir hacia el nuevo mundo, radicándose el trío en Charleston (Carolina del Sur) donde el letrado conquistó un importante lugar en la sociedad naviera y mercantil local, acompañado de la consiguiente fortuna económica. Según costumbres de la época, a los catorce años Anne ingresó a la lista de muchachas casaderas, siendo reconocida por la fiereza de su temperamento ya que en una oportunidad apuñaló a un pretendiente que habría intentado ir más allá de lo permitido.

A los diecisiete años Anne Cormark se casó con un tal James Bonny, propietario de una taberna y posada de New Providence, y al mismo tiempo broker de varios piratas. Durante algún tiempo, Anne trató de sobrellevar la vida de esposa, pero las breves y sigilosas actividades comerciales que le confiaba su marido en Nassau la condujeron a una relación afectiva con el Gobernador General de Bahamas, Woodes Rodgers, hombre dedicado íntegramente a la tarea de eliminar los piratas de aguas caribeñas. A través de este, co-

noció un día a Jack Rackam, conocido como "Calico" (Percal), pirata retirado al amparo de una amnistía real.

El enamoramiento de Anne y Calico fue inmediato y explosivo, al punto que Rackam ofertó a James Bonny comprarle el divorcio (costumbre de estilo en la época), lo que éste último rechazó y amparándose en una ley británica solicitó formalmente a Woodes Rodgers que se le devolviera la esposa y encarcelase al ofensor matrimonial. Como el gobernador no tenía opción (y además sentía herido el amor propio), la pareja tuvo su excusa para darse a la fuga, no sin antes robar una goleta fondeada en puerto con intenciones de dedicarla a la piratería.

Así, Anne la abordó en la noche disfrazada de marinero, y descubriendo los senos ante el vigía que detectó su presencia logró arrastrar la guardia entera hacia un sollado, oportunidad que aprovechó Rackam para con algunos secuaces apoderarse de la nave y hacerse a la mar. Corría el año 1709, y las actividades de la pareja se prolongarían por más de una década, en aguas del Caribe y del Atlántico.

Una tarde de 1716 Calico Jack atacó un mercante holandés proveniente de Guayana. Al reducir la dotación y como era de estilo, se ofreció a los prisioneros más jóvenes unirse a los piratas, y entre los que aceptaron había un muchacho rubio que llamara la atención de varios bucaneros por la hermosura y lo delicado de sus facciones. Antes de aceptarlo, Anne Bonny lo revisó, descubriendo que se trataba de una mujer.

Mary Read también provenía de un amor ilícito, pero para disimular la falta su madre lo disfrazó de varón haciéndolo pasar por Marion, un hijo recientemente fallecido. Como su padre nunca regresó de la guerra a la que había partido, el fraude fue bien encubierto ante los economicamente poderosos familiares de la novel viuda. A los doce años Marion ingresó a la Real Armada británica como paje del capitán de un navío de línea y así conoció el fragor del combate durante la guerra de sucesión española. Más adelante pasó a la infantería, destacándose por su bravura en el combate.

Pero ya como Teniente se enamoró del oficial flamenco compañero de tienda, renunciando a las armas para admitir su condición de mujer. La pareja se casó, estableciéndose como taberneros en Holanda. La felicidad conyugal duró poco; el esposo falleció de peste y a Mary se le hizo muy difícil adaptarse a la nueva situación. Cuando los acreedores liquidaron la taberna volvió a lo único que sabía hacer bien; vistió de hombre y se alistó como marinero en un carguero holandés, navegando hasta ser capturada por Calico Jack.

Tanto Anne Bonny como Mary Read pasaron desapercibidas como mujeres durante los años de correrías juntas, al punto que un solo testimonio de una tal Dorothy Thomas (prisionera de Rackam conservada con vida para cobrar rescate) afirmó de la existencia de féminas en el oficio delictivo. Sí descollaron por su bravura en el combate. Eventualmente, Mary Read estableció una relación firme con uno de los oficiales de Calico Jack, y eso ayudó a mantener el equilibrio abordo.

Pero la bonanza llegó a su fin. En octubre de 1720 Rackam entró a Montego (Jamaica) para vender parte del botín. Mientras la tripulación disfrutaba en tierra de una embriaguez generalizada, una goleta de guerra de la Armada Real británica sorprendió' a la nave fílibustera, donde la dotación de guardia (capitán incluido) también dormía los efectos del alcohol. Las únicas personas lúcidas abordo, Anne Bonny y Mary Read, cubrieron su retirada a pistoletazos, abordando un esquife con el que se perdieron en la noche. Sin embargo, al día siguiente fueron apresadas en tierra.

Calico Jack, las dos mujeres y ocho piratas capturados abordo fueron Juzgados en

Kingston (Jamaica) y condenados a la horca, pero ambas damas declararon estar preñadas, obteniendo la cancelación de la ejecución; ninguna corte británica podía condenar a un niño por nacer, sin importar el delito cometido por su madre. Cuando Rackam fue conducido al cadalso, Anne se negó a besarlo y altivamente lo recriminó a viva voz diciéndole: "... si no te hubieses emborrachado como un estúpido habrías peleado como un hombre y no estarías siendo ahorcado como un perro...".

Mary Read murió en prisión junto con su criatura en el momento del parto. De Anne Bonny nunca más se supo; solo existe la certeza de que no fue ejecutada, y además corrió el rumor que su poderoso padre le compró la libertad poco antes del nacimiento de la hija de Calico Jack.

## 8.– EL PIRATA DE LA PATA DE PALO: ISRAEL HANDS

Israel Hands nació en Irlanda alrededor del año 1685; una década después su viuda madre lo confió a un capellán, quien no pudiendo con el comportamiento díscolo del jovencito lo entregó como paje al servicio de un capitán mercante residente en Dublín. Se presume que allí habría aprendido el oficio del mar. A principios del Siglo XVIII participó en la guerra de sucesión española al servicio de la Marina de Francla, y al fin del conflicto casó con una moza bretona afíncándose en proximidades de Brest. Pero la vida conyugal no le habría sentado bien, por lo cual en 1714 volvió a la mar.

En diciembre de 1716 Israel Hands integraba la dotación del carguero francés NANCY, transportando en bodegas tabaco, ron y azúcar de Martinica a St. Malô, cuando la nave fue atacada por el QUEEN'S ANNE REVENGE al mando de Edward "Barbanegra" Teach. Capturado el bajel galo y como era de estilo, los piratas ofrecieron a los vencidos la opción de unirse a "la hermandad» lo que fue aceptado por Israel Hands. En poco tiempo, el irlandés descolló en la destreza como artillero y su bravura en la pelea mano a mano, ascendiendo hasta llegar (gracias a las vacantes que naturalmente dejaban los combates) a segundo de Barbanegra.

Las correrías de Teach lo llevarían a capturar el bergantín de carga francés ROYAN en enero de 1718. Dadas las buenas condiciones marineras de la presa decidió incorporarlo a su flota, mas como la nave necesitaba algunas refacciones de adaptación la entregó a Israel Hands para que lo condujera a New Providence. Allí, el irlandés le modificó la arboladura a una configuración de mayor velocidad, le instaló diez cañones a las bandas y cuatro de metralla en el castillo de proa, y rebautizándolo REBUKE (Bofetada) se unió a Barbanegra en abril para una operación de asalto al puerto de Charleston (Carolina del Sur) y su posterior bloqueo, que reportó diecinueve presas.

En el viaje de regreso Teach convocó a los capitanes de las otras naves de la flota a reunión en su buque para discutir el reparto del botín. El consumo de ron fue abundante y en determinado momento, sin mediar motivo alguno, Barbanegra disparó un pistoletazo que hirió a Israel Handa por debajo de la rodilla derecha. Como existió fractura ósea, la pierna hubo de ser amputada esa misma noche.

El irlandés fue desembarcado en New Providence. Teach lo recompensó largamente, dándole su parte personal del botín (además de la que le correspondía), y dejándole el REBUKE en propiedad. Hans lo vendió y se trasladó entonces Jamaica afincándose con una plantación azucarera. De la vida sedentaria de agricultor adquirió una prótesis de madera para complemento de la pierna cortada y una esposa joven. Pero no le fue bien, y por mediados de 1720 se hizo al largo en un ber-

gantín goleta, esta vez para trabajar por cuenta propia.

Israel Hands se dedicó a la piratería unos cuatro años adquiriendo fama como el "el pirata pelirrojo de la pata de palo". Después, se acogió a una amnistía ofrecida (comisión mediante) por el Gobernador General de las Indias Occidentales británicas. De sus correrías se supo poco, solo que volvió con buenas ganancias. Se instaló con una posada en Jamaica junto a su esposa, y eventualmente tuvo un hijo.

Falleció de causas naturales por 1748, pero las tertulias de su taberna, cuya clientela incluyó varios piratas retirados, se trasmitieron oralmente en el tiempo, hasta ser la inspiración del escritor Robert Louis Stevenson para su libro "La isla del tesoro".

## 9.– EL COFRE DEL TESORO: WILLIAM KIDD

El origen de la leyenda del cofre repleto de monedas y joyas, enterrado en una isla misteriosa, surgió de una acción similar por parte de William Kidd en 1699.

El Capitán Kidd fue un respetable marino mercante escocés, quien luego de una exitosa carrera como privateer se radicó en New York por 1689 formando familia con Sara Oort, con la que tuvo dos hijas. La fortuna obtenida en los años de mar le permitió poseer su compañía naviera con almacenes y buques propios, más una importante residencia. Hombre devoto, conducía su familia al oficio religioso todos los domingos, y por sus virtudes ciudadanas el Gobernador Benjamin Fletcher lo introdujo al Concejo de la Ciudad.

En 1695 William Kidd arribó a Londres con una carga de ron. Allí, el consignatario le presentó el Condestable Real, el Primer Lord del Almirantazgo, el Lord Custodio del Sello Real, el Secretario de Estado y el Conde de Bellmont, recién designado Gobernador de Nueva Inglaterra. Los nobles, en conocimiento de su reputación y honor, le propusieron a Kídd volver a ejercer como privateer contra Francia en aguas del Océano indico y el Mar Rojo. Para ello, aportaron seis mil libras esterlinas para adquirir y armar el ADVENTURE GALLEY, un buen navío de 34 cañones.

Kidd acepto, y en diciembre zarpó en su nueva nave hacia New York para complementar una tripulación de 150 hombres y aprovisionar la nave. La captura en viaje de un bergantín galo le permitió adquirir las provisiones para una larga travesía, así como adelantar algunos salarios a cuenta del botín futuro. Cuando al fin puso velas hacía el área de operaciones, hizo una pierna de cinco meses sin escalas hasta arribar a Madagascar. Al omitir la recalada en Capetown no se enteró de la finalización de las hostilidades entre Inglaterra y Francia, lo que implícitamente cancelaba su licencia de privateer, y de allí en más cualquier ataque a una nave francesa sería un acto de piratería.

Tomando como base la isla de Perim, a la entrada del Mar Rojo, Kidd asoló la zona durante dos años con diversa fortuna. Las presas obtenidas las vendía en Madrás, donde también depositaba el oro, las joyas y el dinero que obtenía a cambio. Cuando el deterioro del ADVENTURE GALLEY anunció el final de su vida útil para las correrías, recogió las ganancias del periplo y puso rumbo a casa. Recalando en Barbados para provisiones frescas, supo que se había puesto precio a su cabeza, acusado de piratería.

Dispuesto a revindicar su buen nombre, Kidd dejó la nave capitana al mando de su cuñado (Samuel Bradley) y transfiriendo todos los tesoros a la balandra española SAN ANTONIO (capturada en proximidades de Híspaniola), con solo doce hombres puso proa a Boston para entrevistarse con un abogado amigo a quien encargaría gestionar su entrega y el perdón real. Durante la travesía,

Kidd recaló en puntos de la costa de Carolina del Norte, New Jersey, New York y Massachusetts, donde procedió a enterrar por partes el botín obtenido, con intenciones de emplearlo como prenda de negociación. Para ello, levantó cuidadosos y precisos mapas.

Un capítulo aparte merece el tratamiento que dio a su botín personal, consistente en un enorme cofre repleto de gemas preciosas y oro amonedado. En junio de 1699 Kidd recaló en la isla Lord Gardiner (archipiélago Long Islands, New York) y en un bote bajó el baúl a tierra acompañado de dos marineros que no tenían la más remota idea de donde se encontraban. Allí, el capitán enterró el cofre, aunque esta vez no registró por escrito el lugar, manteniendo el secreto en su mente.

William Kidd se entregó al nuevo Gobernador de Nueva Inglaterra (Conde de Bellmont, uno de los nobles que lo contratara como corsario) el 2 de julio de 1699, poniendo a su disposición la ubicación de los tesoros enterrados, excepto el suyo personal. Así, se recuperaron para el Tesoro Real 153 kilogramos de oro, 268 de plata y 72 de gemas preciosas. Pero a pesar de ello, el perdón real no le fue concedido, siendo juzgado por piratería y condenado a la horca. La sentencia se ejecutó el 19 de mayo de 1701.

A partir de esa fecha y durante más de dos siglos, la isla Gardiner fue prácticamente dada vuelta en varias oportunidades por buscadores de tesoros de diversa índole, la última vez en 1985 y empleando tecnología de punta en detección de metales. Pero el mítico cofre del Capitán Kidd nunca apareció.

## 10.– EL PIRATA MUSULMÁN: MUSTAFÁ HURDÁ

John Ward habría nacido en Gales por el año 1645, pero poco se conoce con exactitud sobre sus orígenes. Se sabe que en 1668 participó como tropa regular de la infantería británica en la campaña que el Coronel Henry Morgan condujera contra Portobelo, puerto depósito de las colonias españolas de América en Panamá. Allí, por sus acciones de combate recibió la jerarquía de Sargento.

Después de la operación contra Portobelo, Ward regresó a su ciudad natal, donde tenía establecida residencia y familia, pero la existencia sedentaria y las dificultades comerciales no dieron satisfacción a su vida, por lo que se hizo a la mar integrando la tripulación de Howard DavIs, privateer abocado a presas españolas antes de dedicarse en plenitud a la piratería.

John Ward se alejó del mar en 1682 para atender a su agonizante esposa, acogiéndose a una amnistía real propiciada por Charles I de Inglaterra, que condonaba todos los delitos de piratería cometidos en perjuicio de los enemigos de la corona británica. Sin embargo, su único hijo, John, que había seguido las aguas paternas, continuó embarcado en el lucrativo negocio pirata.

Charles I falleció en 1685, asumiendo el trono su medio hermano, Jacobo II. Devoto católico y emparentado a las casas reinantes en España y Francia, Jacobo canceló de inmediato todas las patentes otorgadas por el monarca anterior en contra de las coronas hispana y gala, ordenando simultáneamente la detención y enjuiciamiento por piratería de todas las personas dedicadas a dichas actividades.

Muchos privateers ingleses no conocerían las reales órdenes durante varios meses, por encontrarse en el mar al momento de su emisión. Entre ellos se encontraba el navío de John Ward hijo. Cuando en enero de 1686 arribó a Falmouth la dotación entera fue encarcelada y sometida a juicio por piratería. John Ward padre acudió a su antiguo jefe, el Almirante Henry Morgan, para

que intercediera en favor de ese hijo cuyo único pecado había oído atacar a los enemigos de la corona británica. Pero el viejo Almirante gozaba del retiro en Jamaica, y para cuando su intento de mediación llegó a Jacobo II el joven John había sido ya ejecutado en la horca, como se estilaba con los piratas.

Además del dolor natural de haber perdido a su único familiar, John Ward se sintió profundamente traicionado por una monarquía a la que había dedicado sus mejores años. Entonces, reaccionó armando un grupo de ex compañeros de andanzas para robar una nave fondeada en Falmouth y huir con el propósito de dedicarse a la piratería, pero esta vez en contra de Inglaterra. Como no tenía donde acudir, porque Jacobo II mantenía buenas relaciones con las demás casas reales de Europa, John Ward se dirigió a Túnez, poniéndose a las órdenes de Bey local, aunque se preocupó previamente de capturar algunas presas buenas para entregarle como tarjeta de presentación.

Las relaciones de John Ward con las autoridades tunecinas fueron excelentes desde el principio. Adoptando la religión islámica, cambió su nombre a "Mustafá Huardá", en homenaje a un antepasado del Bey el primero, mientras que el segundo surgió de la fonética deformada por los piratas berberiscos de su propio apellido. En pocos años juntó una fortuna personal importante, lo que le permitió adquirir tierras y majadas en la región montañosa de Jendouba, lejos de la costa y del "largo brazo de su majestad británica". En 1699 abandonó definitivamente el mar, para establecerse en sus propiedades como un ganadero y comerciante próspero, y disfrutar de su harén.

Mustafá Huardá falleció de causas naturales a los 79 años de edad. Lo sobrevivieron 26 hijos, todos fruto de su vida como musulmán.

## 11.– EL PARCHE EN EL OJO: HENRY MORGAN

Henry John Morgan nació en Gales por 1634, siendo adoptado por John Morgan, Coronel de la Infantería Real en servicio activo que en 1640 recibió destino a Jamaica. Allí, se radicaron definitivamente, con una plantación en cercanías de Port Royal, pero los aires caribeños no fueron buenos para la salud del Coronel y su cónyuge, porque antes de cumplir los diecisiete años el joven Henry quedó huérfano a causa de enfermedades tropicales. De su padre, Henry Morgan heredó el amor a la carrera de las armas y un odio irracional hacia España. A los doce años inició la instrucción militar y a los quince obtuvo el grado de Teniente de la Infantería Real. Pero el joven Oficial no fue comisionado, regresando a Jamaica y la administración de la plantación.

A la pérdida de sus padres, Henry Morgan se hizo parroquiano habitual en las tabernas de Port Royal, y así entró en contacto con la llamada "fraternidad de la costa", una sociedad de piratas en descanso transitorio. En corto tiempo se convirtió en líder natural del grupo, recibiendo de ese la influencia de la delincuencia del mar. La combinación de esos factores, más el tedio de la plantación y el odio a España convergieron en un punto común: la piratería. Así, en 1666 armó su propio buque para asolar presas españolas en los alrededores de Cuba, sin preocuparse de obtener una patente de corso. Para 1667 la fama de sus incursiones había alcanzado la corte de Charles I.

Hombre de mentalidad empresarial y ambicioso, Morgan no estaba satisfecho con los resultados económicos de las correrías piratas. En esas circunstancias ideó atacar Puerto Cabello, lugar donde España concentraba riquezas y mercancías de y hacia Panamá. La operación se condujo al mejor estilo naval,

aprovechando la circunstancia de la ausencia de la flotilla española surta en el lugar. Pero como no era ducho en la guerra del mar, el mérito del éxito fue de su segundo, Peter Barta, ex Capitán de la Armada. Respetuoso al extremo de la ley, Henry Morgan remitió al tesoro inglés la cuota parte del botín, lo que le ganó el ascenso a Coronel.

La sencillez de la operación contra Puerto Cabello alentó metas ambiciosas. En 1668 organizó un ataque a Portobelo, otro lugar de acopio de las mercaderías provenientes de la metrópolis para su distribución en el nuevo mundo, y de los metales preciosos de Perú que pagaban por ellas. Pero sin la guía de Barts, planificó una típica operación de infantería. Así, desembarcó con 250 hombres detrás de la sierra que protegía el flanco de la ciudad, cubriendo a pie una distancia de 45 kilómetros para, tres días después, atacar al amanecer. La sorpresa fue total; la guarnición se rindió más por desorden que por otra cosa. A señal convenida, tres buques ingresaron a puerto para cargar el botín y escapar antes de la llegada de la flota española.

El éxito alimentó la vanidad de Morgan, quien decidió montar una acción aún más ambiciosa: atacar Cartagena de Indias, y para ello convocó a los principales capitanes de la fraternidad. La reunión se llevó a cabo abordo del OXFORD, navío insignia de Morgan. Cuando los detalles estuvieron acordados, se festejó con una borrachera generalizada. En determinado momento una chispa alcanzó la santabárbara y el buque voló. De unos novecientos hombres sobrevivieron solo catorce, entre ellos Henry Morgan, aunque muy maltrecho y a costa de perder un ojo (de allí en más usaría un parche negro sobre la fosa ocular vacía, dando origen a otra leyenda).

Para España, las incursiones caribeñas de Inglaterra habían llegado muy lejos, y el Rey comisionó una flota al mando de Pedro Manuel de Rivera y Pardal para poner orden en la zona. El capitán andaluz condujo acciones rápidas y efectivas que incluyeron una operación artillera naval de represalia contra Montego, la liberación de la isla Caimán y por último el enfrentamiento con una fragata de la Armada Real, la que derrotó y entregó en Cartagena en condición de buena presa. Su capitán, Peter Barta, ex compañero de Morgan, fue juzgado por piratería y ejecutado. Después, Rivera y Pardal se trasladó a las aguas cercanas a Hispaniola, para hostigar el tráfico marítimo inglés.

El rey de Inglaterra tomó la ejecución de un capitán de la Armada Real como un agravio. En octubre de 1670, y aprovechando la estadía del Coronel Morgan en Londres, le confirió el grado de Almirante y el comando de la Flota de las Indias Occidentales, con órdenes capturar vivo a Rivera y Pardal. Durante algunos meses, ambos se buscaron a tientas por el Caribe hasta que en Junio de 1671 de produjo el encuentro deseado. Pero mientras las flotas maniobraban para lograr la posición de ventaja, se levantó una tormenta tropical de violencia extrema que los separó definitivamente. En la galerna, los ingleses perdieron dos bergantines y una fragata, los españoles un solo navío: el de Rivera y Pardal, de quien jamás se volvió a tener noticias.

Nuevamente en Jamaica, Morgan decidió usar sus potestades en una operación mayor: el ataqué a Panamá. As¡, condujo la flota hasta la desembocadura del río Chagres, remontándolo en botes a remo con una fuerza de desembarco dotada tan solo de equipo individual de infantería. Al cabo de tres días arribó a un punto distante 75 kilómetros de la ciudad, iniciando el viaje a pie por un terreno selvático y semi pantanoso al cual los filibueteros no estaban habituados. La marcha se convirtió en un calvario de ocho jor-

nadas con hambre, sed y picaduras de insectos y alimañas tropicales. Al noveno día y ya a vista del blanco, la famélíca banda desembocó en una hacienda que fue saqueada inmediatamente. Morgan no pudo imponer disciplina; la tropa decidió por su cuenta tomarse el día de descanso para comer y por supuesto beberse la generosa bodega del hacendado.

Al inicio del décimo día Morgan inició el ataque formal contra la ciudad. Pero la operación había llegado a oídos españoles a tiempo, y aunque no existieron posibilidades de reforzar la plaza, si hubo oportunidad de evacuar autoridades, tesoros reales y riquezas personales hacia otros puertos, así como eliminar todo elemento que pudiera ser de utilidad a los invasores. Al hacerse inminente la derrota, los pobladores pusieron fuego a la ciudad.

Cuando los piratas entraron, no encontraron casi nada para saquear, lo que provocó un sentimiento generalizado de ira que el Almirante no quiso controlar. Durante días los piratas asolaron las ruinas humeantes de Panamá en busca de algo de valor, volcando su frustración sobre los vencidos bajo la forma de torturas, violaciones y asesinatos; después abandonaron el lugar con el escaso botín obtenido.

Las atrocidades cometidas fueron de tal nivel que los propios comerciantes ingleses radicados en la zona protestaron ante la corona. Esas quejas, junto con la ausencia de un botín que permitiera comprar olvidos, hicieron que Charles I ordenara la detención de Henry Morgan y su remisión a Londres. Una vez ante el soberano, el Almirante entregó el tesoro más valioso que se podía esperar: un ejemplar del "Derrotero del Pacífico", publicación secreta de la Armada Española conteniendo hasta los más ínfimos detalles y datos de la costa y la navegación por el inmenso océano. Eso permitió juzgar con total benevolencia lo ocurrido en Panamá, y así el Almirante Morgan fue designado Consejero Real, se le concedió un título nobiliario, y un año más tarde regresó a Jamaica como vice gobernador.

Sin embargo, su gestión fue opaca, porque se había convertido en un alcohólico irrecuperable. Relevado en 1680, se le permitió un retiro honroso en Port Royal. Pero su vida era ya un infierno particular, producto del ron que consumía para olvidar los fantasmas de las torturas y matanzas que presenciara sin impedir en Panamá. Una tarde de 1688 murió en medio de una de sus borracheras habituales; tenía cincuenta y cuatro años. Fue sepultado con honores de Almirante en un promontorio de su plantación que se introducía al mar.

Henry Morgan ingresó en los anales de la leyenda como el bucanero del parche en el ojo, aunque siempre se discutió si fue pirata o no. En los hechos, solo atacó presas españolas (entonces enemigo de Inglaterra), y si bien en sus inicios lo hizo sin una patente de coreo que lo habilitara, después prosiguió las correrías con un grado naval de la corona británica. En todo caso, la titulación dependerá de la posición desde la cual se analicen los hechos históricos.

## 12.– EL OCASO DE LA PIRATERÍA

Por 1815, al finalizar las guerras napoleónicas, sobrevino un extraño período de paz en Europa. Al no haber enfrentamientos entre las coronas no existía una razón para armar corsarios, y de pronto la piratería se vio privada de la pantalla que antes poseía. De instrumento militar irregular de la política pasó a delincuencia pura, atentando contra el comercio de las naciones. Entonces, y de manera súbita, las Armadas que una vez la encubrieron se hicie-

ron al largo en su captura. Para mediados del Siglo XIX había desaparecido de los mares frecuentados por las grandes potencias occidentales, aunque se mantuvo por larga data en los confines orientales del Océano Índico (en los hechos, allí aún existe).

Con el tiempo, mayormente por influencia de la industria cinematográfica del Siglo XX, la piratería en el mar adquirió un tinte romantícoide, presentando una visión deformada de la realidad de lo que fuera uno de los grandes flagelos de la humanidad. Pero el análisis de ello es harina de otro costal.

# LA IMPRONTA MARÍTIMA DEL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN

3ª PARTE

por el Capitán de Navío (CG) (R) Juan Fernández Parés

El autor de este artículo ocupó varios Comandos en Unidades de la Armada Nacional, entre otros del Destructor ROU "Uruguay"; ROU "Presidente Rivera" y fue Director de la Escuela Naval. Ocupó los cargos de Asesor del Coordinador del Area Marítima del Atlántico Sur (Brasil), fue Jefe del Estado Mayor General de la Armada y titular y suplente de los Tribunales de Honor de la Armada. Integra varias instituciones para el estudio de la historia, en nuestro país, España, Portugal y varios países Sudamericanos. Ha sido el autor de varias publicaciones, a destacar entre ellas: "Una contribución a la historia de la enseñanza náutica en nuestra Patria", "Hombres de mar, un estilo de vida", con edición también en portugués, "Batalla de Carpintería - La primera con divisas blancas y coloradas" y "El Uruguay marítimo y fluvial rumbo al tercer milenio".

Actualmente es Presidente de la Liga Marítima Uruguaya, de la Comisión Directiva de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y del Consejo Directivo del Instituto Superior San Fernando de Maldonado.

San Martín manifestó siempre enorme respeto por el héroe de Tucumán y Salta y creador de la enseña patria. La noticia de su muerte lo alcanzó en el Perú, cuando operaba desde Huaura, y el homenaje que un año más tarde rendía con la imposición de tal nombre a un buque de guerra peruano.

De Valparaíso pasó a Santiago. Vivió corto tiempo en la hacienda del Conventillo. Advirtió que su presencia en Chile molestaba. Cruzó una vez más los Andes y se alojó en su chacra cuyana a partir de fines de enero de 1823. Enfermo grave, viajó a Buenos Aires donde arribó pidiendo se lo recibiera sin pompa. Decidió allí emigrar a Europa, alternativa ya pensada en la cámara del "Belgrano", o en su cubierta, contemplando los ocasos sobre el Pacífico.

Buenos Aires a fines de 1823 presentaba un estado de pax romana, bajo el gobierno del general Martín Rodríguez en la etapa final de su mandato, en la que descollara su ministro don Bernardino Rivadavia, muchas veces gobernador delegado, al encontrarse en campañas contra el indio su titular. En el norte, el presidente de los Estados Unidos acababa de efectuar su declaración ante el Congreso de aquella nación, que América "no debía considerarse como objeto de posible futura colonización por cualquier potencia europea", diri-

gida expresamente a la Santa Alianza y sus posibles planes.

Pero si las sombras parecían disiparse en la política exterior y hasta en la interior, ante los preparativos de convocatoria de un Congreso Constituyente, en lo personal de nuestro héroe –el General San Martín– la atmósfera se le hacía irrespirable, al punto de serle prácticamente intolerable su residencia en el Plata.

Tomada la decisión, debió elegir ente Inglaterra o Francia, negada como lo estaba España por su condición de súbdito rebelde y la conducta del gobierno, ya en su fin, del implacable Fernando VII. Residente en París su hermano Justo Rufino, apareció que al mantener con él lazos de filial amistad, le sería más fácil hallar en tierra francesa residencia y asilo.

Buscó pasaje para Francia desde Buenos Aires; vendió algunos de sus bienes y reservó otros para una eventual aventura de regreso que tiene entre sus planes, y conseguida plaza de pasajero en una fragata mercante francesa que ha comenzado a efectuar tráfico semiregular y privado entre Havre y el Plata, se apresta a partir.

Su pasaporte tiene fecha de emisión del 3 de enero de 1824. Lo acompaña su hija Merceditas, única en seguirlo a su voluntario retiro –recordamos su viudez desde agosto de 1823– con quien embarca en la fragata mercante francesa "Le Bayonnais", del capitán Mr. Coutar, el 10 de febrero de 1824, verificándose la zarpada el 21 de ese mes y año.

Era el buque de buen andar, con una docena de alojamientos cómodos en su popa, de 233 toneladas de porte, donde el llamado "pasaje de cámara" podía gozar de relativa comodidad, nada parecida a la "Santa Balbina" de aquel primer viaje, distante ya cuarenta años. El viaje duró dos meses (con escalas incluidas) y en calidad de pasaje de cámara se incluyeron los San Martín recordando el padre que la hija debió pasar parte de la travesía "arrestada en su camarote", no sabemos si por indocilidad, o por causa del "mal del mar".

Se arribó al Havre el 21 de abril de 1824, y si bien el viaje no tuvo temporal digno de mencionarse, la recepción en tierra gala se caracterizó por prohibírsele a los San Martín cobijarse en ella, no obstante la presencia y garantía fraterna antedicha. El Libertador, aún en su carácter de exiliado, tenía vendada por tal la presencia en la Francia Borbónica de la Restauración, al filo de la muerte de Luis XVIII y la coronación de su sucesor, Carlos X, y así se lo hicieron saber los policías del Havre. Los Pactos de Familia con la corona hispana regían en toda su letra, y la policía política francesa seguía y comunicaba sus movimientos a su par española.

La alternativa era obvia: o regreso a Buenos Aires, o pasar a Inglaterra. San Martín eligió lo segundo. Entonces –1º de mayo de 1824– la policía del Havre informa en tal sentido a la de Madrid su próximo pasaje a Londres.

Fue este el final no feliz del viaje a bordo de "Le Bayonnais", un grillete más en la cadena del exilio. La fragata se reintegró a su tráfico y estuvo un par de veces más en Buenos Aires cesando su presencia durante la Guerra con el Brasil.

El viaje a Gran Bretaña, al serie negada la entrada a Francia, fue el resultado de viejas amistades inglesas movilizadas para solucionar el problema que acuciaba al Libertador. Lo positivo es que padre e hija se embarcaron el 4 de mayo de 1824 en el Havre, en el paqubote inglés "Lady Wellington", rumbo a Southampton, donde desembarcaron dos días más tarde, alojándose por muy breve tiempo en la posada "Star Inn" donde los buscara sin éxito el patriota mexicano Agustín Iturbide, en procura de una conferencia con el Libertador.

Pasó San Martín a Londres, hospedándose en casa de Alvarez Condarco, y por intermedio del capitán de navío RN. Peter

Heywood, antiguo y conflictivo comodoro británico en el Plata (1811–1813) consiguió ubicar a su hija como pupila en el Hampstead College, bajo la tutela de la esposa del marino, solucionando así uno de sus principales problemas de padre.

Viajó entonces a Escocia, donde su antiguo camarada de armas en España, Lord Macduff, convertido ahora en el conde de Fife por herencia paterna, y terrateniente en las Tierras Altas, obtuvo para el Libertador la ciudadanía del condado de Banff, que facultara su permenencia en Gran Bretaña.

Pasó luego San Martín a Bruselas, donde fijó su residencia durante el lapso de 1824–1828, lugar elegido por el bajo costo de la vida, que a esas angustias económicas llegaba su situación personal en esos días.

Fue en Bruselas donde finalizara realmente el viaje emprendido en "Le Bayonnais" y donde comenzara el verdadero exilio voluntario del Libertador. Pero en esos años no existe el arraigo en tierra europea y persiste en todo momento la esperanza de todo exiliado, del regreso definitivo a la patria, y en esto el General San Martín no fue la excepción, como lo manifestara en toda su correspondencia de esta época.

Y si bien la principal preocupación en estos cuatros años la constituyera la salud y la educación de su hija, la segunda sus escasos medios de subsistencia ante el olvido hacia su persona de las repúblicas que le debieran su independencia, existió una tercera consistente en la posibilidad de un retorno en condiciones de privacidad, paz y reposo en suelo propio, que deseaba desde lo más íntimo de su ser.

Pero desde Buenos Aires se agregaban a los anteriores otros personales problemas. La administración de la chacra de Mendoza, magro recurso familiar, se resintió con la enfermedad del fiel administrador.

El exilio cedió a fines de 1828. Le siguió entonces el intento de regreso a la Patria. Y si bien en lo superficial aparece el interés particular y hasta pecunario como móvil, allí está la copiosa documentación y correspondencia para demostrar que la causa profunda del regreso era la necesidad imperiosa de constituir su hogar en su tierra, en su lar.

Para lograr el regreso, recurre entonces a natural comunicación que es el mar. Va a Inglaterra donde su antiguo subordinado, el general Miller, residente en Canterbury, logra le confieran el título de ciudadano honorario de esa ciudad y condado. Esta relación y las que mantiene con oficiales superiores de la Royal Navy hace que pronto consiga plaza de pasajero en una barca correo al Plata.

Se inicia así la aventura del regreso, y dejando a su hija en un colegio europeo bajo custodia de manos amigas, y enfrenta una vez más al Atlántico, en su cuarto cruce de éste, y en la oportunidad por segunda vez rumbo al Sur. Los hados y las circunstancias, una vez más, no le serían propicios.

El paquete correo británico "Countess of Chichester", al comando del capitán William James, zarpó de Falmouth el 21 de noviembre de 1828, y previas escalas en Río de Janeiro y Montevideo arribó a las balizas exteriores de Buenos Aires el 6 de febrero de 1829, con pasaje y correspondencia desde Europa y puertos intermedios.

Las barcas correo de la "Royal Mail" fueron instituidas en 1824 –al arribo a Buenos Aires de la designación de Woodbine Parish como agente diplomático británico– para mantener enlace mensual entre Londres, Río de Janeiro y el Plata. El servicio lo prestaban generalmente barcas rápidas de la Royal Navy, con privilegio de paquete (libres del pago de tasas portuarias y gravámenes similares) por transportar correo desde y hasta Londres y ocasionalmente a algunos pasajeros oficiales o personajes de cierta categoría, rango o representación, fueran éstas comerciales, políticas o sociales.

En la "Countess of Chichester" había embarcado en Falmouth (puerto de zarpada regular de los paquetes, sobre le estuario del río Fal, en Cornwall, a 300 kilómetros al sur oeste de Londres) un pasajero de especial relevancia que se lo hiciera figurar bajo el nombre de "José Matorras", al punto tal su categoría, que se le cediera el alojamiento principal del buque.

Las barcas acortaban el viaje regular mercante en semana, se viajaba bajo el pabellón de la Real Marina Británica, y el servicio a bordo era esmerado, al par que su costo era mínimo, cuando no gratuito, en homenaje a quien se le rendía acceso a su bordo, lo que suponemos existiera en este caso.

Al dejar el abrigado puerto inglés, tenía San Martín presente un estado casi idílico y de paz en la región del Plata, como consecuencia del a solución a la guerra con el Brasil información que cambiara abruptamente al arribo a Río de Janeiro, el 15 de enero de 1829, lugar donde permaneciera el paquete británico durante cuatro días, antes de zarpar para el Plata.

Se enteró allí de la revolución del 1º de diciembre de 1828, la caída del Coronel Manuel Dorrego como gobernador de Buenos Aires por acción del general Juan Lavalle, la lucha armada entablada entre ambas facciones y el posterior fusilamiento de Dorrego en Navarro, el 13 de diciembre de 1828.

Los siempre bien informados británicos ante la corte de los Braganza sumaron a sus conocimientos los provenientes del comandante de la estación naval en el Plata y lo pusieron rápidamente en situación, la que le fue ampliada por algunos amigos argentinos que lo visitaron a bordo.

Se impuso así de la realidad de las Provincias Unidas tras el fin de la guerra con el Brasil y tras el comienzo a Buenos Aires de las divisiones que operaron en la Banda Oriental, el enfrentamiento entre las corrientes federal y unitaria y de la virulencia adquirida en la lucha por el predominio del poder. Debió necesariamente recordar entonces la personalidad del coronel Dorrego; el castigo que le impusiera en 1814 por burlarse del tono de la voz de mando del general Belgrano y su destierro a Santiago del Estero. Y la vida azarosa que tuviera: el destierro a Baltimore a bordo de un corsario, el regreso al país, su triunfo político a la caída de Rivadavia, circunstancia que siguiera San Martín tanto como las del general Lavalle –su antiguo lancero– con el interés del maestro que vigila la conducta profesional de antiguos discípulos.

El "Countess of Chichester" entró en Montevideo el 5 de febrero de 1829 y completó allí San Martín la información sobre Buenos Aires, recibiendo en el corto lapso de permanencia en ese puerto –unas cuatro horas– algunas visitas que le despejaran (si aún las tenía) posibles dudas. Intentó desembarcar en tierra uruguaya, para no hacerlo en Buenos Aires, pero la premura en zarpar del capitán James se lo impidió y debió seguir a bordo hasta Buenos Aires. Pero el tiempo demoró el arribo del paquete, el que recién fondeó en balizas interiores el 6 de febrero de 1829, luego del mediodía.

Desembarcaron de inmediato los pasajeros, permaneciendo a bordo por voluntad propia el general San Martín, dando a conocer su presencia a la autoridad establecida en la dependencia naval correspondiente –la Capitanía de Puertos– a cargo del capitán de navío o coronel de marina don Tomás Espora, su antiguo subordinado en la Escuadra del Perú.

Espora, imbuido de la magnitud del hecho, informó de inmediato al gobernados delegado, el almirante don Guillermo Brown, e invitó al general a su desembarco, con las formalidades y honores que correspondía a su persona, todo lo que el Libertador rechazó.

El gobernador titular –el general Lavalle– se encontraba en operaciones en el sur de la provincia de Buenos Aires, y había dejado claras instrucciones a su ministro político –

don José Miguel Díaz Vélez– y concretas ofertas o propuestas a efectuar en este campo al General San Martín.

Brown, gobernador delegado, renunciante luego del fusilamiento de Dorrego, limitó su accionar al envío de Espora al "Countess of Chichester", y a autorizar luego el uso por parte del Libertador del bergantín de guerra nacional "General Rondeau", ante la tesitura mantenida por San Martín de no pisar suelo argentino.

El abandono del general San Martín del paquete británico se efectuó en balizas interiores, donde se hallaba fondeado el "Countess of Chichester", en la tarde del 7 de febrero de 1829.

En este buque recibió el Libertador –entre otras– las visitas del coronel don Manuel de Olazábal y del sargento mayor don Pedro Alvarez de Condarco, antiguos subordinados de las campañas libertadoras. Este fugaz encuentro en el atardecer del 7 de febrero fue determinante para la resolución del Libertador. La franqueza que permitía la camaradería de las armas, nacida en los peligros de los combates, el mutuo respeto entre los tres militares, uno de ellos antiguo secretario del Capitán de los Andes, no necesitó largo discurso ni extenderse en argumentos. El abrazo que selló la despedida en el portalón de la nave inglesa fue, en rigor, la despedida del Libertador a Buenos Aires.

El "Countess of Chichester" zarpó del Plata, sin su distinguido viajero del pasaje de venida.

El bergantín "General Rondeau" de la escuadra de las Provincias Unidas del Río de la Plata durante la guerra con el imperio del Brasil, fue adquirido en el Riachuelo en julio de 1828, para reforzar las unidades de aquella. Se trataba del ex–mercante estadounidense "Allister", comprado mediante suscripción pública y patriótica, encabezada por donativos del propio almirante don Guillermo Brown y fue armado entonces por una coliza de a 24 y ocho cañones de a 18, y tripulado por cincuenta y cinco hombres.

Al inicio de 1829, bajo el comando del capitán de marina don Antonio Toll, se hallaba en la condición de medio desarme, al arribo del "Countess of Chichester" en febrero de aquel año, dependiendo de la Capitanía de Puertos.

San Martín se trasladó al "General Roundeau" en el atardecer del 7 de febrero, alojándose el Libertador en la cámara del comandante del buque de guerra, cedida por este el capitán de marina don Antonio Toll, quien desempeñaba tal cargo y que ha dejado expresamente registrado en los documentos oficiales del buque y de su propia foja de servicios el pasaje del general San Martín por su nave.

El "General Rondeau" permaneció en balizas interiores hasta el 9 de febrero, zarpando entonces hacia Montevideo, donde entró el 12 de ese mes, desembarcando San Martín un día más tare y siendo recibido con todos los honores de ordenanza por el general don José Rondeau, presidente provisional de la República Oriental del Uruguay.

El pueblo de Montevideo recibió al General San Martín con calidez y demostraciones de simpatía, bálsamo que le era necesario en esos momentos. Gesto que se repetirá en 1880, al regreso definitivo de sus cenizas.

Los motivos de la estadía del General San Martín en Montevideo fueron explicitados por éste al general Guido:

"Dije a Ud. En mi anterior que en caso de regresar a Europa, no lo verificaría sin exponer a Ud. Y al corto número de mis amigos, este caso ha llegado y paso a cumplir mi promesa... El estado de mis intereses en Buenos Aires me impedía vivir por más tiempo en Europa... Así es que me resolví regresar al país con el objeto de pasar a Mendoza los dos años que juzgaba necesarios para la conclusión de la educación de mi hija y agitar por la mayor inmediación al cobro, no del todo, paro

si de alguna parte de mi pensión del Perú, pues yo no contaba ni podía contar con sueldo alguno en mi país, y al mismo tiempo haciendo el ensayo en sí, con los cinco años de ausencia y vida retirada, podía desimpresionar a lo general de mis conciudadanos que toda mi ambición estaba reducida a vivir y morir tranquilo en el seno de mi patria..."

Montevideo fue entonces el transitorio abrigo que le permitiera cumplir algunos menesteres menores en materia de su corta hacienda familiar. El general Rondeau le asignó por edecán al capitán –luego coronel– don Hermenegildo de la Fuente, le ofreció alojamiento oficial que fue agradecido pero no utilizado, hospedándose el Libertador en un modesto hotel próximo a la Iglesia Matriz, donde recibiera el testimonio de unos pocos amigos y viejos subordinados, y la ayuda y cooperación de don Gabriel Antonio Pereira, que aceptara y agradeciera.

Mantuvo desde Montevideo una importante correspondencia –además de la mencionado con el general Guido– entre la que se destaca la contestación al general don Fructuoso Rivera (16 de abril de 1829) la que contiene su frase terminante:

"de estar resuelto a no gobernar jamás..."

y la misiva al general don Bernardo O'Higgins (del 13 de abril) en la que refiriéndose a ofertas del general Lavalle, su rechazo y su opinión política, señala:

"... Ud. conocerá que en el estado de exaltación a que han llegado las pasiones, es absolutamente imposible reunir los partidos en cuestión, sin que quede otro arbitrio que el exterminio de uno de ellos".

De las numerosas visitas recibidas, por su carácter oficial y el mandato que llevaran, recordamos la del coronel, Juan Andrés Gelly y el ingeniero Eduardo Trolé, enviados del general Lavalle y portadores de la oferta formal del cargo de gobernador de la provincia de Buenos Aires, que el Libertador rechazará por escrito.

Había tomado también contacto con una serie de recientes emigrados desde Buenos Aires, entre ellos don Juan Hermenegildo Aguirre, el agente que adquiriera las fragatas para Chile en los Estados Unidos, y el coronel mayor don Enrique Martínez oriental, antiguo y valiente granadero y oficial superior de las campañas de los Andes y del Perú.

Un hecho casual retrasó la salida de Montevideo: un recalmón del Río de la Plata que durara catorce días en los cuales fue imposible la entrada o salida de buques en el área.

San Martín poseía para sí y un criado de apellido Soto que lo acompañaría a Europa, pasaporte expedido en Buenos Aires. Aún así pidió y obtuvo otro de precedencia uruguaya, que le extendiera para amo y criado, en la Aguada de Montevideo el 9 de abril de 1829 el general José Rondeau, para pasar "a Bruselas, capital de los Países Bajos..."

"El general San Martín y su criado Soto se embarcaron para Europa"; como pasajeros de la barca inglesa "Lady Wellington", muy posiblemente el 6 de mayo de 1829.

El ilustre viajero que dejaba esta vez para siempre su tierra natal, llevaba un equipaje de penas mucho más pesado que los de antaño. Ha dejado a la patria sumida en un encuentro de pasiones que durarán veinte largos años.

El arribo a Falmouth, el 23 de junio de 1829, el traslado a Londres y el posterior pasaje a Bruselas y la reunión con la hija y algunos viejos amigos, son el recomienzo de la vida en exilio y la entrada en la vejez digna, pero llena de ingratitudes hacia su persona, y el sendero, largo y penoso, hacia el puerto final.

Pone la vista entonces en la villa marítima de Boulogne Sur Mer, en el departamento de Pas de Calais, con su costa abierta al Canal y sus barcas pesqueras cargadas de frutos del mar, y se muda en 1848 con la familia al piso alto de la casa Nº 105 de la calle Grande próxima a la plaza principal de la villa. El destino marítimo otra vez presente en su vida, la última morada sería muy próxima al mar.

Comienza entonces la fase final de su vida de exiliado, sus viajes por motivo de salud a diversas fuentes termales, sus visitas a Italia, el recrudecimiento de viejas dolencias, el casamiento de su hija, el arribo de las nietas, y la ceguera por sus cataratas.

Y es en esos días, en que próximo al final, acompañado en un paseo sobre la costa del Canal de la Mancha por su hija, anuncia, en francés, su próximo fin:

"C'est l'horage que mene au port..."

No se equivocaba el Libertador; era la tormenta que lo llevaría al puerto... Tres días después, moría en su casa de Boulogne Sur Mer, el 17 de agosto de 1850, a las tres de la tarde.

Diría Félix Frías, en su noticia mortuoria desde Boulogne Sur Mer, al "Mercurio":

"Veintiocho años ha pasado en su voluntaria proscripción, sin que jamás haya salido de sus labios una sola palabra de queja, a pesar de la calumnia y la ingratitud hicieron llegar más de una vez al aparato lugar de su retiro los destemplados clamores, que jamás conturbaron la paz de su alma. Ese es el puerto, si..."

Los planes de la Conquista del Desierto exigían a la Argentina, el mantenimiento de una línea regular de comunicaciones marítimas con la isla de Tierra del Fuego, la Costa Patagónica, de la Provincia de Buenos Aires y el Río de la Plata.

Dentro de esos planes ubicamos la construcción por contrato del transporte de mar "Villarino", concretado con el astillero "Cammel, Laird Bross", de Birkenhead, Gran Bretaña, de un "transporte de mar" de 1.192 Tn., con radio de acción de 5.500 millas, casco de hierro, aparejo de bergantín goleta, máquina de vapor de 800Hp y con capacidad de transporte de 500 soldados de infantería a pleno equipo en sus bodegas.

El buque fue botado a fines de 1879 y completado su aislamiento en Liverpool, bajo el comando del capitán de marina don Ceferino Ramírez, y la secundía del de igual grado don Daniel de Solier.

Decidida la repatriación de los restos del general don José de San Martín, se ordena al transporte de mar "Villarino", en su viaje a Buenos Aires, lo reciba a su bordo en el puerto francés del Havre.

El "Villarino" fondeó en el Havre en el "Bassin du Roi" –el 4 de abril de 1880–. Los preparativos para la recepción de la preciosa carga corrieron a partir de entonces por parte del segundo comandante –el capitán Daniel de Solier– y de su primer teniente, Manuel García Mansilla.

El lugar donde viajarían los restos se determinó sería la cámara de popa, la que se arregló convenientemente para armar en ella un catafalco donde reposara el triple ataúd, ante el cual se colocaría una guardia militar permanente durante toda la travesía. Asimismo, en cubierta y en el centro del buque se levantó otro catafalco, lugar donde se colocarían transitoriamente los restos al recibirlos oficialmente a bordo en el puerto del Havre.

La comisión actuante en Francia estuvo constituida por el ministro plenipotenciario argentino en París (y yerno del general San Martín, esposo de su única hija, Mercedes) don Mariano Balcrace; el ministro plenipotenciario argentino en Londres, doctor don Manuel R. García; el ex ministro de Relaciones Exteriores don Emilio de Alvear; el coronel don Manuel del Carril; el esposo de la nieta de San Martín, don Fernando Gutiérrez de Estrada, quienes invitaron a la ceremonia fúnebre y despedida de los ilustres restos, en la Catedral del Havre, el 21 de abril de 1880.

Tras la solemne ceremonia religiosa con responso cantado, fue retirado a pulso el féretro de la iglesia y llevado a un carro fúnebre enlutado y con las banderas de las naciones sudamericanas, el que escoltado con tropas con armas, a la funerala, marchó hacia el puerto, donde los buques izaron sus banderas a media asta en señal de duelo.

Arribado el cortejo al "Villarino" y colocado el ataúd en el catafalco sobre cubierta, hicieron uso de la palabra los señores don Mariano Balcarce, don Manuel R. García el doctor Emilio de Alvear. Entre las elocuentes palabras del doctor García, retenemos las siguientes:

"Marinos de la República: sois los primeros que conducís a través del Océano un bajel de nuestra armada, desde la Europa; él va cargado con el depósito más valioso que ninguno condujera al suelo argentino". "Grande es vuestra responsabilidad. Cuando lo entreguéis a nuestros compatriotas os ruego unaís a vuestros votos los míos para desear que mientras guardemos reliquias no se despierten en la República los odios y pasiones que tanto han retardado su engrandecimiento".

El doctor Emilio de Alvear expresó: "Señores: mi patria ha tardado un tanto en reclamar estos restos de su héroe; es que tal vez, se encuentra recién ahora bastante grande y fuerte para guardar tan precioso depósito. Gracias mil al pueblo francés por su generosa y larga hospitalidad. Y, paz, si paz entre los pueblos y las naciones que surgieron de tantas hazañas".

Después de los discursos, se labró el acta fechada el 21 de abril de 1880, por el cual se recepcionaban a bordo del "Villarino" los restos del Santo de la Espada, y luego de una breve recorrida del buque, se iniciaron las maniobras de su zarpada, la que tuvo lugar a 0900 hs. del 22 de abril.

Es de recordar que viajaba también a bordo, desarmado en diversas piezas, el monumento al general San Martín que constituiría su mausoleo en la Catedral Porteña, obra del escultor Carriére Belleuze.

Iniciado el movimiento del buque, la batería del puerto rompió en salva de veintiún cañonazos, que fue a continuación contestada en igual número por la batería de saludo del estación marítima, y la tripulación del buque, formada en puestos de honores, daba los hurras y vivas a la Patrias correspondientes.

Pronto quedaron atrás las costas de Francia. El primer puerto de arribo fue el de San Vicente (1º de mayo) cruzándose la línea del Ecuador el 7 del mismo mes. Se avistó el cabo de Santa María en medio de un fuerte pampero el 13 de mayo, arribándose el 17 de ese mes a Montevideo, donde solamente debía completarse el carbón.

Pero pueblo y gobierno Orientales deseaban otra cosa, y se les dio la oportunidad que solicitaban. Puso el Uruguay su bandera a media asta durante la permanencia del "Villarino" en sus aguas. Pidio y obtuvo el desembarco del féretro para rendirle piadosos homenajes en su catedral y cobijó –como lo hiciera otrora en 1829– al cadáver del general San Martín mientras se apuraban en Buenos Aires los actos de su recepción, disparando el cañon del Cerro una salva cada cuarto de hora durante la permanencia de la reliquia en su territorio, y efectuando las 21 de ordenanza al despedirlo.

Desde Montevideo a Buenos Aires se ha sumado a la plana mayor la Comisión que se adelantara a la Banda oriental como vanguardia para la recepción de los restos, integrada por el Brigadier General D. Juan E. Pedernera, los generales José María Bustillo y Luis María Campos, los coroneles Joaquín Viejobueno y Eduardo Escola y sus iguales de marina José Murature y Martín Guerrico, el Capellán del Ejército canónigo D. José Sevilla Vázquez y el canónico D. Patricio Dillón.

El 27 de mayo al atardecer fondeó el "Villarino" sobre el Retiro, en Buenos Aires, aguardando las ocho de la mañana del día siguiente para entregar su preciosa carga.

Casi está saliendo el sol, cuando la maniobra de depositar el triple y pesado féretro finaliza, quedando el ataúd sobre la falúa mayor del buque, orlada de paño negro y oro que la convierten en un móvil catafalco. La tripulación de gala, los remos rindiendo honores, el teniente García Mansilla a bor-

do de la falúa, le patrón de ella listo a tomar el remolque cuando lo pase la lancha o vaporcito "Talita", que se viene acercando lentamente.

El sol ha salido ya –faltan minutos para las 08:00 horas– y la caravana se pone en marcha, escoltada por embarcaciones menores de distinta procedencia que en silencio, ponen fúnebre acompañamiento al pequeño convoy que enfila hacia el próximo muelle de Las Catalinas.

La "Talita" se haya desde muy temprano lista para cumplir la especial comisión del día. Es el 28 de mayo de 1880 y se encuentra recién pintada de blanco, bruñidos sus muchos bronces, nuevas sus cenefas y también la maniobra que lleva lista para pasar remolque a la falúa del "Villarino" que la aguarda en el fondeadero del Retiro.

La tripulación, reforzada hasta llegar a una decena de hombres, está de riguroso uniforme de gala, ya inspeccionando dos veces por el teniente Guillermo Nunes, quien ha vuelto a bordo en comisión, por conocedor viejo de la embarcación y para cumplir la especial tarea del día.

La marcha de la "Talita" es suave, al son de su máquina a vapor que la impulsa. Ya atraca al costado del "Villarino", y orlada de negro y oro y con el ataúd en su centro.

Todo listo, el convoy se pone en marcha. Se han sumado a las dos embarcaciones un enjambre de balleneras y falúas de numerosos buques de guerra nacionales y extranjeros de estación en el Plata, más las particulares que forman cortejo fúnebre tras la "Talita" y la falúa de su remolque que lentamente se van acercando, todas ellas con su pequeña bandera a media asta en señal de duelo, al muelle de Las Catalinas colmado de autoridades y de público.

Esta ceremonia fue grandiosa porque a su paso, las tripulaciones de las naves argentinas y extranjeras formadas de gran parada sobre la cubierta de los buques, saludaban los sagrados despojos, haciendo cada uno una salva de veintiún cañonazos.

El muelle de Las Catalinas estaba adornado con banderas y tapizado el trayecto que debía recorrer la comitiva.

Un pueblo inmenso exclamó la colocación del ataúd al ponerlo en la parihuela que debía llevarlo a la plaza San Martín.

En el puerto el ex presidente Domingo F. Sarmiento pronunció su memorable oración de recepción de los restos y finalizada, el ataúd fue colocado en una parihuela y trasladado en emotiva y solemne procesión a la plaza San Martín, lugar donde el presidente de la República Dr. Nicolás Avellaneda, delante de la estatuta donde se depositó el sagrado féretro, lo recibió, comenzando su discurso con las palabras de Quintiliano: "Abreviemos las palabras ante los grandes hechos".

Terminada la lectura de su discurso, se colocó el féretro en un carro fúnebre especialmente adornado para la ceremonia y en medio del recogimiento de una solemne procesión cívico militar y cubierto de flores, que se arrojaban en su tránsito por la calle Florida, se lo depositó en un túmulo en la Catedral Metropolitana. La ceremonia quedó completada al día siguiente con un solemne funeral, y con la presencia del presidente de la República, los altos dignatarios de la iglesia y los funcionarios militares y civiles, mientras la artillería terrestre y la de la escuadra efectuaban las salvas de reglamento.

El general José de San Martín, en su vida, militar y personal, supo dar al mar el protagonismo que merece, fijando su estrategia naval, realizando desembarcos anfibios, transportando tropas, armamentos y vituallas, arbolando su insignia a bordo, y con embarco efectivo de más de 4 años y 3 meses, con miles de millas náuticas de navegación velera, en buques tan disímiles como lo fueron, la fragata "Santa Balbina", los navíos "San Joaquín" y "San Francisco de Paula", la fragata "Dorotea", el navío H.M.S. "Lion", un ber-

gantín de Ragusa, las fragatas "Nuestra Señora de los Dolores" y "George Canning", el navío "San Martín" (su primer buque insignia), la corbeta "Independencia", las goletas "Montezuma" y "Macedonia", el bergantín "Belgrano", la fragata "Le Bayonnais", el paquete "Lady Wellington", el bergantín de guerra "General Rondeau", la barca correo "Countess of Chichester", y finalmente sus restos a bordo del transporte de mar "Villarino" de la Armada Argentina.

Había navegado las aguas del Mar Mediterráneo, del Océano Pacífico y sus restos mortales cruzaron por sexta vez el Océano Atlántico.

En sentido homenaje al General San Martín y su probada impronta marítima, daremos lectura a la Orden General del Señor Comandante General de Marina de la Armada de la República Argentina, en oportunidad.

Los Pozos, mayo 28 de 1880.

Al Señor Gefe de 2ª División Naval, Coronel Dn. Luis Py:

Tengo orden del Señor Comandante Gral. de Marina de trascribir á Vs. la siguiente orden Gral. que deberá ser leída en cada buque de la Armada á sus órdenes, por la mañana, al izarse la bandera y por la tarde al arriarse, estando formadas las dotaciones de parada con sus Gefes y Oficiales á la cabeza y con las armas á la funerala.

Dicha orden general será leída por el oficial más antiguo de cada buque.

Orden General

El Gefe superior de la Armada á los buques á sus órdenes, hace saber:

El respeto y la veneración á la memoria de los varones ilustres de la Patria, es un deber sagrado, para todo buen argentino y mucho mas para aquellos, á quienes está confiada la guarda de su honra y la defensa de su soberanía.

Las virtudes cívicas y la austeridad militar, del General San Martín, tienen que ser el ejemplo que la Armada de la República, debe tener siempre presente, inspirándose los grandes rasgos de tan ilustre guerrero, para ostentar en alto, la gloriosa bandera que en sus manos victoriosas, libertó a tres Repúblicas.

El nombre de San Martín, esta profundamente grabado en el suelo Americano; principia en San Lorenzo y atraviesa Los Andes para seguir en caracteres de fuego, en Chacabuco y Maypo, hasta la antigua Capital de los Incas, último baluarte de la conquista. Su espada vencedora señaló el camino á las Legiones de la Partia, y desde El Plata hasta el Rimac, desde el cuartel de granaderos á caballo, hasta Ayacucho, el pabellón que hoy flamea al tope de las naves Argentinas, brilló en lo mas recio de la batalla, triunfante y soberbio.

Su recuerdo inmortal con sus grandes hechos, debe hallar en los corazones Argentinos en un santuario, donde se conserve puro, mientras exista un pedazo de tierra Americana, cubierto con la bandera de Mayo.

Los restos venerados del ilustre prócer de nuestra Independencia, traídos de la tierra estrangera, bajo la sombre del pabellón Patrio; su feliz arribó á las aguas Argentinas y la custodia de tan sagradas reliquias, confiadas a los buques de la Armada Nacional, seran siempre un timbre de gloria y un recuerdo de orgullo para vosotros, el día que la Patria, os pida vuestra sangre, en aras de su honra y de su dignidad.

¡Marino de la República! La sombre de San Martín, protege desde hoy nuestras naves; conservad su memoria querida y ella os guiará en el combate, a la gloria y al honor.

¡Gefes, oficiales y tripulantes de la Armada! Guardad el recuerdo de este día, como la Patria guarda en estos instantes los restos del héroe.

A bordo del Acorazado "Los Andes" á 28 de Mayo de 1880.

Firmado MARIANO CORDERO

Dios Gue. á Vs.

Trifon Cardenas (Rubricado)

La tarea está cumplida. Y el pedido más humilde y postrero se ha cumplido también: desde ese 28 de mayo de 1880 el corazón del General José de San Martín, el soldado embarcado y el estratega naval, reposa en Buenos Aires.

El General José Francisco de San Martín y Matorras vivió para la libertad, la América recibió su espíritu libérrimo e incluyó al mar como factor imprescindible para lograr sus objetivos libertadores, de allí su fuerte impronta marítima, amó la libertad y amó al mar.

Finalmente concordamos con Charles Baudelaire, en su poema "El hombre y el mar" así lo inicia:

¡Hombre libre, siempre amarás el mar!

Bibliografía (transcripta o consultada)

1.– Asunçao, Fernando, Conferencia "General Eugenio Garzón –Soldado de la Patria– Libertador de América", Revista del Instituto Sanmartiniano del Uruguay Nº2, Montevideo, 1997.

2.– Busaniche, José Luis.– "San Martín – Los hombres de la Historia", la Historia Universal a través de sus protagonistas Nº 90. Buenos Aires, 1970.

3.– Mitre, Bartolomé, "Historia de San Martín", Buenos Aires, 1907.

4.– Revista "Del Mar": Organo del Instituto Browniano Nos 139, 140 y 141 (junio de 1994, noviembre de 1994 y mayo de 1995 respectivamente) Buenos Aires. *

5.– Pedemonte, Juan Carlos.– "La presencia del Libertador en Montevideo" – Separata. Buenos Aires, 1978.

6.– Piccirilli, Ricardo, "Secciones de Historia Naval Argentina", Buenos Aires, 1967.

7.– Rojas, Ricardo.– "El Santo de la Espada". Buenos Aires, 1948.

8.– Sarmiento, Domingo F.– "Vida de San Martín". Buenos Aires, 1939.

* El documento de investigación "Los viajes marítimos del General Don José de San Martín" elaborado por un equipo de Miembros del Instituto Browniano, bajo la dirección del Señor Contraalmirante Contador (RE) D. Pablo E. Arguindeguy y publicado en las revistas "Del Mar" citadas, fue la base de este trabajo.

Viene de la página 26
LA "CALABAZA SAGRADA"

navegación polinésica no era una loxodrómica –línea recta en las cartas Mercator– sino una serie de arcos que la aproximaban a un círculo máximo, es decir a una verdadera derrota ortodrómica. Y este sistema funcionó bien durante centenares de años porque aquellos navegantes habían desarrollado desde la infancia un extraordinario sexto sentido que, por comparación, los marineros de hoy ni remotamente poseemos. A finales del año 1965, el nezelandés David Lewis, probó los métodos señalados y tras navegar unas 1500 millas entre Tahiti y Auckland recaló en Nueva Zelanda con sólo un error de 24 millas!! Utilizó la visión cenital de la bóveda celeste de Oceanía tal cual los polinesios: el Sol, Venus y varias estrellas, Formalhaut, Antares, Sirio, las Pléyades, la Cruz del Sur, Castor, Poluz y Phact.

Extractado de: "La guerra naval en el Pacífico",
del C/N Luis de la Sierra. Editorial Juventud, Barcelona, 1979.

---

Viene de la página 56
"LA EXPRESIÓN MARÍTIMA ARTIGUISTA Y PEDRO CAMPBELL"

Con respecto a su nacionalidad, no existen dudas de que era irlandés. El libro "Cartas de Sudamérica" de los hermanos J.P. y G.P. Robertson da excepcionales imágenes y aspectos de Campbell como los que siguen: "...me revelaron en seguida que se trataba de un hijo de la isla hermana de Irlanda". Es evidente que a los Robertson como buenos escoceses, les sonaba muy mal el inglés irlandesado que empleaba Campbell quién por el apellido era de indudable ascendencia irlandesa."

Extractado de: Compilación para un ensayo de la Semblanza
de nuestro héroe epónimo: Jose Gervasio Artigas
Liga Marítima Uruguaya. Montevideo
Agosto de 1992
Autor: C/N (CG) (R) Juan Fernández Parés

# INVESTIGANDO LA HISTORIA

por el Capitán de Fragata (CG) Jorge Saravia

El Capitán de Fragata (CG) Jorge Saravia egresó de la Escuela Naval en 1978. Prestó servicios en diversas unidades flotantes. En tierra se desempeñó en el área de Estado Mayor. Es diplomado en Estado Mayor e Inteligencia Estratégica. Fue Comandante de la ROU "Comodoro Coe" y del ROU "Audaz". Actualmente presta servicios en el Comando General de la Armada.

Transitando ya en el siglo XXI, consideramos necesario, echar un vistazo a nuestra Armada, con su Fuerza de Mar, su Aviación Naval, su Cuerpo de Fusileros Navales, sus Prefecturas, la Escuela Naval y los Servicios. Si analizamos su creación y su desarrollo sin duda seremos contestes en ver la lucha denodada de muchos oficiales y personalidades civiles, que desde fines del Siglo XIX y en los primeros años del siglo XX bregaron por superar la necesidad evidente de que el País contara con una Marina.

Con un pensamiento estratégico hasta hoy vigente estos precursores plantearon al Poder Ejecutivo, al Poder Legislativo y a la opinión pública en general a través de publicaciones técnicas, conferencias y prensa en general esa necesidad. Este es el caso del Capitán de Navío Federico García Martínez, quién habiendo cursado la Escuela Naval Argentina, diplomado como oficial con honores, pide el retiro de aquella con la jerarquía de Alférez de Navío, regresa a Uruguay y solicita su incorporación a nuestras Fuerzas Armadas en 1895.

Con la jerarquía de Teniente Primero es incorporado a la Sección Técnica del Ministerio de Guerra y Marina. Posteriormente llegará a ser Director de la Armada entre 1927 y 1931, cumpliendo una labor encomiable.

El artículo que se transcribe es de su autoría y fue publicado en diferentes medios y libros durante 1898. En particular este sobre, la importancia de la Escuela Naval, es extractado del libro "Recuerdos de Fin de Siglo" del Capitán de Navío Jorge Bayley.

...Hace 35 años, iniciándose en el Río de la Plata los estudios náuticos, se fundaba en Montevideo la primera Escuela Naval.

Los gobernantes de aquella época, conociendo perfectamente la importancia militar de nuestra situación geográfica, se ocuparon en formar oficiales de marina para tripular los futuros buques nacionales; pero desgraciadamente, como las turbonadas de verano, pasaron rápidamente aquellos entusiasmos brillanes y muy pronto la calma de la indiferencia se posesionó de quienes pudieron hacer mucho en bien de la marina nacional de guerra.

Pero, cuando nos destrozábamos en guerra fratricida; cuando olvidando sagrados deberes de patriotismo elevado, se echó por tierra instituciones científicas como lo era por decreto de aquella época la Escuela Naval, los argentinos fundaban la suya, y a pesar de

la vida enteramente nómade que ha llevado desde su fundación, hoy se encuentra a la cabeza de las instituciones semejantes de la América del Sur, dando frutos notables, y dotando su potente escuadra de jóvenes instruidísimos, de quienes espera su patria, con justo orgullo, días de gloria y bienestar.

Nada arredró a los argentinos, más previsores que nosotros. Ellos han pasado por momentos en extremo críticos; el mar de sus finanzas, borrascoso casi siempre, pudo impedir el adelanto de esa Marina de guerra, pero, en todo momento, aun cuando el oro rayaba el 500, hacía progresos, aunque lentamente, sus fuerzas navales, sospechando, quizá, los acontecimientos presentes.

Las dificultades que tuvieron para sostener su Escuela Naval, las demuestran sin comentario sus continuas traslaciones, habiendo pasado sucesivamente del Rosetti al viejo Brown, al antiguo Rosales, a La Uruguay, a la Iglesia de la isla Martín García, a La Uruguay nuevamente, al Arsenal de Zárate, a una casa en El Tigre, a San Fernando, a la Boca del Riachuelo, a Martín García, al buque Escalada (la Chacabuco), a la Avenida Alvear (en una instalación provisoria), al Diamante (pueblo de la provincia de Entre Ríos), a la Chacabuco nuevamente, a la antigua casa de Rosas en Palermo, donde se encuentra actualmente; y recién ahora se ha votado una fuerte suma para construir sobre el Río de la Plata un espléndido edificio, que será la mejor corona que cubrirá gloriosamente a los que sostuvieron la Escuela Naval.

Sin embargo, nosotros, ante los progresos sucesivos de muchos vecinos y a pesar de haber iniciado los estudios náuticos en el Río de la Plata, hemos decaído gradualmente, y con tristeza en el alma podemos decir que, teniendo las posiciones militares más notables de la costa oriental del Atlántico del Sur, no poseemos un solo buque de guerra con que pretender su defensa.

Las instituciones científicas donde puedan recibir instrucción sólida los jóvenes que se dedican a la noble carrera de las armas, son indispensables.

Sin buscar ejemplos en el extranjero, tenemos la prueba evidente en nuestra Academia Militar.

Cuenta la nación con jefes y oficiales, egresados de esa joven institución que con sus brillantes inteligencias iluminan con las claridades de la ciencia el futuro porvenir glorioso del bizarro ejército de la patria.

¡Lástima no poder decir lo mismo de una Escuela Naval! Los ríos y las costas nacionales están casi desconocidos; no existen trabajos hidrográficos de importancia, tan necesarios comercial y militarmente hablando.

No es la índole de este artículo indicar los estudios hidrográficos que se necesitan hacer ni hablar de la mala ilumunación de nuestras costas; pero duele pensar que debido a esas deficiencias ocurren frecuentes naufragios en el Este.

Mañana que se necesite tratar con urgencia la defensa marítima de la República, estos estudios serían inabordables por el tiempo material que reclaman.

Cada vez que se siente agitar algún conflicto internacional vecino, he leído con asombro escritos tratando la Defensa Marítima de crear en seguida una división de torpederas chicas y grandes, de colocar minas submarinas por todas partes, etc.

Esto no es posible. Para defender nuestras costas con torpederas, hay que saber manejarlas, hay que conocer el torpedo –estudio que requiere instrucción preliminar en la Escuela Naval y especial en una Estación de Torpedos–, conocer perfectamente nuestras costas, sus puertos y refugios especiales, y como punto capital e indispensables, tener esos mismos puntos de la costa defendidos con buena artillería.

Por otra parte, los torpedos fijos y minas submarinas necesitan, para su manejo, preparación especial, cuyos fundamentos se recogen en la Escuela Naval.

Pretender la defensa marítima nacional con elementos propios, sin fundar a su tiempo una Escuela donde preparar científicamente oficiales de marina, es simplemente una ilusión alimentada quizá por ciego patriotismo.

Podríamos tener todas las torpederas del mundo y nos quedaríamos abriendo la boca sin saber siquiera colocarlas en condiciones de combate.

Es necesario, ante todo, pues, crear la Escuela Naval, y para ello sólo se requiere, en mi sentir, buena voluntad.

La Escuela Naval debe instalarse en tierra siempre que las circunstancias lo permitan, en un centro de progreso y cultura, de importancia, donde las corrientes intelectuales se aprecian en todo su rigor y donde el movimiento de cultura se sienta constantemente.

Esa es mi idea. En casi todas las naciones de Europa, la Escuela Naval tiene su instalación en tierra, contando para los ejercicios y maniobras con un buque de condiciones especiales; pero esta forma completa no se obtiene sin gastos extraordinarios.

En sus principios, casi todas las naciones extranjeras han instalado su Escuela en uno de los buques: Inglaterra la tuvo durante muchísimos años en el Britania, Francia en el Borda, España en el Asturias, etc.; Lo que indica que es la forma más económica y práctica de establecer instituciones de ese género.

Entre nosotros, creo que la forma más fácil de crearla, teniendo en cuenta razones especiales de economía, sería habilitar al efecto la cañonera General Suárez, que si bien tiene el grave inconveniente de no poder navegar en el mar, en cambio, su instalación, sin aumentar el presupuesto de la Marina Nacional dotaría a la Escuadra de oficiales competentes.

Los viajes de instrucción de fin de año, tan necesario para los aspirantes, se haría perfectamente por el Río de la Plata, y los finales al egresar de la Escuela, podrían hacerse en buques mercantes.

Ahora que entramos en una época de franco progreso, que por todas partes se sueña con la futura grandeza nacional, justo sería colocar en el lugar que le corresponde en América, a la Marina de Guerra, recordando que allá por la época de la Independencia, fué en el Río de la Plata la más fuerte y poderosa.

"De las principales acciones que protagonizó Campbell desde que entró al servicio de la causa artiguista citaré cronológicamente las siguientes:

10 de Octubre de 1818: rechazo de una fuerza naval paraguaya en las inmediaciones del puerto de Corrientes.

6 de Diciembre del mismo año: ataque y abordaje a la escuadra del Directorio, al mando de Hubac, fondeada frente a Santa Fe.

Enero de 1819: sitio a la capilla del Rosario, actual ciudad de Rosario, defendida por Balcarce.

5 de Febrero de 1819: combate contra las fuerzas del general Balcarce en San Nicolás.

18 al 20 de Febrero del mismo año: combate contra las fuerzas del coronel Bustos en la zona de la Herradura en las costas del río Tercero en Córdoba.

10 de Marzo de 1819: combate contra los efectivos del coronel Hortiguera en las márgenes del río Carcarañá.

26 de Diciembre de 1819: ataque y abordaje a las fuerzas navales al mando de Hubac en las inmediaciones de San Nicolás.

1 de Febrero de 1820: batalla contra las fuerzas del general Jose Rondeau en cañadón de Cepeda.

13 de Febrero del mismo año: abordaje a la escuadra porteña frente a San Nicolás; muerte de Angel Hubac.

17 al 23 del mismo año: asedio al puerto de Buenos Aires.

30 de Julio de 1820: su último combate con la escuadra del Directorio bonaerense, ahora al mando de Monteverde.

Los combates y batallas citadas, forman parte de la guerra que sostuvo el federalismo preconizado por el general Artigas para las Provincias integrantes de su Protectorado, contra el Directorio y el Congreso de Buenos Aires que pactaba con las Cortes europeas, la coronación de un príncipe en el Río de la Plata, contra la opinión de los pueblos que habían jurado sostener las formas de gobierno republicano."

Extractado de: "Semblanza para el estudio de un héroe: Pedro Campbell"
Liga Marítima Uruguaya. Montevideo
Diciembre de 1992
Autor: C/N (CG) Luis Régulo Roma Camacho

# LA CIUDAD . LA BAHÍA . EL PUERTO

por el Arq. Enrique Lessa

Enrique Lessa fue profesor de Educación Superior y se recibió de Arquitecto en la Fac. de Arquitectura de Montevideo. Hizo una especialización de post grado en planeamiento urbano y rural.

Fue Arquitecto Director de MEVIR desde 1972 a 1992, dirigiendo la construcción de muchos poblados de este organismo para trabajadores rurales en toda la campiña naciona. Fue miembro del Consejo Directivo Central de Educación Pública (1985-1989). Presidió la Comisión del Patrimonio Histórico (1990-1995). Fue en dos ocasiones miembro del Consejo Directivo de la Facultad de Arquitectura.

Hizo periodismo en el seminario "La Democracia" desde su primer número, hasta la actualidad. Una selección de sus artículos con el aditamento de algunos cuentos se publicó con el título "De reojo" (Edit. De la Plaza, 1993). En 1992 ganó en España el premio "Benito Perez Armas" para escritores españoles e hispano americanos con la novela: "El Quiebrayugos" (publicada en España en 1994). En 1994 ganó el Premio de Narrativa Inédita del M.E.C. con su novela "La Urdimbre" (publicada en 1994, Edit. Fin de Siglo). En el año 2000 publicó su novela "El Largo Viaje de Julián Recuero", Edit. De la Plaza).

Se realizó en Marzo de 1988 el PRIMER SEMINARIO MONTEVIDEO, sobre temas urbanísticos. Concurrieron, invitados, destacados urbanistas del mundo: de Inglaterra, de España, de Japón, de USA... Se tomo como tema central del Seminario "La Bahía de Montevideo". Naturalmente, no se trataba de resolver los problemas de la bahía desde el punto de vista marítimo y portuario, sino de la bahía como centro urbano, paisajístico y cultural de la ciudad. De todas maneras el asunto marítimo-portuario de la bahía está tan enraizado en todo el problema que no pudo ser soslayado y formó la base realista de los modos más imaginativos, urbanísticos, de encarar el futuro de la bahía y su mejor vinculación con la ciudad. Trataremos de hacer aquí una síntesis de lo tratado en el Seminario y de las conclusiones y anteproyectos esbozados.

Nuestra bahía fue núcleo esencial de nuestra identidad como nación, de su nacimiento y su desarrollo como país. Por lo tanto fue también núcleo esencial del nacimiento y desarrollo de Montevideo. Mientras Montevideo se mantuvo en la península, entre bahía y mar abierto, cercada de murallas por su lado campero, su inter-relación con ese manso espejo de aguas de 1150 hectáreas que reflejan

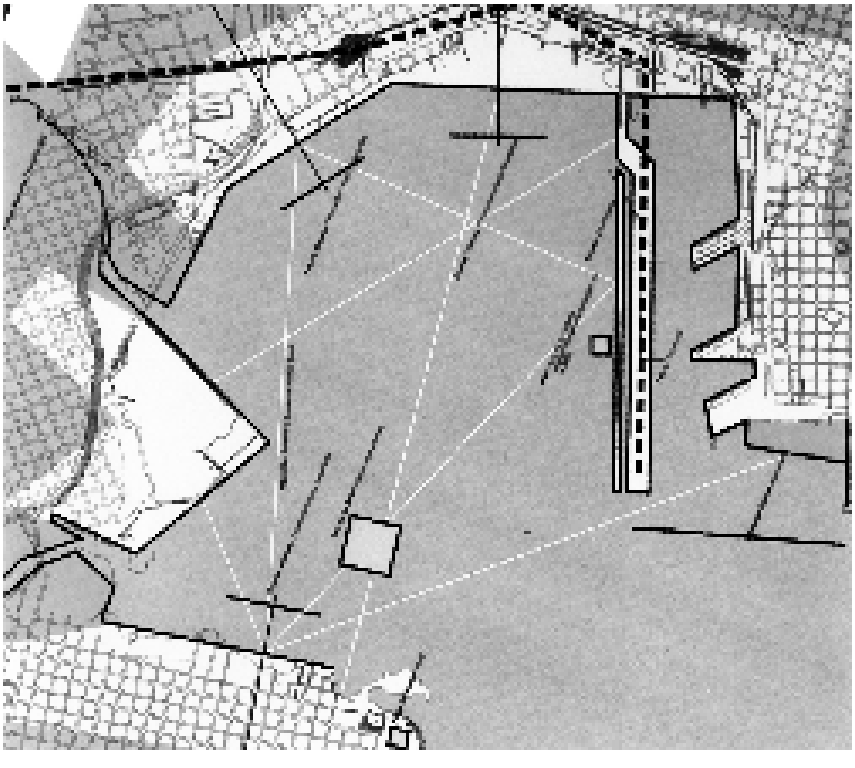
por el poniente las lomas del cerro, fue vital e insoslayable: Montevideo estaba ligada, enraizada en su bahía.

Cuando la ciudad en su impulso expansivo rompió las murallas se fue expandiendo alrededor de la bahía: La Aguada, Capurro, El Prado, La Teja, finalmente El Cerro. Esta cintura de construcciones tuvo diverso carácter, fue heterogénea: comercial por un lado, con sus barracas de cueros, lanas y otros frutos del país; residencial por otro lado, con sus quintas y parques de Capurro y de El Prado; obrera y frigorífica cuando llegó al Cerro. Circulatoria y de servicios con las líneas de ferrocarril convergiendo hacia la estación Central y hacia el puerto. En todo ese período la bahía siguió siendo el baricentro urbano. Alrededor de ella se crecía, se desarrollaba, se construía.

Recién en 1920 empieza su impulso nuevo, distinto, que da espaldas a la bahía. La ciudad crece a lo largo de la costa hacia el Este; es un cambio fundamental que va extendiendo la mancha urbana por las playas: Ramírez, Pocitos, Malvín, Punta Gorda, Carrasco... Pronto esta cadena de nuevas localidades será unida a lo largo de la costa por las ramblas. Este proceso sigue ahora a lo largo de las playas de Canelones, siempre hacia el Este.

El asunto que preocupó a los distintos talleres del Seminario Montevideo fue: –"¿La bahía puede volver a relacionarse urbanísticamente con la ciudad entera, o ella seguirá dándole la espalda, relegándola exclusivamente a su destino portuario?".

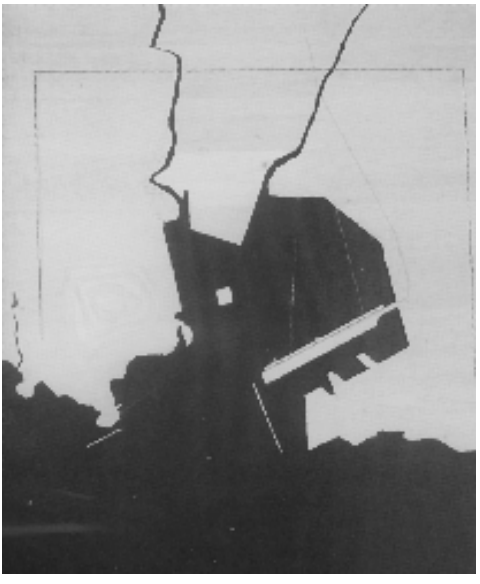
Del estudio de las distintas propuestas elaboradas como anteproyectos de los talleres del Seminario se saca una conclusión: la mayoría cree que hay que estudiar muy seriamente el futuro de la bahía, con intervención de todos los organismos involucrados: Inten-



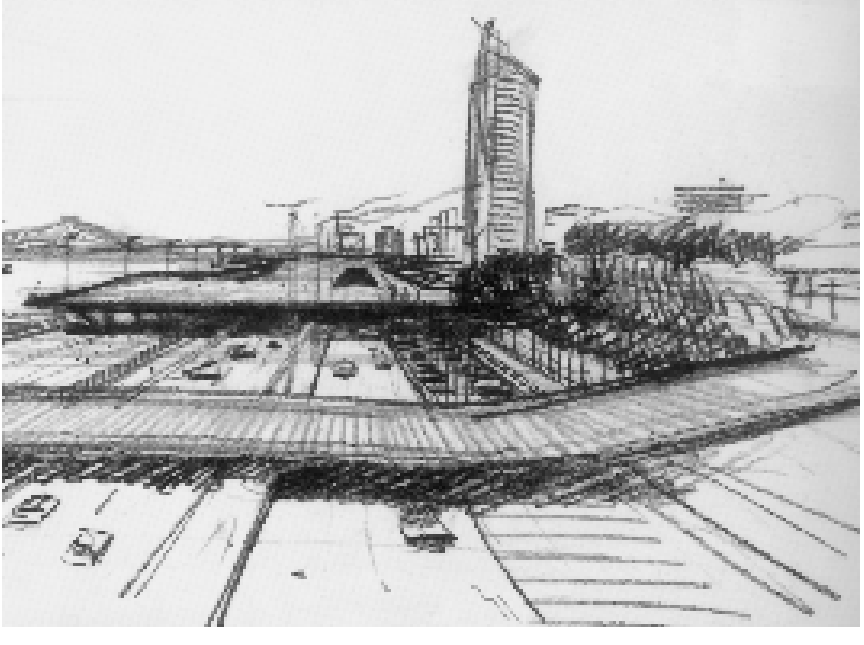
dencia de Montevideo, Administración de Puertos, Marina, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, U.T.E., A.N.C.A.P... Formar una Comisión Permanente de la Bahía y su entorno.

Algunas ideas ya aparecen y toman importancia nacional; importancia nacional que vuelve a tomar, en consencuencia, nuestra bahía fundacional.

Primera Idea. La bahía, su puerto, no deben ser considerados puerta de salida y de entrada de toda la producción. Debe ser selectiva, debe dedicarse a ciertos rubros y descentralizar otros hacia otros puertos nacionales: La Paloma, Nueva Palmira, Fray Bentos, otros... Estos puertos deben rápidamente ser reacondicionados para sus nuevas funciones específicas. Montevideo debe seguir siendo, por ejemplo, el principal puerto de entrada de turistas y pasajeros. En cambio debe ser desviada hacia otros puertos la voluminosa carga maderera, que tanto abulta y tanto tráfico pesado mete en la ciudad; enormes camiones, incompatibles con la vitalidad urbana.



Segunda Idea: Aliviada la orilla de la bahía de algunas grandes cargas, la ciudad puede abrir comunicaciones espaciales, ventanas, hacia la bahía para fines paisajísticos, deportivos o comerciales de mejor nivel (véase el ejemplo de “Puerto Maderero” en Buenos



Aires). Los espacios de conexión de Montevideo con su bahía en el amplio espacio que va desde la Estación Central hasta la nueva estación ya contruída en Bella Vista, pueden pasar por encima de las rutas costaneras aprovechando los desniveles naturales. Eliminando todo un gran espacio de vías de ferrocarril inutilizadas por esta nueva planificación. La vida urbana volvería a volcarse a la bahía.

Tercera Idea: Se debe realizar una gran operación territorial para sanear, profundizar, reciclar y darle funcionalidad a la zona deprimida que hoy tienen la bahía y su entorno costero entre los arroyos Pantanoso y Miguelete, incluyendo la planta de refinado de crudo de ANCAP que penetra en ese costado de la bahía. Esta amplia operación territorial permitiría sanear la bahía y su entorno, concentrando en ese lugar el nuevo puerto, más eficiente, más profundo, más alejado del centro urbano, con accesos de cargas más independientes, nuevos y mejores nudos circulatorios a distintos niveles. Esta operación debe incluir creación de nuevos espacios portuarios en ese costado con los rellenos de fango arenoso sacados de la bahía para limpiarla y profundizarla. Un nuevo y moderno puerto construído en ese costado liberaría para usos recreativos, paisajísticos, residenciales y otros al vasto sector de La Aguada y su costa, desde la torre de ANTEL hasta la Estación Central. Esta última reconvertida en Centro Cultural y Recreativo de primer nivel.

Como se ve se han puesto sobre la mesa una cantidad de ideas de ampla visión, económicamente factibles, que dejan de lado el proceso incesante de pequeños parches para una máquina obsoleta, que, así como va, cada vez funciona peor.

Es de esperar que desde el gobierno hacia abajo, hasta las fuerzas vivas, se tomen con entusiasmo y se impulsen estas ideas de envergadura nacional; de amplias miras; de futuro promisorio.

# EL ARCO DE TIERRAS FÉRTILES SUDAMERICANO: UNA ESTRATEGIA REACTIVA PARA LAS NACIONES MAS DÉBILES DE LA REGIÓN

por el Dr. Enrique Jorge Méndez

El Dr. Enrique J. Méndez nació en Montevideo el 26 de Marzo de 1940. Es Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, egresando de la Universidad de la República el 1º de noviembre de 1968. Ha desarrollado una proficua labor docente en las áreas de historia y geopolítica así como también se ha destacado en la labor periodística en las mismas áreas. Dentro de su producción se destaca la publicación de obras tales como "La guerra de las Malvinas" (1982) y "El liderazgo subcontinental de Brasil" (Revista "Disenso", Argentina, 1998) entre otras. En la actualidad es profesor de Geopolítica en la Licenciatura de Turismo del Instituto de Hermanas Capuchinas de San Fernando de Maldonado.

1. La rivalidad argentino-brasileña:

La subregión sudamericana se halla compuesta de diez naciones de habla hispano-lusitana, más aquellos estados de reciente independencia, como Guyana, Belice, Trinidad y Tobago o Grenada, que si bien derivan de estrategias de las naciones del Primer Mundo destinadas a obtener votos en los organismos internacionales o cumplir el destino de estados tapones (como le sucedió a Uruguay en 1828 para que Inglaterra pudiera acceder a la libre navegabilidad de los ríos interiores), sin embargo en la medida que su existencia y adhesión a los tratados internacionales que conforman la Región Sudamericana (OEA por ejemplo), se hallan inmersos en un proceso integrativo que nos es propio.

Desde que nacimos a la vida propia en los albores del siglo pasado, hemos intentado vanamente nuestra integración económica y política.

San Martín defendió la idea de las Provincias Unidas de América del Sur, y Bolívar tuvo la visión geohistórica más clara, pues captó desde el inicio de la revolución en la Gran Colombia que la unión entre estas patrias era la única manera de evitar ser absorvidos por el gigante del norte.

Para ello congregó a los representantes de las recientes repúblicas nacidas del derrumbe del Imperio Español con el fin de lograr una federación que integrara a las diversas partes del todo (Congreso de Panamá de 1826), incluyendo la creación de un ejército latinoamericano.

En Guayaquil (agosto de 1829) Bolívar expresó: "Los Estados Unidos parecen destinados por la Providencia para plagar nuestra América de miserias en nombre de la libertad".

Las necesidades estratégicas de los imperios británico y francés en el siglo XIX y lue-

go norteamericano en el XX, dieron por tierra con los propósitos de dichos líderes, e incluso de José Artigas desde la Provincia Oriental de la entonces Confederación Argentina, quien llegó a darle forma a una Liga Federal con otras provincias en 1815, siendo finalmente traicionado, lo que determinó su alejamiento hacia Paraguay.

A la hora de integrarnos, a las potencias centrales no les interesa en absoluto que los débiles lleguen a ser fuertes, pues en tal caso podríamos ser competitivos en plano de igualdad. Para dominarnos, nada mejor que la independencia de muchas partes ("divide et impera" de los romanos y luego de los británicos), manteniendo a toda costa la marginalidad y el desconocimiento de nuestra propia identidad y riquezas.

Separados desde el comienzo de la revolución americana y convertidos en republiquetas, proseguimos la marcha luchando incluso entre nosotros, a pesar de estar hermanados en la marginalidad, pobreza así como en la explotación y entrega de nuestros enormes recursos, siempre en manos extranjeras.

En el siglo pasado comenzamos –para dicha de los europeos– los conflictos internos debidamente alentadas por ellos: guerra entre argentinos brasileños de 1825 a 1827 por la Provincia Cisplatina (nacida en 1828 a la independencia con el nombre de Uruguay, Estado-Tapón inventado por el Primer Ministro Canning a través de Lord Ponsomby, quienes casi de inmediato hicieran lo mismo creando Bélgica para fracturar la costa marítima entre Alemania y Francia)–; guerra del Paraguay entre este País y una alianza militar de Brasil, Argentina y Uruguay unidos en desde 1865 hasta el fin del conflicto armado en 1870, con financiamiento de la Banca inglesa Bahrens Brother, en que Paraguay perdió gran parte de su población masculina y de su territorio como consencuencia de haberse negado a ser parte del sistema de libre comercio británico; guerra entre chilenos contra bolivianos y peruanos en la Guerra del Pacífico de 1879 a 1883, en que finalmente los ingleses lograran para sí la venta del guano y del salitre para su comercio de fertilizantes.

En este siglo que acaba de transcurrir, lucharon entre sí paraguayos contra bolivianos en la Guerra del Chaco de 1933 a 1935, pasando el petróleo de ambas naciones a integrarse en el sistema de dos de las "Siete Hermanas" que monopolizan este mercado global: la British Petroleum Company y la Standard Oil de USA ("Las Venas Abiertas de América Latina", Eduardo Galeano, 1965).

Luego lo hicieron entre sí peruanos contra ecuatorianos en 1941, 1991 y 1996 por el petróleo y el oro de "Los Altos del Cóndor"; estuvieron a punto de comenzar una tremenda guerra chilenos contra argentinos en 1978 por el petróleo del sur patagónico, y aún hoy están por solucionar sus conflictos Venezuela y Colombia por límites en el Lago de Maracaibo (petróleo), lo mismo que Venezuela con Brasil.

¿Por qué hemos combatido entre nosotros, en vez de estar integrados? Porque a las grandes potencias les interesa que la rivalidad y las guerras se transforman en un proceso contínuo a fin de lograr sus objetivos: evitar la integración económica y política de los iberoamericanos, que implicaría una nueva fuerza en el concierto internacional regionalizado.

Y mientras la unión no llega, continúan extrayendo nuestras materias primas (en manos prácticamente de las multinacionales de USA, Unión Europea y Japón), fijando unilateralmente el precio de las mismas, cada vez más deteriorado por la competencia de nuevos productos sucedáneos.

Pero tanto Brasil como Argentina, pese a los acuerdos regionales a partir de 1985 y al MERCOSUR, nacido en 1990, mantienen su clásica rivalidad para liderar en el subcontinente.

Brasil ha buscado hegemonía a través del Acuerdo Amazónico de 1978, cuando intentó atraer hacia sí a los países limítrofes, mientras que Argentina hizo lo propio antes con el Tratado de la Cuenca del Plata de 1969, cuando buscó el liderazgo con el objetivo de atraer hacia sí a Chile,

Bolivia, Paraguay y Uruguay en una tentativa de recrear el Virreinato del Río de la Plata, con todos los derechos sobre vastos espacios geográficos cuyo centro había sido Buenos Aires.

Las naciones débiles de esta América observamos esa secreta confrontación con angustia existencial, pues sólo nos queda esperar que el tiempo transcurra para saber cual de ambos estados nos pondrá el lazo en el siglo XXI para obligarnos a cumplir con directivas económicas (y políticas), siempre siguiendo las instrucciones provenientes de las potencias centrales, en prolija aplicación de la Teoría de la Permisividad Internacional, que se define como aquellas conductas que pueden efectuar las potencias medias (ni soñar los países débiles) en la medida que no afecten los altos intereses estratégicos de los dominantes de turno.

2. La otras opciones para integrarnos:

La Argentina, durante el gobierno menemista, adoptó una estrategia que la llevó a ser el representante de USA en esta región, siguiendo la Doctrina del Destino Manifiesto.

Tal doctrina fue usada antes por Brasil a partir de la obra del Cnel. Mario Travassos, en apasionada copia de la misma aplicada en el siglo XIX por USA para frenar la llegada de los chinos que emigraban de su país de origen hacia la costa californiana. Ello les permitió extenderse hacia el oeste, lo mismo que hizo Brasil desde principios del siglo XX para ocupar tierras de naciones vecinas.

Pero Argentina logró con Menem, además, ubicarse como "el socio extra OTAN de USA" merced a la ayuda que le brindó a esta última en la Guerra del Golfo en 1990/91.

Sin embargo, el actual gobierno de Fernando de la Rúa expresa tendencias opuestas, pareciendo acercarse nuevamente a Brasil e impulsando decididamente al Mercosur, mientras algunos vecinos del gobierno expresan tendencias antiamericanistas.

A su vez, Brasil continuó su expansión económica pese a la crisis de 1997 iniciada en Asia, pero le dio la espalda al Mercosur al limitar las exportaciones de los socios de este Mercado por efecto de la devaluación del "real" en 1999, arrastrando a Uruguay, Paraguay y Argentina a una crisis de gran trascendencia.

En consencuencia, las naciones más débiles de Sudamérica debemos buscar otras salidas para lograr juntas un destino que hasta ahora nos ha impedido protagonizar nuestra propia historia.

Ello implica estar en condiciones de competir con el mundo exterior a la región, el que se organiza en grandes espacios geopolíticos y económicos, como la Unión Europea, el Mercado Norteamericano (TLC) o el Asiático.

Una de estas opciones es unirnos entre las NACIONES DEL CENTRO SUDAMERICANO que conformamos un Arco de Tierras Fértiles, estrechando un abrazo fraterno-geográfico que articule una región estable, coherente y solidaria.

La observación de nuestra geografía señala que existe una secuencia casi natural desde Ecuador hasta Uruguay, es decir, desde el Pacífico al Atlántico, interrumpida solo por una zona de tierra que separa a Paraguay de Uruguay (unos 200 kms.).

Todo el resto es de integración física natural y va de Ecuador a Perú, Perú a Bolivia, Bolivia a Paraguay y Paraguay a Uruguay. Se trata de un área de unos 4.200.000 kms$^2$, comprendiendo el área marítima de Zona Económica Exclusiva que por la Convención de los Derechos del Mar –1982– corresponde a los estados con costas sobre aguas oceánicas, que en esta hipótesis son Ecuador, Perú y Uruguay, ya que Bolivia y Paraguay son países mediterráneos.

La superficie terrestre aludida se compone de 283.000 kms$^2$ de Ecuador, 1.300.000 de Perú, 1.100.000 de Bolivia, 406.000 de Paraguay y 187.000 de Uruguay, total de 3.276.000 kms$^2$ de territorio, más el área marítima aludida, que para Uruguay es de 125.000 kms$^2$, correspondiendo a Ecuador y Perú unos 800.000 kms$^2$ más, con la ventaja de que la riqueza que

hay en pesca, minerales estratégicos y petróleo en la plataforma continental y lechos oceánicos de Ecuador, Perú y Uruguay, es mayor que la riqueza de tierra firme.

Pero su explotación se halla limitada por la carencia de tecnologías de punta, que las naciones del Primer Mundo se guardan de ceder en su totalidad mientras se llevan nuestras riquezas sin posibilidad de control por parte de los estados para evitarlo.

Lo que interesa es que en esos más de 4 millones de $kms^2$ de tierra y agua de mar que van del Pacífico al Atlántico del Arco Fértil Sudamericano, se producen todos los minerales, combustibles, carnes, lanas, maderas y cereales que son necesarios para vivir con buena calidad de vida.

3. Las riquezas de las cinco naciones del Arco Sudamericano:

Tal parece –ya ingresados en el Siglo XXI– que Brasil y Argentina están dispuestos a continuar su vieja lucha por el liderazgo de América del Sur, sin respetar los Acuerdos de complementación económica e integración que deberían unirnos en vez de separarnos.

En esa estrategia, las demás naciones de menor desarrollo económico de la Región Sudamericana –como las cinco del Arco Fértil– debemos tener la inteligencia de integrarnos para intercambiar lo que cada cual posee y exportar los excedentes, en un acuerdo inicial de complementación económica similar al Mercosur o al Pacto de Cartagena (Acuerdo Andino de 1969), que comprenda aranceles externos comunes para la adecuada defensa de las riquezas de esas naciones.

En Ecuador hay banano, tabaco, ganado vacuno, cítricos, café, petróleo y pesca.

En Perú hay café, plata, cinc, hierro, plomo, pesca, carne, petróleo, minerales y estaño.

En Bolivia hay hierro, estaño, gás, petróleo, oro, madera.

En Paraguay hay soja, madera, carne, tabaco y plátano.

En Uruguay hay carne, lana, cueros, pesca, soja, arroz, madera y vinos.

Y más la principal fuente de riqueza de las naciones del Arco Fértil: el recurso humano, que se halla constituido por las poblaciones de nuestros pueblos, ávidas de integrarse en el proceso educativo y productivo que impulse finalmente a nuestros países hacia un futuro de prosperidad y de trabajo, al que tenemos absoluto derecho por parte de la raza humana.

De integrarnos entre estos cinco países, sus pobladores podrán acceder a una riqueza que hasta ahora se ha ido para manos extrañas, y la que se ha quedado es para manos internas, tantas veces también extrañas.

Se trata de una estrategia que tuvo antecedentes en el "URUPABOL" (Uruguay, Paraguay, Bolivia), organismo nacido en la década del 70 del siglo XX y que tuvo por objetivo mejorar las vías navegables de la Hidrovía Paraná, Uruguay, Paraguay. No obstante crearse instituciones para que el vínculo entre los tres estados pudiera funcionar, nada se logró más que la obtención de préstamos dinerarios del Banco Interamericano de Desarrollo, que no mejoraron la hidrovía.

No obstante, el vínculo regional y económico que esta propuesta implica para "El Arco Fértil Sudamericano" va más allá del URUPABOL, pues lo que se pretende es evadirnos de la política de atracción que continúan pretendiendo Argentina y Brasil respecto de los estados más débiles de la región para servir a sus objetivos de mediano y largo alcance.

Y puesto a funcionar el Acuerdo Pacífico-Atlántico uniendo a Ecuador con Uruguay a través de un arco que comprenda a Perú, Bolivia y Paraguay, el sistema de complementación económica dará paso inevitablemente a una integración tipo Paco Andino con mayor profundidad y alcance, porque conlleva la legítima defensa de naciones cuyo destino –de no darse este vínculo– habrá llegado a su fin en un plazo no muy extenso, ya que separadas carecen de fuerza y poder, mientras que unidas, darán paso a una perdurable Nación Central Sudamericana.

# ARTHUR PHILLIPS DEFENSOR DE COLÔNIA, GOBERNADOR DE NUEVA GALES DEL SUR

por Robert J. King

Historiador australiano participante del V Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana que se desarrolló en la Isla Fiscal, Rio de Janeiro en el mes de Octubre de 1999. Docente en Historia, se halla investigando la presencia británica en la marina portuguesa en el siglo XVIII, en particular en el Río de la Plata.

Cuando el Gobierno Británico decidió, en agosto de 1786, fundar una colonia en Nueva Gales del Sur, el hombre elegido para ser su primer Gobernador fue un capitán naval, Arthur Phillip. Había prestado servicios para la Marina Real Portuguesa en Brasil desde 1775 hasta 1778, durante la Tercera Guerra de Colonia. La conexión entre estos servicios y su designación en setiembre de 1786 como Gobernador de Nueva Gales del Sur ha sido rastreada por tres historiadores australianos: Kenneth Gordon McIntyre, The Rebello Transcripts: Governor Phillip's Portuguese Prelude [1] /Las Transcripciones de Rebello: El Preludio Portugués del Gobernador Phillip/ ; Alan Frost, Arthur Phillip, His Voyaging [2] /Arthur Phillip, Sus Viajes/; y Maurine Goldston-Morris, OAM, The Life of Admiral Arthur Phillip, RN 1738-1814 [3] /La vida del Almirante Arthur Phillip, RN 1738-1814/.

Phillip fue reclutado para la pequeña flota comandada por el irlandés Robert McDouall que había sido formada para defender la frontera marítima de Brasil por Martinho de Mello e Castro, el Ministro de Portugal para las Colonias y la Marina. Phillip había alcanzado el grado de teniente en la Marina Británica durante la Guerra de los Siete Años, y al pasar a prestar servicios con los portugueses en enero de 1775, recibió el grado de capitão de mar e guerra.

Una vez llegado a Río de Janeiro, se le dio el comando de una fragata de 26 piezas de artillería, la Nossa Senhora do Pilar, y en setiembre de 1775 fue enviado al establecimiento fronterizo de Colônia do Sacramento sobre el Río de la Plata. [4] En ese momento, Colônia se encontraba bajo un fuerte bloqueo por parte de las fuerzas españolas, a pesar de que España y Portugal formalmente estaban en paz desde el fin de la Guerra de los Siete Años en 1763. Colônia había sido capturada por fuerzas españolas en octubre de 1762 pero, a pesar de que un intento portugués por retomarla en enero de 1763 había sido rechazado, consideraciones diplomáticas habían hecho que se restituyera a Portugal en virtud del tratado de paz. En este viaje, Phillip, a bordo de la Pilar, transportaba un cargamento de degredados

(1) Londres, Souvenir Press, 1984

(2) Melbourne, Oxford University Press, 1987.

(3) Monografía Nº 58 de la Sociedad Histórica Naval de Australia, Garden Island, [1997].

(4) Lavradio a Phillip, 18 de julio de 1775, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, codex 70/8; Lavradio a Pombal, 13 de diciembre de 1775, Biblioteca Nacional, Lisboa, codex 10624, ff.98-103; citado en Frost, Arthur Phillip, pp.70, 74

(presidiarios sentenciados a trabajos forzados) y algunas tropas. Durante el viaje estalló una severa epidemia de enfermedad y Phillip se vio forzado a recurrir a los degredados para que ayudaran a salvar al buque (las tropas se negaron a ayudar). En recompensa, Phillip prometió recomendar una disminución de sus sentencias, lo que hizo una vez que la Pilar llegó sana y salva a Colônia. (5) Allí, las tropas de la guarnición fueron llevadas a bordo y la Pilar zarpó de regreso a Río de Janeiro. Un cambio en la política hizo luego que las mismas tropas fueran enviadas de regreso a Colônia en la Pilar, que llegó a ese lugar por segunda vez a mediados de diciembre de 1775. Desde ese momento hasta que fue retirado en noviembre de 1776, salvo el período de comienzos de enero a mediados de abril de 1776 en que fue enviado a navegar fuera del estuario del Río de la Plata, Phillip permaneció destinado en Colônia como comodoro. La mayor parte de ese tiempo sólo estuvo al comando de su propio buque.

Los españoles habían equipado varias balandras como guarda costas para perseguir y capturar a los barcos brasileros de pesca y comercio que se dirigían a Colônia. Phillip entendía que era su deber actuar en forma enérgica para mantener alejados a los guarda costas, a pesar de que el Gobernador de la praça, Francisco José da Rocha, temía que esto pudiera provocar un ataque de las fuerzas españolas en represalia.

No obstante, Phillip no dudaba en hacer fuego sobre los buques españoles cuando estos rehusaban saludar la bandera portuguesa y el riesgo trajo buenos resultados ya que los guarda costas, a partir de ese momento, fueron más circunspectos hacia los barcos portugueses, produciendo así un cierto alivio del bloqueo. (6) La conducta de Phillip en Colônia fue elogiada por el Virrey, el Marqués de Lavradio, en un informe sobre los oficiales de la flota escrito el 22 de octubre de 1777: "Cuando en Colônia él, con sólo su propia fragata, hizo que los españoles respetaran esa fortaleza como debían hacerlo". (7)

Lavradio recibió un mensaje de Phillip fechado el 18 de noviembre de 1776 informando que la praça necesitaba provisiones y corbetas armadas urgentemente y manifestando que su buque era el único barco de guerra allí. Y agregó: "No le hablo a Su Excelencia del peligro que corren los barcos que vienen a esta praça debido a los Guarda Costas españoles que están permanentemente patrullando, ni de la fuerza que se necesitaría en este Río si estallara la Guerra, algo que Su Excelencia sabe mejor de lo que yo puedo decir." (8)

La guerra de la cual hablaba Phillip estalló de verdad debido a que en abril de 1776 Portugal recuperó la vila de Rio Grande de las fuerzas españolas que la habían capturado durante la Guerra de los Siete Años. Una incitada España organizó una flota de más de 100 barcos bajo el comando del Almirante Casa Tilly

(5) Goldston-Morris, p.4.

(6) Nicolás García a Orduy, 16 de diciembre, Orduy a Vertiz, 16 y 17 de diciembre, Vertiz a Orduy, 18 de diciembre, Orduy a Vertiz, 25 de diciembre, Orduy a Rocha, 26 de diciembre, Rocha a Orduy, 27 de diciembre, Vertiz a Orduy, 30 de diciembre de 1775, todos adjuntos a Vertiz a Arriaga, 3 de enero de 1776, Archivo General de Indias, Sevilla, Buenos Aires caja 56.486, citado en Frost, Arthur Phillip, pp.77-83, 283-4.

(7) "Mappa dos Oficiaes e Embarcacoens de Guerra, que servem na Esquadra", 22 de octubre de 1777, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Rio de Janeiro caixa 108, f.76; citado en Frost, Arthur Phillip, pp.81, 284; publicado en McIntyre, The Rebello Transcripts, p.232.

(8) "Eu não fallo a V. Ex. do perigo q. Correm as embarcações q. Vem para esta praça com os Guarda Costas Castelhanos, q. Sempre andão girando: nem da força q. Pode ser preciça nesta Rio, se a Guerra se principiar, V. Ex. o sabe melhor do q. eu o posso dizer." Phillip a Lavradio, 18 de noviembre de 1776, Colecção de Senhor Marcos Carneiro de Mendonça, maço 31, f.41; citado en Dauril Alden, Gobierno Real en el Brasil Colonial, Berkeley, University of California Press, 1968, p.221.

para conducir a un ejército de 10.000 hombres bajo el mando de Pedro de Cevallos de Cádiz, con el propósito de capturar la isla de Santa Catarina y toda la costa al sur de la misma hasta el Río de la Plata. El territorio capturado se agregaría al territorio gobernado desde Buenos Aires y Cevallos fue designado primer Virrey de la extendida provincia. Para hacer frente a esta amenaza, Lavradio le ordenó a McDouall que concentrara su flota de nueve buques de guerra, incluyendo la Pilar de Phillip, para defender Santa Catarina. Cuando la flota de Casa Tilly llegó a cierta distancia de la isla el 17 de febrero de 1777, McDouall se rehusó a entrar en combate. En un consejo de guerra que McDouall convocó para discutir si atacar a la flota española o no, seis de sus capitanes apoyaron su decisión de no entrar en combate, mientras que Phillip y José de Mello prefirieron atacar. (9) Triunfó la mayoría y la flotilla se retiró a Río de Janeiro, dejando a Santa Catarina y su capital, Desterro, a merced de Casa Tilly y Cevallos. A pesar de que esta medida preservó la escuadra para actuar bajo circunstancias más favorables, Lavradio se exasperó por lo que consideró una conducta cobarde de McDouall y, por el contrario, se quedó favorablemente impresionado con la actitud agresiva de Phillip. En su informe sobre los oficiales de la flota del 22 de octubre de 1777, Lavradio escribió sobre Phillip: "Cuando la Flota zarpó de Santa Catarina al recibir noticias de la Flota española, él hizo todos los esfuerzos posibles para inducir al Jefe a atacar al enemigo; y al ver que no lo hacía, le escribió una carta privada implorándole, por consideración a su propio honor y al de la Nación, que no se abstuviera de atacarlos". (10)

La escuadra de McDouall zarpó nuevamente de Río de Janeiro el 1ºde abril de 1777 con el propósito de cortar las líneas de suministros españolas entre Santa Catarina y el Río de la Plata. El 19 de abril, el San Augustín, un acorazado español de 70 piezas de artillería proveniente de Montevideo, se encontró con los buques de McDouall a cierta distancia de Santa Catarina. José de Mello en la Prazeres y Arthur Phillip en la Pilar encabezaron el ataque sobre el San Augustín, a pesar de la superioridad de armamento del barco español, y ambos pudieron dar en el blanco. Tras una persecución que duró toda la noche, al amanecer el San Augustín se encontró con McDouall y todos sus barcos y luego de una corta acción arrió la bandera y se rindió. Lavradio quedó impresionado con la audacia de Phillip al atacar a un acorazado de 70 piezas de artillería con su fragata de 26 piezas, tal como lo registró en un despacho del 2 de junio de 1777 a Mello e Castro: "El Capitán Arthur Phillips llegó con su fragata y el enemigo le permitió acercarse porque pensaron que este buque era uno de los suyos ya que no podían convencerse de que un barco tan pequeño y débil en artillería se aventurara a atacar a un buque de 70 piezas de artillería. Fue recién cuando el Capitán Phillips les hizo una descarga con todas sus piezas que se percataron de que era una de nuestras fragatas." (11) El San Augustín fue puesto en servicio en la Marina Portuguesa como el Santo Augustinho y el comando del mismo le fue entregado a Phillip.

La guerra llegó a su fin en agosto de 1777 cuando llegó al Brasil la noticia de que las cortes de Portugal y España habían acordado

(9) Phillip, Opinión del 20 de febrero de 1777, y José de Mello, Opinión del 20 de febrero de 1777, Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Río de Janeiro caixa 110, ff.34, 37, citado en Frost, Arthur Phillip, pp.83, 284.

(10) "Mappa dos Oficiaes e Embarcacoens de Guerra, que servem na Esquadra", Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Rio de Janeiro caixa 108, f.76; citado en Frost, Arthur Phillip, pp.81, 284; publicado en McIntyre, The Rebello Transcripts, p.232.

(11) Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Río de Janeiro caixa 111, f.56; citado en Frost, Arthur Phillip, pp.81, 284; publicado en McIntyre, The Rebello Transcripts, p.229.

una tregua que el 1º de octubre se convirtió en paz por el Tratado de San Ildefonso. Este último establecía un arreglo total para todas las disputas territoriales entre las dos monarquías, tanto en el hemisferio oriental como en el occidental. Santa Catarina se devolvió a Portugal, se reconoció la posesión portuguesa de Río Grande y Portugal renunció a sus reclamos sobre Colônia. A efectos de eliminar toda causa de desacuerdo, "aun con respecto a los dominios en Asia," Portugal cedió a España todos los derechos sobre las Filipinas, Marianas e islas adyacentes que hubieran podido reclamarse según el Tratado de Tordesillas de 1494 o el Tratado de Zaragoza de 1529. (12)

España estaba preparada para ser generosa con Portugal debido a la perspectiva amenazadora de una guerra con Gran Bretaña. Las colonias británicas en América del Norte habían declarado su independencia el 4 de julio de 1776 y ya estaban recibiendo ayuda secreta de España y Francia. Francia declaró la guerra a Gran Bretaña en apoyo de los Americanos en julio de 1778. Phillip se enteró de esto a su regreso a Lisboa en agosto (había sido asignado a la escolta de un convoy desde Río de Janeiro) y decidió dejar de prestar servicios con los portugueses y volver a la Marina Británica. El 24 de agosto renunció a su cargo y un mes más tarde se embarcó para Inglaterra. Llevaba una carta de Mello e Castro elogiando sus servicios, manifestando que la Reina había sido incapaz de rechazar su "admirable resolución" de prestar servicios en su país y trasmitiendo su deseo de que obtuviera un ascenso en la Marina Británica. (13)

La confianza de Phillip con respecto a su futuro en la Marina Británica se habría incrementado por su conocimiento de que, además de la carta de recomendación de Mello e Castro, él llevaba consigo artículos de valor más concreto. Eran las cartas de las costas y puertos de Brasil y el Río de la Plata que él había hecho o copiado mientras prestó servicios. Quizás haya sido una expectativa de que él volvería de Brasil con tan valiosa información lo que llevó al Almirante Augustus Hervey a recomendar la designación de Phillip para prestar servicios con los portugueses en 1774. (14) Hervey, uno de los Lores del Almirantazgo, aparentemente ya había empleado a Phillip para espiar las instalaciones navales francesas. (15) Las costas y puertos de Brasil eran poco conocidas para Inglaterra en esa época y la información con respecto a los mismos podría resultar útil para Gran Bretaña algún día. De todos modos, Hervey se había retirado cuando Phillip volvió a la Marina Británica y le resultaba necesario obtener un nuevo protector. La entrada de España en la guerra contra Gran Bretaña en junio de 1779 le dio la oportunidad a Phillip de sacar provecho de su conocimiento de América del Sur, dado que el Gobierno Británico adoptó planes para atacar las posesiones de España en esa parte del mundo.

El 19 de julio de 1780 Phillip le escribió al Primer Lord del Almirantazgo, el Conde de Sándwich, ofreciéndole sus servicios. (16) Sándwich le respondió afirmativamente ya que Phillip tenía la información que él necesitaba para ayudar a planificar una expedición naval bajo el mando de George Johnstone a efectos de capturar la flota del tesoro español que en

(12) Carlos Calvo (ed.), Colección completa de tratados...de la América latina, París, 1862, Vol.III, pp.130-167

(13) Mello e Castro a Pinto de Souza, Embajador en Londres, 14 de setiembre de 1778, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, Ministério de Negócios Estrangeiros, maço 61; citado en Frost, Arthur Phillip, p.91.

(14) Hervey a Luiz Pinto de Souza, 25 de agosto de 1774; citado en McIntyre, The Rebello Transcripts, p.205.

(15) Goldston-Morris, p.4.

(16) PRO, ADM 1/2306; citado en Alan Frost, Arthur Phillip, p.98.

ese entonces se estaba reuniendo en Buenos Aires. En consecuencia, Phillip fue puesto en contacto con los más altos ministros de estado ya que la tarea de Sándwich y del Almirantazgo era ayudar al Secretario de Estado para Asuntos Interiores y Americanos, Lord Germain, quien tenía toda la responsabilidad de dirigir la Guerra Americana. Germain, Sándwich y Johnstone también consultaron al antiguo comandante de Phillip en Brasil, Robert McDouall, quien también había renunciado a su cargo con los portugueses. (17) Una carta de Phillip a Sándwich del 17 de enero de 1781 registra el préstamo que Phillip hiciera a Sándwich de sus cartas del Plata y de las costas brasileras para ser usadas en la organización de la expedición: "En las Cartas de la Costa del Brasil que tuve el honor de mostrarle a Su Excelencia, hay tres buenos fondeaderos donde los barcos que necesitasen abastecerse de madera y agua sólo encontrarían unos pocos pobladores, en caso de no querer entrar a un puerto donde existiera una Guarnición. La mayor parte del material de estas Cartas proviene de Relevamientos regulares". El hecho de que Phillip esperaba beneficiarse si el ataque sobre la flota del tesoro tenía éxito surge claramente de su solicitud de que se reconociera que las cartas eran de su propiedad: "No tengo duda de que cuando a Su Excelencia le plazca dará órdenes para que sean entregadas a cualquier Buque de Su Majestad o a la Compañía de la India pero se darán órdenes para que yo pueda recoger el Crédito & Ventaja que surja naturalmente de las mismas. Las Copias que el Comodoro Johnson [es decir, Johnstone] deseaba están prontas." (18)

La expedición zarpó el 12 de marzo de 1781 con el objetivo adicional de intentar primero la captura de Ciudad del Cabo de manos de los holandeses, quienes ahora se habían unido a la guerra contra Gran Bretaña. Sin embargo, en camino hacia el Cabo, la flota de Johnstone fue atacada en las Azores por una escuadra francesa bajo las órdenes del Almirante de Suffren, quien luego se dirigió a reforzar a los holandeses en Ciudad del Cabo. La acción de Suffren impidió eficazmente que Johnstone lograra los objetivos de su expedición. (19) A pesar de este revés, la estrategia de realizar ataques navales contra el imperio americano de España siguió siendo atractiva para el Gobierno Británico. Robert McDouall había zarpado en la expedición de Johnstone pero había sido destacado de la misma para dirigirse a Río de Janeiro en la balandra Shark, donde había obtenido información sobre las defensas españolas del Capitán William Robarts, uno de sus antiguos subordinados que aún prestaba servicios en la Marina Portuguesa. (20) Esta información fue usada en la planificación de la siguiente expedición contra la América española, algo que Lord Shelburne, la persona que había sucedido a Germain como Secretario de Estado para Asuntos Interiores y Americanos en un cambio de gobierno, estaba decidido a continuar.

(17) [MacDouall], Memorando con respecto a la colonización del Plata, sin fecha pero alrededor de octubre de 1780, PRO, FO 95/7/4, ff.517-24; citado en Frost, Arthur Phillip, p.283.: En cierto momento los españoles sospechaban que la expedición estaría al mando de Phillip, "por su conocimiento de este Río". Francisco de Medina al Virrey Vertiz, 18 de mayo de 1780; citado en Anibal M. Riveros Tula, "Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830", Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideo, XXII, 1959, p.209.

(18) Phillip a Sándwich, 17 de enero de 1781; Museo Marítimo Nacional (Greenwich), Documentos de Sándwich, F/26/23.

(19) G. Rutherford, "Aspectos secundarios sobre la Expedición del Comodoro Johnstone al Cabo", El espejo del hombre de mar, vol.28, 1942, pp.189-212, 290-308.

(20) McDouall, informe del 3 de junio de 1782 desde Río de Janeiro, PRO, Documentos de Pitt, 30/8/345, ff.104-5; Gazeta de Lisboa, 21 de agosto y 11 de setiembre de 1781, citado en Alden, pp.500-01.

En julio de 1782, en un cambio de gobierno, Thomas Townshend asumió el cargo de Secretario de Estado para Asuntos Interiores y Americanos y, con el mismo, la responsabilidad de organizar una expedición contra la América española. Al igual que su predecesor Lord Germain, recurrió al asesoramiento de ArthurPhillip. (21) El plan de Phillip era montar un ataque sorpresivo sobre Buenos Aires y Montevideo usando una escuadra de tres acorazados y una fragata, desde allí dirigirse a las costas de Chile, Perú y Méjico para dedicarse al saqueo y por último cruzar el Pacífico para unirse a la escuadra del Indico oriental del Almirante Hughes a efectos de atacar Manila. El plan incorporaba una propuesta hecha por el Capitán John Blankett a Lord Shelburne en agosto de 1782: "Esta expedición podría dirigirse a la Isla de Sta. Catarina o Río Negro por inteligencia o agua y, en caso de no tener éxito en el Río de la Plata, dar la vuelta y dirigirse inmediatamente a El Callao. En caso de tener éxito en el Río de la Plata, la fuerza que estuviera en exceso podría ser enviada como refuerzo a la India o a los mares del sur, según lo que las circunstancias del caso indicaran como más prudente." (22)

El plan guardaba una notable similitud con un plan promovido por el Capitán William Robarts, quien, en 1777, como Phillip, había sido un oficial británico en la escuadra de McDouall de la Marina Real Portuguesa en Brasil (había comandado la São João Baptista). (23) Es posible que los dos hubieran discutido tal operación en ese momento, cuando ambos estaban en Río de Janeiro. Robarts también había estado en Colônia en enero de 1763 cuando había comandado la fragata Ambuscade que formaba parte de una escuadra de nueve buques bajo el mando de John MacNamara, quien había intentado infructuosamente retomar el poblado después de haber sido capturado por los españoles al mando de Cevallos. (24)

La expedición, que estaba formada por la Grafton, 70 piezas de artillería, la Elizabeth, la Europe, 64 piezas y la fragata Iphigenia, zarparon el 16 de enero de 1783 al mando del Comodoro Robert Kingsmill. (25) A Phillip se le dio el comando de la Europe. (26) Poco después de zarpar, Gran Bretaña y España pactaron un armisticio. Phillip se enteró de esto en abril cuando entró a Río de Janeiro para reparar roturas producidas por una tormenta. Le escribió a Townshend desde Río de Janeiro el 25 de abril de 1783, expresándole su desilusión porque el fin de la Guerra Americana le había quitado la oportunidad de la gloria naval en América del Sur:

Tuve necesidad de entrar a este puerto y le puedo asegurar, Señor, que la situación de las colonias españolas es tal como siempre la

(21) Vizconde Keppel, Primer Lord del Almirantazgo, a Townshend, 25 de setiembre de 1782; Biblioteca Clements (Ann Arbor), Documentos de Sydney, 9; Biblioteca Británica, Registros de la Oficina de India, H 175, f.237; citado en Alan Frost, Arthur Phillip, 1987, p.114.

(22) Blankett a Shelburne, agosto de 1782; Biblioteca Clements (Ann Arbor), Documentos de Sydney, 9; citado en Alan Frost, Arthur Phillip, p.114.

(23) John Dalrymple, Memorias de Gran Bretaña e Irlanda, Londres, 1790, pp.315-9.

(24) Anibal M. Riverós Tula, "Historia de la Colonia del Sacramento, 1680-1830", Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, Montevideo, 1959; citado en Abeillard Barreto, "Tentativas Espanholas de Dominio do Sul do Brasil, 1741-1774", História Naval Brasileira, Secundo Volume, Tomo II, Ministereio da Marinha, Rio de Janeiro, 1979, P.204.

(25) Lores del Almirantazgo a Kingsmill, 17 de diciembre de 1782, Oficina de Registros Públicos (PRO), ADM 2/113: 522-3; Kingsmill a los Lores del Almirantazgo, 1 de enero de 1783, PRO, ADM 1/2015; Keppel a Middleton, 17 de diciembre de 1782, PRO, HO 28/2: 410-1; citado en Alan Frost, Arthur Phillip, Melbourne, OUP, 1987, p.114.

(26) PRO, ADM 51/354; ADM 2/113; citado en Alan Frost, Arthur Phillip, Melbourne, Oxford University Press, 1987, p.114.

he imaginado... Todas las tropas regulares de Buenos Aires, Montevideo y las diferentes Guardias del Río de la Plata no llegan a quinientos hombres. No hay ningún buque de línea y sólo existen dos fragatas en el Río. Usted supondrá fácilmente, Señor, lo mortificado que me debo sentir al estar tan cerca y no tener libertad para actuar. (27)

En vez de regresar inmediatamente a Inglaterra para ser recompensado, decidió navegar hacia la India por el Cabo de Buena Esperanza para unirse al Almirante Hughes en Madras.

En ese momento, a mediados de 1783, el protector de Phillip, Lord Sándwich, junto con el Presidente de la Sociedad Real, Sir Joseph Banks, abogaban por el establecimiento de una colonia británica en Nueva Gales del Sur. (28) Una colonia en esa parte del mundo sería de gran ayuda para la Marina Real al facilitar los ataques contra las posesiones españolas en Chile y Perú, tal como lo señalaban los colaboradores de Banks, James Matra, el Capitán Sir George Young y Sir John Call, en las propuestas escritas sobre ese asunto. Banks tenía gran influencia sobre la política gubernamental a través de su cargo como consejero de confianza del Ministerio del Interior y del Almirantazgo.

Después de regresar a Inglaterra desde la India en abril de 1784, Phillip permaneció en estrecho contacto con Townshend (ahora Lord Sydney) y el Subsecretario del Ministerio del Interior, Evan Nepean. De octubre de 1784 a setiembre de 1786 fue empleado por Nepean (quien estaba a cargo del Servicio Secreto con relación a los poderes de los Borbones, Francia y España) para espiar los arsenales navales franceses en Toulon y otros puertos.

A mediados de 1786, una nueva guerra con España, Francia y Holanda parecía inminente como resultado de la guerra civil en Holanda y el Gobierno Británico tomó la decisión de fundar una colonia en Botany, en Nueva Gales del Sur. Una de las razones para fundar la colonia era proporcionar una base naval para la Marina Británica en el Pacífico. Lord Sydney, como Secretario de Estado por el Ministerio del Interior, era el ministro encargado de esta empresa y en setiembre de 1786 designó a Phillip comodoro de la flota que debía transportar a los presidiarios y soldados que serían los nuevos pobladores de Botany Bay. Una vez llegados allí, Phillip asumiría los poderes de Capitán General y Gobernador en Jefe de la nueva colonia. Se fundaría una colonia subsidiaria en la Isla Norfolk, según lo recomendado por Sir John Call, para aprovechar el lino y la madera naturales de esa isla con fines navales. La flota de Phillip zarpó de Portsmouth en mayo de 1787.

La flota hizo escala en Río de Janeiro durante su viaje a Botany Bay para obtener suministros esenciales. Esta estadía aparentemente volvió a despertar la pena de Phillip por la oportunidad perdida de obtener una gloria naval a causa del fracaso de su expedición de 1783. Desde Río de Janeiro, Phillip envió noticias a Sydney y a Shelburne (ahora Lord Lansdowne) en una carta a Nepean fechada el 2 de setiembre de 1787:

Usted sabe cuánto estaba interesado en la expedición propuesta contra Montevideo, y que se decía que los españoles tenían más tropas de lo que yo suponía. La siguiente relación la obtuve de una persona que estuvo allí durante toda la guerra y estoy seguro de que es exacta:

(27) Registros de la Oficina de India, H 175, f.237; citado en Alan Frost, Presidiarios & Imperio:Una cuestión naval, 1776-1811, Melbourne, Oxford University Press, 1980, p.209.

(28) James Matra a Banks, 28 de julio de 1783, Adicional MS 33979 de la Biblioteca Británica: 206; publicado en Alan Frost, La vida precaria de James Mario Matra, Melbourne University Press, 1995, p.110.

| | |
|---|---|
| Un regimiento por debajo de | 700 |
| Cuatro compañías de artillería | 400 |
| Dragones | 400 |
| Dos batallones de infantería | 700 |

Las mismas fueron divididas entre la costa norte y sur, y en diferentes ciudades. Montevideo no habría sido defendida ya que la mitad de estas tropas no podrían haberse reunido. Le agradecería que informe de esto a los Lores Sydney y Landsdowne; corroborará lo que mencioné antes de dejar la ciudad. (29)

Al enviar esta carta, quizás Phillip no estaba meramente lamentándose por las desilusiones del pasado sino recordando a sus protectores gubernamentales que la estrategia que respaldaba la expedición de 1783 aún sería viable en caso de reanudarse las hostilidades entre Gran Bretaña y España. Su recordación de que el asunto había sido discutido antes de dejar Londres a principios de 1787 indicaría que Sydney estaba pensando en tal expedición en ese momento.

Los límites territoriales de Nueva Gales del Sur que Phillip proclamó cuando formalmente fundó la colonia el 7 de febrero de 1788 lo habrían hecho acordar de sus días en Brasil. El límite occidental de su jurisdicción fue fijado en el meridiano 135° al este de Greenwich para que Nueva Gales del Sur incluyera toda la mitad oriental de Australia. Ese meridiano coincidía con la línea recíproca de la línea de demarcación reclamada por España según el Tratado de Tordesillas. La disputa entre España y Portugal sobre la ubicación de la línea de Tordesillas había traído muchos conflictos entre las dos monarquías, incluyendo la Tercera Guerra de Colonia que terminó con un arreglo definitivo del asunto en ambos hemisferios mediante el Tratado de San Ildefonso de 1777. Siempre hostil a las pretensiones de España en el Pacífico, Gran Bretaña se sintió libre para desconocer cualquier reclamo que el Rey de España pudiera hacer con respecto a Australia oriental según los antiguos tratados cuando se tomó la decisión de colonizar Nueva Gales del Sur.

Cuando Phillip fue designado Gobernador de la colonia de presidiarios, la prensa de Londres recordó, de manera algo tendenciosa, su transporte de degredados de Río de Janeiro a Colônia en 1776. Un artículo de The World del 16 de abril de 1789 expresaba: "BOTANY BAY.–El Sr. Phillip, que está al mando, tiene la ayuda de la experiencia. Tuvo una expedición similar que le confió Portugal para llevar presidiarios a América del Sur."

Sin embargo, no fue su experiencia en transportar presidiarios lo que hizo que Phillip se destacara ante los ojos de Sándwich y Sydney. Sus servicios en Brasil habían demostrado que era un oficial naval intrépido y capaz y le habían permitido estar bien informado de la navegación en las aguas del sur del Brasil y Río de la Plata y de las defensas del imperio español en América del Sur. Eso fue lo que resultó valioso en él para atraer la atención de Sándwich y Sydney. Su administración competente como Gobernador y fundador de Nueva Gales del Sur desde enero de 1788 hasta que un quebranto de salud forzó su retiro prematuro en diciembre de 1792, justificaba la fe de ellos en sus habilidades. Durante la Crisis del Estrecho de Nootka en 1790, se reavivaron los planes para atacar al imperio español en América y la nueva colonia de Phillip se consideró como un punto de escala para una expedición desde la India. No obstante, la crisis se resolvió antes de que estos planes pudieran ponerse en práctica. (30)

(29) PRO, CO, 318/9, f.197, publicado en Registros Históricos de Nueva Gales del Sur, Vol.I, Pt.2, p.114. Ver también Alan Frost, Arthur Phillip, p.116.

(30) William Dalrymple a William Pitt, 10 de mayo de 1790, PRO, Documentos de Pitt, 30/8/28: 72-3; memorandum de Lord Mulgrave [mayo de 1790], PRO, Documentos de Pitt, 30/8/360; Sir Archibald Campbell a Pitt [junio de 1790], PRO, FO 95/7/4: 501; Campbell a Pitt, 18 de octubre de 1790,

La contribución de Phillip a la defensa de Brasil fue siempre recordada en ese lugar y tanto cuando hizo escala en Río de Janeiro en agosto de 1787 como comodoro de la flota que iba a colonizar Nueva Gales del Sur como durante su regreso a Inglaterra en febrero de 1793 fue colmado de atenciones extraordinarias. (31) Los suministros que su flota recibió en Río de Janeiro en 1787 fueron esenciales para el éxito de la fundación de la nueva colonia y no cabe duda de que la provisión de esos suministros se vio enormemente facilitada por la buena reputación de Phillip. Watkin Tench, un Capitán de los Infantes de Marina, comentó sobre la visita de la flota en 1787: "Ciertamente, una parte de las numerosas atenciones que experimentamos durante nuestra estadía aquí se debe atribuir, sin lugar a dudas, al enorme respeto que los portugueses tienen por el Gobernador Phillip, quien por muchos años fue capitán de su marina y comandó un buque de guerra en esta base, como consecuencia de lo cual se nos concedieron muchos privilegios, un trato que rara vez se daba a los extranjeros." (32) Río de Janeiro siguió siendo un puerto de escala vital para los buques británicos que aprovisionaban a la colonia de Nueva Gales del Sur hasta bien entrado el siglo diecinueve. (33)

Presentado al V Simpósio
de História Marítimo e Naval
Iberamericano, Ilha Fiscal,
Río de Janeiro, Brasil,
25 al 29 de octubre de 1999

PRO, FO 95/7/4: 484; Home Riggs Popham a Yorke, 26 de noviembre de 1803, Correspondencia y Memorias de Lord Castlereagh, Londres, 1848, vol.VII, pp.288-93; PRO, WO 1/178: 53-9, citado en Robert J. King, La Historia Secreta de la Colonia de Presidiarios, Sydney, 1990, pp.40-48.

(31) Goldston-Morris, p.12.

(32) Watkin Tench, Una narrativa de la Expedición a Botany Bay, Londres, Debrett, 1789, p.26.

(33) Rudy Bauss, "La Importancia de Río de Janeiro para los Intereses Británicos, con Particular Atención para Australia, 1787-1805", Diario de la Sociedad Histórica Real Australiana, vol.65, pt.3, 1979, pp.145-72.

Revista de Marina, Armada de Chile
Publicación Bimestral

Valor Subscripción US$ 75
(incluye costos de envío internacional)

Solicitud de subscripción a Revista de Marina,
Casilla 220 Correo Central, Valparaíso
o Correo Electrónico: revismar@ctcreuna.cl,
indicando nombre y dirección.

# COMENTARIOS INTERNACIONALES

por el Dr. Daniel Castagnin

El Dr. Daniel Castagnin es abogado y fue profesor de historia en la enseñanza media y superior. Integra el cuerpo docente del IMES (Instituto Militar de Estudios Superiores).

Sus ensayos han merecido distinciones en distintos concursos, de las que destacamos la Mención de Honor que obtuviera en el Concurso Aniversario del Club Naval, por su trabajo "el Pacífico, base para una geopolítica del siglo XXI".

Ha publicado artículos y libros sobre temas de política, historia y estrategia, tanto en nuestro país como en el extranjero.

También ha dictado conferencias sobre estos mismos temas en el Estado Mayor General de la Armada, Universidad Católica, Club Naval y Sala Vaz Ferreira.

Fue miembro de la Comisión Directiva de la Liga Marítima Uruguaya y es Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

Ha colaborado desde el comienzo con nuestra Revista, tanto con artículos sobre los temas de su conocimiento, como a través de la columna de Comentarios Internacionales.

## EEUU. ¿Quinta fuerza?

Informes recientes comunican que esta superpotencia prepara una fuerza "Espacial" la que estructurará un escudo defensivo que va a asegurar el territorio de la Unión contra un ataque con medios espaciales. Esta "defensiva espacial" única en el mundo, alterará los parámetros de los acuerdos sobre armamentos vigentes, y adelanta una nueva dimensión de la guerra, que por supuesto, se refleja en la orgánica militar.

Así una nueva fuerza se agregaría a las cuatro clásicas, ARMY, NAVY, USAF y MARINES. La nueva orgánica (de cristalizar) supondría cuatro dimensiones de la lucha; submarina, superficie, aérea y espacial.

Por su parte la USAF adelanta un esquema que presupone la resolución de todos los temas tácticos mediante el empleo de medios aéreos dado que a esta fuerza –que pasaría a ser la "primus inter pares"– cuenta con medios que le permitirán "encontrar, identificar y apuntar a cualquier cosa que se encuentre estacionaria o en movimiento, en la superficie de la tierra".

O sea, que cualquier conflicto ahora será resuelto con "...una estrategia de fuerza asimétrica, que pone en práctica la ventaja que tiene EEUU de atacar directamente a la capa-

cidad de un adversario de llevar a cabo la guerra".

Esta visión aérea del conflicto, le permitirá al país del norte alcanzar una "libertad de acción y ataque" total. La base de la acción reposaría en la característica militar de que se negaría al enemigo la posesión de un santuario. Lo que en definitiva permitiría a las fuerzas propias, la capacidad de actuar con impunidad.

KISSINGER: ¿Dr. Jekill o Mr. Hyde?

Impacta la nueva faz que los historiadores ingleses imprimen al político norteamericano. Este había alcanzado fama como agudo historiador, certero estadista y comprensivo diplomático.

Sus estudios sobre Metternich, el acercamiento a China, y su globalismo práctico, le habían granjeado un verdadero halo de estadista mundial.

Pero ahora, sus colegas ingleses han comenzado a demoler su imagen atribuyéndole el empleo de medios y métodos reñidos con los principios que tan abundantemente dispersó a los cuatro vientos.

Se cuestiona su erudición, sus miras y fines, e incluso su capacidad académica. Entendemos que esta acometida muestra como ya es sabido, que el ejercicio del Poder implica manejar situaciones difíciles y no siempre cómodas. La figura bonachona que el discutido Secretario de la administración Nixon publicitó, no puede ocultar a un funcionario realista que asumió riesgos y responsabilidades inherentes a su alto cargo y que ahora afloran como necesarias.

CHINA. ¿Crisis?

La situación entre la RPCH y Taiwan empieza a congestionar las relaciones internacionales. La rebelde isla tiene la protección de los EEUU (e incluso se beneficiaría del escudo espacial).

Ello la transforma en un punto de conflicto muy duro, porque es difícil su convivencia con la república Popular China, en el futuro próximo.

El gobierno de Pekin ha comenzado a desarrollar maniobras de guerra anfibia similares a las necesarias para desembarcar en la isla.

Este hipotético operativo además esta acompañado de medidas para enfrentar portaviones (que la isla no tiene con lo que alude directamente a los EEUU). Incidentes graves recientes tienen que ver con ese nuevo perfil que las fuerzas chinas estan adoptando en una zona muy sensible.

Por otra parte la cooperación de China con Cuba ahora es un hecho.

Tres embarques de armas y explosivos se han realizado en los últimos meses mediante los servicios de "Cosco". En los hechos puede ya admitirse que Cuba ha conseguido un nuevo "protector" que sustituya a fenecida URSS, y traslade al Caribe los conflictos del Lejano Oriente.

CRIMINALÍSTICA: ¿Crimen organizado?

Una nueva variante del globalismo se manifiesta (aparentemente) en los medios criminales, y sorprende a los gobiernos. En efecto, se destaca ahora la existencia de organizaciones internacionales destinadas a cometer delitos en gran escala. Dichas organizaciones cuentan con estructuras que escapan a los medios represivos comunes, dado que se trata de una empresa con estructura de tal.

Sus dimensiones y cualidades son notables: global, transnacional, multiforme y pluriproductivas.

Lo inquietante es que es o era en un escenario que supone una práctica en expansión. Para alcanzar dichos fines se articulan en forma simultánea. coerción y consenso.

La modalidad operativa supone tres etapas: 1a. predatoria; 2a. parasitaria (con conexiones políticas) y 3a. simbiótica. Cuando se establece como una práctica socialmente aceptada.

En el último nivel se produce el derrumbamiento de las instituciones sociales.

URUGUAY: ¿Navegación fluvial?

El embarque de la madera en puertos fluviales ofrece la posibilidad de una modalidad combinada de transporte que supone una revitalización de la navegación interna. En efecto, podría concentrarse la madera mediante camiones en estación algorta. Desde ahí por ferrocarril hasta el puerto de Paysandú, y desde el mismo –el volumen concentrado– por tren de barcazas hasta Nva. Palmira donde sería directamente cargado en rada en los buques.

Esta operativa supondría el empleo de barcazas capaces de llevar la carga de 40 camiones y que solo calarían 7 pies. Cinco trenes de cinco barcazas cada una serían suficientes para movilizar todo el volumen con un ahorro considerable, y sin grave perjuicio para los caminos recorridos.

V-22. ¿Desastre?

Un para de accidentes con alto costo de vidas humanas, han dado por el suelo con las esperanzas que el USMC había depositado en el revolucionario rotor V 22. Este aparato, hibrido de bimotor y helicóptero, estaba destinado a revolucionar la guerra terrestre ya que el mismo combinando las cualidades del helicóptero con la velocidad y el alcance del avión, habría resultado de una eficacia increíble en la batalla aeroterrestre. La misma hubiera quedado dominada por colosales envolvimientos aéreos llevados a cabo por velocísimos medios capaces de destruir a los blindados, simultáneamente con el aterrizaje de una abundante infantería en el mismo lugar.

Pero desafortunadamente este ingenio no probó tener las cualidades necesarias para operar con mediana seguridad, lo que parece postergar su puesta en práctica.

Boletín del Centro Naval
Argentina
Fundado en Mayo de 1882

Valor Subscripción US$ 50

Solicitud de subscripción se debe remitir a:

Florida 826 - 1º Piso (1005)
Buenos Aires - Argentina,

Adjuntar al mismo un cheque o giro postal
a favor del Centro Naval - No a la Orden - .
Cumplido estos requisitos, se les remitirán
nuestras cuatro ediciones del año.

Envío de flores
a todo el mundo

Constituyente Nº 1678 - Tel. 410 16 70
MONTEVIDEO - URUGUAY

UN CONCEPTO MODERNO Y DIFERENTE
EN SERVICIOS DE DISTRIBUCION

- CADETERIA, MENSAJERIA, COBRANZAS, DISTRIBUCION DE FACTURAS, INVITACIONES, PAQUETES, ETC., EN CIUDAD E INTERIOR.
- SERVICIO DE COURIER INTERNACIONAL.
- ENTREGA PERSONALIZADA CON RAPIDEZ, SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD AL PRECIO JUSTO.
- PRESUPUESTOS ESPECIALES PARA EMPRESAS ADECUADOS A CADA MODALIDAD DE TRABAJO.

CEBOLLATI 1563 – TEL.: 408 55 42

# Una fiesta de ofertas

En nuestras secciones
ELECTRODOMESTICOS, MOTOS, BICICLETAS,
HERRAMIENTAS, VESTIMENTA, DAMAS, HOMBRES,
NIÑOS, BEBES, JUGUETERIA, PERFUMERIA,
ZAPATERIA, BLANCO, TAPICERIA, TELAS, BIJOUTERIE,
RELOJERIA Y JOYERIA, REVELADOS FOTOGRAFICOS,
TINTORERIA, PELUQUERIA MASCULINA, PLANTAS,
AMPLIO SUPERMERCADO:
CARNICERIA, GRANJA, VERDULERIA Y OTROS

ADMINISTRACION:
EDUARDO VICTOR HAEDO 2258
FAX: 400.1467 MONTEVIDEO

VENTAS:
ACEVEDO DIAZ Y COLONIA
TEL.: 409.6421 *
Internos: 237, 265, 275

Internet: www.multi.com.uy/cofas
E-mail: cofas@adinet.com.uy

**Clientes del Interior: reciben la compra y la documentación sin trasladarse a Cofa's.**