

REVISTA NAVAL

DICIEMBRE



2005

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACION DEL CLUB NAVAL

AÑO XVI N° 51

ISSN 0797 - 1222

DICIEMBRE 2005

DIRECTOR

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISION EDITORIAL

C/N (CG) Aldo FRANCESCOLI

C/N (CG) Jorge SARAVIA

C/N (CG) Italo M. SORRENTI

C/F (CG) Enrique ALBORNOZ

C/N (CAA) Fernando DRAPER

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Coordinador Informático: C/F (CG) Diego ROMBYS
Coordinador de Página Web: C/F (CG) Jorge FILARDI

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA:

El Velero Escuela Capitán Miranda cumple 75 años desde su construcción en los astilleros de Matagorda, Cádiz, España. Fue transformado en velero en el año 1976 realizando su primer viaje de instrucción en 1978. En 1988 realiza la primera vuelta al mundo de un buque de la Armada Nacional.

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

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

INDICE

A nuestros lectores	7
<i>Los hundimientos del “Montevideo” y el “Maldonado”</i> por el Contra Almirante Hugo VIGLIETTI DI MATTIA	9
<i>Puertos y vías navegables del Uruguay</i> por el Capitán de Navío (R) Juan Pedro ABADIE	17
Leyendas y costumbres del mar	34
<i>Los límites en el Río Uruguay con el Brasil</i> por el Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE	35
<i>La frontera del Río Uruguay</i> por el Coronel Alberto BERGALLI	41
<i>El Tratado del Río Uruguay</i> por el Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI	47
<i>Función económica del Río Uruguay</i> por el Teniente de Navío (CIME) Homero MARTÍNEZ MONTERO	55
<i>Los problemas de hoy en el Río Uruguay</i> por el Capitán de Navío (R) Julio LAMARTHÉE TAJES	71
<i>Nuestro “Río Uruguay”. Cuarenta años después.</i> por el Capitán de Navío (R) Eduardo LAFFITTE	75
<i>Las relaciones argentino-uruguayas y su status jurídico</i> por el Dr. Diógenes TABOADA	77
<i>Pesca artesanal sustentable e industria naval nacional</i> por el Capitán de Navío (CIME) Raúl RODRÍGUEZ.....	81
<i>Sea partícipe de la Gestión del Conocimiento en su Organización</i> por los Capitanes de Fragata (CG) Sergio DOS SANTOS y Diego ROMBYS	87
<i>EEUU, Irán y la crisis de los rehenes (1979-1981)</i> por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS	93
<i>Anclas en el cielo</i> por el Capitán de Navío (R) Carlos GATTI	113
<i>Las Fragatas</i> por el Capitán de Navío (R) Manuel A. MENDOZA	119

A NUESTROS LECTORES

En este año estamos recordando el 30avo. aniversario de la firma del Estatuto del Río Uruguay, entre nuestro país y la hermana República Argentina. El mismo finalizaba el proceso de entendimiento entre las dos naciones, que se iniciara el 7 de Abril de 1961 con la firma del Tratado del Río Uruguay.

La concreción de este acuerdo, junto con el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, mostraron al mundo en toda su magnitud, el espíritu solidario y la fraternidad entre dos países que desde su nacimiento decidieron caminar juntos y en paz, en vías que no siempre estuvieron libres de obstáculos y de sinsabores. Pero, al final de todos ellos y como en una buena familia, la concordia siempre superó el desentendimiento y la amistad brilló con todo su esplendor.

Bueno es recordar hechos como los que mencionamos, especialmente en los momentos que nos está tocando vivir, cuando el Río Uruguay, que nos unió y nos une, aparece como eje de una controversia de la cual estamos seguros nuestros países emergerán más fortalecidos y estrechados, en la medida que hagamos un esfuerzo mutuo para entender y satisfacer las opiniones y los intereses de cada uno.

La Revista Naval participa a sus lectores de esta celebración, trayendo a sus páginas los escritos de los que fueran protagonistas de aquel hito del Derecho Marítimo Internacional, como así también la opinión de analistas de ambos países que en el pasado y en el presente, reflexionaron sobre tan importante tema.

El Velero Escuela Capitán Miranda cumple 75 años. Para muchos de nosotros el viejo y querido Miranda, navegante incansable de los mares del mundo y embajador itinerante de Uruguay por todos los países del orbe. Nació en la Madre Patria, allá por la histórica Cádiz, pasando a cumplir con abnegada dedicación durante cuarenta años, su tarea de buque hidrográfico y luego, como el Ave Fénix, renació de su ostracismo prestando sus cubiertas y sus velas para llevar al mar a generaciones de jóvenes que anhelaban, como los marinos de todos los tiempos, conocer que se esconde más allá del horizonte. Y hoy su proa continúa surcando los mares, inflando sus velas, cada vez más, con el aliento de toda una nación que lo reconoce como un pedazo insoslayable de su pasado y de su presente, y como un mensajero itinerante de paz y alegría.

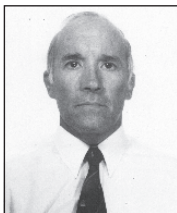
En un mundo convulsionado y controvertido, la llegada de la Navidad no puede llamar a otro anhelo que el de “Paz entre los hombres”. Unimos nuestro clamor a este deseo navideño y que la llegada del 2006 nos dé a todos, la concreción de nuestros esfuerzos en el seno compartido con nuestros familiares y amigos. Que estos deseos surquen los mares y lleguen a los que serán sorprendidos en estas noches y estas mañanas por las nostalgias que se apoderan de los que están navegando. A todos ellos un apretado abrazo y a nuestros lectores el compromiso de un continuado esfuerzo en pos de los ideales que nos unen desde hace tanto tiempo.

La Redacción



LOS HUNDIMIENTOS DEL “MONTEVIDEO” Y EL “MALDONADO”

por el Contra Almirante Hugo VIGLIETTI DI MATTIA



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. En las jerarquías de Oficial 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 Agregado Naval a la Embajada de la República en el Reino de España. Ascendió a su actual jerarquía en Febrero de 2004 y en la actualidad es el Jefe de Estado Mayor General de la Armada y Director del Instituto Antártico Uruguayo.

Mar del Caribe, 9 de marzo de 1942, 19.20 Hrs. Ya había caído la noche y la tripulación del Buque Mercante “Montevideo” vivía una calma tensa. El Marinero Antonio Giordanelli recordaba la advertencia que días atrás, cuando hicieron escala en Saint Thomas, Islas Vírgenes, unos lugareños le habían hecho: “no sigan, no pasarán”. Otros miembros de la tripulación, Hermenegildo Suárez Rao y Juan Pedro Suárez recordaban los reflejos que dos noches atrás habían visto por la proa y que según se enteraron más tarde, respondían al hundimiento de un carguero holandés por parte de un submarino alemán. Entre quienes no estaban de guardia, un grupo charlaba quedamente en cubierta y otros en el sollado. Nadie dormía. El buque navegaba en zig zag y oscurecimiento total. Las órdenes eran severas y ni siquiera se podía fumar. Todos sabían que las banderas de países neutrales no constituían ninguna garantía. El mes anterior por ejemplo, tres mercantes brasileños habían sido hundidos por submarinos de las fuerzas del

Eje. En efecto : el “Buarque” fue torpedeado y hundido el 15 de febrero, por el U-432 al mando de Heinz Otto Schultze; el “Olinda” corrió similar suerte con el mismo submarino alemán apenas tres días más tarde y el “Cabedelo”, hundido el 25 de febrero, posiblemente por el ataque del submarino italiano Da Vinci del comandante Cattani. Más allá de esos datos, en la mente de todos estaba fresca la figura del submarino que habían divisado horas antes. En la mañana de ese día 9 de marzo, se vio una mancha negruzca a pocas millas de distancia, a flor de agua, que desapareció inmediatamente. Por si quedaban dudas, en la tarde, aproximadamente a las 16.00 horas, emergió nuevamente y ahora a una distancia aún menor. Todos se habían reunido en cubierta para ver el siniestro aspecto de ese enemigo que podría causar el fin de sus vidas. La esperanza era pasar esa noche, pues luego, la cercanía a la costa, ofrecería casi con seguridad el encuentro protector con algún buque de guerra americano.

Hora 19.25. La silueta del carguero “Montevideo” debe haberse distinguido difusamente a través del periscopio del submarino alemán. Es probable que en los avistamientos previos haya podido sin dificultad, interpretar cual era su bandera. Uruguay, país neutral, no importó, su rumbo norte indicaba que el destino era EE.UU. No hubo piedad y disparó un torpedo que impactó en la banda de estribor del mercante. El buque escoró inmediatamente unos 40° y al volver a estabilizarse lo hizo acompañado de una fuerte y destructora tromba de agua. La primera víctima fue el Grumete González Larralde, quien cumplía funciones de vigía en la cofa. La tripulación se había preparado a conciencia para ese fatídico momento. Como todo mercante, el carguero no estaba armado y desde el primer momento se supo que debía abandonarse el buque. Hombres de mar curtidos algunos, jóvenes marinos otros, sin pánico y con el ánimo solidario clásico del marino, todos cumplieron, sobresaliendo uno de ellos, el Piloto Mercante Ernesto Michaelson, sobre quien volveremos más adelante en este relato. Las embarcaciones de la banda de estribor se perdieron de entrada. La voz enérgica del Capitán de Fragata José Rodríguez Varela, marino experto, guiaba la maniobra. En el bote de babor lograron embarcar 31 tripulantes y en una balsa también de babor, embarcaron otros 4. La corriente ayudó a ambas embarcaciones menores a separarse del buque. Empero los sobrevivientes pudieron igualmente ver el final de su buque. El submarino alemán maniobró emergiendo a la superficie y posicionándose hacia la aleta de babor del buque iluminó con un reflector la escena. Primero el bote con los naufragos, luego se detuvo un rato en la popa del carguero, donde se leía nítidamente su nombre, “Montevideo”. El cronista de “Ediciones Noticias” que entrevistó a varios de los sobrevivientes en el compaginado de su publicación, recogió de ellos la unánime impresión de que los alema-

nes pensaron en el trágico destino que tuviera tres años antes el Acorazado “Graf Spee”, al zarpar de nuestro puerto. Las figuras de los Oficiales y Personal en cubierta del submarino preparando el cañón anunciaron el final. Los alemanes comenzaron a hacer fuego sobre la banda y casillería del indefenso mercante. En contados minutos el buque se hundió. En ese día, 9 de marzo de 1942, esa acción configuró el primer hundimiento de un buque mercante nacional en la 2ª Guerra Mundial.

El regreso. El bote fue encontrado días después por un mercante holandés, el “Tealamón”, que luego de rescatar a nuestros compatriotas y brindarles los primeros auxilios, les desembarcó días más tarde en el Puerto de Jeremy, Haití. Las ironías de la vida señalan que hoy, 63 años más tarde, marinos uruguayos participan de una Misión de Paz en Haití, bajo mandato de Naciones Unidas. Esta misión dividió al país en siete regiones y justamente la asignada a Uruguay, fue la región suroeste, donde se encuentra el Puerto de Jeremy y donde hoy está asentada una compañía motorizada del Ejército Nacional. De alguna manera la ayuda y el trato cálido que en el pasado recibieron los sobrevivientes del “Montevideo” por los lugareños, es hoy retribuida en este esfuerzo de pacificación del que participa Uruguay, en el conflictuado país centroamericano.

Mientras tanto la balsa, mucho más frágil, estuvo casi seis días navegando entre tiburones, hasta que fue avistada y socorrida por el “Explorer”, un buque de la marina de los EE.UU. que les llevó luego hasta Trinidad. El 17 de mayo regresaban a Uruguay los sobrevivientes y entre ellos faltaban 14 compatriotas que habían perdido la vida en el ataque. Pedro Baigorri, Juan Carlos Alanís, Lorenzo Olivera, José Conde, Ernesto Moledo Sandalio Hernández, Alfredo Ganduglia, Mauro Veglib,

Braulio Castillo, Rogelio García, Alberto Caram, Camilo Saralegui, Atilio González y el Piloto Mercante Ernesto Michaelson. El devenir del tiempo ha encontrado estos apellidos repetidos en nuestra Marina Mercante y en nuestra Marina Militar.

Otro hundimiento. El “Montevideo” había sido un buque italiano, siendo su nombre original “Adamello”. Fue requisado por el gobierno en 1941 y asignado a la Administración Nacional de Puertos (ANP). Junto a este buque se requisaron también los mercantes daneses “Isaura” y “Christian Sass” y otro buque italiano: el “Fausto”, el cual también tendría un destino trágico.

El 17 de marzo de 1942, apenas diez días después del hundimiento del “Montevideo” nuestro gobierno en represalia incauta el carguero de origen alemán “Tacoma”, que se encontraba surto en nuestro puerto. Su tripulación es detenida y mantenida a bordo del citado buque, en lo que luego se constató como un error pues el 30 de julio de ese año, se descubre el sabotaje a la sala de máquinas por parte de los marinos alemanes. Los registros dan cuenta de la posterior extracción de la turbina principal y su envío y reparación a EE.UU. a quien luego se le arrienda simbólicamente el buque.

Días más tarde, el 1° de agosto de 1942, se produce un nuevo hundimiento de otro carguero de bandera nacional. El buque mercante “Maldonado”, ex “Fausto” es torpedeado en aguas internacionales por otro submarino alemán, cuando se dirigía hacia EE.UU. proveniente de nuestro puerto capitalino. Esta vez no hubo víctimas pero fue tomado prisionero su Capitán, Mario Giambruno, otro apellido que se repetiría en siguientes generaciones marineras. Este hundimiento tuvo características distintas y de los diarios de la época se han recogido también diferentes versiones de los sobrevivientes que permiten bosquejar el dramático suceso. El subma-

rino alemán habría estado cuatro horas siguiendo a nuestro buque, hasta que finalmente emergió en forma definitiva sobre la banda del “Maldonado”, requiriendo la presencia del Capitán. Con determinación y sangre fría, el C/C Mario Giambruno se tomó su tiempo para dar directivas fundamentales a sus hombres, ordenar el abandono del buque, indicar el rumbo hacia Bermudas la tierra más cercana, poner a recaudo los valores del buque y luego asumir con hidalguía, su incierto destino embarcando en el submarino alemán como prisionero. La tripulación de forma ordenada y expeditiva desembarcó en cuatro botes salvavidas. Luego de ello, con fuego de superficie desde una distancia de 60 metros, el submarino intentó hundir a nuestro mercante. Al no lograrlo se sumergió y luego de un tiempo de maniobra disparó un torpedo que dio de lleno en la banda del indefenso buque, hundiéndolo en contados minutos.

Otros naufragos, otros retornos. 49 tripulantes llevaba el “Maldonado”. Una vez más, una tripulación mixta de marinos militares y marinos mercantes. Prisionero el Capitán, la tripulación se dividió en cuatro embarcaciones menores que durante los dos primeros días lograron mantenerse relativamente juntas. Al tercer día al empeorar las condiciones del mar, las embarcaciones fueron inevitablemente separándose, hasta perderse de vista entre sí. Pasaron similares vivencias, similares riesgos y afortunadamente el denominador común fue el rescate sin pérdidas de vidas.

El primer bote fue avistado por aeronaves en proximidades de Bermudas, quienes dieron aviso a un buque americano que inmediatamente acudió en su auxilio, rescatándolos y llevándolos hasta Hamilton, Bermudas. Fueron los primeros 13 sobrevivientes y propio de las limitaciones de las comunicaciones de la época, fueron ellos quienes avisa-

ron a Montevideo de la tragedia, cuando ya había pasado más de una semana del hundimiento. Dos días más tarde, se supo del rescate por parte de otro buque amigo de dos de los otros botes, desembarcando 22 hombres en Halifax, Canadá. Poco después aparecerían los últimos trece hombres, todos en un aceptable estado sanitario y finalmente, más de tres meses después del artero ataque, fue liberado su Comandante, luego de vivir una increíble odisea como prisionero, primero a bordo del submarino alemán y luego en una base nazi en tierra.

Historias del mar podríamos llamar a una serie de hechos anecdóticos. De los 49 náufragos del hundido “Maldonado”, cuatro eran sobrevivientes del anterior hundimiento del “Montevideo”. En efecto el Maquinista Laureano Arroyo, el Mro. José Leguizamón y los Foguistas Manuel Alfonso Nieto y Adolfo Galarza habían vivido la odisea del ataque al otro mercante uruguayo y habían salvado su vida. Más aún, para Manuel Nieto éste fue su cuarto naufragio. El primero fue en el Mediterráneo en un mercante de bandera nacional, durante la 1ª Guerra Mundial. Y luego años más tarde fue un accidente en el vapor griego “Panos”. Lo increíble es que después de su cuarto naufragio, igualmente volvió a embarcarse.

La historia vivida por el Capitán del “Maldonado”, C/C Mario Giambruno fue azarosa. Analistas de la época afirmaron que su captura se debió al parentesco con el Ministro de Instrucción Pública Cyro Giambruno (su hermano), otros sostuvieron que difícilmente los alemanes supiesen a priori de esa relación. Lo cierto es que desde el mismo momento en que se conoció el hecho, el gobierno uruguayo comenzó a realizar las gestiones pertinentes para su liberación. Uruguay había roto relaciones diplomáticas con Alemania luego del hundimiento del “Montevideo”, pero no había variado

su postura de país neutral en la guerra. El Canciller Dr. Guani por medio de la Embajada Uruguaya en Suiza, país encargado de nuestros intereses en Alemania, elevó inmediatamente una protesta formal y la exigencia de liberación del C/C Giambruno, pero ésta no fue atendida.

El Diario “El Día” en su edición del 9 de agosto de 1942, da cuenta de un intento de comunicación con su familia en los siguientes términos : *“La suerte corrida por el Capitán Giambruno, prisionero de los nazis, había afectado fuertemente a su compañera y nos fue imposible entrevistarla. Después de una noche de angustias, se encontraba descansando y nos atendió un hijo del marino uruguayo, un gallardo mocito de 7 años, que nos dijo que estaba seguro que su padre iba a volver”*. Y su padre volvió. Más de tres meses después fue liberado y vía Portugal, llegó de regreso a nuestro país. Ascendido poco después, al Capitán Giambruno le requiere información la Embajada de EE.UU. pero él se niega a responderles, remitiéndolos al informe que le confeccionara a la Armada. Sin duda el episodio marcó su vida pues poco tiempo después pidió su pase a retiro voluntario.

El diario “El Debate” del domingo 9 de agosto de ese año, narra la crónica del marino más joven de los sobrevivientes: *“Llama realmente la atención la juventud de Luis Alberto Martínez, quien a pesar de contar con solo 19 años, ocupaba el cargo de Tercer Oficial. Martínez fue un aventajado estudiante de nuestra Escuela Naval en donde siguiera los cursos para Marina Mercante, hasta recibirse en marzo de este año de Piloto, faltándole en práctica de navegación las 35.000 millas que se exigen para acceder al título. Luego del rescate y de comunicarse con su familia, al ser preguntado por su futuro, contestó: es mi carrera, yo la elegí y no me arrepiento, seguiré navegando mientras pueda”*.

Los sobrevivientes que fueron rescatados por el buque americano dieron cuenta de un trato muy cálido y amistoso por parte de sus tripulantes, Como corolario de ello les obsequiaron la mascota del “Maldonado”, un perro de nombre “Shiskes” al que habían embarcado en una de las balsas salvavidas previo al hundimiento. Las historias de perros como mascotas embarcadas han tenido muchos ejemplos. Uno más contemporáneo, fue el “Foque”, un inquieto y fiel foster que acompañó durante once cruceros de instrucción al Velerero Escuela “Cap. Miranda”.

La profesión de Marino Mercante siempre ha sido de sacrificio y en los tiempos de guerra se acentúa su profesionalismo y valentía. La 2ª Guerra Mundial fue un acabado ejemplo de ello y como vimos, los uruguayos también lo vivieron. En otras latitudes por cierto la realidad fue más cruel. La Kriegsmarine, la poderosa Marina Alemana, construyó y puso en servicio 1.177 submarinos en el decenio que va entre 1935 y 1945. De ellos, 830 entraron en combate en la 2ª Guerra Mundial y 785 fueron hundidos según los datos que aporta Santiago Mata en “Mitos y secretos de la 2ª Guerra Mundial”. En esos hundimientos habrían muerto y/o desaparecido, según diferentes autores, entre 27.000 y 30.000 submarinistas alemanes. Mata afirma que el arma submarina alemana fue la unidad que mayores pérdidas registró de cuantas intervinieron en la Segunda Guerra Mundial. Es interesante señalar que uno de los más conspicuos ases submarinistas alemanes, muerto más tarde en acción, provenía de los cuadros de Oficiales de la Marina Mercante Alemana. Del Capitán de Corbeta Gunther Prien, se recuerda cuando al mando del U-47, penetró navegando en superficie las defensas de la importante Base Británica de Scapa Flow, hundiendo varios buques con torpedos y escapando increíblemente indemne de esa audaz incursión.

Entre los Aliados y aún en marinas de países neutrales los números son muy variados. Los británicos por ejemplo, han estimado de manera bastante precisa el balance de las bajas causadas por la guerra submarina: murieron 32.952 marinos mercantes.

Solo en el año que venimos considerando, los alemanes lograron mantener en actividad cincuenta submarinos, estimándose que ello se tradujo en el hundimiento de siete millones y medio de toneladas de buques mercantes neutrales o aliados. Más allá, desde el verano del 42 hasta el otoño del 43, lograron hundir en varias oportunidades una media de 700.000 toneladas mensuales.

1942 fue también un año significativo en nuestra Armada, creándose la Escuela de Guerra Naval, la Base Naval de Laguna del Sauce al haberse incorporado seis hidroaviones, el Apostadero Naval de La Paloma y por último recibándose a la Prefectura General de Puertos, que con el nombre de Prefectura General Marítima, pasó a la órbita del Ministerio de Defensa Nacional

La linterna de Michaelson. Volvamos a nuestra historia sobre los hundimientos de los buques mercantes uruguayos. Allí se escribieron varias páginas de heroísmo. Quienes murieron, lo hicieron cumpliendo la honrosa tarea de intentar mantener vivo nuestro comercio marítimo en momentos de guerra. Todos ellos por igual merecen nuestro reconocimiento y recuerdo, pero uno en particular marcó un hito.

En efecto, Ernesto Michaelson era un joven marino que apenas un año atrás había egresado como Piloto Mercante de la Escuela Naval y estaba haciendo sus primeras millas. Murió muy temprano y la Brigada Mercante de dicha Escuela, lleva desde entonces su nombre como simbólico testimonio a su ejemplo de entrega y sacrificio. Nos apoyaremos para este relato en las páginas de Ediciones Noticias que publicara “El Montevideo,

víctima de los piratas nazis”, con el subtítulo “la linterna de Michaelson fue un símbolo de su alma generosa”.

Ernesto Michaelson Nuñez había nacido en Salto, el 23 de febrero de 1916. Graduado como Piloto Mercante en 1938, contaba al momento de embarcar hacia su trágico destino con 26 años y era soltero. Los sobrevivientes del naufragio contaron que desde la primera explosión el buque quedó a oscuras y eso sumió a todos en confusión. La primera luz que se vio en ese momento salió de una poderosa linterna, que manipulada con serenidad y con la voz firme de este Oficial, fue guiando a todos hacia los botes salvavidas. El primer bote se había ido al garete, el segundo estaba muy complicado hasta que alumbrando Michaelson, el propio capitán del buque, logró con una navaja cortar el cabo que lo mantenía a bordo. Vino entonces el momento de tirarse al agua y buscar entre las sombras impenetrables cómo llegar al bote. Algunos se tiraron en seguida, otros dudaban pero se decidieron cuando ya los alemanes se preparaban para ametrallar al inerme buque. Allí la gente en el agua, lograba ubicar al bote, una vez más gracias a la linterna que Michaelson continuaba empuñando con firmeza. Pero no solo les permitía a los náuticos avistar al bote, también guió a éste hacia donde estaban otros compañeros que no podían llegar al mismo. Así fue por ejemplo con Orosindo Machado, la balsa estaba muy cerca de él que ya sufría en inmersiones cada vez más prolongadas, hasta que la linterna lo alumbró y Eustaquio Soria que ya estaba en la balsa logró asirlo y salvarlo.

¿Por qué no saltó Michaelson? Hay quien dijo que los gases de las explosiones y del torpedo lo atontaron, evitándole apreciar en toda su magnitud el peligro. Particularmente prefiero afiliarme a la teoría de quienes le vieron en su sublime gesto de entrega. “*Al alejarse el bote en medio de la noche, lo vimos apoyado en la borda, tranquilo, gallardo*

como buen oficial. Le gritamos que se tirara, que se salvase, que viniera con nosotros, pero él imperturbable, seguía con la linterna encendida buscando a quien más serle útil. Su actitud de extrema serenidad revelaba que algo grande, muy grande ocurría en su alma de valiente marino. ¿Qué? No lo sabremos nunca, Michaelson hundido con su buque en el Mar Caribe, se llevó consigo el secreto de su fatalista indiferencia hacia la muerte”.

La Marina Mercante hoy en nuestro país muestra una realidad dispar. Si bien tenemos varios buques de pasajeros, líneas de cabotaje, un centenar y medio de buques pesqueros y buques de servicios varios, lamentablemente carecemos de una Marina Mercante de ultramar. Las reglas del libre mercado han pautado este presente que paradójicamente muestra un potencial humano excelente y ciertamente apreciado en el mundo.

La formación de nuestros mercantes se basa en dos centros de estudio, la Escuela Técnica Marítima de la Universidad del Trabajo y la Escuela Naval. Cada una con su espacio bien ganado a través del tiempo. La primera cumplió cien años hace escasos días lo cual de por sí, señala su vigencia.

En el caso de la Escuela Naval se han dado una secuencia de eventos que confirman lo expresado en cuanto a la valía de nuestros profesionales. Desde el año 1985 durante la Dirección del Capitán de Navío Juan José Fernández Parés, la Escuela Naval atrajo a un importante y calificado grupo de Capitanes, Jefes Ingenieros y Oficiales Mercantes a colaborar con la formación de los cursos mercantes. Esto se tradujo en una mejora inmediata en el área académica en cuanto a actualización de currículos y materias. Paralelamente, con el paso de los años, el Instituto apostó a la calidad en su gestión académica, lo cual le llevó a obtener importantes lauros, como el Premio Nacional de Calidad en la Educación, compitiendo con colegios y uni-

versidades públicas y privadas y también a obtener la Certificación Internacional ISO 9001 a través de UNIT y AENOR. Paralelamente se habían efectuado modificaciones en el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento del Instituto, las que aprobadas por la Presidencia de la República, establecieron la creación de una División de Marina Mercante. Tanto la Jefatura de esta División como sus dos Departamentos subordinados orgánicamente (Recursos Humanos y Materiales y Formación y Entrenamiento) fueron ocupados por profesionales reconocidos. La División a cargo del Capitán Mercante Eduardo Anselmi, Presidente además de la Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y los Departamentos a cargo del Jefe Ingeniero Mercante Reinaldo Ramos y el Capitán Mercante Roberto Verdura. Los marinos uruguayos que efectuaron pos grados en la Organización Marítima Internacional en Malmoe, Suecia, aportaron lo suyo y se actualizaron legislaciones y contenidos académicos.

La Escuela Naval obtuvo luego de un trámite que insumió años, el reconocimiento de la Universidad de la República y del Ministerio de Educación y Cultura, al rango de Instituto Universitario y por tanto logró otorgar a sus egresados mercantes la Licenciatura en Sistemas Náuticos. El resultado de estos esfuerzos sinérgicos fue excelente y al apoyo que siempre se recibía de armadores locales, se sumó entonces el interés de varias compañías armadoras de la región y europeas, quienes veían en la Escuela Naval de Uruguay una fuente de profesionales serios y eficientes.

Se hicieron varios contactos y convenios, Faros, Wagenport, Esmeralda Shipping por mencionar algunos. Los Armadores extranjeros valoraban a marinos mercantes de un país que tenía un bien ganado prestigio profesional y a su vez atraía la posibilidad de un instituto náutico que era el tercero en

el mundo en obtener la certificación internacional de la norma ISO. En el marco de esos convenios con poderosos armadores extranjeros, una inteligente gestión de la División Marina Mercante de la Escuela Naval y del Capitán Mercante Gastón González permitió delinear una metodología de trabajo por la cual, al finalizar los exámenes de fin de cursos, los alumnos mercantes de 2º y 3er. Curso eran trasladados a puertos de Europa con pasajes, seguros y sueldos a cargo de la compañía armadora, quien a su costo los embarcaba en sus buques cumpliendo tareas en categoría "Maroff". Así pasaban los meses del verano, efectuando prácticas profesionales, haciendo millas, aprendiendo su oficio y por cierto como suele suceder en estos casos, ganando su dinero fuera para traerlo dentro del país. A su vez esto permitía a los Capitanes de los buques y al Armador, evaluar a esos jóvenes y si en efecto esa evaluación arrojaba resultados satisfactorios, una vez egresados, los contrataban. Una estadística simple muestra como gracias a esos convenios en los últimos años, todos los mercantes egresados, tanto pilotos como ingenieros, han tenido una inserción laboral inmediata.

Años hubo en los que no habían ingresos a los cursos de formación de Oficiales Mercantes. Hoy en cambio, casi medio centenar de alumnos mercantes, hombres y mujeres, coexisten en la Escuela Naval con sus compañeros de marina militar. Es que el mar no conoce de uniformes. En 1916 el legislador aplicó un elemental principio de cometidos homogéneos y ubicó la carrera mercante en la Escuela Naval. Y el resto lo hizo la historia y la simple y natural comunión del hombre de mar.

En diciembre de 1949 durante su ceremonia de fin de cursos, la Escuela Naval rindió homenaje a los más de 700 hombres de mar que habían arriesgado su vida manteniendo vivo el comercio marítimo durante la 2ª Gue-

rra Mundial. Más cerca en el tiempo la Armada distinguió con la Medalla “Honor al Mérito Naval Comandante Pedro Campbell” a varios sobrevivientes de los hundimientos de los Mercantes “Montevideo” y “Maldonado”.

El mar une y lo hace sin distingos, en cualquier situación, en cualquier lugar. El Deportivo Naval, equipo de Oficiales de Marina que compete desde hace treinta años en la Liga Universitaria de Deportes, ha tenido y tiene Marineros Mercantes alternando en ambas categorías, juveniles y seniors. El trágico naufragio del “Isla de Flores” en el Banco Inglés se llevó la vida por igual de pescadores y marinos militares. Abrazados al palo sobrevivieron tres hombres, dos pescadores y un marino militar. Así es el mar. Así son las reglas de juego para quienes eligen el mar como profesión. Una profesión de riesgo pero apasionante.

El benjamín de los sobrevivientes del hundimiento del “Montevideo”, el Tercer Oficial

Mercante Luis Alberto Martínez, había dicho “*es mi carrera, yo la elegí y no me arrepiento, seguiré navegando mientras pueda*”. Y siguió navegando; hoy no está entre nosotros pero antes de fallecer alcanzó la más alta jerarquía otorgada a un Capitán Mercante por un armador, siendo Comodoro en la flota de la Administración Nacional de Puertos.

Bibliografía

- Ediciones Planeta - “El Montevideo víctima de los Nazis”*
artehistoria.com - “La guerra en el mar”
Santiago Mata - “Mitos y secretos de la 2ª Guerra Mundial”
C/C Gunther Prien Editora Nacional Madrid - “El camino de Scapa Flow”
T/N Homero Martínez Montero - “Armada Nacional, Estudio Histórico Biográfico”
Biblioteca del Palacio Legislativo - Prensa año 1942
Escuela Naval – “Revista Barlovento año 2003”



PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES DEL URUGUAY

por el Capitán de Navío (R) Juan Pedro ABADIE

El Capitán de Navío (CG) (R) Juan Pedro Abadie ingresó a la Escuela Naval en 1966, recibíendose de Guardiamarina en 1970.

Prestó servicios como oficial en varias unidades flotantes, habiendo sido Comandante del grupo de lanchas de desembarco, ROU ex Río Negro y B/T ex Presidente Rivera del que también fue Primer Oficial.

En 1987 se diplomó como Oficial de Estado Mayor y en 1992 ascendió a la jerarquía actual.

Como Oficial Superior se desempeñó como Director Administrativo del Hospital Central de las FFAA, Delegado de la República ante la Comisión Administradora del Río Uruguay e Inspector de la Comisión Técnica de Marina Mercante. Fue designado Delegado de la República ante la Comisión Administradora del Río de la Plata.

La Revista Naval ha publicado otros artículos del autor, referidos a temas técnicos sobre la navegación en el Río Uruguay.

Cada cierto tiempo los uruguayos nos formulamos alguna de las siguientes interrogantes: ¿Necesitamos un puerto de aguas profundas? En caso de ser esto imperioso: ¿Dónde construirlo?; en La Paloma, Laguna de Rocha u otro sitio del litoral Atlántico.

¿Los puertos del río Uruguay pueden operar como terminales de ultramar?

¿Nuestro país tiene realmente necesidad de desarrollo portuario y de su marina mercante?

Estas preguntas en mayor o menor grado han ocupado el interés de la opinión pública y muy particularmente la del sector marítimo. Es por este motivo ineludible efectuar algunas precisiones de carácter técnico, aplicando una visión amplia y desapasionada a la realidad marítima y portuaria nacional, con el fin de aclarar en parte el complejo problema presentado, que en definitiva, compromete a toda la sociedad.

El objetivo del presente trabajo es intentar visualizar con claridad el rumbo que se ha delineado a lo largo de las últimas décadas,

en materia de desarrollo portuario y transporte marítimo.

En primer término, haremos un relevamiento de las terminales portuarias que operan con cargas de diferentes productos que son exportados o importados hacia o desde ultramar. Por demás está decir que todos estos bienes tienen una estrecha dependencia con el transporte marítimo y facilidades en materia de navegación y puertos.

También pasaremos revista a las vías navegables que conducen a dichos puertos y por último, a la situación de la matrícula nacional de buques y gente de mar.

Hago especial énfasis en el concepto de *cargas de ultramar*, que a los efectos de este análisis, se refieren solamente a los productos de exportación o importación, dejando para otra oportunidad el estudio de los puertos turísticos y los dedicados al transporte de pasajeros o las terminales que operan con cargas transportadas en camiones que cruzan el Río de la Plata, con destinos regionales.

NAVEGACIÓN Y PUERTOS DEL RÍO URUGUAY

El Río Uruguay, a los efectos de este estudio, puede dividirse en dos tramos: el marítimo y el fluvial.

El primero y más importante desde el punto de vista comercial, comprende desde el paralelo de Punta Gorda (Kilómetro cero de la vía navegable) hasta la Terminal Logística de M^o Bopicuá, ubicada a escasa distancia aguas arriba del Puente Internacional Gral. San Martín (Kilómetro 101,4 del canal principal de navegación) Este sector ha sido dragado a 23 pie al cero hidrométrico, aunque requiere profundización, mantenimiento y mejoras en su señalización y balizamiento.

El tramo fluvial limita la navegación a embarcaciones de poco calado, que por lo general no sobrepasan los 19 pie. Esta característica del canal condiciona la navegación y la actividad de los puertos de ambas márgenes, que se ubican aguas arriba de M^o Bopicuá.

Las profundidades y ancho del canal en este tramo, varían a lo largo del río, manteniéndose un promedio de 19 pie hasta el Km. 182, coincidente con el Puerto de Concepción del Uruguay (R.A), mientras que su ancho pasa de más de 300 metros a menos de 90 metros. A partir de este punto la profundidad comienza a disminuir pasando a 15 pie en los pasos de Urquiiza y Almirón.

Al norte del puerto de Paysandú el canal se angosta, serpenteando entre islas e islotes que dificultan la tarea de los navegantes. En este sector y hasta el puerto de Salto la batimetría que indican las cartas, por lo general, no condice con la realidad y es frecuente que se produzcan varadas debido a los bancos de arena que se forman entre islotes. Estos bajo fondos, que a menudo adquirieren dimensiones y tamaños caprichosos, cambian de posición con el régimen del río variando también sus dimensiones.

A lo largo de su curso el Río Uruguay atraviesa tres Estados, sirviendo de frontera en-

tre ellos. Esta característica le otorga la particularidad de ser un río internacional.

El tramo argentino-uruguayo está administrado y regulado por un organismo binacional, con sede en la ciudad de Paysandú, llamado Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU).

El Tratado de Límites del 7 de abril de 1961, firmado entre ambos países establece, en su artículo 6^o: *“Las Altas Partes Contratantes se obligan a conservar y mejorar el canal principal de navegación y su balizamiento en las zonas de su respectiva jurisdicción fluvial con el fin de otorgar a la navegación las mayores facilidades y seguridad posibles”*.

Este firme compromiso signado entre ambos estados hace más de 45 años permanece aun hoy a la espera de su cabal cumplimiento.

Salvo tímidas acciones, realizadas en su mayor parte por la República Argentina, que por intermedio de la Dirección de Vías Navegables, ha cumplido con algunas tareas de mantenimiento en el dragado y del balizamiento; la real mejora del canal de navegación está a la espera de concretarse.

Es cierto que los tiempos han cambiado y muy cierto también que los buques de la década del 50 eran bastante diferentes a los de nuestros tiempos, que se han especializado según el tipo de cargas a transportar y aumentado dimensiones.

En 1975 ambos países promulgan el Estatuto del Río Uruguay, que regula su uso. Dicho estatuto está compuesto por doce capítulos que establecen normas sobre: navegación y obras, facilidades portuarias, alijos y complementos de carga, salvamento, practicaje, salvaguarda de la vida humana, aprovechamiento de aguas, recursos del lecho y subsuelo, control de la contaminación e investigación científica.

En 1984 la CARU, en uso de sus facultades reglamentarias, edita el Digesto sobre usos del río. Esta norma, reglamenta los diversos aspectos sobre empleo del río, estando en permanente revisión y adaptación a las realidades sociales de ambas márgenes.

El desarrollo de esta importante vía navegable adquiere su impulso máximo en 1992 con la firma de notas reversales entre los gobiernos de ambas Partes, donde se encomienda a la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande (CTMSG) y a la CARU, a elaborar un programa de mejoras a la navegabilidad del río. Se estableció que dicho programa debía estudiar la problemática de cómo transponer la represa de Salto Grande, a fin de permitir el tránsito de barcas y embarcaciones menores aguas arriba. No obstante las dificultades que se presentaban a la navegación en este tramo del río, a principios del siglo pasado, el tráfico fluvial adquirió importancia, particularmente entre Santo Tomé y Salto-Concordia donde se registraban arribos de embarcaciones con hasta 100 toneladas de carga. Los principales productos eran yerba mate, cueros, azúcar y madera.

En respuesta a la demanda de mejoras los organismos binacionales presentaron a sus respectivos gobiernos, un primer informe denominado “Programa de alcance inmediato para el mejoramiento de la navegabilidad del Río Uruguay”

Básicamente el programa preveía dos tipos de soluciones para el tramo Nueva Palmira-Salto.

La Solución I propone dragar a 23 pie al cero desde el Km. Cero hasta el puerto de Concepción del Uruguay, manteniendo un ancho mínimo de canal de cien metros. Desde este puerto hasta Paysandú se propone dragar a 17 pie con un ancho de solera del canal de noventa metros y aguas arriba de Paysandú se dragaría a nueve pie hasta Concordia.

La Solución II es básicamente la misma a la anterior, con mejoras adicionales que permitían la navegación nocturna por todo el canal hasta Salto.

Lamentablemente el Programa, que en aquel momento había sido catalogado por el gobierno del Dr. Luis Alberto Lacalle como de *Alcance Inmediato*; no llegó a concretarse en su totalidad.

En poco más de doce años solo se ha realizado un primer dragado hasta Concepción del Uruguay a 23 pie, sin que se alcanzara el objetivo de los cien metros mínimos de ancho de solera ni las correspondientes mejoras en la señalización y el balizamiento. La euforia inicial de los productores litoraleños poco a poco fue decayendo, al comprobar que las posibilidades de un transporte fluvial eficiente y barato se diluían ante la imposibilidad de contar con una vía navegable confiable.

En la actualidad la situación permanece no solo incambiada sino más bien agravada por la falta de mantenimiento tanto del dragado como de las señales que posibilitan la navegación segura.

La empresa ENCE, dueña de la Terminal de M^oBopicuá, está interesada en que se mejore el tramo marítimo del río con el fin de optimizar su operativa.

La Terminal portuaria a más de un año de funcionamiento no ha podido concretar el despacho de un solo buque a plena carga, debiendo estos hacer escala en Montevideo para completar bodegas, o llegar a destino con bodega disponible.

El presidente de la compañía, José Luis Méndez, indicó en rueda de prensa, que ENCE invertirá 600 millones de euros en la construcción de una planta de celulosa próxima a su terminal de M^oBopicuá; la planta producirá 500.000 toneladas anuales.

Se trata de un proyecto «de gran envergadura» que cuenta con «el apoyo decidido del gobierno uruguayo», según expresó el ejecutivo.

La inversión prevista será financiada en partes iguales por el segundo grupo bancario español, el Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) y el Banco Mundial (BM).

ENCE posee en Uruguay más de 62.000 hectáreas de bosque y cuenta con infraestructura logística, en un “marco fiscal y legal óptimo” según la empresa.

El proyecto M^oBopicuá, contempla además la generación eléctrica de 51MW de po-

tencia, con la biomasa de residuos que produce la fábrica.

Todas las obras ya cuentan con los permisos ambientales y constructivos.

En el primer trimestre de 2005, ENCE registró un beneficio neto de 13,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 66% respecto del mismo periodo del año anterior.

Esta fuerte inversión está impactando positivamente en toda el área circundante, alcanzando incluso a la ciudad de Mercedes.

La demanda hotelera y de alquileres ha crecido en los últimos meses, notándose incluso un nuevo impulso en la construcción de vivienda.

Esta por demás decir que se deberá prestar la atención debida a este fenómeno, donde las autoridades departamentales y estatales juegan un rol decisivo en todo lo referente a normas y controles, pero también a la inversión que acompañe el impulso empresario.

A partir de este momento y sin dilaciones, será necesario que nuestra Delegación tenga una participación activa en la CARU, con el fin de impulsar las políticas referidas al desarrollo de la navegabilidad del río Uruguay.

En 1948, el que posteriormente fuera presidente argentino, Arturo Frondizi expresaba ante el Congreso de la Nación: “La pobreza, precisamente de toda la costa correntina del Uruguay, se debe a las dificultades de la navegación en esta parte del río...”

Juicios similares, referidos a la necesidad del desarrollo del Río Uruguay como medio de transporte, también los formularon ilustres compatriotas como el Dr. Luis Alberto de Herrera en su libro “La clausura de los ríos”, o Homero Martínez Montero en “El Río Uruguay”.

A principios del siglo pasado Salto fue el puerto maderero por excelencia, hasta que la actividad comenzó a decaer debido al cambio de modalidad en el transporte marítimo y las demandas del comercio mundial.

Los buques, después de la Segunda Guerra Mundial, comenzaron a aumentar sus di-

mensiones y a especializarse según el tipo de carga a ser transportada. Comenzaron a construirse buques porta contenedores para asegurar el flete de bienes costosos y frágiles; cambiando el concepto de carga general.

En agosto de 1958, la nave Hawaiian Merchant realizó su primer embarco de 20 contenedores de carga en un muelle de Los Ángeles, con lo que se marcó el comienzo de la verdadera revolución del transporte en contenedores.

La Matson Navigation Company (Compañía Naviera Matson) inició un servicio completo de contenedores en 1960, cubriendo la línea Asia-California; ese año el puerto procesó 7.000 contenedores. En 1996 el puerto de Long Beach, cercano a Los Ángeles, se transforma en la primera terminal portuaria de los Estados Unidos de América, movilizando un total de 2,800.000 TEU.

En la actualidad este volumen se ha duplicado.

Todos estos cambios registrados en otras latitudes también impactan en nuestros puertos y vías navegables. Debemos entonces, ajustar las políticas de transporte tomando ejemplo del resto del mundo.

Para el caso de la madera se hicieron buques madereros, adaptando bodegas para este fin. Con el aumento del tamaño de los buques sus calados también aumentaron, haciendo imposible la navegación fluvial hasta el puerto de Paysandú y mucho menos hasta Salto.

Salto y Paysandú se fueron apagando lentamente hasta hoy día que se encuentran prácticamente en estado de abandono; con el tiempo, fueron limitando su uso a unos pocos pescadores que desde allí lanzan sus aparejos.

Las palabras que expresara el ex-presidente argentino ante el Congreso de la Nación en 1948, ahora también son válidas para los puertos fluviales uruguayos ubicados al norte de Nueva Palmira. Esta realidad, de estado casi de abandono, se concreta a pesar de los intentos renovadores de 1992.

El contexto actual también impacta negativamente a las Terminales ubicadas aguas abajo de Fray Bentos, ya que algunos fletes no pueden concretarse a causa de las limitaciones que presenta toda la vía navegable en materia de dragado y balizamiento.

El litoral ya no puede esperar más: Hay que dragar para poder crecer.

Pero, ¿cuánto y donde dragar? Esta interrogante habrá que analizarla meticulosamente a fin de no malgastar fondos haciendo magnas obras que luego su ecuación costo-beneficio no estará acorde a los frutos esperados.

Será necesario encontrar el justo equilibrio entre adecuar el tipo de embarcación al río y la profundidad del canal ajustado al tipo de buque.

El mantenimiento de la vía navegable, al menos en el tramo marítimo, es de vital importancia para el desarrollo económico no solo del litoral uruguayo sino también del argentino.

Sería ideal que desde Nueva Palmira hasta Fray Bentos, el canal se mantuviese abierto a la navegación de buques con 32 pie de calado, a fin de evitar operaciones complementarias en Montevideo. Esta posibilidad no es utópica y puede concretarse dragando los pasos: Márquez Km.37, 7 a 42,8; Punta Amarilla Km.46, 2 a 47,8; Punta Caballos Km. 69 a 71,5 y Barrizal Km. 79 a 85,7. En todos ellos se reduce el ancho del canal desde 600 metros al ingresar a Márquez hasta un mínimo de 100 metros en el resto de los tramos.

En un principio podría llevarse la profundidad del tramo a 26 pie al cero de marea. La mejora permitiría, con el aprovechamiento de la marea, navegar con seguridad calando hasta 28 pie entre Fray Bentos y Nueva Palmira.

Según registros de la CARU, la altura máxima de la escala hidrométrica del puerto de Fray Bentos indica un promedio anual de siete pie y la altura mínima minimorun registrada en el quinquenio 1990-1994, se produjo en abril 1994, siendo de 50 cm. (menos de dos pie).

Profundizando el canal a 26 pie, la mayoría de los buques, podrán navegar por el tramo calando 30-32 pie, según la marea, pudiendo arribar a destino con bodegas llenas o casi completas.

A pesar de la problemática presentada nuevas terminales se encuentran en proceso de construcción.

Tal es el caso del puerto de Botnia y las obras de infraestructura que realiza la empresa Frigofrut en Nueva Palmira.

El obrador de la terminal de Botnia S.A. (empresa de capitales finlandeses), se ubica mil metros aguas abajo del puente internacional Libertador Gral. San Martín, en las proximidades de la desembocadura de la cañada Laurel Chico.

El nuevo puerto será construido como parte de un complejo industrial de fabricación de celulosa. Durante la etapa de construcción de la planta, el puerto será empleado como receptor de materiales y maquinaria para la fábrica. Posteriormente será utilizado para su principal cometido, el de exportar celulosa.

Se ha previsto que el futuro muelle principal permita la operación de buques de hasta unas 45000 Ton de desplazamiento con esloras de 195 metros.

También constará de dos muelles secundarios para la operación de dos barcazas de 3500 Ton y 100 metros de eslora.

En las condiciones actuales, la nueva Terminal podrá despachar buques a ultramar con calados inferiores a 23 pie, aunque tiene la posibilidad de operar con barcazas, haciendo complementos de carga en Nueva Palmira. Las facilidades proyectadas para la operativa con barcazas también podrán usarse para recibir o remitir mercadería a otras terminales regionales, principalmente de la Hidrovía Paraná – Paraguay.

En forma complementaria la empresa Botnia ha anunciado un acuerdo con otras empresas ligadas al sector marítimo, entre las que se destaca Ontemar S.A., mediante el cual integran sus esfuerzos para llevar adelante la construcción de una terminal portuaria multipropósito en Nueva Palmira.

En la composición accionaria, Botnia S.A interviene con el 40% del paquete, siendo el mayor accionista.

La futura terminal operará con exportaciones de cítricos y celulosa. La inversión total será de U\$S 16.800.000, estimándose que se exportarán por año 120.000 toneladas de cítricos y un millón de toneladas de celulosa.

Las obras darán comienzo en agosto, anunciando la operatividad del muelle de barcas para abril del año próximo y el muelle oceánico para febrero de 2007.

Con las obras previstas por Botnia y Ontemar, Nueva Palmira pasará a ser el principal complejo portuario del litoral, generando 168 nuevos puestos de trabajo directos.

Desde su puesta en marcha, el proyecto, ha logrado la autorización gubernamental para su construcción y concesión del álveo acuático por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La nueva terminal portuaria será un importante complemento a la oferta de servicios portuarios existentes, que están básicamente orientados al acopio y manipuleo de graneles.

Las obras implican ganarle 6 hectáreas al río que servirán para almacenaje de cargas generales, contenedores y combustible; un depósito para celulosa de 30.000m², muelle fluvial para barcas y muelle oceánico de 180 metros de largo por 40 metros de ancho con resistencia estructural de 5 Ton/m².

Llegado a este punto del análisis corresponde expresar a modo de conclusión que: *Todos estos esfuerzos, inversiones y esperanzas sembradas en miras a alcanzar el bienestar regional; quedarán en nada si no se mejora el dragado y balizamiento de la vía navegable.*

Navegación y Puertos del Río de la Plata

Sobre la costa oriental del Plata se asientan los siguientes puertos o terminales: Carmelo, Colonia, Juan Lacaze, Cerro Free Port, Montevideo, La Teja, Piriápolis y Punta del Este.

Como expresara anteriormente no consideraré los puertos turísticos y los dedicados al transporte de pasajeros o las terminales que operan con cargas transportadas en camiones que cruzan el Río de la Plata con destinos regionales. Por lo tanto solo se estudiará a Montevideo, La Teja y al emprendimiento privado, aun en desarrollo, conocido como Cerro Free Port.

Consultando el portal de la Administración Nacional de Puertos, se accede a importante información que contribuye a visualizar la jerarquía que tiene nuestra principal terminal portuaria y qué expectativas de desarrollo tiene en el mediano y largo plazo.

A partir de 1992 con la promulgación de la ley 16246, denominada Ley de Puertos, el puerto de Montevideo comienza una transformación modernizadora que lo sitúa como un gran protagonista del desarrollo del país y de la región. Las facilidades de inversión privada y la apertura a la actividad empresarial en las operaciones portuarias, son entre otros factores, la causa principal del crecimiento portuario.

Por su posición geográfica, sus ventajas comparativas frente a otras terminales platenses y por los servicios y opciones de inversión que ofrece, se ha convertido en un referente obligado en las rutas mercantiles.

Montevideo es geográficamente el centro del Mercosur, puerta de salida y entrada del río de la Plata, que en definitiva representa la boca natural de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Esta característica lo está transformado en el sistema portuario de un vasto territorio que penetra profundamente el continente y que alberga un enorme mercado.

Montevideo dispone de conexiones marítimas y terrestres (carreteras fluviales y ferroviarias) con Brasil, Argentina, Paraguay y Bolivia.

El canal de acceso a puerto tiene dos tramos, uno de orientación Norte-Sur que cuenta con una extensión de aproximadamente 9 Km. y el otro una extensión de aproximada-

mente 33 Km., que sigue una orientación Oeste/Sur-oeste.

El canal se encuentra dragado y mantenido a 11 metros al cero de marea, hasta el Km. 30, continuando en forma natural hasta su finalización en el Km. 42,4.

El Puerto cuenta también con un acceso ferroviario conectado a su vez con la red férrea nacional.

Para abrigar sus actividades dispone de dos escolleras; una Oeste de 1.300 metros de longitud, protegiendo a la terminal de los vientos del sector sur- oeste (Pampero) y otra Este (escollera Sarandí) de 900 metros de longitud que resguarda de los vientos del sector sur-sureste. Estas dos escolleras protegen también la entrada-salida del puerto cuya distancia entre morros es de 320 metros. Estas obras de abrigo protegen las 200 has del antepuerto para los buques que fondean en el mismo o transitan para operar en sus muelles.

Actualmente sus muelles más importantes son:

MUELLE	LONGITUD CALADO	
	(metros)	(metros)
Muelle de Escala	288,25	10
Muelle Fluvial	353,60	5
Muelle Maciel	382,00	5
Muelle A (Atraques 1 y 2)	303,00	10
Muelle Central Dársena 1 (Atraques 3, 4 y 5)	492,00	10
Muelle B Dársena 1 (Atraques 6 y 7)	294,35	10
Cabecera Muelle B	148,00	10
Muelle B Dársena 2 (Atraques 8 y 9)	327,00	10

Un estudio encomendado por la ANP a consultores internacionales mostró las nece-

sidades portuarias para los horizontes 2005, 2010 y 2015.

En términos generales analiza lo siguiente:

Las operaciones portuarias en el futuro se apoyan en los siguientes principios básicos:

- ♦ *necesidad de mejorar la productividad de las operaciones portuarias (carga/descarga de los buques en particular) a corto plazo para cumplir con las normas internacionales.*
- ♦ *especialización de las zonas portuarias según las grandes familias de productos (contenedores, RoRo, productos refrigerados, productos forestales, graneles secos, carga general). Esta especialización es una condición básica para proyectar una mejora de la productividad portuaria.*

Los cálculos realizados demostraron la necesidad de construir una nueva terminal polivalente con 2 muelles de 220 m cada uno y un terraplén de aproximadamente 13 Hás para el año 2005 a más tardar. En el marco de una futura concesión, la terminal de contenedores deberá igualmente aumentar sus capacidades de recepción de buques para ofrecer 2 muelles, uno de 220 m y uno de 150 m. Los mismos deberán estar equipados con 3 pórticos, tal como lo previó la ANP en el llamado a concesión.

Considerando la evolución proyectada de las exportaciones de productos forestales (troncos, celulosa, chips de madera, madera aserrada), deberá diseñarse una nueva terminal forestal para una entrada en servicio que en la actualidad, se ha fijado a más tardar en 2014-2015 y eventualmente antes de esta fecha. Quedará por verificar la factibilidad de esta nueva terminal según la progresión real en los próximos años de los volúmenes exportados por Montevideo.

Los numerosos buques de pesca y particularmente los buques industriales necesitarán una longitud de estacionamiento de más de 1.000 m y 500 m de longitud de atraque para la pequeña pesca costera.

Es evidente que cuando se suman todas estas necesidades y se procura ubicarlas juntas en un espacio portuario reducido y cuya capacidad de extensión es muy limitada, se comprueba que no entra todo en este espacio. Será preciso efectuar elecciones que dependerán esencialmente de la estrategia a adoptar por parte de las autoridades portuarias para asegurar el desarrollo del puerto.

LAS RESTRICCIONES DEL ACONDICIONAMIENTO PORTUARIO

Diversos tipos de restricciones de naturaleza variada han orientado la elección del plan maestro. Estas restricciones son tales que no existe un amplio panel de soluciones de acondicionamiento que permita construir escenarios de desarrollo contrastados. Teniendo en cuenta estas limitaciones, las posibilidades de acondicionamiento se imponen naturalmente. Así, en lo que respecta a las mismas, podemos relevar por orden de importancia:

- ♦ un fenómeno de sedimentación elevado, que encontramos por otra parte en todo el Río de la Plata, con:
 - o fondos naturales limosos situados entre -0.50 y -4 m como promedio, según las zonas de la bahía.
 - o la existencia de una capa de limo más o menos consolidada en el conjunto de la bahía cuyo espesor varía de unos pocos metros a más de 60 m en algunos lugares, con una profundidad promedio de 15 a 20 m por encima de la roca madre.
 - o un fenómeno de sedimentación importante con tasas anuales del or-

den de 1.10 a 1.20 m en las dársenas portuarias.

- ♦ la necesidad de mantener la circulación de agua libre en las dársenas del puerto (el Plan Maestro precedente preveía el cierre Norte del puerto), teniendo en cuenta la velocidad extremadamente lenta de las corrientes, la escasa altura de la marea (0.60 m como promedio) y la existencia de numerosas descargas de la red de saneamiento urbano de Montevideo (aguas pluviales y cloacales).
- ♦ la escasa protección que ofrece la escollera oeste de protección del puerto que data de principio de siglo: debido a una cota de coronamiento actualmente muy baja sobre el nivel del agua (por asentamientos ocurridos a partir de su construcción), ésta puede ser franqueada por temporales del Sud/Sudeste, dejando un oleaje residual que es amortiguado en la zona del Antepuerto. Como está construida sobre fondos limosos, cualquier modificación de su perfil buscando levantar en forma importante su coronamiento para eliminar la agitación residual en el Antepuerto, provocaría inevitablemente desórdenes estructurales peligrosos para la estabilidad de la citada obra.
- ♦ la proximidad inmediata de la ciudad que encierra el puerto en todo su contorno. En la actualidad, la costa Este de la bahía se encuentra urbanizada y no podría ser reafectada para actividades portuarias. Por otra parte, se ha puesto en marcha un importante programa de desarrollo urbano en las proximidades del puerto, el Plan Fénix, que prevé la recalificación urbana de una zona de depósitos y talleres.
- ♦ accesos carreteros compartidos totalmente con la ciudad, lo que provoca una mezcla poco segura de diferentes tipos de circulación. Las perspectivas de tráfico prevén un tráfico carretero ligado únicamente a

las actividades portuarias del orden de 500.000 entradas/salidas (contra un tráfico estimado en 200.000 en 1996) y de 1.000 trenes/año (contra un tráfico estimado en 250 en 1996).

- ♦ un medio natural en la bahía de Montevideo ya fuertemente degradado por todas las actividades humanas y económicas que la utilizan como vertedero.

La búsqueda de soluciones técnicas económicamente aceptables ha demostrado que la creación de un nuevo emplazamiento portuario para el comercio en la bahía de Montevideo, demandaría la creación de un canal de acceso (profundidad requerida de -10 a -12 m) que se ubicaría en forma perpendicular a las corrientes y estaría sometido a importantes y costosas dificultades de dragado

EL PLAN PROPUESTO PARA LA EVOLUCIÓN DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

Para el plazo 2005

- ♦ Entrada en servicio a más tardar en 2005 de una nueva terminal portuaria dedicada a las mercaderías generales unificadas o no en el fondo de las dársenas portuarias, con un terraplén de aproximadamente 13 ha. y una longitud de muelle de 550 m. Una parte de las superficies ganadas al mar se afectará al desarrollo de la zona logística del Puerto Libre (5-6 ha.).
- ♦ Mantenimiento de una dársena de pesca detrás de la nueva terminal (pesca costera).
- ♦ Extensión del muelle de la terminal de contenedores (Muelle de Escala) (a cargo de un concesionario).
- ♦ Dragado de reposición a 32' (10m.) que es la cota «natural» de acceso al puerto.
- ♦ Apertura de un acceso carretero al norte de la zona portuaria con un acondicionamiento de la rambla urbana.
- ♦ Cierre del acceso Colombia.

Para el plazo 2010

- ♦ Relleno de la dársena de pesca detrás de la nueva terminal construida en el año 2005, completando un total de área útil de aproximadamente 21 has.
- ♦ Construcción de un dique de protección al noreste del puerto para la creación de un puerto de servicio con 500 m de muelle. Este dique será el tramo inicial del futuro dique de comunicación con la 2ª terminal en el Dique de Cintura.
- ♦ Cierre del acceso Florida para aliviar la circulación pesada en las ramblas urbanas.
- ♦ Modificación del acceso ferroviario al puerto que se reubicará más al Norte que el actual.
- ♦ Reubicación de la pesca y de la Armada en un nuevo lugar adaptado (eventualmente zona de Capurro).

Para el plazo 2012-2015

- ♦ Construcción de una terminal especializada para los productos forestales en el Dique de Cintura.
- ♦ Prolongación del dique de protección Norte y construcción de un puente para permitir el acceso a la nueva terminal. Esta opción dejará que el agua circule de la bahía hacia el puerto.
- ♦ Extensión hacia el Norte de la zona logística por terraplenado.
- ♦ Realización de un nuevo trébol carretero y ferroviario para facilitar los accesos al puerto y no perturbar la circulación urbana sobre la Rambla: construcción de un viaducto auto carretero por encima del acceso carretero y ferroviario al puerto.
- ♦ Construcción de una vía férrea para acceder a la terminal forestal en el Dique de Cintura.

Los costos de construcción se estiman hoy en 60 millones de dólares para la terminal polivalente (2005) y en 70 millones de dólares para la terminal forestal. Este último cos-

to es susceptible de evolucionar según las condiciones geotécnicas que actualmente no son bien conocidas y las disponibilidades en materiales de relleno.

Se deberán comprar nuevos equipos de muelle para reforzar los equipos existentes o para sustituirlos. Esta inversión está prevista que sea efectuada por el sector privado tanto en la terminal de contenedores como en las nuevas terminales polivalentes y forestales.

Según el estudio fue realizado un análisis económico y financiero de las principales inversiones en el marco de este Plan Maestro, cuyas principales conclusiones son: la construcción de la nueva terminal polivalente (2005) y de su ampliación (2010) dan una rentabilidad económica del 17 % lo que avala los beneficios de su ejecución. Esta rentabilidad económica fue sometida a diferentes pruebas de sensibilidad que permitieron concluir que las inversiones presentaban una rentabilidad económica segura.

- ♦ el mejoramiento de la productividad de las operaciones portuarias, es esencial para asegurar el porvenir del puerto de Montevideo y garantizar la rentabilidad económica al proyecto.
- ♦ el desarrollo de las actividades logísticas vinculadas al Puerto Libre es un punto clave del proyecto.
- ♦ la rentabilidad de la profundización de los accesos marítimos y las dársenas portuarias más allá de 32' (10m.) (profundidad básica del puerto) no parece asegurada en el contexto actual. Sólo un tráfico importante de contenedores (entre 350.000 y 500.000 TEU) podría rentabilizar esta profundización, por un lado a 40' (12m.) y por otro lado a 46' (14m.).
- ♦ a nivel de la rentabilidad financiera para el explotador del puerto, actualmente la ANP, la conclusión de los cálculos financieros, en base a las hipótesis adoptadas para los cálculos, es que las inversiones

no presentan rentabilidad para la ANP en un contexto de importante reducción de las tarifas portuarias. Será necesario tener en cuenta las necesidades de financiamiento de las inversiones en los próximos años antes de proseguir con la rebaja de las tarifas portuarias.

EL PLAN ESTRATÉGICO

Como vimos anteriormente, un Plan Maestro no puede ya resumirse en un simple plan masa «físico» sino que debe representar un paquete completo, integrando así componentes «inmateriales» esenciales como la adaptación de las estructuras institucionales, la implementación de un «plan de empresa con objetivos precisos a respetar» claro para la Autoridad Portuaria, el desarrollo de una actividad comercial orientada a la «comercialización del puerto», la participación de la Autoridad Portuaria en las comunidades (portuaria de Montevideo, política en Uruguay, regional en el Mercosur, internacional) y la participación directa o indirecta de la Autoridad Portuaria y de la comunidad portuaria en la concepción y la realización de productos «logísticos» multimodales «llave en mano».

En resumen, las autoridades portuarias de Montevideo no pueden ya contentarse con promover los méritos de Montevideo a través de una actividad comercial clásica sino que deben promover un activismo comercial dinámico e innovador dirigiéndose a sus clientelas actuales o potenciales con una verdadera oferta de servicios integrado

CONCLUSIONES

En las puertas del nuevo milenio, el puerto de Montevideo necesita mejorar sus instalaciones portuarias y su capacidad, ya que la última gran inversión data de 1976 (terminal de contenedores).

Por otra parte, frente a una evolución

radical tanto de las estrategias de las compañías marítimas como de las condiciones portuarias ofrecidas en la región del Mercosur; Montevideo necesita afirmarse y mostrar la imagen de un puerto que avanza y que pone en marcha un proyecto a corto, mediano y largo plazo.

El Plan Maestro Actualizado del puerto de Montevideo deberá permitirle enfrentar la competencia que será cada vez más agresiva en la región con herramientas físicas e inmateriales adaptadas y evolutivas en caso de necesidad.

Es con este espíritu que se concibió este nuevo Plan Maestro. El marco de evolución está allí, disponible para las autoridades portuarias y para la comunidad portuaria: falta ahora ponerlo en marcha muy rápidamente para que el puerto de Montevideo sea un puerto de dimensión internacional al servicio de toda una región en expansión, fundamentalmente frente a los numerosos proyectos portuarios públicos o privados que nacen y florecen actualmente en el Mercosur. Para no quedar marginado, Montevideo no deberá dejar que le ganen de mano.

El estudio es por demás significativo, planteando una visión estratégica de crecimiento que habrá que seguir de cerca para no caer en errores o apresuramientos, que hagan fracasar la rentabilidad de todo el proyecto.

Uno de los factores que requiere mayor vigilancia es el dragado del canal de acceso.

Todo cambio proyectado al mismo que se extienda más allá de las siete millas de la costa, deberá ser coordinado y autorizado por la CARP, en concordancia a lo establecido por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, artículos 17 a 22.

En setiembre de 2001 la ANP comunica a la Delegación Uruguaya ante la CARP, que procederá a realizar tareas de dragado en el canal de acceso, a los efectos de restituir en una primera etapa la profundidad de 10,5

metros, respecto al cero del plano hidrométrico.

Las operaciones de dragado se efectuaron hasta el Km. 30 del canal.

Estas operaciones fueron debidamente comunicadas al Organismo Internacional, que debatió sobre el punto, llegando a la conclusión de que el canal de acceso al puerto de Montevideo podrá ser dragado en un futuro hasta 42 pie (12,7 metros), extendiéndose desde la escollera Sarandí hasta el Km. 42,4, indicado por una boya "aguas seguras" considerada eje del canal (Lat. 35° 03' 24" S Log. 55° 51' 17" W).

El requisito planteado fue que cuando se proceda a efectuar la obra, se le dé participación a la CARP.

Particularmente considero que mientras se mantenga el canal de acceso abierto a 11 metros referidos al cero hidrométrico, con anchos de solera adecuados al tráfico de doble vía y con el balizamiento apropiado:

Montevideo, será entonces y por los próximos 10 años, el Puerto de Aguas Profundas que tanto anhelamos.

Las mejoras logradas a partir de la Ley de Puertos han arrojado sus frutos, las inversiones realizadas impulsaron el comercio y el crecimiento no solo del puerto capitalino sino también permitieron la inversión en Nueva Palmira y Fray Bentos.

Esta realidad es una prueba más de que para crecer económicamente hay que captar inversión privada y normas claras que den certeza jurídica a los empresarios.

Según datos de la ANP arribaron a la terminal en el período 2000-2004 un total de 25080 buques, de los cuales 2759 fueron porta container, 404 graneleros y 762 carga general, el resto fueron buques de diferentes tipos y principalmente de cabotaje.

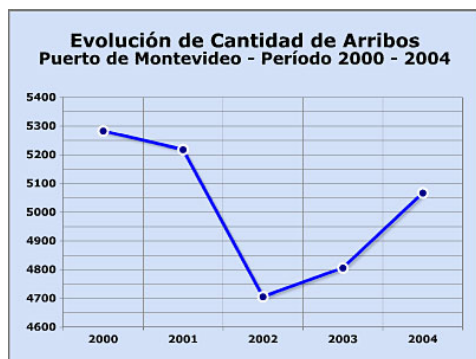
De un tráfico de 3.4 millones de toneladas registrado en 1998 (sin contar los hidrocarburos), el puerto puede apuntar como mínimo a

duplicarlo para dentro de 15 a 20 años, o sea 7 millones de toneladas con un potencial máximo de 11 millones de toneladas.

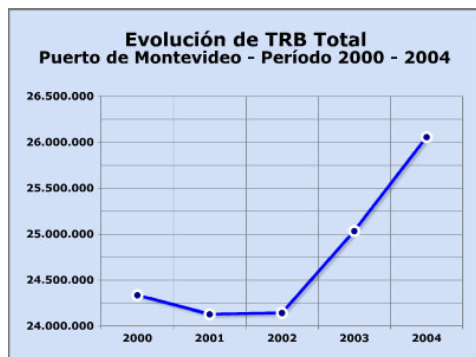
Este gran aumento, estará basado en las exportaciones de productos forestales.

La ANP concluye que para el año 2015 el tráfico será del orden de 8.8 millones de toneladas.

La siguiente gráfica indica la evolución del movimiento de buques.



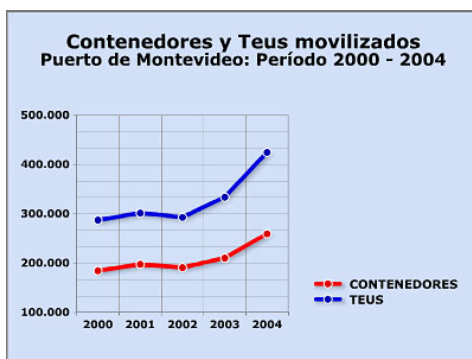
Si el movimiento portuario lo medimos en toneladas de registro bruto del total de los buques que operaron en el mismo período, vemos que en el año 2000 se contabilizaron **24.336.567** mientras que en 2004 fueron **26.056.724**.



Las cargas transportadas por los buques porta container a la terminal en el periodo mencionado corresponden al cuadro siguiente:

AÑO	CONTENEDORES	TEUS
2000	184.568	287.298
2001	197.631	301.641
2002	190.970	292.962
2003	210.401	333.871
2004	259.428	424.791

Los otros buques de grandes dimensiones que comercian con nuestro país son Graneleros, Chiperos y Madereros que operan principalmente en Nueva Palmira, Fray Bentos y la nueva Terminal Logística de M' Bopicia. Los Petroleros utilizan terminales propias, como se detalla a continuación.



Terminales Petroleras La Teja - José Ignacio.

Los Petroleros de gran porte operan en la Terminal de José Ignacio, descargando a un parque de tanques donde se almacena el producto para luego ser bombeado a La Teja. Los buques menores a los anteriores ingresan al antepuerto para luego ser conducidos al muelle de La Teja.

Comprende tres muelles que se ubican en el lado norte de la bahía.

Próximo a ellos la petrolera estatal ANCAP tiene instalada la Refinería del mismo nombre.

La terminal atiende a los buques petroleros para descarga o carga de productos derivados del petróleo, que ingresan a puerto a través del Canal La Teja, desde el antepuerto.

Las operaciones de descarga se realizan a caudales de 300 m³/hora, pudiendo alcanzar hasta 1.200 m³/hora. También se recibe LPG (Gas licuado de petróleo) con presión admisible de hasta 20 mg./cm².

Existen facilidades de carga de bunker, agua potable y recepción de aguas contaminadas (Slop).

Antes de la puesta en marcha del Terminal del Este ubicada en José Ignacio, operaban en Montevideo hasta 100 barcos banqueros por año.

Para cubrir las necesidades de abastecimiento del Uruguay, se reciben en la Terminal del Este aproximadamente 12 buques por año.

La Terminal dispone de una monoboya de amarre giratorio, un parque de tanques, un oleoducto para el envío de crudo hasta Montevideo y otras obras complementarias auxiliares.

Cuenta además con una sala de comunicaciones, un centro de control, oficinas administrativas, talleres de mantenimiento y un cuartelillo para prevención de incendios.

La monoboya de amarre se compone de un casco de 10 m de diámetro que se fija por medio de 6 anclas a 3.600 m de la costa, en una zona donde la profundidad alcanza a los 20 m.

El acople con los buques tanque se hace mediante dos líneas de manguerotes flotantes de 270 m de longitud y 50 cm. de diámetro.

En la parte inferior de la boya están conectados otros dos manguerotes de 50 cm. que forman el acople elástico con una cañería de acero, de 91 cm. de diámetro, que, asentada sobre el fondo del mar, une la monoboya con el parque de tanques.

Para el cumplimiento de estas operaciones de acoplamiento y en todas las maniobras de apoyo tienen intervención los buques ANCAP SÉPTIMO y OCTAVO.

Estas embarcaciones son de 22 y 15 m de eslora respectivamente.

Cuentan con equipo de lucha contra incendio, generador de espuma mecánica para

combatir incendios, y con equipo anticontaminante para actuar en casos de derrames de hasta 1.000 m³.

Las operaciones de descarga se pueden realizar, según ANCAP, hasta con vientos de 70 Km./hora, olas de 3 metros de altura y corrientes de 4 nudos.

El crudo se descarga impulsado por las bombas de los buques petroleros con un flujo de 5.000 m³ por hora.

Se cuenta con una bomba de refuerzo en la playa de 1120 kw.

El parque de tanques está compuesto por 8 depósitos de techo flotante, de 64 m de diámetro y 22 m de altura, con una capacidad de almacenaje de crudo de 67.000 m³ cada uno y un tanque de 5000 m³ destinado a recibir slop.

Un oleoducto de 166 Km. une al parque de José Ignacio con la Refinería de La Teja.

Puerto Privado en Puntas de Sayago

La empresa Cerro Free Port convocó a una licitación internacional para la construcción de un puerto comercial privado en la zona de Punta de Sayago.

Según los planes de esa firma, la nueva terminal marítima estaría en funcionamiento a partir de octubre del 2006 y operaría bajo el régimen de puerto libre.

Las obras en Punta de Sayago prevén una inversión de U\$S 150 millones en el dragado de 450 mil hectáreas, la construcción de diques de abrigo y de dos muelles principales de atraque, además de la ampliación de la explanada portuaria y los trabajos de caminería.

El vicepresidente y gerente general de Cerro Free Port expresó a la prensa (Búsqueda 19/08/04) que ya precalificaron varias empresas interesadas en su construcción.

El puerto funcionará en el predio del ex Frigorífico Nacional, cuya concesión fue otorgada por el Poder Ejecutivo a Cerro Free Port en abril del 2003.

La firma realizó inversiones por U\$S 15 millones en la edificación de oficinas, cercado, caminos, iluminación y sistemas de seguridad en el predio.

La nueva terminal apunta a constituirse en un «referente» en América del Sur. Estará conectada con el puerto de Montevideo por un canal de seis Km. de extensión y once metros de profundidad.

El empresario informó que Cerro Free Port acordó con el puerto de Vigo tarifas preferenciales para la mercadería uruguaya que sea embarcada por el futuro puerto e ingrese a muelles de Vigo. La Terminal apunta a la exportación de madera y sus derivados, sirviendo además al sistema logístico regional.

En la actualidad el proyecto se encuentra estancado, debido al proceso burocrático a que ha sido sometido por las autoridades municipales.

Puerto de Montevideo como Terminal Maderera y Terminal de Contenedores.

Nos resta considerar a los buques Madereros, pero estos los podemos asimilar en tamaño a un Porta contenedores de 3500 TEU tipo Panamax con calado máximo- y en este caso resalto lo de máximo- de 12 metros (40 pie). Resumiendo, podemos decir que el calado máximo a ser requerido en nuestra principal terminal portuaria debería ser de 12 metros, a fin de satisfacer las necesidades futuras del transporte maderero y de contenedores en general.

Estudiando el Plan estratégico desarrollado por la ANP, resulta que el mantenimiento del dragado a 10 metros (32 pie) se hace rentable al alcanzar el movimiento de 350.000 TEU, meta alcanzada y superada en 2004.

En un reciente artículo publicado en la Web por Honk Kong Shipper's Council referido al tamaño de los buques porta contenedores se concluía lo siguiente:

“No existen razones técnicas que impidan la fabricación de buques Post-Panamax mayores a los ya conocidos; su tamaño en el futuro estará limitado a motivos económicos y operacionales.

Los diseños mayores a 10.000 TEU (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies) requerirán necesariamente dos máquinas propulsoras que aseguren una potencia de por lo menos 90.000 bhp a fin de obtener una velocidad de ruta de 25 nudos”.

Esta conclusión si bien asegura el beneficio de un mayor y significativo volumen de carga transportado, también representa un importante aumento en el consumo de combustible y de gastos administrativos.

La empresa consultora Drewry Shipping Consultants cree que las mayores compañías de línea continuarán invirtiendo en buques de grandes dimensiones para ser empleados en los ejes Este / Oeste (USA-ASIA, USA-EUROPA), donde actualmente los buques de 9.000 a 10.000 TEU se han convertido en la opción más popular del mercado, marcando una tendencia que se acentuará en los próximos cuatro años.

Por otra parte estos buques están sujetos a operar en unos pocos puertos, debido a sus enormes dimensiones y como resultado, el volumen de carga a ser removido, almacenado y transferido a buques menores (Feeder), para ser distribuida posteriormente en la región.

Un Post-Panamax de 12,000 TEU representa un enorme barco de 385 metros (1265 pie) de eslora, 54,75 metros (180 pie) de manga y más de 15 metros (50 pie) de calado, que por otra parte son muy pocos los contratos que se están desarrollando.

¿Cuáles puertos con canales de navegación tamaño Post-Panamax recibirían estos barcos, asumiendo que en el futuro pudieran cruzar el Canal de Panamá? Los canales de navegación para tales puertos, las

enormes grúas con el alcance requerido para descargar estas naves y la habilitación de terrenos para enormes patios de contenedores son propuestas costosas y de difícil realización.

A comienzos del año 2000, un gigantesco mega porta contenedores tipo «S» de la armadora Maerks hizo escala por primera vez en dos importantes puertos de Estados Unidos: Long Island y Tacoma (California).

Se trata del «Susan Maerks» con una capacidad de 7.060 TEU desplazando algo más de 100.000 toneladas, con una longitud de 385 metros y una necesidad de calado del orden de los 47 pies.

Es la última generación de naves de ese porte y capacidad que superan a los Maerks tipo «K» como el Katrine Maerks para 6.418 TEU.

Quiere decir que la tendencia hacia el gigantismo (para determinadas rutas marítimas y mercados) se afianza.

Sin embargo, a la hora de analizar el proceso es menester tener algunos parámetros en cuenta: básicamente nos referimos a las limitaciones de los canales y vías de acceso a los puertos.

La flota mundial de buques porta contenedores esta básicamente conformada por: Feeder de 100/500 TEU; Feedermax: de 500 a 1.000; Handy: de 1.000 a 2.000; Sub-Panamax: de 2.000 a 3.000; Panamax: de 3.000 a 4.000 y Post-Panamax más de 4.000.

Por ahora el liderazgo en cuanto a naves operativas es de las Handy con el 31% del total (se trata de un barco de unos 150/180 metros de eslora con un calado a plena carga de 28 a 32 pies).

En perspectiva es evidente que los nuevos buques tipo «K» y «S» no podrán recalar en los puertos del Plata, no solo por su calado sino también por el volumen que movilizan.

Tommy Thomsen presidente de Maerks, señaló que cuando sus gigantes post-Panamax incursionaron en los puertos de

EE.UU, Long Beach y Los Ángeles batieron todos los récord de carga gracias a esas naves que, desde luego, están al servicio de lo que él denominó «la senda comercial marítima más importante del mundo (California-Noroeste del Pacífico-Lejano Oriente).

En la costa Este de EEUU, sólo el puerto de Newark puede acomodar naves de 8,000 TEU. En sus nuevas instalaciones, que se completarán en el presente año, con un muelle de 700 metros y 50 pie de profundidad podrán recibirse post Panamax de más de 8.000 TEU.

El puerto de Norfolk posee también facilidades similares pero la principal justificación para acomodar barcos de tal calado es militar y no comercial.

¿Hasta qué punto es beneficioso aumentar el tamaño de la infraestructura para operar naves cada vez mayores?

Ello sólo se dará cuando las economías de escala en el transporte y el volumen sostenido de tránsito de buques de este tamaño, excedan los enormes costos de la nueva infraestructura requerida.

¿Qué tan eficientes serían los barcos mayores de 8,000 TEU?

El Director Thomas Lamb, del Comité de Diseño de Naves para la Sociedad de Arquitectos Navales de los Estados Unidos, ha dicho:

«Desarrollar naves Post-Panamax de 12,000 TEU, probablemente, involucraría un costoso incremento en el sistema de propulsión requerido.

Tendremos que irnos a sistemas de propulsión de dos máquinas y dos hélices, en vez de los sistemas de una sola máquina y una sola hélice utilizados en los barcos Panamax (4,000 TEU) y Post-Panamax existentes (hasta 8,000 TEU).»

La reconocida firma de consultores Booz Allen Hamilton ha expresado algo similar:

«Encontramos que después de llegar a un tamaño Post-Panamax de 8,000 TEU, ya no hay más economías de escala.»

La tendencia de incrementar el diseño de los buques porta contenedores en las líneas Este-Oeste, no parece ser aplicable para el eje Norte-Sur, debido a la comparativamente baja demanda de transporte en estas rutas.

Por lo tanto es de suponer que en los próximos años los buques *porta contenedores que nos visitarán, seguirán siendo similares a los actuales.*

Todas estas tendencias nos conducen a la conclusión de que Montevideo seguirá desarrollando sus playas de servicio, mejorando facilidades de muelles y manteniendo un canal de acceso a puerto que permita la navegación segura de buques porta contenedores de hasta 4000 TEU, con calados máximos *no mayores a 12 metros (40 pie).*

Por lo tanto creo firmemente que el puerto de aguas profundas del Uruguay, como se expresara anteriormente, ya existe y es sin lugar a dudas: *Montevideo.*

El dragado del canal de acceso a partir del 2002 ha sido mejorado, permitiendo en la actualidad calados de 10,5 metros al cero de marea (36 pie).

También se dragó al pie de los muelles y en el interior de las dársenas.

Estos progresos permiten la operativa de Panamax, a plena carga, desde el costado del muelle hasta alcanzar las profundidades mayores, que naturalmente se encuentran en las inmediaciones de la isla de Flores.

En realidad este dragado permite la operación de buques con calados aun mayores ya que normalmente la marea otorga una rewancha de 4 a 5 pie.

Recientes noticias de prensa, nos han informado sobre el proceso licitatorio para la realización de un nuevo dragado de profundización y mantenimiento desde boca escollera hasta el Km. 34, previéndose re-

mover 5,2 millones de metros cúbicos de sedimentos. El canal sería llevado a 11,5 metros de profundidad con respecto al cero hidrométrico.

Por todo lo expuesto, considero que debemos llamarnos a la reflexión antes de planear la ejecución obras faraónicas y costosas, como el dragado.

Los actores del sector marítimo, tanto públicos como privados, deberán coordinar esfuerzos para que las inversiones que se realicen no resulten en un mero endeudamiento, sin que aporten el beneficio esperado por toda la sociedad.

Montevideo es y seguirá siendo, por varios años, nuestro puerto de aguas profundas, principal terminal de contenedores y de productos madereros del país. Su accionar en la región, dependerá en la medida que mantenga precios competitivos y eficiencia en las operaciones.

El privilegio que la geografía le ha otorgado a Montevideo frente a Buenos Aires, seguramente hará que la balanza se vuelque a su favor, transformándolo en una terminal de tránsito hacia y desde la vecina orilla.

Por último corresponde ofrecer una opinión en lo referente a la Marina Mercante Nacional.

Es evidente que en la medida que se desarrolla el comercio y la actividad portuaria, aumentará la demanda de servicios en materia de remolcadores, embarcaciones de tráfico y embarcaciones de apoyo portuario.

Cabe conjeturar que el incremento de cargas en tránsito con destinos regionales, hará necesario el empleo de buques feeder y de pequeños buques cargueros que realicen este servicio. Es posible entonces que se logre un incremento de la matrícula nacional y por ende, aumente el empleo de la gente de mar.

El Mar Nos Une

Miércoles, 13 de Julio de 2005

Fuentes WEB:

www.anp.com.uy
www.tdctrade.com
www.caru.org.uy
www.buenosairesport.com.ar
www.cosco.com.cn
www.polb.com (Long Beach Harbor)
www.portoflosangeles.org

Publicaciones

Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo
Transporte Marítimo/ Edison González Lapeyre
El Río Uruguay, Empleo Histórico y posibilidades Futuras/ C/N Juan P. Abadie



LEYENDAS Y COSTUMBRES DEL MAR

Publicado en The Miami Herald

El mar siempre ha tenido un rol significativo en nuestras vidas. Desde que la humanidad se hizo a la mar por vez primera han habido incontables mitos sobre el mismo. La tradición marinera está llena de leyendas y costumbres de los mares. Su importancia aún puede rastrearse en muchas de nuestras costumbres y expresiones.

Las Islas Británicas tienen algunas costumbres marineras interesantes. La ley escocesa en una época exigía que los pescadores usaran una caravana de oro, que servía para pagar los gastos del funeral si aquellos se ahogaban y eran devueltos a la orilla. Una vieja costumbre dispone que cualquier marino que navega alrededor del Cabo de Hornos tiene derecho a un pequeño tatuaje azul en forma de una estrella de cinco puntas en su oreja izquierda. Cinco vueltas alrededor del mismo también le da derecho a una estrella en la oreja derecha; dos marcas rojas en la frente es señal de un gran viajero que ha dado la vuelta al Cabo diez veces o más.

Según un marino que tiene una estrella en su oreja izquierda, hay sólo dos marineros con estrella roja en el mundo. Ambos viven en Liverpool, donde ningún pub le cobraría la bebida a un hombre con estrella roja.

Fue en las tempranas épocas de la Armada Británica que los cañones se dispararon por primera vez como saludo. Dado que no podían ser recargados rápidamente, el acto de disparar un cañón como saludo aseguraba a aquellos que recibían el saludo que las personas que disparaban se habían desarmado y no podían hacer daño. Cuanto más cañones se disparaban, mayor era la seguridad del desarme y mayor el respeto ofrecido a aquellos que se saludaba.

Los buques más grandes de la flota tenían veintiún cañones a lo largo de una banda; por lo tanto, la máxima señal de respeto era un saludo de veintiún cañonazos.

“Lo que el mar quiere, el mar lo tendrá” según la tradicional sabiduría de muchas culturas marítimas. De este modo, los marineros fatalistas del pasado – y algunos del presente – nunca aprendieron a nadar.

Muchos marineros tenían necesidad de calmar a los dioses del océano y por lo tanto a menudo se vertía vino sobre la cubierta antes de un viaje largo, como libación a los dioses que traería buena suerte. “Bautizar” un buque rompiendo una botella de champagne en su proa en el momento de la botadura se originó a partir de esta práctica. Lo más desafortunado a bordo de un buque es un paraguas.

Durante la Segunda Guerra Mundial la Armada de los Estados Unidos estableció un sistema para dar nombre a varias clases de buques. Los buques para transporte de munición siempre tenían nombres de volcanes o nombres que sugerían fuego y explosivos mientras que a los acorazados se les daba el nombre de los estados de la Unión. A los destructores se les ponía nombres en

Sigue en página 46

LOS LÍMITES EN EL RÍO URUGUAY CON EL BRASIL

por el Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE



Ex catedrático de Derecho Internacional Privado, Derecho Internacional Público y Derecho Diplomático de la Facultad de Derecho de la UDELAR, Profesor de los Cursos del Comité Jurídico Interamericano (1980-1990) y de la Academia de Derecho Internacional de La Haya (2004). Negociador del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, del Estatuto del Río Uruguay y del Tratado para el Desarrollo de la Cuenca del Río Cuareim. Profesor de la Escuela de Guerra Naval desde el año 1965.

1. Introducción

Uno de los pocos asuntos pendientes en materia de límites que mantiene la República Oriental del Uruguay refiere a la determinación de las respectivas jurisdicciones, con la República Federativa del Brasil, en el Río Uruguay.

El Río Uruguay, en la zona de frontera que es contacto de jurisdicciones, entre nuestro país y el Brasil, no ha sido nunca delimitado.

La situación, desde el punto de vista diplomático, es sumamente compleja al respecto.

No sólo porque Brasil y Argentina arribaron a soluciones limítrofes que fueron contestadas por nuestro país sino, también, porque en los tratados concertados por Uruguay y Brasil, en esta materia, se incurre en un error de hecho al afirmarse, por lo menos en la interpretación que los brasileños realizan de estos textos, que la isla denominada Brasilera, se encuentra en la embocadura o desembocadura del río Cuareim, cuando, desde el punto de vista técnico, es claro que está ubicada en el Río Uruguay, más precisamente, a unos ocho kilómetros de la línea imaginaria que une los dos puntos terminales de cada una de las

orillas del Cuareim al evacuar sus aguas en el Uruguay.

El análisis de esta cuestión, exige, por lo menos en forma somera, el estudio de los principales antecedentes históricos, jurídicos y diplomáticos que refieren a esta cuestión.

2. Antecedentes

Los principales antecedentes que cabe considerar en esta materia son los siguientes:

a) El Tratado de Límites Uruguay-Brasil de 12 de octubre de 1851 que en su artículo 3º, inciso 2, dispone: “*sigue* (se refiere a la línea límite) *por esa cuchilla* (se refiere a la de Santa Ana) *y gana la de Haedo hasta el punto en que comienza el gajo del Cuareim denominado Arroyo de la Invernada por la carta del Vizconde de San Leopoldo y sin nombre en la carta del Coronel Reyes y desciende por el dicho gajo hasta entrar en el Uruguay; perteneciendo al Brasil la isla o islas que se hallan en la embocadura del dicho río Cuareim en el Uruguay*”.

b) Las notas reversales de 3 de diciembre de 1851 sobre interpretación del Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851, donde se declara que “*quedó sobreentendi-*

do, de acuerdo con todos los principios admitidos en las estipulaciones relativas a la navegación en las aguas comunes, que el Brasil no se servirá de la isla o islas en la embocadura del Cuareim para establecer o impedir la libre navegación de los ribereños”.

“Todas las estipulaciones relativas a la isla Martín García son rigurosamente aplicables y deben serle aplicadas”.

c) **Las notas reversales del 31 de diciembre de 1851**, donde el gobierno brasileño da respuesta al uruguayo, expresando su total conformidad a la interpretación que éste efectuaba del texto inciso 2º del artículo 3º, del Tratado del 12 de octubre de 1851.

d) **Oficio del 24 de marzo de 1862 a la Jefatura de Salto**. El 19 de marzo de 1862, la Comisión Demarcadora Brasileña, solicitó al Jefe de Policía de Salto, autorización para realizar trabajos de demarcación, especialmente en la isla del Cuareim.

El texto de la nota de contestación a las instrucciones solicitadas por el Jefe Político de ese departamento fue categórico en establecer que no se prestaba el consentimiento para que se practicase operación alguna en la margen izquierda del Cuareim.

e) **Nota del Uruguay al Brasil de 1º de junio de 1861**, en la que se establece el rechazo del gobierno uruguayo al hecho de que un funcionario brasileño, sin intervención de ninguna autoridad oriental, hubiese colocado irregularmente marcos (entre ellos se refería al de Masoller y al de la Isla Brasileña) que indicaban la línea divisoria entre los dos Estados... por lo que “*el gobierno Oriental considera ilegal cuanto en aquel sentido se hubiere hecho o se viniera a hacer por parte del Imperio sin la concurrencia de la República*”.

f) **Diversos acuerdos en materia de límites entre Argentina y Brasil**, entre los que se destacan el de 14 de diciembre de 1857, el de 6 de octubre de 1898, el de 4 de octubre de 1910, y

particularmente **la Convención Complementaria de Límites entre Argentina y Brasil de 27 de diciembre de 1927**. (V. González Lapeyre, Edison, Los Límites de la República Oriental del Uruguay, 2ª ed. Montevideo, 1992, pp. 277-280).

Este tratado estableció en su artículo 3º:

“*El artículo 1º del Tratado de límites del 6 de octubre de 1899, queda sustituido por el siguiente: “La línea divisoria entre el Brasil y la República Argentina, en el río Uruguay, comienza en la línea normal entre las dos márgenes del mismo río y que pasa un poco aguas debajo de la punta suroeste de la isla Brasileira del Cuareim, también llamada Isla Brasileira, sigue subiendo el río por el medio del canal navegable de éste, entre la margen derecha, o argentina, y las márgenes occidental y septentrional de la Isla del Cuareim o Brasileira, pasando frente a la boca del río Cuareim, que separa el Brasil de la República Oriental del Uruguay, y prosiguiendo del mismo modo por el río Uruguay, va a encontrar la línea que une los dos marcos inaugurados el 4 de abril de 1901 uno brasileiro en la barra del Cuareim, otro argentino en la margen derecha del Uruguay”.*

“*De ahí sigue por el “thalweg” del Uruguay hasta la confluencia del Pepirí-Guazú como quedó estipulado en el artículo 1º del Tratado del 6 de octubre de 1898 y conforme a la demarcación hecha de 1900 a 1904, como consta en el Acta firmada en Rio de Janeiro el 4 de octubre de 1910”.*

g) **Reconocimiento hidrográfico efectuado en marzo de 1928 por el delegado jefe de la Comisión de Límites del Uruguay, Embajador Virgilio Sampognaro**.

El mismo, en su informe, manifiesta que estando la isla llamada Brasileira en el río Uruguay y aguas abajo de la faja transversal de la frontera, cae bajo la soberanía del Uruguay o de la Argentina, no correspondiéndole la que actualmente ejerce allí el Brasil.

h) Nota de reserva del gobierno uruguayo ante las cancillerías de Brasil y Argentina de fecha 8 de setiembre de 1940, en ocasión de la ratificación del tratado de límites de 1927, por lo acordado por ambos países con respecto a la Isla Brasilera.

i) Reserva uruguaya formulada en ocasión de la firma del Tratado de Límites en el Río Uruguay del 7 de abril de 1961. En esta reserva efectuada por el Canciller uruguayo Teniente de Navío (R) Homero Martínez Montero, al firmar esa convención se expresa:

“En el acto de firmar, como Plenipotenciario de la República, el Tratado de Límites del Río Uruguay, con mi ilustre colega de la República Argentina, y, en mi carácter de Ministro de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay, debo, por expresa instrucción de mi Gobierno, reiterar del modo más solemne –como así lo hago– la reserva ya formulada en 1940 de los derechos que corresponden a mi país en la zona del Río Uruguay deslindada entre la República Argentina y los Estados Unidos del Brasil, por la Convención Complementaria de Límites Sagarna –Rodríguez Álvarez de 27 de diciembre de 1927–.

A) Porque en esta última Convención no intervino Uruguay, a pesar de sus indiscutibles derechos a parte de esa zona, siendo, por consecuencia, esa Convención, con respecto a mi país, res Inter. alias acta;

B) Porque en la referida Convención Complementaria, se atribuye a la soberanía de Brasil, la llamada Isla Brasilera, por una interpretación y aplicación a la realidad geográfica, manifiestamente errónea, del Tratado de Límites Uruguay-Brasil, de 12 de octubre de 1851; y

C) Porque, en aquella oportunidad y por la referida Convención Complementaria, se dispuso de parte del espejo de aguas del Río Uruguay, también indudablemente urugua-

yo, por una interpretación y aplicación erróneas del citado Tratado de Límites Uruguayo-Brasileño del 12 de octubre de 1851”.

3. Comentario

El Río Uruguay, en determinado tramo, es zona de frontera entre nuestro país y la República Federativa del Brasil. Es lugar de contacto de sus respectivas jurisdicciones.

Hasta la fecha no se ha arribado a un acuerdo con el país norteco respecto a esa materia. Más aún, nunca se han iniciado negociaciones que tiendan a establecer los límites correspondientes.

Desde el punto de vista técnico, es totalmente aceptable el análisis diferencial del régimen de las islas con la solución que se le otorgue al de las aguas.

En cuanto al primer punto, es indudable, de conformidad a los estudios hidrológicos que se han realizado, que la isla denominada Brasilera no se encuentra en el río Cuareim y ello resulta claramente del simple examen de fotografías aéreas de la zona. Más aún, el 2 de agosto de 1990, Argentina y Brasil, suscribieron el Convenio Complementario para la caracterización de Fronteras en el río Uruguay, del cual fue excluida expresamente: *“la isla que se encuentra próxima a la boca del Cuareim y en la que se halla el último hito de límites entre Brasil y la República del Uruguay”.*

Por esta redacción, indudablemente, el Brasil está reconociendo que la isla no pertenece al Cuareim sino, *“que se encuentra en el Uruguay, próxima a la boca del Cuareim”.* Es decir, que el argumento en que basa su posesión, de acuerdo a la interpretación que le ha dado al Tratado de 1851, queda controvertido por lo expuesto en este acuerdo con Argentina.

Un principio fundamental de hermenéutica jurídica consagra el criterio de que cuando el tenor literal de la norma es claro no se debe

desatender su tenor lineal so pretexto de consultar su espíritu.

De modo pues que, aun cuando la intención de los negociadores hubiera sido otra, el Tratado de Límites suscrito entre el Brasil y el Uruguay el 12 de octubre de 1851, en su artículo 3º, inciso 2º, y las Notas Reversales del 3 de diciembre del mismo año, sólo podrían asignarle al Brasil, las islas que se encontraban en la desembocadura del río Cuareim y, de ningún modo, un territorio insular que está ubicado en el río Uruguay y a casi ocho kilómetros del lugar donde el Cuareim vierte sus aguas sobre ese curso fluvial.

Por otra parte, la expresión “embocadura” no puede tener un alcance conceptual diferente al que se le otorga normalmente. Así, el Diccionario de la Real Academia Española, entiende por tal al “paraje donde los buques pueden penetrar en los ríos que desaguan en el mar” y más explícitamente respecto a su expresión sinónima y más moderna, “desembocadura”, indica que es el “paraje por donde un río, un canal, etc., desemboca en otro, en el mar o en un lago”.

Más técnicamente podríamos decir que, embocadura o desembocadura es la línea imaginaria que une las partes terminales de cada orilla de un río cuando éste vierte sus aguas en otra corriente fluvial, en un lago o en un mar.

La posibilidad de que, al acordarse el Tratado de 1851, se hubiera incurrido por los negociadores en un error de hecho sólo puede incidir negociaciones con la República Federativa del Brasil en esta materia.

Pero cualquiera sea la solución que, en definitiva, se arribe con relación a esta isla, la misma, por sí sola, no podrá determinar el régimen de las aguas del Río Uruguay que le son adyacentes.

La jurisdicción sobre la isla no puede arrastrar el régimen correspondiente sobre las aguas, porque los tratados de límites con el

Brasil tienen un ámbito de aplicación que termina en el río Cuareim y que, de ningún modo, son extensibles al río Uruguay.

Técnicamente, no es aceptable que sea considerado como formando parte del río Cuareim, el brazo de agua que se encuentra entre la isla Brasileira y la costa uruguaya.

En primer lugar, porque antes de llegar a la isla, la pretendida margen Norte del Cuareim no existe y, en segundo lugar, porque la margen de una isla no conforma la correspondiente a un río ya que la isla es parte integrante del mismo. En otras palabras, el río es un cauce que puede contener islas siendo ambos elementos constitutivos de un curso fluvial.

Pretender que una isla o una serie de islas sucesivas puedan delimitar un río es, por tal motivo, realmente absurdo.

El acuerdo limítrofe argentino-brasileño fue impugnado por nuestro país por el hecho de partir del punto sudoeste de la isla Brasileira, siendo por otra parte un convenio que no puede obligar a terceros Estados que no participaron en su celebración, por virtud del principio del *res inter alios acta*.

Asimismo, el Uruguay formuló expresa reserva en el Tratado de Límites con la República Argentina de 1961 a la norma referida a ese punto.

Por tales circunstancias, no ha habido ni renunciadas ni concesiones que comprometan el desarrollo de las negociaciones que, con la República Federativa del Brasil, se deben iniciar en esta materia.

Esta gran Nación, siguiendo la tradición del ilustre Barón de Río Branco, seguramente, arribará con nuestro país a un acuerdo justo, equitativo y honorable. Obviamente, siempre y cuando, los responsables de la política exterior de la República Oriental del Uruguay no continúen esperando una respuesta que se ha dilatado por 17 años y a la que nos referimos a continuación.

4. Las notas diplomáticas cursadas entre 1988 y 1990.

En los primeros meses del año 1988, en momentos en que el autor de este artículo, se desempeñaba en la Cancillería de nuestro país, como Director de la Consultoría Jurídica-Diplomática, mantuvo una entrevista con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, el inolvidable amigo Dr. Luis Barrios Tassano, donde lo puso al tanto de la situación en el Río Uruguay con la República Federativa del Brasil.

Al término de esa reunión, el Canciller Barrios Tassano, le encomendó al autor, la redacción de una nota, que aprobó y firmó el 17 de agosto de este año dirigida al Señor Embajador del Brasil acreditado ante nuestro país, sobre el tema.

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

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

En los primeros meses de 1990, el Canciller Dr. Héctor Gros Espiell, le solicitó, al autor de este trabajo, que redactase la respuesta a esta solicitud de mayor información sobre el punto.

La nota, en definitiva, expresó que *“el Río Uruguay, en el tramo contiguo a la desembocadura del Río Cuareim en el mismo, es zona de frontera entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay. En esa área existe una zona de contacto entre las respectivas jurisdicciones que nunca ha sido debidamente delimitada. En efecto, el Tratado de Límites Uruguay-Brasil del 12 de octubre de 1851 estableció los límites entre ambos países exclusivamente, hasta la desembocadura del Río Cuareim en el Río Uruguay. Siendo este último río un curso fluvial internacional de carácter sucesivo, es preciso determinar los límites entre los Estados que ejercitan soberanía en forma contigua sobre una de las riberas del mismo”*.

Asimismo, se destacó que *“la indefinición actual puede dar lugar a cuestiones jurisdiccionales inconvenientes referidas a la intervención de las respectivas autoridades en actividades de policía fluvial y en cuanto a la competencia de los tribunales de uno u otro país para conocer a los hechos jurídicos que puedan verificarse en esa zona”*.

La nota uruguaya del 17 de agosto de 1988, juntamente con la ampliatoria de 1990, según le han manifestado al autor, en forma no oficial, nunca fueron respondidas por el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

5. Consideraciones finales

De lo expuesto, resultan las siguientes conclusiones:

I. La República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay nunca negociaron y, por ende, no acordaron los límites de sus respectivas jurisdicciones en el Río Uruguay.

II. Los acuerdos que, en esta materia, celebraron la República Argentina y la República Federativa del Brasil, no tuvieron, ni pue-

den tener, carácter vinculario para nuestro país.

III. La actitud brasileña de no contestar la nota uruguaya del 17 de agosto de 1988, con la ampliación proporcionada en los primeros meses de 1990, no se concilia con las relaciones fraternas y de recíproco respeto que am-

bos países mantienen y que se expresan en su participación en el MERCOSUR.

IV. El Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay, por la vía diplomática, debe reclamar, sin más demoras, la respuesta a los planteos efectuados hace ya más de tres lustros en esta materia.



LA FRONTERA DEL RÍO URUGUAY

por el Coronel Alberto BERGALLI

Extraído de “Marcha” del 27 de octubre de 1961

Hay en el río Uruguay una zona limítrofe sin solución. Esta afirmación hay que demostrarla y lo haremos, citando aquellos instrumentos internacionales que gravitan sobre el problema.

¿Existe para nuestro país, sobre el espejo de aguas del río Uruguay, algún trozo de cauce del río Uruguay que no constituya frontera limítrofe con los países vecinos?

Sí, un trozo del cauce del río Uruguay se halla en esta condición y está situado entre las proximidades de la punta sud-oeste de la denominada Isla Brasileira y la desembocadura del Río Cuareim en el Río Uruguay.

La discusión del asunto requiere la ayuda de un esquema cartográfico. El que presentamos fue confeccionado sobre la base de la carta aerofotogramétrica Monte Caseros - Bella Unión, a escala 1/50.000, propiedad de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande publicada en 1949.

Vamos a reproducir parcialmente los textos por orden correlativo de fechas, los Tratados y Convenciones de límites que determinan soberanías de aguas sobre el Río Uruguay para poder constatar si se han producido determinados desplazamientos de líneas jurisdiccionales de límites, que conducen a una situación de ineludible ajusta internacional, con la intervención conjunta del Uruguay, Argentina y Brasil.

a) En el Tratado de Límites celebrado entre el Uruguay y el Brasil el 12 de octubre de 1851, en el artículo 3º, ambos países convienen en declarar, y rectificar la línea divisoria de la manera siguiente “apartado 2) ...seguirá la línea... hasta el punto que comienza el gajo del Cuareim denominado arroyo de la

Invernada por la carta del Vizconde de San Leopoldo y sin nombre en la carta del Cnel. Reyes y descende por el gajo hasta entrar en el Uruguay, perteneciendo al Brasil la isla o islas que se hallan en la embocadura de dicho Río Cuareim en el Uruguay”.

La Argentina ratificó este Tratado de Límites por un acto de Garantía el 19 de mayo de 1852.

Es claramente apreciable que de la lectura del texto de este tratado no surge la determinante de un derecho de soberanía por parte del Brasil a las aguas del río Uruguay a partir de la desembocadura del río Cuareim en el río Uruguay aguas abajo de este último río.

No obstante el Brasil retiene bajo su soberanía la isla denominada “Isla Brasileira” integralmente ubicada en el cauce del Río Uruguay, por entender que dicha isla se encuentra en la desembocadura del río Cuareim y por tanto se considera facultado para ejercer soberanía sobre la misma, por aplicación del Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851.

Es indudable que Brasil ha procedido con criterio equivocado respecto a la situación de la denominada “Isla Brasileira” al atribuir su ubicación en la embocadura del río Cuareim; puede comprobarse que ello no es correcto si se toma como base la documentación cartográfica moderna, en la que se registra por levantamientos aerofotogramétricos, la exacta posición de la isla situada entre las márgenes del río Uruguay y aguas abajo de la desembocadura del río Cuareim.

En la aplicación del Tratado el Brasil se limitó a tomar posesión de la denominada “Isla Brasileira” construyendo un marco próximo a su extremidad sud-oeste, sin intervenir en la

jurisdicción de las aguas del río Uruguay donde está situada la referida isla.

b) Por el Tratado de Límites del 6 de octubre de 1898 suscripto por la Argentina y Brasil y Convenio Complementario celebrado por ambos países en Río de Janeiro el 2 de agosto de 1900, se establece en el artículo 3° de este último, al referirse a la demarcación sobre el Río Uruguay, que la línea divisoria se determinará por la dirección del “thalweg” excluyéndose la isla que se encuentra próxima a la boca del Cuareim, en la cual se halla el último marco de límites entre Brasil y la República del Uruguay.

Como actos demarcatorios que responden a la Convención del 2 de agosto de 1900 el Brasil y la Argentina construyeron e inauguraron el 4 de octubre de 1901 dos marcos; uno en la península de territorio brasileño inmediatamente al norte de la desembocadura del Río Cuareim y otro a su frente en la margen derecha del Río Uruguay, en territorio argentino.

A partir de la línea que une estos dos marcos, comienza la frontera limítrofe en el Río Uruguay, entre la Argentina y el Brasil, continuándose la línea divisoria por la dirección del “thalweg”, siguiendo aguas arriba, hasta la confluencia del Pepiri Guazú.

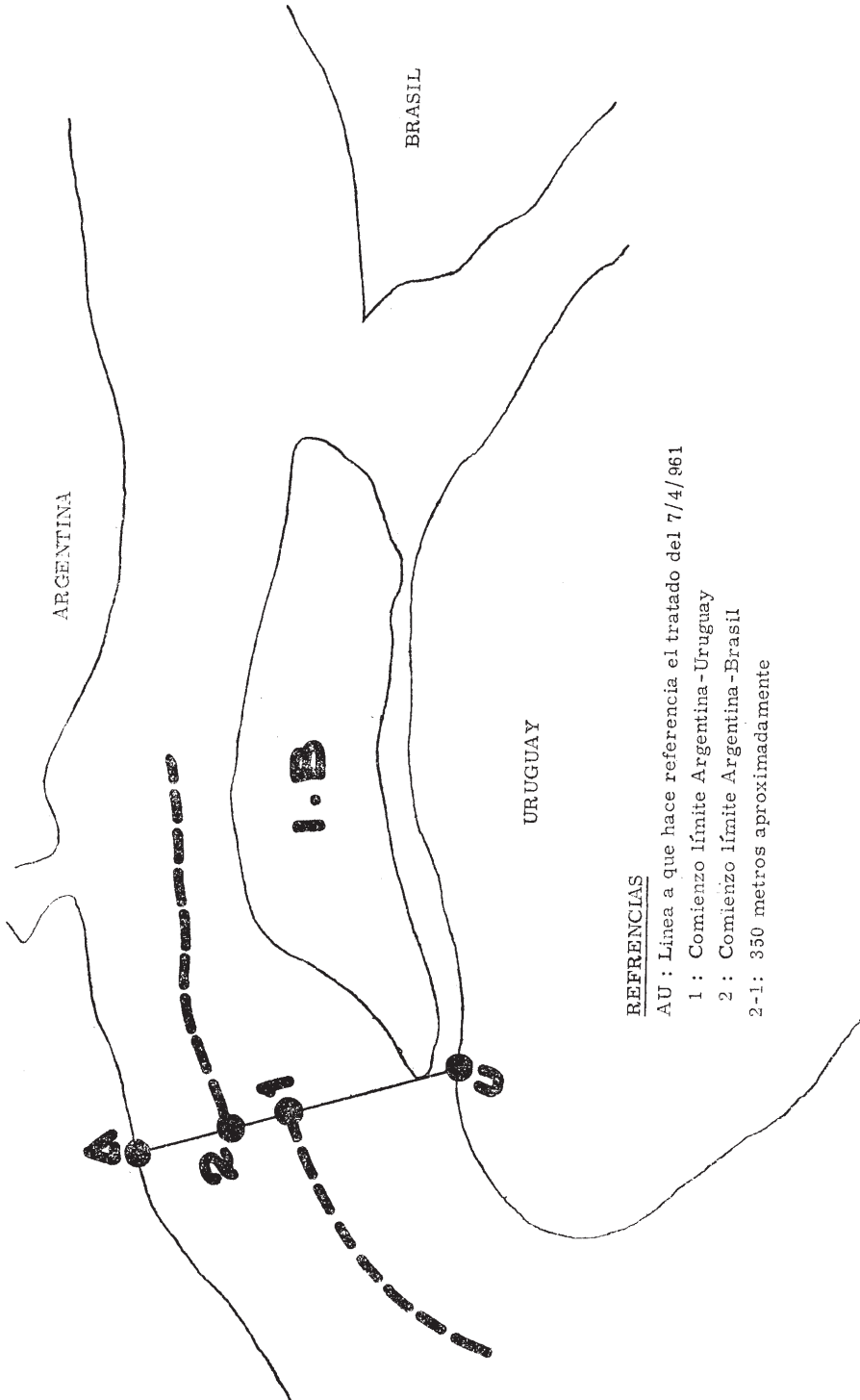
c) El 4 de octubre de 1910 se firmó en Buenos Aires una Convención suscrita por el Ministro de RR. EE. de la Argentina y el embajador del Brasil en dicho país. Esta convención establecía en su artículo 3°: “El artículo 1° del tratado del 6 de octubre de 1898 queda sustituido por el siguiente: la línea divisoria entre la República Argentina o el Brasil, en el Río Uruguay, comienza en la línea normal entre las dos márgenes que pasa a proximidades aguas abajo de la punta sud-oeste de la Isla Brasileira, sigue ascendiendo el río a media distancia de la margen derecha o argentina y de las márgenes occidental y septentrional de la Isla Brasileira, pasando frente a la boca del Río Miriñay en la Argentina y de la boca del río Cuareim, que separa al Brasil de la R. O. del

Uruguay y subiendo del mismo modo el Río Uruguay va a encontrar la línea que une los dos marcos, inaugurados el 4 de octubre de 1901, uno brasileño en la boca del Cuareim y otro argentino en la margen derecha del Río Uruguay; de ahí sigue por el “thalweg” del Río Uruguay, hasta la confluencia del Pepiri Guazú”.

Cabe destacar el criterio desconcertante sustentado por las cancillerías de la República. Argentina y el Brasil al establecer la línea divisoria en las aguas del Río Uruguay, tomándola por equidistancia entre una de las márgenes del Río Uruguay, y las márgenes de una isla situada dentro del cruce de ese mismo río.

Desconcertante, puesto que si por el tratado del 6 de octubre de 1898 y Convención Complementaria del 2 de agosto de 1900 se determinó el comienzo de la frontera fluvial entre Argentina y Brasil, a partir de la Desembocadura del Río Cuareim, siguiendo la línea del “thalweg” en el Río Uruguay aguas arriba hasta la confluencia en el río Pepiri Guazú, fue por haber aplicado en tal oportunidad, un criterio conciliatorio con lo establecido por el Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851 vigente entre el Uruguay y Brasil, mientras que la Convención de 1910 admite una intercalación de soberanía del Brasil en las aguas del Río Uruguay, al hacer extensivos sus límites hacia aguas abajo de la desembocadura del río Cuareim y lo que supone abandonar el referido criterio conciliatorio, anteriormente sustentado.

d) El 27 de diciembre de 1927 se celebró una nueva Convención Complementaria de límites suscrita por el Ministerio de RR.EE. de la Argentina y el Embajador de los EE.UU. del Brasil en la República Argentina. Dicha Convención, en su artículo 3° establece una modificación al artículo 1° del Tratado de Límites del 6 de octubre de 1898 determinándose que la línea divisoria entre la Argentina y Brasil, en el río Uruguay, comienza en la línea normal entre las dos márgenes que pasa



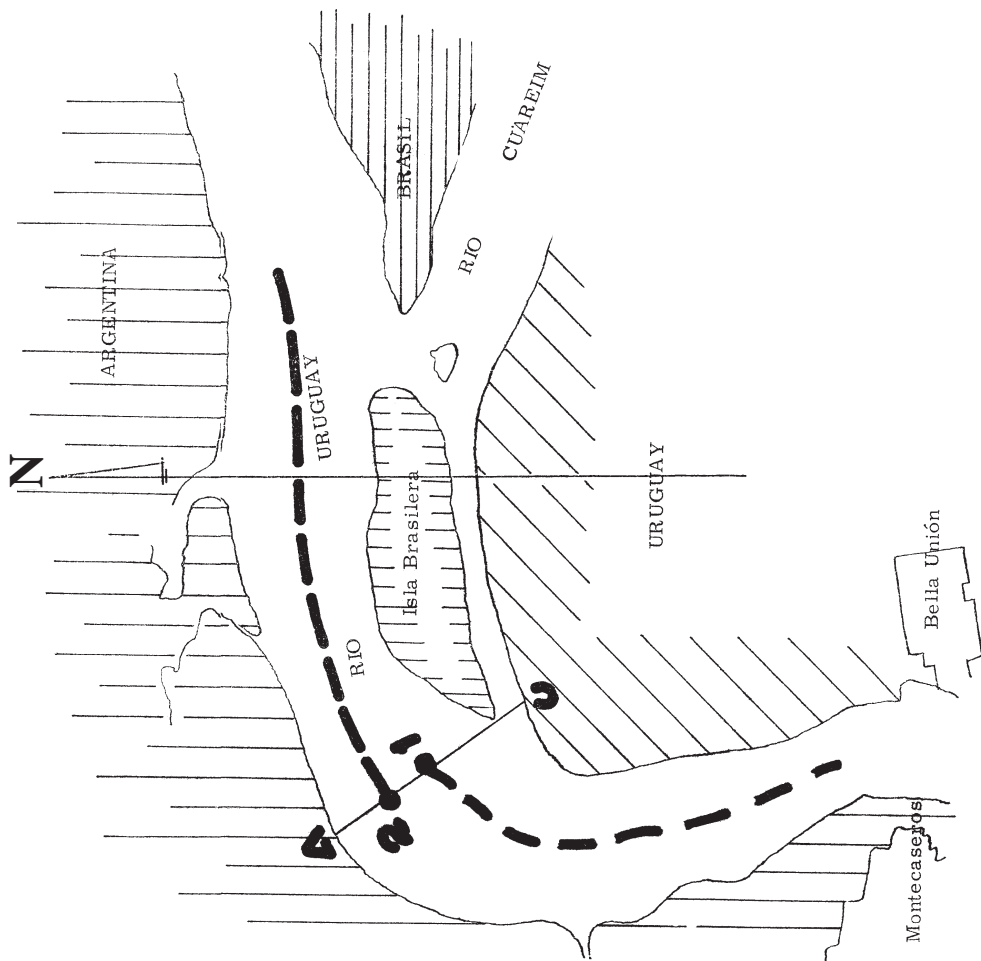
REFERENCIAS

AU : Línea a que hace referencia el tratado del 7/4/861

1 : Comienzo límite Argentina - Uruguay

2 : Comienzo límite Argentina - Brasil

2-1 : 350 metros aproximadamente



a proximidades aguas abajo de la punta sudoeste de la Isla Brasilera y sigue ascendiendo el Río por el medio del canal navegable de éste, entre la margen derecha o argentina y la occidental y septentrional de la Isla Brasilera.

Esta Convención fue ratificada por la Argentina el 27 de octubre de 1940.

Es natural que pesen los mismos argumentos para el análisis de esta Convención, que los expuestos respecto al Convenio de 1910. La variante de modificar la línea divisoria de límites sustituyendo la de equidistancia entre una margen del río y las márgenes de una isla

situada dentro de ese río, por la del medio del canal navegable, no cambia el aspecto del problema que plantea a extralimitación de soberanía de Brasil en la porción del espejo de aguas del Río Uruguay, aguas abajo de la desembocadura del Río Cuareim, sobre el que tiene jurisdicción el Uruguay por el Tratado de Límites del 12 de octubre de 1851 y el Acto de Garantía del 19 de mayo de 1852.

e) El Tratado de Límites del 7 de abril de 1961 en su artículo 10, dice: “El límite entre la R. O. del Uruguay y la República Argentina, en el Río Uruguay, desde una línea aproximadamente normal a las dos márgenes del río

que pase por las proximidades de la punta sud-oeste de la “Isla Brasileira” hasta el paralelo de Punta Gorda, estará fijado en la siguiente forma: A) desde la línea anteriormente mencionada que pasa por las proximidades de la punta sud-oeste de la Isla Brasileira hasta la zona del Ayuí.

De un primer examen surge la aplicación de criterios discrepantes por parte de la Argentina, en la definición del límite, a partir de esta línea normal a ambos márgenes del Río Uruguay que pasa a proximidades de la punta sud-oeste de la denominada Isla Brasileira según se considere separadamente el convenio celebrado por Argentina y Brasil el 27 de diciembre de 1927 o el Tratado de Límites Uruguay-Argentina el 7 de abril de 1961.

En el esquema cartográfico con que nos auxiliaremos para este trabajo están dibujados: la semi-recta A-U representa la línea a que hace referencia el artículo 1º y apartado A) del Tratado del 7 de abril de 1961; y el punto 1 de la misma está señalando el comienzo del límite, en el Río Uruguay, entre la Argentina y el Uruguay, hacia aguas abajo corresponde al punto del cauce equidistante de ambos márgenes. El punto 2, de la misma semi-recta A-U corresponde al medio del canal navegable y está señalado el comienzo del límite, en el río Uruguay, entre la Argentina y el

Brasil, hacia aguas arriba, según Convenio del 27 de diciembre de 1927.

Entre el punto 1 y el punto 2 existe una distancia aproximada de 350 metros.

Debe hacerse notar que el resultado de resolver bilateralmente el punto de arranque de la línea divisoria de límites en el río Uruguay, aparentemente sin trascendencia en el momento de celebrarse la firma del Tratado del 7 de abril de 1961, cobrará otra entidad cuando Uruguay y Argentina y el Brasil traten de resolver conjuntamente sus líneas divisorias de límites en la frontera del río Uruguay.

Sin entrar a considerar las Reservas que el Uruguay haya interpuesto, en oportunidad de firmarse bilateralmente la Convención y Tratado de Límites del 27 de diciembre de 1927 y 7 de abril de 1961 respectivamente, mi punto de vista es que corresponde la intervención conjunta de las Repúblicas. O. del Uruguay, Argentina y del Brasil para la solución definitiva en este diferendium de límites y se procura lograr el establecimiento de una línea divisoria que represente y respete la soberanía de cada país, en ese trozo del cauce del Río Uruguay, comprendido entre la desembocadura del Río Cuareim y la línea aproximadamente normal a las dos márgenes del citado río que pasa a proximidades de la punta sud-oeste de la denominada “Isla Brasileira”.



honor de personas muertas asociadas con la Armada o los Marines, pero los buques hospital tenían “sinónimos de bondad” u “otras palabras lógicas y eufónicas.”

Las tribus indias fueron usadas para los remolcadores oceánicos; las tribus indias y los cuerpos astronómicos para los buques de aprovisionamiento. A los submarinos siempre se les da el nombre de peces y otras criaturas marinas.

El mar también ha contribuido con innumerables palabras, expresiones y conceptos al inglés corriente. Rara vez reflexionamos sobre su origen oceánico cuando usamos expresiones tales como:

all in the same boat: todos en el mismo barco
blow over: no tener consecuencias de importancia
crabby: de “crab” (cangrejo), malhumorado
don’t give up the ship: entregar o rendir el barco
down the hatch: mandar algo (p. ej. comida) para “abajo de la escotilla” (adentro del estómago)
getting the drift: entender el significado
happy as a clam: feliz como una almeja
keel over: vomitar
like a fish out of water: como pez fuera del agua (fuera de lugar)
making headway: avanzar o progresar
navy blue: azul marino
small fry: de “fry” (peces pequeños), personas o cosas no importantes
the coast is clear: no hay moros en la costa
go off the deep end: enojarse repentinamente sin motivo aparente
take the wind out of his sails: desinflar las velas (desalentar a alguien)
give him a wide berth: evitar el encuentro con alguien

Muchas otras expresiones populares también tienen raíces náuticas. “Groggy” viene de “grog”, el nombre que los marineros de la Armada Real Británica usaban en forma desdeñosa para su ración diaria de media pinta de ron, luego de haberse decretado en 1740 que el ron debía diluirse con una cantidad igual de agua.

El Vice Almirante Sir Edward Vernon dio la impopular orden. Se le puso el apodo de “Viejo Grog” debido a la impresionante capa de grogam (un tipo de tela) que usaba en cubierta. “Overwhelm” [arrollar o aplastar, de “over” (por encima de)] viene de la palabra del inglés medio que significa “volcar o dar vuelta de campana”, mientras que “pooped out” [muy cansado, de “poop” (popa)] originalmente describía la condición de los marineros atrapados en la cubierta de popa luego que una ola producida por mar gruesa rompía en ese lugar. “Rummage sale” [venta de objetos usados] deriva de la palabra francesa “arrimage”, que significa “la operación de cargar un buque de carga”. La carga

Sigue en página 54

EL TRATADO DEL RÍO URUGUAY

por el Capitán de Navío (R) Yamandú FLANGINI

El 7 de abril de 1961, se firma en Montevideo, entre los entonces Cancilleres Dr. Diógenes Taboada, por Argentina y T/N (R) Homero Martínez Montero por Uruguay.

La forma de resolver el límite de las jurisdicciones de ambos países, en el tramo del río que les es común, fijado entre una línea aproximadamente perpendicular a ambas costas que pasa por la punta Sur Oeste de la isla mal llamada Brasileira, hasta el Paralelo de Punta Gorda (ROU), guardó las características que hasta ese momento eran tradicionales en este tipo de Acuerdos, basada en una línea divisoria que dejaba a un lado y otro de ella, las soberanías plenas de los Estados firmantes.

Esta forma de división fue una práctica tradicional en fronteras territoriales, donde la separación de soberanías, no complica o distorsiona el uso del nombre de los factores de la naturaleza.

Pero cuando se trata de un curso fluvial, donde el uso de las aguas tiene diferentes objetivos, es muy difícil que este tipo de división firme y terminante, coincida, en la práctica, en el objetivo de señalar la separación territorial, en el caso acuático.

En efecto, la navegación por aguas apropiadas, es decir canal, la pesca, la contaminación, el propio dragado técnico o de explotación que puede llegar a afectar un canal navegable ante derrumbes y alteraciones al régimen natural del río, y otras prácticas que no se mencionan por no abundar en ejemplos, hacen necesario que se utilice otras formas de división de soberanías y jurisdicciones para el caso de estar sobre un accidente geográfico acuático.

Así se hizo en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, donde las jurisdicciones

están referidas a distintos argumentos, relacionados con el uso del río.

Estos primeros conceptos son necesario establecer, de la forma de concebir la delimitación, para analizar el Tratado de 1961.

El que la línea límite sea divisoria sin más la separación de soberanías de uno y otro, hace necesario a su vez, observar las características geográficas y el régimen del río.

También es importante conocer los antecedentes de la negociación, para mejor comprender la letra y objetivo del Tratado.

Así dividiremos este análisis.

Antecedentes históricos.

El Río Uruguay, fue descubierto en el mes de enero de 1520, por el navegante español Juan Rodríguez de Serrano, comandando la nave "Santiago", parte de la expedición de Fernando de Magallanes, buscando paso del Atlántico al Pacífico.

Esta primera navegación por el Uruguay, sólo llegó aparentemente a no más allá de la desembocadura del Río Negro, abandonando continuarla, ante el convencimiento que no era el paso buscado, sino simplemente un río.

Son numerosas las expediciones y relatos que se realizan en la etapa de la conquista, pero no justifica su relato en este análisis del Tratado.

Las lecturas de descripciones y relatos de los primeros expedicionarios, tales como jesuitas, Oyarvide, Malaespina y otros, dan muy interesantes referencias de lo que en este río se encontró en la época de la conquista.

Estas lecturas son recomendables para aquellos que gusten del tema, pero por su lon-

gitud y respeto a sus contenidos, no es posible desarrollarlas en este escrito.

Descripción geográfica

Nace el río Uruguay en la Sierra del Mar (Brasil) a más de 2050 metros de altitud, toma su caudal único en la unión de los ríos Canoas y Pelotas, recorriendo el territorio de Río Grande del Sur, de Este a Oeste, hasta el límite de Brasil con Argentina, donde el río se dirige prácticamente Norte-Sur.

El Sector de Río Alto, donde el río corre con fuerza y destruye su lecho y sus riberas, tiene la presencia de correderas de fondos de piedras e incluso saltos importantes.

Frente a la desembocadura del Río Cuareim, se encuentra la Isla mal llamada Brasileira, y es el lugar señalado como límite entre Argentina y Uruguay.

Desde el Cuareim hasta el actual emplazamiento de la Presa de Salto Grande, antes de su construcción, este tramo no permitía la navegación longitudinal, dada la presencia de saltos y correderas, limitando su uso a navegaciones transversales.

Desde Salto al Sur, el río originalmente, tomaba las características de Río Medio, donde las aguas ya no destruyen, pero si trasladan los residuos de su destrucción de lecho y riberas del sector Alto. La navegación de naves de diferentes calados va siendo posible y se puede determinar el canal navegable con diferentes profundidades posibles por tramos, también definidos. El eje del Canal Principal fue tomado como límite como lo analizaremos más adelante.

Otra característica interesante del río es el delta que presenta a la altura algo al Norte de Fray Bentos. Es decir, nos encontramos en el sector de Río Bajo o Inferior, donde las aguas perdida su velocidad de corriente, o frente a un curso de agua mayor, detiene sus movimientos, y deposita los sedimentos en suspensión, creando una altura de fondo deno-

minada “Barra” y cuando esta aflora forma islas que pueden llegar a constituir un delta.

Este tipo de formación, es propia de la desembocadura de los ríos sobre un curso de agua de mayor caudal, sin embargo, aquí se encuentra en medio del cauce de un mismo río.

Ello ha llevado a diferentes autores a considerar que ese lugar es la verdadera desembocadura del río, comenzando hacia el Sur, una ría, producto de los restos del gran golfo o estuario que fue el Río de la Plata.

Tal es la presencia de este caudal, el de la ría, que el propio caudaloso río Paraná, cede su camino y también toma características de desembocadura por medio de delta.

Ello permite recordar el hallazgo de conchas de animales marinos en los esteros de Iberá, para concebir hasta donde entraban las aguas marinas, en forma de gran golfo o estuario, cuando aún no existían las comarcas de Entre Ríos, Corrientes ni Misiones.

Autores estiman que los cursos tanto del Uruguay como el Paraná, desembocaban en la Laguna de los Patos, desviando sus cauces ante los movimientos de la era terciaria y el levantamiento de los Andes, cuando el propio Plata pierde sus fondos y toma más actitud de río que de parte de ingresos del mar, como Golfo o Estuario.

Todos estos aspectos, deben ser tenidos en cuenta al momento de analizar la trascendencia del Tratado.

ANTECEDENTES A LA FIRMA DEL TRATADO

El fin de la lucha entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil, culmina en la declaración de Estado independiente de la Provincia en disputa, Oriental para las Provincias Unidas, Cisplatina para el Imperio.

La anterior Provincia se convierte en la República Oriental del Uruguay, tomando el nombre del Río y ubicándose al oriente, pero

sus límites territoriales no son definidos en la Convención Preliminar de Paz, y el nuevo Estado, menor en territorio, en población, en riquezas, y en posibilidades de defensa, debe comenzar a negociar su territorio con las dos grandes potencias de la América del Sur.

Empobrecido como Estado, sometido a grandes presiones y quizás hasta indefinido su propio sentimiento de nacionalidad de Estado por parte de sus habitantes, comienza el penoso camino de la definición de sus límites.

Pierde territorios tradicionales de la corona española en la conquista, al fijar sus límites con el Brasil en 1851. Quedan detrás las líneas demarcatorias con referencia al Ybicuy, perdiendo los pueblos de las Misiones, los territorios del Tratado de San Ildelfonso, límites por los que luchó el Gral. Artigas. Cayó la demarcación de Santa Tecla, y por fin luego de las luchas, Rivera que había reconquistado las Misiones, es ordenado retirarse deteniendo su descenso hacia el Sur, en el Cuareim, fundando la hoy localidad de Bella Unión.

Actos posteriores, pudieron aún restar más territorio al nuevo Estado.

En 1821, el Cabildo de Montevideo, firma la llamada Convención de Lecor o Tratado del Faro, el 30 de enero. Por este acto, el Cabildo de Montevideo, cedía a Río Grande do Sul, toda la superficie de su territorio al Norte del Río Arapey, en canje de los fondos necesarios para la construcción de una Farola en la Isla de Flores, que ayudara a la navegación por el Plata, evitando los accidentes sobre el Banco Inglés, que “tantas lágrimas han arrancado en las familias de Montevideo, por las desgracias allí producidas”. Era la construcción del faro más caro del mundo.

Por suerte ello no se concretó, pero sí en negociaciones posteriores fue reclamado como vigente por las delegaciones del Brasil.

El Río Cuareim determinado como límite, es señalado en 1851, como “la línea límite continua por el Cuareim, hasta su embocadura en el Río Uruguay, quedando en posesión del

Brasil, la o las islas que se encuentren en su embocadura”.

Embocadura se define como la visión interna de la desembocadura.

En este caso el límite acordado entre Brasil y Uruguay, sólo llega a la embocadura, pero no está definido en el Río Uruguay, donde es evidente que también debe existir una separación de los territorios de uno y otro.

Brasil, sin la presencia de la Comisión Demarcadora uruguaya, procede, en 1856 a la colocación del Marco N° 13 de límites de fronteras, en la punta SW de la isla mal llamada Brasileira, como si se tratara de una de aquellas islas de la embocadura que indica el Tratado.

Claro es que esta isla es parte del Río Uruguay, y que la desembocadura del Cuareim está claramente distinguible y alejada de la misma. Si realmente hasta allí llegara el territorio de Brasil, la Zona conocida por Franquía en territorio uruguayo, al Norte de la localidad de Bella Unión, tendría su costa en aguas brasileras.

Uruguay declara “límite contestado” la demarcación de la Isla Brasileira. Es decir, demarcación no aceptada, por diferir con la letra del Tratado.

Posteriormente en 1971, ante la demostración de que el Río Uruguay no forma parte del Tratado de 1851/52, se gestiona y así se declara, que el área del Río Uruguay, contacto entre las soberanías de Uruguay y Brasil, no da lugar a “límite contestado” o sea límite no acordado en la demarcación, sino que se trata de una zona “no delimitada” que requiere un acto de formalización que hasta el presente no ha sido encarado.

Con respecto a la República Argentina, el nuevo Estado, tiene sus fronteras en cursos fluviales, el Uruguay y el Plata, y en el Mar, el Frente Marítimo.

Como toda área de frontera, contacto entre dos Estados, en el Río Uruguay se suce-

dieron, desde la independencia en adelante, hechos conflictivos y discordias entre ambos países.

A título de recuerdo sólo haremos ligeras referencias en algunas de ellas, especialmente a las que tuvieron mayor trascendencia en su oportunidad.

En 1863 Argentina procede al derrocamiento del arrecife de Corralito, en proximidades al Sur de la ciudad de Salto, con la presencia de la zumaca de guerra “San Juan Bautista”, lo que provoca la reacción de la Cancillería Oriental aduciendo que no se puede permitir, sin la correspondiente autorización, que se opere en aguas nacionales por personal de un Gobierno extranjero. La respuesta argentina, fue manifestando que esas aguas del Río Uruguay, eran parte de su jurisdicción.

En 1873, el pontón de guerra argentino “María Teófila”, fondeado en proximidades de la Isla Inés, frente a Fray Bentos, aunque algo al Norte, comenzó a ejercer actos de vigilancia y jurisdicción sobre las naves que navegaban, sin importar su destino o el puerto de zarpada, ni la bandera de la nave.

En 1915, el Gobierno Argentino inicia una gestión para proteger la propiedad de las Islas Misionera y Carbonera, frente a las costas del Departamento de Artigas, como parte del patrimonio de la familia Urquiza, en esos momentos representada por el Sr. Sáenz Valiente.

De estos antecedentes surge la necesidad de establecer un límite que dé jurisdicción a las islas, para lo cual Argentina propone su tradicional posición respecto al Thalweg y Uruguay al principio de la Línea Media.

El primer intento de Tratado, es el propuesto en 1916, conocido por Brum-Moreno.

No obstante haber sido firmado y elevado al Parlamento, no se tomó resolución y el Tratado nunca entró en vigor.

Sin embargo, en esos días continuaban las controversias, dirigidas especialmente a la posesión de las islas del cauce, reclamadas

por una y otra Parte, respecto a sus derechos soberanos.

Las islas del Delta frente al Departamento de Río Negro, fueron las que dieron motivo al mayor número de desencuentros, entre ellas las Islas Filomena Grande y Chica, la Maso-nes, la Bassi, Boca Chica y Juan García.

Sobre esta última es que se desata la controversia más acalorada, cuando autoridades nacionales instalan un hidrómetro, y para evitar nuevos conflictos, se trata de resolver mediante un Acta de Islas, que se firma el 13 de enero de 1938.

A partir de esta fecha, ya no fue la posesión de las islas el motivo principal que preocupaba a las autoridades de ambos países, sino la intención compartida de aprovechar el caudal del río para la producción hidroeléctrica.

En diciembre de 1946, se firma el Convenio para el Aprovechamiento de los Rápidos del Río Uruguay.

Quedaba pendiente el acuerdo de límites en todo el tramo del curso del río que es común a ambas naciones.

Ya con el interés del aprovechamiento hidroeléctrico como motivo principal, se llega a la firma del Tratado de Límites Uruguayo Argentino en el Río Uruguay, el 7 de Abril de 1961.

EL TRATADO ANÁLISIS Y CONTENIDO.

Como ya se dijo, el Tratado fue concebido en la antigua práctica de la Línea Divisoria, que deja a un lado y otro, las soberanías de las Partes, sin previsión de practicidad en el uso de las aguas en diferentes motivos, como navegación, pesca, extracción de arena y canto rodado, contaminación, manejo de islas y riberas, salvataje, etc.

Las islas fueron incluidas en el texto del tratado, nombrando cada una de ellas, en base a registros históricos.

Se utilizaron como referencia, para la determinación de las islas, así como para señalar el Eje del canal Principal de Navegación, planos levantados en el período de 1901 a 1909, por la Dirección de Obras Portuarias y Vías Navegables de la República Argentina.

En el art. 7° del Tratado se establece el compromiso de estructurar un Estatuto que contenga la administración general del uso del Río.

Las Islas

Fue evidente que durante un período, el territorio insular del Río Uruguay fue una preocupación de primer lugar en ambos Gobiernos. Ello motivó que su tratamiento en cualquier tipo de acuerdo, fuera un punto de fundamental relevancia, a punto tal, que si ello no era satisfactorio, haría estéril cualquier esfuerzo para continuar las negociaciones.

Este punto de vista no fue ajeno al momento de la negociación y firma del Tratado, el 7 de abril de 1961, donde el peso del criterio histórico y de archivo, estaba muy arraigado en el proceder de los principales negociadores.

Así es observable, que este factor histórico y de archivo, primó sobre la realidad física geográfica, y el tratamiento del tema fue más de escritorio que con conocimientos ciertos del territorio en cuestión.

El primer desacuerdo fue nominar las islas en forma individual, cuando se trata de un territorio en su mayoría de carácter aluvional, dentro de un curso fluvial altamente afectado en su régimen natural, por la presencia de elementos de este tipo de sedimento.

En 1969, en momentos en que se procedió a la demarcación e identificación de las islas, se encontraron deformaciones de perfiles, uniones de islas y presencia de nuevas afloraciones, algunas de ellas de superficie destacable.

Ante ello se decidió formalizar las Actas, adjuntando una foto aérea de cada una, de-

jando constancia del momento (año) en que se procedía a la demarcación.

Ello permitió comprobar, a la fecha de 1969, que más de 50 casos presentaban un territorio insular, diferente a la letra del Tratado.

Es más, si se refiere a informes previos a la firma del Tratado, elevados por los negociadores a la Cancillería, se encuentra que confundiendo manchas propias de las copias de los planos con un proceso de impresión de época, fueron tomadas y destacadas mediante lápices de color, como si se tratara de islas, sin observar ni siquiera que están situadas al Sur de la desembocadura del Río Negro, donde no existe islas en todo el tramo, lo que conociendo el terreno es fácil detectar, pero no si no se sabe de él.

Esto reafirma más, el proceder en la ocasión, atendiendo más a registros de archivos y escritorio, que al conocimiento real del río.

La demarcación.

Demarcar, es utilizar elementos geográficos o artificiales para representar el texto del Tratado en el terreno.

Para efectuar esta tarea, el tratado indica que debe ser referida su descripción, a planos levantados en el período de 1901 a 1908 por Obras Públicas de la República Argentina.

Ya cuando se realizó la demarcación y reconocimientos de las Islas, debió procederse a la referencia a estos documentos.

Sin embargo, el juego de Planos depositados en Cancillería, en muchas de sus hojas no era el citado, siendo hojas con modificaciones en años posteriores, o de otros levantamientos, incluyendo Planos efectuados por otras oficinas, en especial la de Balizamiento de Argentina.

Esto hizo necesario procurar ubicar los originales de dichos planos.

La búsqueda llevó al Archivo de la Oficina instalada en Concepción del Uruguay (Rep. Argentina) de Obras Portuarias y Vías Navegables.

Allí se encontraron varias hojas del período de 1901 al 08, así como Actas de Destrucción de varias de ellas, por razones de conservación y tiempo de exposición. La mayor cantidad son anteriores a 1920.

Esto indica claramente, que los negociadores y redactores del Tratado, hicieron referencia a Planos que nunca pudieron tener a la vista en momentos de celebrar el acuerdo, pues ya hacía muchos años que dichos documentos no existían.

Por tanto en momentos de comenzar la demarcación, especialmente de puntos destacables, como la Punta Sud Oeste de la Isla Brasilera, la precisión respecto al Plano de referencia del Tratado, sólo pudo ajustarse mediante acuerdo en el terreno y posterior aprobación de Cancillerías, frente a la ausencia de registros en planos, y a la propia imprecisión que representa la referencia a una punta de una isla de formación aluvional, con acrecimientos y cambio de perfiles.

El Canal Principal de Navegación

El eje del Canal Principal de Navegación es señalado, para que represente la línea de límite, desde la cara sur de la Represa de Salto Grande, hasta el Paralelo de Punta Gorda.

Este eje del Canal Principal, también está referido al dibujo en los Planos de 1901/08.

El Tratado procuró contener los principios de trazado de la línea del límite, según aquellas posturas sustentadas por ambas Partes. Al Norte de la Represa de Salto Grande, se dio satisfacción a la postura uruguaya de la línea media, y al Sur, el thalweg, posición sustentada por Argentina.

Es ahí donde surge una nueva contrariedad. La definición de thalweg, se asemeja al vocablo castellano de “vaguada”, profundidad mayor continua natural en un curso fluvial o lacustre.

En el caso del Río Uruguay, un tramo del Canal Principal, fue dragado. Un navío inglés

llamado “Philomena”, describió un paso de aguas profundas (relativas), diferente al Canal del Medio, utilizado anteriormente, por lo que la navegación fue desviada a este Canal de las Filomenas, pasando a ser parte del Canal Principal.

Ya entonces la línea no podía referir al thalweg, pues debía conservar el carácter de profundidad natural y no artificial u obtenida mediante dragado.

Es por ello que se refiere al Eje del Canal Principal, la línea de límite según el texto del Tratado.

Pero no es aquí donde se superan las dificultades, y se establece pues, que a partir de la Represa al Sur, el límite coincide con el eje del Canal Principal, comenzando, desde la Represa en un tramo donde justamente no existe Canal, ni principal, ni secundario, pues entre otros obstáculos a la navegación se encuentran las restingas que afloran en el conocido Salto Chico.

Si se tuviera que esperar a demarcar el eje del Canal Principal, debería estarse a la construcción de las obras de Navegación previstas en el complejo de Salto Grande.

En ese caso, la esclusa mayor, ya construida, aunque en seco, dará paso a un canal artificial y un puente pasa barcos, todos situados en la hoy costa argentina, por lo que en el momento de realizar la obra y hacer el corte necesario para la misma, parte del territorio argentino de hoy, quedaría al Este de la línea que marcaría el eje del Canal Principal, por donde correría el límite.

Se debió por tanto realizar actas mediante foto planos, para obtener una línea de máxima profundidad continua en el tramo Represa-Puerto de Salto, aunque no fuera un Canal de Navegación, para dar solución lógica a la demarcación, ante el defecto de concepto del texto del Tratado.

Consultados Delegados uruguayos negociadores, sobre el empleo de los Planos de referencia, la respuesta que se obtuvo fue que

no se había trabajado prolijamente en ese aspecto, y que se encontraba adecuado sobrepasar las omisiones u errores, mediante actos de cordialidad y buena voluntad en el proceso de la demarcación.

Resultados del Tratado

La concreción de este Tratado, permitió dar certeza política y jurídica a la relación soberana de ambas Partes, aun considerando sus defectos, que pudieron ser evitados si el proceder hubiera sido con aportes de conocimientos técnicos y profesionales, los cuales se omitieron para dar paso al criterio de archivos y relatos de oficinas.

Lo acordado permitió continuar avanzando con el aprovechamiento de desarrollo dando lugar a la construcción de la Represa del Salto Grande, y actividades de varios tipos en todo el tramo del río que les es común.

El Tratado fija en el Artículo 7° el compromiso de redactar un Estatuto para los diferentes usos y situaciones que se produzcan en el río lo que así se hizo, y en 1975 se concreta y es el texto de referencia de la Comisión Administradora del Río Uruguay, texto que ha adquirido mayor importancia práctica que la del propio Tratado que le da origen.

En un Estado que en el momento de su independencia, nace sin determinación de su territorio, es decir sin fijar los límites, situado además entre dos grandes potencias regionales, muy mayores en territorio, población y economía, el obtener fijar límites reconocidos y aceptados, constituye un acto de esfuerzo y habilidad negociadora, y este acuerdo del Río Uruguay, es uno de los tres grandes tratados de límites que debió luchar y concretar la República para obtener el reconocimiento de su territorio, indefinido cuando se constituyó como tal en la Convención de Paz de 1828.



dañada se vendía de vez en cuando en ventas de depósito especiales. “Rascacielos” tradicionalmente se refería a la gavia de un buque y sólo más recientemente ha llegado a significar un edificio alto mientras que “slush funds” [fondos para propósitos no oficiales] eran en una época los fondos personales de los cocineros de los barcos, que los ganaban quitando la grasa, o “lodo”, al cocinar y vendiéndola cuando el buque llegaba a puerto.

Los textos médicos más antiguos - chinos, egipcios y romanos – indican que las algas, peces e invertebrados marinos han sido prescritos por miles de años. A menudo se piensa que las medicinas tradicionales obran mediante una combinación de fuerzas sobrenaturales y físicas y muchos remedios tienen valor terapéutico real. Para los problemas digestivos hay un remedio tradicional hecho a base de algas marinas Irish Moss (*Chondrus crispus*). Ha sido prescrito para la diarrea, disentería, úlceras gástricas y resfríos.

Para las convulsiones en los niños epilépticos, un viejo remedio inglés especificaba coral rojo, 10 granos, pulverizado, suministrado en la leche materna o en “cherry water” [bebida no alcohólica con cereza, limón y azúcar]. También se usaba para ahuyentar a los fantasmas, endurecer las encías afectadas por enfermedad y aliviar el dolor estomacal. Para ayudar a que la leche materna fluya sin inconvenientes, las mujeres de algunos países usan caballitos de mar.

En Europa los caballitos de mar también han sido usados para curar la incontinencia urinaria, y en la Antigua Grecia, para curar el cáncer.

Para problemas de todo tipo, la gente ha probado con las anguilas. En Inglaterra las anguilas ayudaban en los partos difíciles. Los egipcios trataron los pies sudorosos con anguilas por siglos. En Japón se comían el primer día de verano para tener salud todo el año.

Para resfríos y como tónico general, el aceite de hígado de bacalao en una época era un remedio tradicional estadounidense, traído por inmigrantes escandinavos. Más adelante fue usado como una fuente corriente de vitaminas A y D para niños.

Para la demencia y muchas otras enfermedades, a menudo se prescribían las perlas en Europa y Persia. En Inglaterra se usaban para la fiebre y problemas cardíacos, cerebrales y estomacales. Los antiguos indios mezclaban las perlas con coral para tratar la tuberculosis.

Para los callos un viejo remedio inglés prescribía caparazón de “Abalone” [un tipo de molusco]; exprimir jugo de limón sobre botones de nácar dos veces por día durante 7 días hasta que los botones se transformen en pasta. Extiender sobre la superficie, cubrir con vendas y repetir diariamente hasta que el callo desaparezca.

La información para este artículo fue proporcionada por la exposición Planeta Océano de la Smithsonian Institution y tomada del libro Planeta Océano: Escritos e Imágenes del Mar, por Peter Benchley y Judith Gradwohl.

FUNCIÓN ECONÓMICA DEL RÍO URUGUAY

por el Teniente de Navío (CIME) Homero MARTÍNEZ MONTERO

Extraído de “El río Uruguay, geografía, historia y geopolítica de sus aguas y sus islas”. Montevideo, 1955, Imp. Monteverde.

El T/N Martínez Montero publicó su obra referente: “El río Uruguay” en 1955. Quiso el destino que al llegar al poder el Partido Nacional en 1959, el Dr. Luis A. de Herrera, se resolviera integrar al Ministerio de RREE al Teniente de Navío (R) Homero Martínez Montero, quién sería el negociador principal del Tratado de Límites que se firmaría con la Rep. Argentina en 1961. Este es el capítulo VII de su obra donde se señala la importancia del río homónimo para la República Oriental del Uruguay.

La incidencia económico-social del río Uruguay en el desenvolvimiento general de la vida uruguaya, varía con la presencia de múltiples factores de los cuales el río es, a veces, agente y otras, función, y que definen en su sucesión dos etapas. Las características de una tercera son previsibles.

Durante la primera, iniciada al mediar el siglo XVII, el río llena la función de toda vía de transporte de desarrollo y uso adecuados: estímulo poblador, fermento de riquezas y comercio. Esta etapa se prolonga por tres siglos y termina cuando las naves que lo surcaban son sustituidas en la movilización de las riquezas y en el desplazamiento de los hombres, por el transporte terrestre, de rieles y carreteras tendidos a su vera o dentro de su esfera de influencia, causal a la que se suma la sanción de leyes limitativas de la libertad de navegación.

La segunda etapa, que aún perdura, es de estancamiento. El Uruguay es ahora casi lo que fue desde su descubrimiento a su exploración: un río que no lleva a ninguna parte.

En la tercera etapa, al elemento pasivo que configura todo río cuando es utilizado como vía navegable, se sumarán la energía poten-

cial del desnivel de su lecho y el principio vitalizador del caudal de sus aguas, para transformarse en potencia eléctrica y en riego fecundante, dando nuevo ritmo de vida a una vasta y riquísima zona.

Este período se iniciará al convertirse en realidades los proyectos mencionados en capítulos anteriores y que precisaremos en detalles más adelante, sin que pueda decirse que con tales realizaciones se habrán agotado las posibilidades económicas del río.

1. LA FUNCIÓN CIVILIZADORA

En los lejanos tiempos en que el litoral de la Banda Oriental estaba comprendido dentro de la Gobernación de Buenos Aires y de la Tenencia de Yapeyú, sin que población, ni industrias ni comercio la hubiesen penetrado, salvo las esporádicas batidas en procura de ganado, el río era el lazo de unión que aseguraba las comunicaciones de las lejanas poblaciones misioneras con la capital del Plata, y la concurrencia del vecindario de Buenos Aires a las tierras situadas al Sur del río Negro, explotadas en zona de poca amplitud junto a la ribera oriental.

Pequeñas embarcaciones a vela y a remo salían de aquel puerto para ganar la desembocadura de los riachos orientales: San Juan, las Vacas, Víboras y los ríos Negro y San Salvador, o puntos protegidos como Higuieritas y Arenal Grande, llevando a los braceros y changadores que se dedicaban al corte de leña, a producir hornadas de carbón vegetal y también a la matanza de ganado vacuno para aprovechar el sebo, el cuero y en último término la carne, productos todos que iban a llenar las necesidades de los hogares, del comercio y de la rudimentaria industria de aquella capital construida en una llanura desprovista de elementos vitales. A ellos se agregó más tarde la piedra caliza extraída de varios puntos del mismo litoral: Víboras -que mantiene aún caleras en actividad-, las Vacas, donde se conservan casi intactos los seculares hornos que dieron nombre al histórico lugar: Calera de las Huérfanas; un poco más lejos, en la ribera occidental, la conocida “calera de Barquín” y en la opuesta, la del Queguay.

A medida que el río iba siendo conocido y aseguraba la comunicación de sus orillas con los centros urbanos del Plata, se ensanchaban los límites de población de las tierras ribereñas. Y hemos visto en el capítulo primero, cómo salió de su estancamiento la colonización jesuítica para desarrollarse pujante y estable, cuando los viajes del P. Pedro Romero y Hernando de Zayas aseguraron la continuidad de la navegación del río entre aquellas tierras y la capital política y religiosa levantada a 700 kilómetros de distancia.

Un escollo dificultaba la navegación a mitad de distancia entre Buenos Aires y las Misiones: las afloraciones basálticas de los saltos Grande y Chico, emergentes varios metros sobre el nivel de estiaje. Pero las ventajas que brindaba la utilización del río eran superiores a las dificultades que planteaba, por lo que la necesidad y el ingenio la hicieron posible, apelando al uso de embarcaciones de construcción adecuada que se desarmaban o

bien permitían salvar el obstáculo a fuerza de músculo y ejercicio de paciencia.

Tal seguridad en la continuidad de la navegación permitió a los jesuítas, más tarde, crear un sistema de trasbordos con almacenes de depósito contruidos aguas arriba y abajo de los saltos, a cuya vera llegaban las embarcaciones, determinando así los antecedentes de los puertos.

Anota Joaquín Gundín en su viaje de las Misiones a Buenos Aires en 1788, terminada su intervención en las operaciones demarcadoras de los límites hispano-lusitanos establecidos por el tratado de 1777: “...por la tarde llegamos al puerto de la estancia de San Gregorio, perteneciente al mismo pueblo [Yapeyú], y aquí hicimos alto en la costa septentrional, y se observó la latitud sur 30°35'32”, resultando ser el rumbo directo de estos dos días, 26°30' S.-O., y la distancia 25 millas 10”.

“Aquí nos informaron no ser posible pasar el arrecife que llaman Salto Chico, que está aguas abajo y no distante, a causa de haber bajado demasiado el río, por cuya causa estaba detenido en este puerto otro barco de Yapeyú cargado de yerba, para remitirla por tierra a los almacenes ó galpones que para estos casos tienen en la referida estancia de San Gregorio, distante de aquí dos millas al 64° S.-O., de donde la conducen en las carretas hasta Mandizobí, que se vuelve á embarcar hasta Buenos Aires en dos lanchas que tiene el pueblo con este destino...”. Y agrega más adelante: “...por la tarde llegamos á la población del Salto Chico, donde hay una capilla dedicada á San Antonio; y se reduce á algunos pequeños ranchos de paja sobre una punta de lomada arenisca y de piedras, sobre la orilla occidental del Uruguay, en donde habitan unas doce familias de Indios del pueblo de Yapeyú, que conserva aquí este puerto para las cargas y descargas de las lanchas que llegan hasta aquí desde Buenos Aires, y en la sazón no se ha-

llaba ninguna con que poder seguir nuestra comisión por el río abajo.” (Apéndice I, N° 16).

Parecida observación hizo Oyarvide en su viaje de regreso a Buenos Aires por el río Uruguay, en 1796. (Apéndice I, N° 19). Y como observación final al reconocimiento que practicó desde aquella ciudad al Arroyo de la China, escribió: *“El mencionado Salto Chico y aun el grande, situados poco al norte de la capilla de Sn. Ant.º por los 31º de latitud, siendo como son unos verdaderos arrecifes de peñas, pudiera el arte dar á sus canales mayor profundidad y hacerlos navegables para las mismas embarcaciones en todos tiempos, con lo que se tendria abierta una franca comunicacion por este Rio desde Buenos Aires á la Provincia de Misiones, y aun hasta su verdadero salto grande que está por los 27º de latitud, en embarcaciones menores, de cuyo modo es que llegarían á disfrutarse y ser utiles las riquezas de los inmensos bosques de estos payses Septentrionales, no solo en maderas para fabricas y construccion, de que se padece escasez en el río de la Plata sino de resinas y otros artículos de no menor importancia para nuestra marina, y de que fuimos persuadidos eran producciones de aquella rica Provincia con motivo de los viages que por ella y el Uruguay superior hicimos durante varios años en la comision de limites en que estuvimos empleado.”* (Apéndice I, N° 18).

Casi un siglo más tarde hará una observación similar el viajero francés Arsène Isabelle; y Thomas J. Page formulará semejante plan de mejoramiento del río en 1855, al estudiar las condiciones de su navegabilidad, cumpliendo órdenes de su gobierno (capítulo II).

Consecuencia directa de la organización jesuítica en el Alto Uruguay, es la fundación de Paysandú, puesto avanzado en la Banda Oriental de la reducción y estancia de Yapeyú; y lo es indirecta la fundación de Salto, campamento de concentración de tropas y alimen-

tos de las fuerzas españolas destacadas para obtener la transmigración de los pueblos misioneros que impuso el tratado de límites de 1750.

Por la facilidad de transporte que el río representa, es junto a su ribera izquierda que se organizan y estabilizan las primeras estancias del territorio oriental y se crean los rudimentarios establecimientos de la industria ganadera: las salazones de cueros y carnes con destino a la exportación. Al crearse por Real Cédula de 1750 los “buques de registro suelto” y, más aún, a raíz de dictarse el Reglamento de Libre Comercio en 1778, por el que el puerto de Montevideo fue habilitado para ejercer el comercio exterior, es el río Uruguay el nexa que lo une con el litoral occidental y por donde le llegan en cifras importantes los cargamentos que han de remitirse por la vía atlántica.

Cuando en 1814, el caudillo oriental José G. Artigas debe pensar en un punto para estacionarse, haciendo de él su cuartel general y la capital política activa de las provincias que componen la Liga Federal organizada bajo su gobierno, lo elige a la vera del río Uruguay, fundando en la meseta del Hervidero que domina su curso, la villa de Purificación. Lugar estratégico por su situación geográfica, centrado en el territorio que gobierna y que tiene expeditas las comunicaciones con el interior y el exterior a través de los puertos de Paysandú, Colonia y Montevideo. Y, primero que nadie, en apreciación ajustada, pone Artigas en relieve y en acción el valor geopolítico del río, sin descuidar los beneficios económicos que de él podía esperar.

Para crearle rentas a su Provincia natal, organiza un activo comercio fluvial: concentra en Purificación la yerba y el tabaco de las Misiones; cueros, sebo, huesos, crines y carbón de leña, de la Banda Oriental, todo lo cual envía a Montevideo para cubrir necesidades de la plaza y para que sea comercializado el resto, empleando para el transporte barcos

cubiertos con su bandera: el “San Francisco Solano”, las “Constancia”, “Carmen” y “Trinidad”, tripulados por una marinería formada con soldados de su ejército, bajo el comando de Juan Domingo Aguiar. Reclama de retorno el envío de pólvora para las armas y bayeta para los ponchos de su ejército; libros para la escuela de Purificación, semillas y árboles para sus plantíos.

*“Van con el destino de ser vendidos los efectos -decía Artigas al Cabildo- y con su producto proporcionar á estas tropas el remedio de sus necesidades. Propenda V.S. á su pronto despacho, y en su regreso puede V.S. cargar con ellos todo lo q.^e crea importante tanto p.^a el Socorro de estos Soldados, como aq.^{os} utiles de Guerra, q.^e no sean tan precisos en esta Plaza, y puedan robustecer este Quart.¹ Gral.”.*¹

Luego, aprovechando en su beneficio el interés británico para extender su comercio a las ricas comarcas latino-americanas, y teniendo a su favor el dominio de los puertos y las aguas navegables de la Banda Oriental y Entre Ríos, celebró el 8 de agosto de 1817 con el Comodoro William Bowles, comandante de las fuerzas navales de S.M. Británica en la América Meridional, a través del Teniente de Navío Eduardo Frankland, un tratado de comercio libre que autorizaba a los ciudadanos ingleses a radicarse en los puertos de la Provincia Oriental y ejercer en ellos el comercio. El hecho ocurría 36 años antes que la Confederación Argentina abriera los ríos Paraná y Uruguay -en la parte que le correspondía- a la concurrencia de todos los barcos del mundo e incorporara el principio de la libre navega-

ción de los ríos interiores a la constitución nacional. Artigas lo ponía en práctica en su tratado con Inglaterra con lo cual, si estimulaba el intercambio comercial de su provincia, obtenía, a la vez, que la presencia del pabellón británico, coadyuvase a mantener expeditos los puertos y las aguas navegables de su Provincia, amenazados así por el Gobierno de Buenos Aires como por el del Reino de Portugal.

Otra misión de suma importancia para su lucha con el último Estado confió Artigas a los puertos de la Banda Oriental: la de servir de base a la habilitación de su marina de corso que en la inmensidad del Atlántico persiguió al comercio portugués, y de asiento a los tribunales de presa. Tal importancia adquirió dicha lícita operación de guerra, que el ejército lusitano modificó la estrategia de sus planes primitivos y estableció como objetivo determinante de su acción, la captura de los puertos del río Uruguay.

La elevación de la Provincia Oriental al rango de nación soberana, realzó la importancia económica de dicho río, cuando ya su Gobierno Provisorio habilitó con aduana exterior a los puertos de Colonia, Soriano y Paysandú, según resolución de la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado del 11 de junio de 1829,² de la que el Ejecutivo acusó recibo pocos días después.³

Dicha medida surgió con la aprobación de la primera “Ley de Aduana”, de la cual interesa destacar los artículos 10 y 11 de su Capítulo 1º, el 6º del Capítulo 2º y la “Minuta de adición al Proyecto de Ley de Aduana”, los que establecían:

1. Archivo General de la Nación: “Correspondencia del General José Artigas al Cabildo de Montevideo (1814-1816)”, página 130. Montevideo, 1940. Véase, además, sobre el tema: Rebella, Juan Antonio: “Purificación”. Sede del protectorado de “Los Pueblos Libres” (1815-1818) en Revista del Instituto Histórico y Geográfico, tomo X, página 171. Montevideo, 1933.
2. Véase para el proyecto y discusión: “Actas de la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado”, tomo I, páginas 261, 554 a 557, 563 a 576, 582 a 590. Montevideo, 1896.
3. Id. página 601.

“Capítulo 1º”

“Art. 10. Los puertos habilitados en el territorio del Estado son el de Montevideo, Maldonado, Colonia, Soriano y Sandú”.

“Art. 11. La habilitación de los puertos del Uruguay de que habla el artículo anterior, solo tendrá lugar interin se establezca una receptoría General que sirva para todos los de dicho río”.⁴

“Capítulo 2º”

“Art. 6. Pagarán un dos por ciento los efectos en depósito a su trasbordo y reexportación”.

“Minuta de adición”.

“Art. 1º. Los generos y artículos extranjeros que se despachan por reexportación para los puertos extranjeros del Uruguay y Paraná, sólo pagaran el uno por ciento y la mitad de eslingaje que ahora pagan.”

“Art. 2º. No gozarán del beneficio acordado en el artículo anterior, los buques que excedan del porte de ciento cincuenta toneladas.”⁵

Buscaba el Gobierno Provisorio con los artículos citados, crear otros centros de interés para el comercio además del que representaba el puerto de Montevideo, incrementar la navegación y el intercambio comercial con los países vecinos.

El conocimiento de la discusión del proyecto de ley tiene el interés de ilustrar sobre las características de la vida económica del litoral occidental de la República, en relación con el uso del río Uruguay. Así, los opositores a la iniciativa del Ejecutivo, expusieron que habilitar los puertos del litoral para las operaciones con el exterior, equivalía a facilitar el

contrabando que ejercerían, particularmente, las firmas de Buenos Aires en cuyas manos estaba casi todo el comercio del litoral uruguayo. Que los derechos fiscales a percibirse, por el escaso volumen de las transacciones que se realizarían -el Ministro de Hacienda admitió que “el país apenas tiene una población diseminada de cincuenta mil almas”- no bastarían a cubrir los gastos demandados por el aumento de funcionarios oficiales exigidos por la habilitación de los nuevos puertos; que en ellos no existían comerciantes con la capacidad suficiente para adquirir un cargamento, por lo que los buques no irían y si lo hacían, sería para caer en el fraude del contrabando. Por último, que en tales condiciones, no se fomentaría el desarrollo del cabotaje nacional, a menos que se tomasen simultáneamente dos disposiciones: reservar la navegación del río, de Punta Chaparro hacia el Norte, para barcos de la bandera uruguaya y crear una aduana central en aquel punto u otro aparente a la entrada del río, para fiscalizar todo el comercio que por sus aguas se encauzara.

Esta última sugerencia trajo la ley de creación de la Aduana Central del Uruguay en Martín García y el decreto que estableció la Receptoría General en Higuieritas (Apéndice II, Nos. 2 y 3). Y la anterior indicación -reserva de la navegación del río a los barcos uruguayos solamente- era impracticable, según observó el Ministro de Hacienda: “Nosotros tampoco podemos privar á los buques argentinos la navegación del Uruguay, porque ella es común...”

Los defensores del proyecto de la habilitación de puertos sobre el río, argumentaron que no era posible propender al desarrollo general del país con un régimen de restricciones al comercio; que si no existían comerciantes capacitados para adquirir las mercaderías, tampoco los habría para la introducción por contrabando, y que las rentas producidas por el ejercido legalmente cubriría con creces el aumento de los gastos presupuestales.

4. Modificación introducida al texto del proyecto elevado por el Gobierno Provisorio, y aprobada en la sesión del 10 de junio. Publicación arriba citada, página 586.
5. Texto definitivo aprobado en la sesión del 11 de junio, modificativo de la redacción original. Publicación citada, página 590.

“Por lo que respecta al [puerto] de Paysandú -expresó el legislador Solano García- puedo asegurar que hay quien dé 18.000 pesos al año, y me parece que sería muy conveniente se adoptase el sistema de rematar no sólo las rentas de aquellas Receptorías, sino las de la Aduana de Montevideo, y al efecto hago formal moción para que se rematen por mitad”, agregando: “...Paysandú no tan sólo dará para los gastos, sino mucho más, porque los señores Representantes saben bien la riqueza y estension de este Departamento, en el que en el día mismo se hallan establecidos saladeros, caleras, fábricas de carbón, etc. y por consiguiente es uno de los Pueblos más comerciantes del Uruguay, y su facilidad para el comercio de Buenos Aires lo hace más importante”. A lo cual agregó el Sr. Domingo Antonino Costa, representante del departamento aludido: “Se trata, señores, de fulminar una sentencia de exterminio contra el Pueblo de Paysandú. Aquel Puerto es de suma importancia para el comercio de los habitantes de un Departamento muy digno de la consideración de la Honorable Asamblea por sus riquezas y estension. Basta saber que su estension comprende todo el territorio de entre los Rios Uruguay y Negro hasta la frontera con el Brasil. Paysandú está en posesion del derecho de usar de su Puerto, y el negárselo ahora sería un despojo que no estarnos autorizados á ejecutar. No hay razón alguna para obligar á aquel comercio á venir a aduanar en Montevideo porque no la hay para conceder privilegios á unos habitantes sobre otros.” Y surnándose a los defensores del proyecto de ley, agregó el Representante José Vázquez Ledesma: “...a ella [la prosperidad nacional] contribuirán esos puertos, cuya posesión ya existe, es una propiedad: ¿o se quiere retrogradar á aquellos tiempos en que un ganadero establecido cerca de la frontera pasaba un número de años sin venir á la capital por falta de me-

dios para el transporte de sus productos? Así es como los habitantes permanecían aislados y haciendo una vida semisalvaje, y no es así que se forma el espíritu nacional”.

Hemos dicho que el proyecto de ley fue aprobado y los hechos dieron razón a los que abogaban por la habilitación plena de los puertos del litoral. Recuérdese, -como hemos dicho en el numeral 4 del capítulo II- que cuando en 1833 -cinco años después de la aprobación de la ley- Arséne Isabelle pasó por Paysandú, señaló el estado floreciente de su comercio -y también del contrabando- superior al del Salto.

El Gobierno de la República, por otra parte, se preocupó de complementar aquella liberal medida con otras destinadas a fomentar el tráfico fluvial, tales como el balizamiento del río y el comercio de tránsito,⁶ aún cuando al desarrollo de este último se opuso, a veces, la decisión arbitraria de las autoridades subordinadas de las Receptorías, de lo que dan cuenta documentos de la época. (Apéndice VII, Nº 11).

El Gobierno argentino, por su parte, tomó providencias para incrementar el transporte por el río, unir su litoral con Buenos Aires y atraer al comercio de tránsito del Brasil, de donde resultó una activa utilización del río. (Apéndice VII, Nº 12).

En virtud de estas condiciones favorables, al terminar el año 1833, el Gobierno uruguayo recordando, acaso, aquella sugerencia del Representante Solano García a la que hemos hecho referencia anteriormente, pudo arren-

6. En el capítulo V, hemos hecho referencia a la Reglamentación del Comercio de Tránsito del 17 de octubre de 1837, cuyo artículo 1º establecía: “El tránsito para los efectos que se despachen por la Aduana de Montevideo del depósito o por trasbordo para mercados extranjeros, es permitido solamente por ahora, por las aguas del Río de la Plata y Uruguay, hasta la Aduana del Salto. Desde este punto por tierra, por el camino más próximo a la costa del Uruguay hasta el puerto frente a la Isla de los Herreros y de aquí por las mismas aguas del Uruguay hasta fuera de los límites del Estado”.

dar las rentas de las Receptorías del Uruguay en una suma no menor de diecisiete mil quinientos pesos anuales. (Apéndice VII, N° 13). Y el 9 de enero de 1834 dictó una ley de fomento a la marina de cabotaje nacional. Ocho años más tarde, no obstante las vicisitudes vividas por el país y la guerra en que debatía, el comercio del río Uruguay representaba el incentivo suficiente como para que se solicitara la concesión del establecimiento de un servicio de buques a motor.

La iniciativa correspondía al súbdito inglés Juan Halton Biugland y el proyecto de ley respectivo fue presentado por una comisión de la Cámara de Representantes a este cuerpo, al comienzo de marzo de 1842. Aprobado el 1, de abril, pasó a informe de la Comisión de Hacienda del Senado con las modificaciones que se le introdujeron en Diputados. (Apéndice VII, N° 14).

No se logró la aprobación de aquel cuerpo, sin embargo, ya que desde el anuncio de la proposición de J. Halton Biugland contó con la firme oposición de un numeroso grupo de personas influyentes, las cuales, reunidas en una “Asamblea Popular” el 14 de abril, acordaron solicitar del Senado el rechazo del proyecto aprobado por Diputados. Y para llevar adelante la gestión, dicha “Asamblea Popular” designó una comisión compuesta por los señores Cándido y Francisco Juanicó, Francisco Solano Antuña, Eduardo Acevedo y Jaime Estrázulas, a quienes se autorizó, para el caso de no obtener éxito del Senado, a llevar “sus reclamaciones hasta donde lo permiten las leyes del País, porque los peticionarios desean sinceramente evitar el conflicto en que los colocaría la sanción definitiva de un privilegio exclusivo, y la libertad en cuyo goce se considerarán siempre, mientras la Constitución no sea reformada del modo y en el tiempo que ella misma determina.” (Apéndice VII, N° 15).

Detenido el otorgamiento de la concesión en 1842, ella alcanzó éxito con la ley del 7 de

febrero de 1844, cuando habían cambiado el clima político⁷ y los sucesos internacionales que afectaban a la República.

7. Debe destacarse que en la gestión y consideración de este asunto primaba un fuerte interés político circunstancial. En el otorgamiento de la concesión que se solicitaba con carácter de exclusividad y debiendo navegar los buques con pabellón inglés, veía el asediado Gobierno de Montevideo un hecho determinante de la intervención de Inglaterra en su favor, impidiendo el bloqueo de los puertos y manteniendo viable el comercio del que tanto necesitaba la ciudad sitiada y a veces bloqueada por la escuadra de Brown. El proyecto de concesión dividió a la opinión pública montevideana en dos bandos: los adversos a ella que expresaban su opinión en “El Constitucional” y los que la defendían, que escribían sus alegatos en “El Nacional”.

La prensa de Buenos Aires se pronunció, desde luego, contra el otorgamiento del privilegio, argumentando la carencia de derecho del gobierno montevideano para tomar una medida tal en un río cuya soberanía no le pertenecía totalmente. “Ese mismo poder extranjero -dijo el “Archivo Americano y Espíritu de la Prensa del Mundo” en su número 28 del 30 de julio de 1846, refiriéndose a la intervención europea en la lucha de los países del Plata- es el que se ha arrogado la facultad de conceder privilegios exclusivos a los Ingleses para la navegación por 15 años del río Uruguay. Esto es una agresión a las dos Repúblicas, y una nulidad: 1º con respecto al Estado Oriental, porque tal concesión no dimana de este sino de los usurpadores de la ciudad de Montevideo; y 2º con respecto a la Confederación Argentina, porque el río Uruguay es común a los dos estados, y no del exclusivo dominio de la República Oriental”. Y un mes más tarde, insistía: “Es pues arbitraria la facultad que se ha arrogado el titulado gobierno de Montevideo de franquear el río Uruguay a buques y banderas extranjeras, ya sea admitiéndolos a la participación del cabotaje nacional, ya acordándoles el privilegio exclusivo de navegarlo en buques de vapor con pabellón Inglés, por quince años. Sin detenerse ahora en la ilegalidad insubsanable del gobierno intruso que ha hecho tales concesiones, basta oponerles el artículo que acabamos de citar [el artículo adicional a la Convención Preliminar de Paz del 27 de Agosto de 1828] para anularlas. La

En el apartado 3 del capítulo V nos hemos referido a la posición del gobierno brasileño con respecto a la concesión, que si no prosperó en el año de su consideración legislativa, porque convino al Gobierno de Montevideo negociar la intervención brasileña en los asuntos del Plata con la libertad de navegación del río Uruguay, fue otorgada más tarde porque el reconocimiento inglés del bloqueo de Montevideo y la posición de “no intervención” del gobierno brasileño, decidieron al de Montevideo por su anterior intención.

El espíritu de constructor optimismo que siguió al término de la Guerra Grande, extendió su influencia benéfica sobre la actividad marítima del país. El litoral occidental continuaba su progreso favorecido por las condiciones económicas especiales que le ofrecía el río, magnífica vía de transporte y de intercambio comercial con los puertos argentinos y los brasileños de Río Grande del Sur. De las exportaciones de tasajo enviadas a Cuba en 1859, el 18 % del total salido de todos los puertos del Plata procedía de los puertos del río Uruguay, en cuyo litoral -sólo departamentos de Salto, Paysandú y Río Negro- pastaba el 30 % de todo el ganado vacuno del país.

intervención del Gobierno Argentino, en lo que toca á la navegación del Rio de la Plata y sus afluentes, es un derecho natural, reconocido y confirmado por un acto solemne: una precaución necesaria para su seguridad y su porvenir: así como tiene el Estado Oriental un derecho en común con la Confederación Argentina en el río Uruguay”.

“Como estado ribereño y litoral, la Confederación Argentina es llamada naturalmente á intervenir en todas las medidas que se tomen con respecto á la navegacion del Uruguay, y cualquier uso que quieran hacerse de sus aguas”.

“Este derecho no se opone á la prosperidad ni á los votos del pueblo Oriental, que protestó altamente contra el privilegio acordado á un extranjero de navegar con la bandera de su nación el río Uruguay”. (“Archivo Americano y Espíritu de la Prensa del Mundo”, N° 29, agosto 31 de 1846, tomo IV).

En 1861, de 29.000 barcos entrados en el puerto de Montevideo, el 68 % provenían de Buenos Aires y de los ríos interiores. Y en el año anterior, de las 26.000 toneladas de carne de exportación traída a Montevideo, que actuaba como puerto de comercialización de la zafra, el 70 % procedía de los establecimientos industriales de Río Grande del Sur y del litoral uruguayo, transportado por el río.

Por otra parte, como ya se ha dicho, el 10 de julio de 1853 la Confederación Argentina aseguraba la libertad de navegación del Uruguay en la parte del río que correspondía a su jurisdicción, al firmar tratados idénticos y en tal sentido con Inglaterra, Francia y los Estados Unidos de América, al mismo tiempo que habilitaba como puertos con aduanas para el comercio exterior los de Gualaguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia y Federación, sobre el río Uruguay (Ley del 3 de octubre de 1852).

El Gobierno uruguayo, por su parte, también permitió la concurrencia de todos los pabellones del mundo a dicho río, por ley de junio de 1854, siguiendo su política de atraer el comercio exterior a sus puertos iniciada con la ley de Aduana promulgada el 14 de julio de 1853, por la cual se exoneraba de cargas impositivas al comercio de tránsito por trasbordo y reembarco, habilitándose al efecto como “puertos de depósito” a los de Colonia, Soriano, San Salvador, Carmelo, Mercedes, Nueva Palmira, Paysandú, Salto, Santa Rosa y Constitución sobre el río Uruguay y en la continuación de su margen izquierda sobre el Plata.

Como consecuencia de esa estimación de las posibilidades económicas que ofrecía el río, se incrementó su navegación, siendo de esta época la iniciación de actividades de las primeras compañías fluviales organizadas.

En 1857 se constituyó una compañía con los vapores nacionales “Comercio” y “Palmira”, destinada al transporte de cargas y pasajeros entre Montevideo, Colonia, Nueva

Palmira, Fray Bentos, Concepción del Uruguay, Paysandú, Concordia y Salto, con trasbordo de y para Mercedes y Gualeguaychú.

Durante el gobierno de D. Bernardo P. Berro, se presentó la firma G. Ch. Giebert solicitando subsidios para establecer una línea de vapores de Montevideo a Salto; el 12 de mayo de 1864, otra solicitud semejante pero más formal fue presentada al Gobierno uruguayo por los señores Gustavo Harrison y Adolfo Mansilla para financiar el servicio de varias líneas de vapores que recorrerían todos los puertos del Plata y el río Uruguay. Dichos señores habían firmado ya con el Gobierno argentino un contrato de servicios y subvención (Apéndice VII, N° 16). Uno de los propósitos más interesantes de la empresa, era el de la organización de un establecimiento naval en Nueva Palmira, comprendiendo varadero, talleres y muelles para el servicio de las líneas que unirían los puertos de los ríos Paraná y Uruguay. Señalaban los interesados las ventajas de la favorable situación geográfica de Nueva Palmira, la que se acrecentaría con su unión ferrocarrilera a Montevideo.

En junio de 1860, "D. Cesareo Asareto, súbdito Norte Americano y vecino afincado en el Departamento de Salto, comerciante y de profesión marino", hizo circular una hoja impresa conteniendo un estudio acerca de las grandes posibilidades económicas que ofrecía la organización de una línea para el transporte de cargas y pasajeros por el río Uruguay hasta el Salto, proponiendo la formación de una compañía que se iniciaría con dos barcos a construirse en Montevideo (Apéndice VII, N° 17). Evidentemente, se aludía a una interesante inversión y el estudio de Asareto era convincente. Pero el negocio no había pasado inadvertido a otros activos ciudadanos que ya habían concretado sus planes y llevádoslos a la realización con la formación de la "Compañía Salteña de Navegación a Vapor", con un capital inicial de \$ 50.000, siendo uno de los principales accionistas el

Presidente de la Confederación Argentina, Justo José de Urquiza.

"En Enero de 1860 y a solicitud del representante de la Compañía en Montevideo, Leandro Gómez, el Gobierno oriental otorgaba a la empresa una subvención mensual de 1.000 patacones por el término de seis años; la calidad de paquete a sus unidades y todas las franquicias tendientes a facilitar sus operaciones."

"Ventajas similares obtenía del Gobierno de la Confederación Argentina, D. Mariano Cabal, uno de los directores de la "Salteña", en Junio del mismo año de 1860: la Confederación otorgaba a la compañía una subvención de 15.000 patacones por el término de dos años, privilegio de paquete a los buques y cedía en calidad de préstamo, para colaborar a la organización de la línea, el vapor "Pampero" de la ex-Compañía Sudamericana, y la barca "Concepción".

"Los servicios de la "Salteña" según los compromisos firmados con los dos Gobiernos nombrados, se organizarían en la siguiente forma: la barca "Concepción" sería fondeada a la altura de Nueva Palmira; el "Pampero" navegaría entre Montevideo y Buenos Aires; el "Salto" entre los puertos de ambas márgenes del Uruguay y el "Montevideo" por el Paraná, saliendo del puerto de este nombre, para tocar Rosario y San Nicolás. Los tres buques deberían converger el mismo día en la barca, que serviría para el trasbordo de pasajeros y correspondencia. Los viajes serían semanales en las épocas de buen tiempo, reduciéndose a tres mensuales en las demás."

"Iniciadas sus actividades, la compañía transportó desde el 1° de febrero de 1860 al 31 de enero de 1861, 12.794 pasajeros en la línea del río Uruguay y 15.072 en la del Paraná."

"Dos de sus barcos: el "Salto" y el "Montevideo" habían sido construidos especialmente en Inglaterra para la línea a servir. El "Salto", con 200 toneladas de desplazamiento, calaba ms. 1,15, lo que le permitía llegar al término de su recorrido con cualquier estado

del río, evitando los gastos y molestias de los trasbordos.”⁸

La guerra entre la Confederación Argentina y Buenos Aires obligó a Urquiza a convertir en naves militares las unidades de la flota mercante, determinando su desaparición. Pero al año siguiente, estimulada por el éxito de aquella primera empresa, se constituyó la “Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor”, (Apéndice VII, N° 18), que inició sus actividades con el vapor “Mississippi” al que se incorporó más tarde el vapor “Villa del Salto”, construido también en Inglaterra y especialmente para su recorrido por el Uruguay.

El primer año, la empresa proporcionó a sus accionistas un dividendo del 103% y no obstante la ocupación de aquella unidad por el Gobierno uruguayo para hacer frente a la revolución de Venancio Flores y otras dificultades derivadas de aquel hecho que dificultaron su giro, declaraba en su “Memoria del 31 de diciembre de 1865”, que los beneficios obtenidos desde la fundación ascendían al \$ 227.438, por lo que cada acción de \$ 100.00 valía a la fecha \$ 550,35 “y esto después de haber recibido un dividendo de 66 $\frac{2}{3}$ %”.

El fallecimiento en 1879 de D. Prudencio Quiroga, cerebro y acción de la compañía, varias veces presidente del directorio, determinó la liquidación de la empresa que fue adquirida por Saturnino Ribes, secretario de la comisión que organizó la extinta compañía. Sobre la base de las unidades adquiridas y de otras que ya poseía, organizó Ribes las “Mensajerías Fluviales a Vapor”, más poderosa aún que sus antecesoras. De ello da idea la siguiente constancia contenida en el mensaje elevado por el Presidente de la República, Teniente General Máximo Santos, a la Asamblea General que inició sus sesiones en 1886: “El más importante de todos los esta-

blecimientos que contiene el Departamento de Salto, es el astillero de la Empresa de Navegación a Vapor Mensajerías Fluviales, situado al Norte de la ciudad sobre la costa del río Uruguay, estando bajo la dirección de los inteligentes ingenieros don Enrique Hardy y don Tomás Elsee y dividido en cuatro secciones, tornería, carpintería, fundición y herrería”.

“Los vapores “Yerba”, “Iris”, “Pingo” y “Cosmos” han sido armados en ese astillero y durante el año 85 fueron construidos: “Ceres”, vapor de ruedas; “Lucero”, vapor de ruedas; “Mono”, chata a vela de porte de 200 toneladas; “Palito”, lancha a vapor.”

“Todos los buques de la compañía son reparados, modificados y arreglados en el establecimiento y en el bienestar de la ciudad de Salto influye activamente pues con frecuencia se ocupan en él de 150 a 170 personas y 40 niños aprenden diversos oficios.”

“Ha dado tanta importancia al paraje adonde está situado, que allí se ha formado un gran centro de población, que ya se le califica con la denominación de Pueblo Nuevo.”

“Las Mensajerías Fluviales tienen su personería en la ciudad de Salto, pues allí reside su dirección y gerencia, contando con una flota para el servicio de navegación compuesta por los vapores “Saturno”, “Olimpo”, “Cosmos”, “Júpiter”, “Río de la Plata”, “Villa del Salto”, “Meteoro”, “Pingo”, “Cometa”, “Bonpland”, “Daymán”, “Ceres”, “Lucero”, “Yerba”, “Iris”, “Chaná”, “Concordia”, “Mercurio”, “Sílex”, “Onix”, “Apolo”, y remolcadores, así como del trasbordo de Salto a Concordia: “Satélite”, “Aerolito”, “Centella”, “Baby”, “Palito”; chatas “Mate”, “Carnaval”, “Negrita”, “Torito”, “Cotorra”, “Mono”.

Dos años más tarde, la competencia de la compañía “La Platense”, obligó a Ribes a enajenarle su compañía; pero después organizó otra, llamada “Mensajerías Fluviales del Plata”, la cual recuperó el tráfico del río Uruguay. A la liquidación de “La Platense”, Ribes readquirió el astillero del Salto que volvió a

8. Martínez Montero, H.: “Marinas mercante y de pesca”, tomo I, pág. 157. Montevideo, 1940.

vivir el esplendor de otrora, de gran centro de navegación fluvial. Pero nuevamente la competencia, esta vez del armador Nicolás Mihanovich, triunfa al fallecer Ribes y su gran colaborador, Tomás Elsee, quien, desde las riberas del Clyde había trasladado a las del Uruguay, sus conocimientos y experiencia en las industrias marítimo-navales.

En 1900, Mihanovich adquirió las “Mensajerías Fluviales del Plata”; con su desaparición se inició el vertical descenso de la navegación del río Uruguay y la casi extinción de la concurrencia del pabellón nacional a sus puertos.

2. EL ESTANCAMIENTO

Sin embargo, los gobiernos argentino y uruguayo se preocupaban de mejorar las condiciones de navegación de aquella importante vía proveyendo a su balizamiento, a las obras de dragado y derrocamiento de sus “pasos” difíciles, a la construcción y mejoramiento de los puertos.

Nos hemos referido en capítulos anteriores a los contratos firmados por el Gobierno uruguayo con don Luis Lerena, (1857) y don Enrique Dauber, (1871) para efectuar el balizamiento; con la firma Huffnagel, Plottier y Cía. para el dragado del paso de Almirón, en 1891, trabajo que luego fue continuado por organismos oficiales especializados. Paulatinamente se iban construyendo muelles y realizando obras para habilitar como puertos a puntos indicados por la naturaleza como aptos para tal fin, y donde la actividad humana

lo justificaba. En 1868, Paysandú tuvo su muelle de madera de 110 metros de largo; Salto había acopiado los materiales para la construcción del suyo; Fray Bentos tuvo su buen muelle oficial en 1877 y 10 años más tarde se construyó el de Nueva Palmira.

La paulatina desaparición de la navegación en el río, no obstante todo este esfuerzo, se debió, en primer término, a la construcción de los ferrocarriles que así en la República Oriental como en la Argentina, fueron extendiendo sus vías entre los puertos del litoral y las capitales, Montevideo y Buenos Aires.

Durante el primer período (1869-1875), el Ferrocarril Central que detiene su trazado en Durazno, no ejerció influencia alguna sobre la navegación; pero el pequeño ramal del Ferrocarril Noroeste contribuía a aportar cargas al puerto de Salto.

En el segundo período (1875-1891), la influencia de este ramal prolongado hasta la frontera del Brasil, acentuó el encauzamiento de cargas a Salto, beneficiando a la navegación, mientras que el Ferrocarril Central, detenido en la región mediterránea del país, continuó sin influir en ella. Pero ya en la tercera etapa (1891-1900), habiendo alcanzado con sus rieles la frontera brasileña, comenzó a canalizar por sus vagones las cargas de los departamentos de Tacuarembó, Rivera y zona contigua de Río Grande del Sur que anteriormente iban a concentrarse en el puerto de Salto. El Ferrocarril Noroeste prosiguió, en tanto, intensificando sus aportes a dicho puerto, según las cifras del cuadro:

Explotación fiel Ferrocarril Noroeste

OPERACIONES	1984	1887	1990
Kilómetros en explotación	104,70	166,62	170,39
Toneladas transportadas	16.077,50	18.923,50	41.667,
Producido por carga transportada (\$ uruguayos)	55.635,78	63.729,92	135.130,92

El Ferrocarril Oeste, a su vez, comienza a competir con la navegación fluvial por la conexión de Mercedes con Montevideo.

En la última etapa (1901-1935), se produce la interconexión de todas las empresas extranjeras que explotan ferrocarriles en el territorio nacional, al llevar el Midland sus líneas desde Paso de los Toros al Salto. Todos los puertos del litoral quedan unidos a Montevideo y para asegurar su predominio en el transporte, establecen dichas empresas tarifas diferenciales: a igualdad de recorrido, es más baja la tarifa en las líneas que concurren a los puertos. Tienen a su favor, además, una mayor continuidad y flexibilidad en el servicio. Los trenes de carga hacen servicios diarios y transportan en el día desde el paquete postal que pesa gramos, a la carga de cientos de toneladas. Y se organiza un transporte que no es posible realizar por agua hasta Montevideo: el del ganado en pie, renglón matriz en la actividad industrial y comercial de la República.

La interconexión de los ferrocarriles asestó un primer golpe mortal a la explotación del río en su actividad principal de vía de comunicación. El segundo tuvo su origen en la sanción de la ley argentina del 13 de agosto de 1910, por la cual la nación vecina dispuso la reserva de la navegación de cabotaje a los barcos de su propia bandera, poniendo así fin a aquel régimen de libertad de comercio y navegación que hizo posible la formación y auge de las compañías fluviales iniciadas en 1860 con la “Compañía Salteña de Navegación a Vapor”.

No existían cargas suficientes en el litoral para alimentar a la vez y con rendimiento económico, a ferrocarriles y a barcos en competencia, reducidos estos últimos a navegar entre los puertos del país cuyo pabellón arbolaban.

La navegación triangular del siglo XIX: Montevideo, Buenos Aires, Salto y puertos intermedios del río Uruguay, permitían una

amplia combinación a las naves para asegurar el éxito de su gestión comercial. Reducida al servicio exclusivo de su país de matrícula, la marina vió disminuir enormemente su capacidad económica, en el preciso momento en que los ferrocarriles imponían su competencia.

Una navegación endémica, numéricamente hablando, aprovecha hoy de esa magnífica vía que es el río Uruguay, donde no obstante se han mejorado los puertos y sus instalaciones.

Los viejos muelles de madera de la República Oriental, paralelos a la ribera del río, han sido sustituidos por muelles de hormigón y piedra servidos por grúas eléctricas, habilitados entre 1923 y 1930, en plena decadencia del cabotaje.⁹ Ultimamente se han establecido graneros en los puertos de Paysandú, Fray Bentos y Dolores, sobre el San Salvador.

¿Qué valor económico representa el río como vía de transporte? Comparándolo con una carretera de primer orden, con cubierta de macadam, de 331 kilómetros de longitud -distancia de Nueva Palmira a Salto- a la cual se le aplique un costo de \$ 45.000 por kilómetro, tomando en cuenta, incluso, los puentes -que es valor promedio para las carreteras que se construyen en la actualidad- se tendría que el río representaría como vía transporte un valor de casi 15 millones de pesos. Si a ello se suma el valor de los puertos -50 millones, aproximadamente- se tendrá un valor de 95 millones para el río.

Pero, además, la carretera impone un gasto continuo de conservación, que en el río se reduce considerablemente.

Esa vía, pues, que hoy tiene 331 kilómetros de extensión aprovechable, -casi el 8 % del total de kilómetros de carreteras con pavi-

9. Para información acerca de las características de los puertos y su equipo de maniobras, véase el trabajo de Bruno, Félix A.: “Navegación y puertos en el Plata y el Uruguay” en “Congreso Nacional de Ingeniería. Centenario de 1930”. Página 191. Montevideo, 1931.

mento construidos en el país- y que representa un valor de unos 100 millones de pesos, sólo es utilizada por una docena de barcos con pabellón uruguayo que transportan apenas el 20 % de la carga movilizada por vía terrestre, y ello, actuando esporádicamente, en las épocas de la cosecha del trigo y algo en la zafra lanera.

En 1953 hubo que retirar las dos más modernas naves que ligaban el puerto de Salto con el de Montevideo, por imposibilidad económica de mantener la línea.

La obra de anulación del río Uruguay como vía de transporte, iniciada por los ferrocarriles, fue completada por la progresiva extensión de la red de carreteras recorridas por vehículos motorizados.

El criterio seguido para la obra vial, fue semejante al que presidió al trazado de los ferrocarriles. Por lo menos, no primó el que hoy parece tan lógico de acercar la producción a los puertos llevando a converger en ellos las carreteras iniciadas dentro de sus respectivas áreas de influencia.

Si se examina la red nacional, se verá cuán pocos son los caminos transversales al río Uruguay. En vez, ella se abre como varillaje de un abanico desde Montevideo hacia el perímetro de la República, facilitando la concentración en esa capital, de las riquezas producidas en los departamentos del litoral.

3. LA POSIBLE RECUPERACIÓN

¿Se ha anulado, pues, y para siempre, para la República Oriental, el valor económico y social del río Uruguay?

Creemos que no, aunque no será tarea fácil su recuperación. Ni debe esperarse que ella se produzca en años próximos, ya que la tarea está subordinada a la realización de acuerdos internacionales entre tres países: Brasil, Argentina y la República Oriental.

Esa revalorización integral del río puede operarse con la ejecución del proyecto previsto por

la cláusula 2ª del acta argentino-uruguayo del 13 de enero de 1938, complementado con obras de futuro más lejano destinadas a operar la regularización del caudal de aguas del Uruguay por obras realizadas en su cauce y mediante el aporte de la red del Paraná.

Lo primero tuvo un principio de ejecución en los estudios realizados por la Comisión Técnica Mixta uruguayo-argentina a que nos hemos referido en los capítulos anteriores.

El proyecto de obras formulado comprende el aprovechamiento de las aguas del río para: 1º) Utilización con fines domésticos y sanitarios; 2º) Utilización para la navegación; 3º) Utilización para producción de energía eléctrica y 4º) Utilización para riego.

Según exigencias del Convenio aprobado por los dos países interesados, las “diversas utilizaciones de aguas” tendrán la prioridad que hemos indicado. (Apéndice III, N° 17).

Las obras referentes a la utilización del río para navegación, comprenden la construcción de represas, esclusas y obras complementarias que salvarían los obstáculos de los saltos situados a 3 y 11 kilómetros al Norte de la ciudad de Salto. De esta manera se aseguraría la continuidad de la navegación desde las zonas del Alto Uruguay, comunicando las tierras de Corrientes, Misiones y Río Grande del Sur, con los puertos del Plata. Realización de las seculares observaciones de Oyarvide, Isabelle y Page y de reiterados proyectos de diversos técnicos, que entrevieron los beneficios de orden continental de dar salida directa por los puertos del estuario platense, a las producciones de las ubérrimas regiones bañadas por el curso superior de los ríos Paraná y Uruguay.

En el capítulo I hemos citado la referencia consignada por Manuel Sánchez Núñez, acerca de un proyecto de los padres jesuitas, anterior, por tanto, a 1768, de unir a aquellos dos grandes ríos a través de la favorable red hidrográfica que componen la laguna de Iberá y los ríos que la conectan al Paraná y al Uru-

guay. Y bien, al considerarse en 1948, en la Cámara de Diputados de la República Argentina, el proyecto de convenio con la República Oriental para el aprovechamiento hidroeléctrico del río Uruguay, el señor Arturo Frondizi expresó:

“Todos los cursos de agua de la zona de la mesopotamia constituyen un conjunto que debe ser estudiado en forma integral. Debe estudiarse el sistema del río Paraná y del río Uruguay con sus tributarios, como conjunto de orden armónico.”

“No analizaré los aspectos de orden técnico, ni las teorías geológicas existentes sobre la posibilidad de que el Alto Paraná haya estado o no unido al río Uruguay; pero conviene destacar, para que el Poder Ejecutivo lo tenga en cuenta en el desarrollo de los planes analíticos a que se ha referido el señor ministro, la posibilidad y la conveniencia de realizar la unión de los dos ríos con la construcción de un canal, mediante la utilización de cursos de agua como el Aguapey y Miriñay. Esto permitirá también el aprovechamiento de los recursos hídricos de la laguna de Iberá, en la provincia de Corrientes.”

“Sé que se necesita realizar grandes obras, como diques en el río Paraná, profundización y rectificación de ríos, etc., y no me hago la ilusión de que ellas puedan ser llevadas a cabo en forma inmediata. Mi observación tiende a destacar que el problema del Salto Grande, o sea el problema del río Uruguay, no debe ser tratado desde el punto de vista hidráulico en forma aislada, en virtud de que todo el sistema de agua de la mesopotamia constituye una unidad.”

“Sobre las posibilidades de la unión de los ríos Paraná y Uruguay puedo afirmar que han sido examinadas en algunos informes. Desde luego, las costas¹⁰ del río Paraná son superiores a las del Uruguay y sus crecidas

no son coincidentes, por lo cual sería posible que el exceso de agua del río Paraná se volcara en el río Uruguay.”

Y agregó después: *“¿Cuál es la importancia de este tratamiento integral del problema? Además de la importancia que tienen en sí Apipé, Iguazú y Salto Grande, he indicado la posibilidad de la regulación de las crecidas del río Paraná y las posibilidades de volear el exceso de agua del río Paraná al Uruguay. Con esto se facilitaría la navegación del Alto Uruguay, porque al recibir el agua del Paraná haría posible que la navegación se extendiera mucho más allá de lo que permiten las obras proyectadas en el Salto Grande, que en ese sentido son de alcance limitado. Además se crearía un vasto sistema de comunicación interior en la provincia de Corrientes, no sólo por la unión entre los ríos Paraná y Uruguay, sino entre el Norte de la citada provincia y las ciudades de Goya y Esquina.”*

Y volviendo otra vez sobre el tema, añadió: *“Además de todos los beneficios que representaría un tratamiento integral de los problemas hidráulicos en la provincia de Corrientes, sería posible contemplar también la situación de algunos problemas del agua vinculados a la propia provincia de Entre Ríos. Así, por ejemplo, si se aumentara el caudal de agua del río Uruguay, podrían encararse algunos proyectos que existen de antiguo sobre la unión del Gualeguay con el río Uruguay por medio de un canal. La solución del problema del agua dentro de la mesopotamia argentina es fundamental, porque permitiría la vitalización de Misiones, Corrientes y Entre Ríos y la creación de grandes centros industriales y humanos, sin descartar lo que significarían esos núcleos industriales y humanos del punto de vista de la defensa nacional.”*

“Esta cuestión tiene importancia no solamente para la República Argentina, sino que encierra asimismo un profundo sentido ame-

10. Debe haber un error de composición. Debe ser “cotas” y no “costas”.

*ricano, ya que estas obras deben, en definitiva, ser utilizadas también por los países hermanos como Uruguay, Brasil - especialmente los Estados del Sur- y Paraguay.”*¹¹

Efectivamente, como lo observó el diputado Frondizi, los regímenes de crecida y estiaje de los dos grandes componentes del Plata, no son coincidentes en el tiempo, por lo que sería posible y conveniente establecer una regularización de los caudales de ambos cursos, vertiendo el exceso del agua del Paraná en el Uruguay, cuyo régimen hidráulico está caracterizado por las muy importantes variaciones que pueden apreciarse en los estados de aforos y caudales medios mensuales registrados de 1898 a 1945, y en las curvas de caudales que se dan en los cuadros y gráficos del Anexo VII, Nos. 19, 20 y 21, y que se ponen en evidencia en el hecho de que habiéndose proyectado las usinas de generación de energía eléctrica para operar con un caudal medio de 4.000 metros cúbicos por segundo, el 50 % del tiempo trabajarían a plena carga y el otro 50 % en condiciones deficitarias. Concretando: con las obras a realizarse por el convenio argentino-uruguayo sobre aprovechamiento del río Uruguay, su navegación -que actualmente se realiza en forma permanente hasta Salto con ms. 1.20 de calado- se prolongaría por 150 kilómetros, hasta Monte Caseros, con embarcaciones de hasta ms. 2.70.

De realizarse los proyectos argentinos de regularización del nivel de agua por medio de diques escalonados construidos en el Alto Uruguay, y de intercomunicación de su cauce con el del Paraná, aquél permitiría la navegación en casi todo su curso.

En lo que se refiere a su utilización para la producción de energía eléctrica, los proyectos formulados se refieren a la construcción de una usina de transformación cuyo dique

de contención se ubicaría en uno de los tres perfiles estudiados por la Comisión Técnica Mixta argentino-uruguaya: Salto Grande, Salto Chico o Ayuí.

No vamos a considerar los detalles técnicos de los proyectos cuya realización ha quedado suspendida desde 1950. Digamos, sí, que las usinas previstas asegurarían 1.400.000 KW. (Salto Grande) a 1.500.000 KW. (Salto Chico) de potencia instalada, con la cual se suministrarían de 4.566 a 4.931 millones de KWh., variando el costo de producción del KWh. de \$ 0,0089 a \$ 0,00829, moneda uruguaya.

Si para nuestro país, esta fuente de energía representaría una potencia instalada muy superior a la de la central hidroeléctrica de Rincón del Bonete, para la República Argentina significará la posibilidad de una solución al enorme déficit de energía eléctrica, que llega a un 40 % entre la demanda y lo producido, del cual, el 80 % pertenece a la zona de influencia del Salto Grande.

Como hemos expresado al comienzo de este numeral, no están agotadas las posibilidades económicas y sociales del río, por el hecho de que no surquen sus aguas barcos uruguayos.

Mucho cabe esperar de esta magnífica vía, así en el orden nacional como en el continental, pues que la extensión de su navegación hasta su curso superior, puede aportar soluciones a la corrección de la por ahora fatalidad geográfica de la mediterraneidad de países americanos.

Razón de más, pues, y de méritos suficientes, para buscar la liquidación definitiva de las diferencias sobre jurisdicción mantenidas con la República Argentina con respecto a su condominio, a fin de que la subsistencia de alguna de ellas no sea obstáculo a la realización de obras de progreso y la consecuente obtención de beneficios que es dable esperar, puestos el pensamiento y la voluntad en el logro de una mayor felicidad de los pueblos de América, influenciados por la existencia del río Uruguay.

11. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. República Argentina. Julio 10 de 1948, páginas 1610 y 1611.

CONCLUSIONES

De cuanto hemos expuesto en el desarrollo de este trabajo, cabe afirmar:

1° El río Uruguay, desde el Cuareim a Punta Gorda, pertenece en condominio a la República Oriental y a la Argentina, con igualdad de derechos sobre su cauce.

Esa igualdad jurídica ha sido expresada y reconocida por ambos Estados, a través de múltiples documentos y actos y por los distintos gobiernos que se han sucedido desde la consagración de ambos países como Estados soberanos.

2° Queda por establecer la definitiva adjudicación de unas pocas islas a cada uno de los países ribereños.

La indeterminación de su posesión ha dado origen a conflictos entre ambos Estados, que pueden reiterarse y conviene eludir.

La delimitación posesoria de esas islas, no debe confundirse con la establecida definición jurisdiccional del río, por partes iguales.

3° Hay superior conveniencia en llegar cuanto antes a la determinación jurisdiccional de todas las islas existentes, y prever el régimen de futuro para las que están en vía de formación o pudieran formarse en el futuro.

4° El establecimiento práctico de los límites de cada soberanía exige un cabal conoci-

miento del río en que aquéllos deben trazarse.

Tal conocimiento no se logrará hasta que los dos países interesados efectúen los estudios y trabajos hidrográficos necesarios, de común acuerdo y en base a los instrumentos públicos existentes o en uso de cualquier otro que pudiera concertarse.

5° El Gobierno uruguayo debiera nombrar de inmediato una comisión de especialistas para estudiar en forma integral todos los aspectos físicos y jurídicos derivados de la existencia del río Uruguay, perfeccionando lo hecho y abordando lo no efectuado.

6° Entre tanto, no debe descuidarse el ejercicio de los actos de jurisdicción que correspondan, en las aguas e islas del río.

Tales actos deben comprender, por razones de solidaridad humana, la asistencia continua de la población isleña, en todos sus aspectos.

7° A efecto de evitar la comisión de actos que involuntariamente pudieran causar lesiones de derecho por desconocimiento de la situación jurídica actual, debe instruirse suficientemente a todos los funcionarios de los organismos oficiales del litoral que cumplen cometidos relacionados con el río.

8° Los problemas del río Uruguay deben ser difundidos en el conocimiento popular, para que se forme una conciencia nacional sobre ellos.



LOS PROBLEMAS DE HOY EN EL RÍO URUGUAY

por el Capitán de Navío (R) Julio LAMARTHÉE TAJES

Es actualmente Director de Asuntos Limítrofes del Ministerio de Relaciones Exteriores. A esta Dirección corresponden todos los asuntos relacionados con los límites terrestres, fluviales y marítimos de la República, así como todos los asuntos marítimos, en especial los relacionados con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados relacionados con ésta.

Se desempeña además como Presidente de la Comisión Interministerial de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos; Presidente de la Delegación uruguaya en la Comisión Mixta Demarcadora de Límites en el Río Uruguay; Presidente alterno de la Comisión Asesora del Poder Ejecutivo para el establecimiento del límite exterior de la plataforma continental; Delegado Permanente de la República en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y Delegado de la República en la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

En relación con esta temática, fue fundador y primer Director de la Oficina de Asuntos Internacionales de la Armada, Delegado de la República en la IIIª Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en las reuniones de Estados partes de esta Convención; en la Comisión Preparatoria de la Autoridad de los Fondos Marinos; en las convenciones informales y Asamblea General de NN.UU. para modificaciones de la Parte XI de la CONVEMAR; en la Conferencia de NN.UU. sobre Poblaciones de Peces Transzonales y Altamente Migratorios; en la Reunión de Expertos Gubernamentales para una Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático y en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Fue profesor y conferencista en la Escuela de Guerra Naval, en el Instituto Militar de Estudios Superiores, en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo y en el Instituto Artigas del Servicio Exterior.

La Comisión Administradora del Río Uruguay atiende variados e importantes asuntos relativos al río, tales como la navegabilidad, la preservación de la calidad de sus aguas y el medio ambiente, la conservación y explotación de sus recursos vivos, no vivos y energéticos y los estudios e investigaciones necesarias para su conocimiento.

Actualmente, los temas en tratamiento de mayor interés e importancia son la navegabilidad de la vía para asegurar el acceso a los principales puertos de ambos países y el estudio sobre la posibilidad de que la instalación de industrias madereras en sus riberas pudiera afectar la calidad de sus aguas.

La instalación en las riberas del Río Uru-

guay de plantas relacionadas con el procesamiento y exportación de la producción maderera, tiene una trascendental importancia para nuestro país, pues más allá de su valor como fuente de trabajo y aporte de recursos económicos, es una pieza fundamental para permitir la comercialización de la producción nacional, pues el costo de los fletes no hace redituable la exportación de rolos, para los que, además, no serían suficientes los puertos actualmente operativos.

El problema maderero tiene dos vertientes, por un lado la problemática ambiental planteada sobre la operación de las plantas de celulosa, requiriendo se asegure que su operación no afecte la calidad de las aguas y por el otro la realización de mejoras destinadas a asegurar la navegabilidad del Río Uruguay en el tramo desde el Km. 0 hasta el Paso Ñandubayzal (al norte de Fray Bentos).

Con respecto a las plantas de celulosa, la CARU consideró por primera vez el tema de acuerdo con las normas previstas en el Estatuto del Río Uruguay sobre afectación de la calidad de las aguas del río, en el año 2003, cuando el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente autorizó la primera planta, autorización sujeta a un estricto estudio que incluye entre otras cosas un Plan de Mitigación y un Plan de Monitoreo y Seguimiento.

Si bien esta actividad tiene una potencialidad contaminante comparable con la nuclear y la siderúrgica, actividades éstas que Argentina desarrolla desde larga data en riberas de ríos afluentes del Río de la Plata, nada justifica prejuzgar que las plantas proyectadas signifiquen una amenaza ambiental, teniendo la movilización opositora más seguramente una motivación comercial. No obstante, CARU pasó el tema a consideración de la Subcomisión de Calidad de Aguas y Prevención de la Contaminación Ambiental y, para su seguimiento, Uruguay facilitará información sobre la construcción de las plantas en tanto

que organismos técnicos de ambos países, realizarán un monitoreo conforme a las disposiciones del Estatuto del Río Uruguay, antes, durante y después de la construcción.

El otro problema en tratamiento por la CARU que se relaciona directamente con la industria maderera es el de los puertos requeridos para los embarques destinados a la exportación. El puerto de Fray Bentos ha sido desde hace algunos años una importante terminal maderera, pero no resulta adecuado por su ubicación y características para embarcar la producción de las plantas de celulosa, requiriéndose la construcción de nuevas terminales.

Los puertos de Fray Bentos y posteriormente Paysandú, así como las nuevas plantas, requieren prioritariamente la habilitación del Río Uruguay como vía navegable permanentemente utilizable, es decir con la corrección de los pasos críticos y la incorporación de un sistema de balizamiento adecuado.

En cuanto a los requerimientos portuarios para las plantas de celulosa, dado que es necesario poder operar con buques de 20 pies de calado y que en algunos pasos aguas abajo de Fray Bentos, hay a veces menos de esa profundidad, será necesario inicialmente hacer en los mismos un dragado de "limpieza", es decir, una obra de relativamente poco costo.

El balizamiento requerido para operar adecuadamente las 24 horas no sería tampoco de alto precio, pues esencialmente bastaría con iluminar algunas boyas que actualmente son ciegas. La Terminal Logística de M^o Bopicuá ha ofrecido la financiación de estos trabajos, si bien el ofrecimiento no ha sido aun definido. Como su realización requiere la aprobación de Argentina, el proyecto fue presentado a través de la CARU.

Las actuales acciones encaminadas al mejoramiento de la vía navegable comenzaron con una iniciativa de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina anunciada en 1997 y presentada formalmente

a consideración de la CARU en agosto de 1998.

Dicha propuesta consistía en que Argentina se haría cargo del costo total de las obras de dragado, balizamiento e informatización del Río Uruguay desde el kilómetro 0 (Punta Gorda) hasta el kilómetro 338,2 (Concordia / Salto), por un monto del orden de los U\$S 99:000.000.

El dragado a realizar sería el siguiente:

Punta Gorda a Concepción del Uruguay a 23 pies (7 metros);

Concepción del Uruguay a Paysandú a 17 pies (5,2 metros);

Paysandú a Concordia / Salto a 9 pies (2,75 metros).

Se estimó que esta obra requeriría la remoción de aproximadamente 3:400.000 Mts³.

El balizamiento consistiría en la colocación de 230 señales nuevas adaptadas a los sistemas internacionales vigentes.

La informatización propuesta fue la de establecer un sistema de soporte para la toma de decisiones en todo lo relativo a la vía de navegación, de acuerdo con las disposiciones vigentes del SICosenaru, por parte de las autoridades competentes de ambos países.

Se propuso a la vez estudiar la incorporación al régimen del Canal Principal de canales alternativos, en principio el Canal Bonfiglio y posiblemente el Canal de Casablanca. Si bien el proyecto del que hablamos no tuvo finalmente andamio, esta incorporación de canales al régimen del Canal Principal se encuentra en consideración de la CARU.

La principal preocupación de la Cancillería uruguaya ante lo propuesto por Argentina, fue la de incorporar al proyecto las cláusulas necesarias que aseguraran la aplicación de los principios y procedimientos propios de la competencia compartida entre ambos países, de acuerdo con el Tratado y el Estatuto del Río Uruguay, reafirmando la igualdad de las soberanías.

Una vez acordados dichos términos, el Ministerio de Relaciones Exteriores uruguayo propuso a su par argentino instrumentar el acuerdo por el intercambio de notas reversales, a lo cual se opuso Argentina, proponiendo en sustitución instrumentarlo mediante una Declaración de ambos Presidentes con instrucciones idénticas y paralelas a las respectivas delegaciones en la CARU. Esta Declaración fue firmada en Martín García el 18 de noviembre de 1998 y las instrucciones a las delegaciones fueron inmediatamente incorporadas al Acta del Plenario de la Comisión.

Diversas razones, fundamentalmente económicas, determinaron finalmente que Argentina no pudiera ejecutar los trabajos propuestos, por lo cual la CARU se abocó entonces a buscar una solución viable considerando la existencia de un compromiso internacional de alto nivel para la realización de la obra.

El compromiso existente es el de que la obra tendrá carácter binacional, sometida a la administración de CARU y ceñida al Estatuto del Río Uruguay, reconociéndose la necesidad de una rápida puesta en marcha de las acciones adecuadas para habilitar la vía navegable.

Como alternativa de financiamiento se propuso entonces utilizar para el proyecto fondos de FONPLATA, ya que éste había evidenciado interés por su coincidencia con otros planes que ha venido considerando para el Río de la Plata y para la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Encarando primariamente los requerimientos de dragado y señalización, se hicieron los primeros contactos con FONPLATA, tomando Argentina la iniciativa en la gestión al solicitar el envío de una Misión de Identificación.

Cuando Uruguay manifestó su interés en las obras requeridas para permitir la operación adecuada de los puertos al Sur del paralelo 33°, Argentina demandó que se asegura-

se que tales proyectos de dragado no eran solamente para beneficiar dichos puertos sino que se correspondían con el plan anteriormente acordado en las declaraciones presidenciales, sobre el mejoramiento de la navegabilidad del Río hasta el puerto de Concordia. Uruguay dio dicha seguridad a Argentina iniciando simultáneamente con ésta el trámite ante FONPLATA para la financiación del proyecto integral.

Entendiendo que transcurriría bastante tiempo antes de la realización de las obras totales proyectadas, debido a los trámites nacionales e internacionales requeridos para la financiación, el proceso licitatorio y las demoras propias del planeamiento e inicio de los trabajos, aceptó Argentina hacer un dragado de emergencia, utilizando medios de su Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, asignando una draga para iniciar el trabajo desde el Norte en Concepción del Uruguay y otra para iniciarlo desde el Sur, trabajando ésta en Paso Márquez para la remoción de unos 60.000 m³, lo cual debería insumir unos 9 días de trabajo. Procedería luego al dragado de los pasos Barrizal y Punta Amarilla, totalizando así unos 100 días de trabajo efectivo. El tiempo de realización quedó sujeto a condicionantes económicas.

Con respecto al balizamiento, Argentina previó la instalación de 41 boyas comunes y 3 especiales, todas sistema IALA, en el tramo entre el Km. 0 y el Km. 108,3 con lo cual se cubrirían las necesidades de las nuevas faci-

dades portuarias (Km. 101 aprox.). Se trataría de boyas recicladas con el indicativo de kilometraje remarcado para su nueva posición. Se estimó la duración del trabajo de instalación de 120 días desde el momento de su inicio.

La Armada Nacional manifestó oportunamente a través de su representante en la CARU, su interés en participar en el futuro en las tareas de balizamiento que se realicen en aquellos sectores que son de importancia para el Uruguay, estando pendiente estudiar la forma en que pueda concretarse dicha participación.

La importancia que tiene para nuestra República la navegación en el Río Uruguay es incuestionable. Durante muchos años constituyó la principal vía de acceso a Salto y a Paysandú, siendo determinante del crecimiento y del papel histórico de esas ciudades. Compió luego con la vía férrea y finalmente fue desplazada por la carretera, lo cual determinó el estado actual de abandono de los puertos del Norte. Solamente para puertos argentinos continuó vigente la vía fluvial en razón del carácter de las cargas que se operaban.

En este siglo se visualiza el renacimiento de la hidrovía del Río Uruguay debido a los cambios en las modalidades de transporte, al costo creciente de los fletes y a las posibilidades únicas que este río ofrece para la instalación de actividades e industrias que, como la maderera, han de ser a corto plazo importantes factores del tan deseado crecimiento económico nacional.



NUESTRO “RÍO URUGUAY” CUARENTA AÑOS DESPUÉS

por el Capitán de Navío (R) Eduardo LAFFITTE

En el próximo diciembre se cumplirán cuarenta años de la promulgación de la Ley N° 13.462, aprobatoria del “Tratado de Límites del Río Uruguay”.

Ha sido, sin duda, un acontecimiento de medular importancia que extendió su benéfico efecto a la posterior y postergada solución integral en el “Río de la Plata y su Frente Marítimo”. En ese escueto documento de solo once artículos se logró la síntesis histórica y se neutralizó el efecto que la geografía política introdujo en una región naturalmente integrada. Sabia e innovadoramente se definieron el espacio y las jurisdicciones y se dejó para el “Estatuto” la acordada nominación y administración de todas las actividades componentes. El posterior “Digesto” ambientó y reguló el quehacer real y cotidiano que llevaba dos siglos de espontánea aplicación.

En resumen, todo lo actuado ha sido de una provechosa labor diplomática, concretada en un completo y eficaz marco jurídico. La sola existencia firme del “Tratado” dio lugar a rápidas y efectivas acciones de integración física como los dos puentes y de producción energética como “Salto Grande”.

En realidad la aplicación del Tratado fue un excelente instrumento para ambos Estados ya que la nutrida actividad humana ribereña se desarrolló desde siempre y en armonía, solo interrumpida por episodios puntuales relativos a inestabilidades internas en esas sociedades. El único y corto período en que ambas orillas integraron una misma organización política fue durante la “Liga Federal” (1813-1820), bajo el Protectorado de Artigas; sin embargo la vida en los pueblos litorales nunca se consideró “en frontera”.

Las pioneras compañías de navegación transportaban pasajeros, en frecuencias semanales, desde todos los puertos del Bajo Uruguay y algunos interiores (Mercedes-Gualeguaychú), indistintamente a Buenos Aires ó Montevideo. El Río generaba e instalaba prosperidad sin reparar en que orilla y sus habitantes crearon amplios lazos culturales y frecuentes sanguíneos. Al momento de la firma del “Tratado” (1961), aunque ya declinante, el “Río Uruguay” mantenía una actividad económica relevante con nutrida navegación en ambos sentidos, operaciones regulares en sus puertos y explotación de las islas. Las cuatro décadas pasadas vieron aumentar el petróleo de 5 a 60 U\$S/barril, multiplicar la producción regional exportable e incorporar rubros en escalas industriales (energía; forestal).

Empezó a instalarse en el mundo la conciencia de protección medioambiental y, en nuestro ámbito regional, el MERCOSUR intentó rescatar aquellos fundamentos, fraternos y prácticos, que se emitían desde Purificación.

El reconocido momento de evocación que el 30 de diciembre nos inspirará respeto histórico y regocijo intelectual, tendría que ser además de compromiso moral para resolver la paradoja de no valorar la vía más eficiente y menos contaminante, inserta en una región de producción homogénea, predominante del sector primario, todo ello contenido en un amplio y detallado marco jurídico y en un comercio mundial demandante de esa producción. La apertura del Canal de Martín García le dio la capacidad al Puerto de Nueva Palmira de recibir y operar con los buques de mayor porte

que acceden al Río de la Plata y, con ello, la incorporación al escenario mundial de los “comodities”, es decir al rotundo presente y previsible futuro de las “cadenas logísticas”.

Los Estados seguirán buscando y proporcionando la prosperidad de sus pueblos, las regiones tratarán de definir y adecuar sus fortalezas a los desafíos del desarrollo, y las sociedades los adecuarán a sus parámetros culturales. En el balance retrospectivo nos surge la percepción de que los enaltecidos méritos jurídicos e instrumentales produjeron, en su directa zona de influencia (litoral oeste y Entre Ríos), un efecto adverso al dejar de ser “nuestro río”, para convertirse en el “río que nos une”. Esto significó dividir el mercado exportador, multiplicar los costos de acceso /

egreso de las zonas productivas, encarecer los insumos tecnológicos, sobreponer legislaciones, reglamentaciones y costos hasta transformar aquel Río Uruguay activo, vigorizador, productor y vector de riqueza en el obstáculo que es necesario salvar para acortar las distancias, puentes mediante, entre las “ciudades hermanas”. Seguramente las auténticas raíces se impondrán y la cultura de “nuestro Río Uruguay” resolverá con ingenio y convicción estos artificiales desvíos, dejaremos los nostálgicos argumentos del dragado y balizamiento para concentrar la energía en el futuro, que es prometedor, porque la naturaleza nos concedió el privilegio de su custodia y el pasado la lección de que “solo dependerá de nosotros mismos”.



LAS RELACIONES ARGENTINO-URUGUAYAS Y SU STATUS JURÍDICO

por el Dr. Diógenes TABOADA

Artículo revista Estrategia, N° 1, Junio 1969, Buenos Aires.

Abogado, Diplomático, Embajador en Uruguay, Canciller de la República Argentina durante las negociaciones con Uruguay, 1961.

El hecho de que a lo largo de casi siglo y medio los gobiernos de la Argentina y de la República Oriental del Uruguay no hayan estimado indispensable delimitar concretamente sus respectivas jurisdicciones en el Río de la Plata demuestra que no puede haber conflicto perdurable entre ambas naciones en materia de navegación y uso de estas aguas comunes.

El protocolo suscrito por el plenipotenciario uruguayo Gonzalo Ramírez y el argentino Roque Sáenz Peña el 5 de enero de 1910 reconoce expresamente una situación de hecho tradicional que nunca necesitó ser reglada. Su artículo tercero consagra la doctrina del uso inveterado al establecer que “La navegación y el uso de las aguas del Río de la Plata continuarán sin alteración como hasta el presente, y cualquier diferencia que con ese motivo pudiese surgir será allanada y resuelta con el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que ha existido siempre entre ambos países”.

No pudo haberse hallado una fórmula más amplia y menos específica para dar status jurídico a una fraternal asociación de pueblos unidos, no separados, por el Mar Dulce de Solís.

Los juristas ortodoxos objetaron en su hora la ambigüedad del protocolo Ramírez-Sáenz Peña, pero lo cierto es que su espíritu fue ratificado ulteriormente cada vez que la

Argentina y el Uruguay hubieron de convenir algo respecto al Río de la Plata. Así, ese documento de 1910 fue ratificado expresamente en el punto 3 de la declaración conjunta sobre el límite exterior, firmada por el canciller uruguayo Martínez Montero y el embajador argentino del Mazo el 30 de enero de 1961 y por el protocolo relativo al levantamiento integral del río que firmaron el 14 de enero de 1964 los cancilleres Alejandro Zorrilla de San Martín del Uruguay, y Miguel Ángel Zavala Ortiz de la Argentina. Durante el lapso de 54 años desde la firma del protocolo Ramírez-Sáenz Peña, la doctrina uniforme ha sido la que se funda en la amistad indestructible de nuestros pueblos y en el reconocimiento explícito de que es esa amistad, más que cualquier estatuto, la que regla la cuestión de límites entre ambas repúblicas.

No hay razón alguna para que no sea ese mismo derecho consuetudinario y ese mismo espíritu histórico los que sigan presidiendo los arreglos, que en estos días se elaboran con motivo de la iniciativa uruguaya de explorar el lecho del río en busca de petróleo y de la jurisdicción sobre el islote que nosotros llamamos Isla Bauzá y los uruguayos denominan Isla Timoteo Domínguez. Ambas cuestiones son susceptibles de un rápido acuerdo, sin necesidad de que las partes se empeñen en innovar sobre el *statu quo* de fondo que ha sido reiteradamente aceptado por ellas

en los instrumentos recordados. Entre la Argentina y el Uruguay el derecho se confunde con la noción entrañable de la comunidad histórica, con el hecho tradicional de una amistad que nunca ha sido empañada por conflictos sustanciales y que ha sido y debe seguir siendo la pauta de las relaciones internacionales de ambas repúblicas rioplatenses. Los argentinos no podemos tener pleitos con los uruguayos y viceversa. El interés común nos obliga a mantener una solidaridad férrea para promover la grandeza de ambos países, su desarrollo integral y la defensa de sus posiciones en el ámbito regional y mundial.

Así ocurrió cada vez que la Argentina y el Uruguay coincidieron plenamente en la afirmación de su condominio de hecho sobre las aguas del Plata frente a las pretensiones de las grandes potencias de considerar al río ribereño como bahía o estuario abierto. El carácter fluvial de las aguas ha sido defendido en común, sin perjuicio de aceptar el principio de libre navegación para todas las banderas del mundo, principio que también interesa reconocer a ambas naciones por obvias razones de convivencia internacional y de expansión de su comercio exterior.

Lo peor que podría ocurrir en la actual emergencia es que las partes olvidaran esta solidaridad espiritual y material y abrieran una brecha para la intervención ajena, porque si sometiéramos el diferendo a arbitraje, ello equivaldría a invitar a los extraños a que avanzaran sus propias reivindicaciones que invariablemente hemos rechazado en defensa de una soberanía común e irrenunciable sobre las aguas rioplatenses.

La demora en solucionar la presente controversia es en sí misma una mala política. El afán de reglar la jurisdicción sobre la base de cualquiera de las tesis opuestas que los juristas se empeñan en dilucidar (la doctrina de la línea media, que defienden los juristas uruguayos o la del “thalweg” o canal de navegación, que prefieren nuestros juristas) tam-

co es conveniente como modo de resolver un problema que es eminentemente práctico y que no encaja en ninguna de las dos doctrinas. Prueba de ello es que en el tratado de límites sobre el río Uruguay, en cuya gestión me tocó intervenir en mi carácter de Ministro de Relaciones Exteriores del gobierno del doctor Frondizi, hubo que aplicar un criterio ecléctico y pragmático, mezcla de las doctrinas de la línea media y del canal de navegación y un expediente más práctico aún en cuanto a la jurisdicción sobre algunas islas del río en que debimos recurrir a la regla de la posesión consuetudinaria, que es también la única que puede resolver el status de la Isla Martín García en el Río de la Plata. Este convenio sobre jurisdicciones en el río Uruguay es claro ejemplo de que los problemas de límites fluviales con la nación hermana no pueden resolverse con rígidos patrones jurídicos, cuando existe una práctica inveterada que tiene mayor vigor y sustancia.

No quisiera terminar este breve comentario sin expresar una íntima convicción de argentino, válida para nuestras relaciones con el Uruguay como para nuestras relaciones con Bolivia, Paraguay y Chile.

En el mantenimiento de estas relaciones, la Argentina debe inspirarse en la noción global de que nada es superior al interés de la solidaridad profunda y fraternal con estos hermanos limítrofes. Ellos son asociados naturales de la Argentina en el mundo. Ellos son parte inseparable de nuestra estrategia continental. Formamos, con las naciones vecinas, un todo geopolítico alimentado por la herencia histórica y la indudable comunidad de intereses presentes, frente al mundo exterior, frente a los intereses internacionales que no coinciden con los nuestros y a menudo son abiertamente opuestos. Es la lucha en este ámbito mundial la que nos compromete y obliga a formar un frente inquebrantable con nuestros hermanos limítrofes y –en un cuadro más amplio– con toda América Latina.

Las naciones subdesarrolladas del hemisferio están lanzadas a la gran empresa común de vencer su atraso y liberarse de su dependencia del factor externo que las ha mantenido en la condición de países agroexportadores. Para ganar esta batalla mundial, necesitamos la más vigorosa y homogénea solidaridad latinoamericana. No podemos, entonces, confundir el objetivo ni creer que nuestra soberanía—que en definitiva depende de nuestro crecimiento independiente y de nuestra grandeza nacional— se juega en un transitorio episodio menor con cualquiera de las repúblicas linderas. En verdad, la soberanía argentina se juega, junto con la de todas las naciones latinoamericanas, en la guerra contra el subdesarrollo. Si no nos unimos para librar esta guerra, si no la ganamos, no seremos más

soberanos ni más independientes porque reivindicamos un islote aluvional o porque discutamos la importación de unas cuantas toneladas de yerba. Hay una óptica de las relaciones internacionales y de la defensa nacional, que corresponde a esta visión planetaria de nuestro destino y que debe sobreponerse a la miopía de los diferendos técnicos con nuestros vecinos amigos.

La Argentina tiene una gloriosa tradición de grandeza y nobleza en su política continental. Si nos inspiramos en ella no podemos enfrascarnos en largas y enojosas discusiones con las repúblicas hermanas. Para que el mundo nos respete y nos ayude a edificar nuestra grandeza, debemos comenzar por ser grandes en nuestra visión política y en nuestra actitud generosa con nuestros amigos.





**Boletín del Centro Naval
Argentina**

Fundado en Mayo de 1882

Valor Suscripción US\$ 50

Solicitud de suscripción 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.

PESCA ARTESANAL SUSTENTABLE E INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

por el Capitán de Navío (CIME) Raúl RODRÍGUEZ

Realizó un curso sobre “Planificación y Control de la Producción” en el Centro de Tecnología y Productividad Industrial. Egresó con Diploma de Honor en el Post Grado del Programa de Dirección en Marketing de la Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Uruguay “Dámaso A. Larrañaga”. Cursó un Master en Marketing en el mismo Instituto de Enseñanza terciaria. Participó del Seminario “ISO 9000 para la Alta Gerencia” organizado por el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas. Participó del II Seminario Regional sobre Posicionamiento y Calidad Total en la Integración organizado por el Centro Latinoamericano de Desarrollo. Participó como presidente de la delegación Uruguaya en el XVIII congreso panamericano de Ingeniería Naval Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria organizado por el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, donde fue designado para integrar el Consejo Consultor. Integró la tripulación del V/ Capitán Miranda como Primer Oficial de Máquinas en el viaje alrededor del mundo. Ejerció la Jefatura de los Diques Mauá; Cerro y posteriormente del Servicio de Construcciones Reparaciones y Armamento entre los años 1998 y 2004. Con más de 280.000 millas náuticas navegadas es uno de los oficiales CIME en actividad con mayor número de millas navegadas.

Actualmente presta servicios como Jefe de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto Naval.

1. DESARROLLO

a) LA PESCA ARTESANAL

Nuestro país con cientos de kilómetros de costa sobre el Río de la Plata, Río Uruguay, Océano Atlántico y varios lagos navegables, presenta una fauna ictícola variada y comercialmente atractiva.

La pesca industrial se ha desarrollado de manera exponencial en los últimos treinta años, convirtiéndola más allá de opiniones discordantes y de períodos de mayor o menor auge, en uno de los pilares de la economía nacional.

A través de sus cámaras empresariales o de los distintos sindicatos que nuclean a sus

tripulaciones, los uruguayos en grandes rasgos nos hemos ido familiarizando con la problemática que la rodea.

Pero ésta no es la única actividad extractiva de recursos acuáticos, patrimonio de la nación en su conjunto, existe una actividad comercial, una actividad que representa “negocio” para muchos compatriotas, es la pesca realizada artesanalmente mediante barcas desde distintos puntos de la costa.

La Pesca Artesanal representa una de las unidades productivas más desconocida y postergada de la sociedad uruguaya.

La misma involucra a cientos de compatriotas, que se hacen al mar con elementos y técnicas ancestrales en procura de su sustento.

Los pescadores artesanales conocen de riesgos e inclemencias y sus vidas están regidas más por los ciclos marinos que por otras coordenadas sociales. Además, por las características del trabajo en el mar, el pescador debe buscar los recursos a lo largo de la costa, lo que se traduce en asentamientos pesqueros de carácter transitorio, de condiciones precarias, generando un hábitat que dista mucho de ser el básico familiar.

Con conocidos ejemplos de colectividades prácticamente nómades los pescadores se desplazan de uno a otro punto, abandonando una caleta sobre explotada en busca de la nueva que genere el recurso que le ha sido adverso, sin comprender que los magros resultados son la consecuencia inexorable de la propia cultura, que rige la actividad donde los momentos de mayor bonanza son sólo espejismos que realimentan los malos procedimientos.

Para el pescador artesanal en general no existe la Seguridad Social, o mantener un vínculo con un sistema de salud organizado, o capacitarse para lograr mejores rendimientos productivos o tener una estrategia comercial, que le permita obtener mayor renta por su faena.

Estas mejorías eventuales en los ingresos la mayoría de las veces, se desvanece como resultado de distorsiones que los propios planos de referencia del ambiente establecen, favorecidos en la cultura del consumo y la compra exagerada de artefactos, que más tarde mal venden para poder subsistir.

La cultura de la pesca artesanal es el "hoy", el "ahora", es resolver las situaciones ante la inminencia del desenlace, estando encerrada en esta filosofía de vida buena parte de su designio. El problema se resuelve sin saber a ciencia cierta qué costo tiene, qué incidencia tiene el compromiso que se asume a cambio de la resolución de un infortunio en el motor, o la falta de capital para combustible o carnada. El pescador comienza su espiral de endeu-

damiento favoreciendo el sobre dimensionamiento de la figura del intermediario, quien a la postre será el verdadero gran beneficiario de la actividad.

Un endeudamiento escalonado que cada vez lo va haciendo más dependiente de la captura del día para resolver los problemas acuciantes, dejando de lado su propia seguridad, al extremo de hipotecar su propia existencia en la marcha del "negocio".

b) LA INDUSTRIA NAVAL NACIONAL

Desde la fundación misma de nuestro país, existe una indisoluble interrelación entre su propia génesis como nación y su puerto, que a pesar del transcurso de los siglos no ha sido modificada.

La necesidad de dotar al puerto de los servicios requeridos por los buques que a él arribaban, fue desde siempre una preocupación de las autoridades nacionales, llegando a ocupar el Estado mismo la gestión de aquellos que no eran prestados por particulares.

Tan es así, que si bien en un inicio la Industria Naval Nacional comienza a desarrollarse como consecuencia de la inversión privada tal como la de Irineo Evangelista de Souza en 1878, conocido como Barón de Mauá, y un año más tarde la de los Señores Civils y Jackson, al ver el gobernante su imposibilidad de continuidad crea el Servicio de Construcciones y Reparaciones de la Armada (Arsenal de Marina), mediante la ley 5477 de julio de 1916, a efectos de hacerse cargo del Dique Nacional.

Esta figura jurídica no sólo permitió que un país como el nuestro con un pequeño territorio y un mar extenso pudiera mantener con mínimos costos los buques de su Marina de Guerra, que lo habilitaran a ejercer su soberanía sino que se convirtió en una verdadera escuela de artes y oficios vinculados al mar y complemento de la actividad portuaria misma.

El proceso de desindustrialización que ha venido viviendo el país en las últimas décadas no le ha sido ajeno a la Industria Naval en general y a los Diques de la Armada en particular.

Hoy en día con un promedio de edad de su fuerza laboral superior a los 52 años y con algunos oficios a punto de desaparecer a nivel nacional, los Diques de la Armada observan con preocupación, la inminencia del ocaso de una actividad otrora pujante y por ende futuras desventajas a nivel de operativa portuaria.

Por cierto ¿es posible pensar en un puerto desarrollado, moderno, competitivo con la región donde la reparación naval estuviera en manos de un monopolio privado?; ¿en un puerto donde se carecieran de determinados oficios vinculados al mantenimiento y reparación de los distintos componentes de una nave?; ¿dónde por falta de inversión no se cuente con instrumental moderno para el control y la corrección de averías?

Una actividad estratégica desde el punto de vista de la práctica y divulgación del arte naval, del mantenimiento de la flota naval militar y por sobre todo estratégica como elemento articulador de prácticas comerciales leales con los altos intereses nacionales, requiere de políticas precisas y particulares.

Es muy común hoy en día escuchar hablar de “globalización” o de “libertad de comercializar” o de “desregulaciones estatales”, pero si en la actualidad existe industria naval fuera del continente asiático, es casi pura y exclusivamente a políticas estatales que con ingenio, y pragmatismo, reconocen su imposibilidad de dejar liberado a su propio azar la competitividad de sus puertos, introduciendo figuras y proyectos que la sustenten. Es impensable en los Estados Unidos o en cualquier país del continente europeo un Astillero (público, privado o de figura comercial híbrida), que no esté llevando adelante algún plan de construcción de embarcaciones mili-

tares para su Marina de Guerra o algún plan de sustitución de embarcaciones comerciales (pesqueros, transporte de commodities, etc.) para privados con financiamiento estatal.

Por cierto ni nuestro país en general, ni nuestra industria naval en particular, está en condiciones actualmente de insertar un proyecto importado de las características señaladas. Es demasiado simplista pensar que este nivel de deterioro de los distintos componentes de la industria se revierte espontáneamente ante la presencia de inversión financiera.

2. PROBLEMÁTICA

De los dos grandes temas descriptos muy brevemente en el Desarrollo, desprenderemos los distintos problemas que lo componen y visualizaremos como su complejidad escapa a un organismo en particular involucrando distintos servicios, instituciones u organizaciones que deberían intervenir. Cualquier solución que se pretenda implementar que no contemple todos los tópicos en su conjunto sólo tendrá un alcance limitado, mayormente mediático y de efímera incidencia.

- a) Práctica caótica de la pesca artesanal.
- b) Mala imagen de la Pesca Artesanal.
- c) Falta de formación técnica de los pescadores.
- d) Utilización de embarcaciones inadecuadas para nuestras costas.
- e) Carencia de un circuito comercial que asegure una circulación adecuada de la pesca con la consiguiente contrapartida económica.
- f) Marginalidad de la actividad de los sistemas de seguridad social y salud del Estado.
- g) Imposibilidad del propio Estado de cumplir con legislación vigente, tal como la provisión gratuita de sistemas de comunicaciones y medios de salvataje.
- h) Imposibilidad en muchos casos de la Prefectura Nacional Naval de ejercer tareas de control como consecuencia de “g”.

i) Desarrollo de un circuito económico de los intermediarios que lejos de alentar buenas prácticas comerciales, fomenta la explotación de los pescadores.

j) Degradación de la capacidad operativa de los Diques del Estado.

k) Envejecimiento de la masa laboral de los Diques.

l) Pérdida de oficios muy especializados a nivel nacional.

m) Riesgo de monopolización privada de los servicios de reparaciones navales.

n) Imposibilidad del Estado de mantener la flota de la Armada, con el consiguiente riesgo de pérdida de soberanía.

o) Pérdida de competitividad del Puerto de Montevideo.

Si bien sería posible continuar agregando algunos otros problemas puntuales a toda la temática, dada la envergadura de los mencionados, es posible distinguir cinco áreas extremadamente sensibles de interés nacional, cuya resolución se reitera escapa a un organismo en particular, requiriendo su resolución una estrategia en el marco nacional.

a) Socio-Cultural.

b) Técnico-Productivo.

c) Técnico-ambiental.

d) Económico-comercial.

e) Jurídico-policial

3. CONCLUSIONES.

Los problemas están instalados y como Instituciones al servicio de la nación debemos procurarles respuestas. Han existido intentos parciales de resolverlos por medio de leyes, pero la realidad es que han sido totalmente inoperantes.

El proyecto propuesto plantea otro camino. El de concebir desde el Estado una actividad desempeñada por particulares, pero con una visión global que genere riqueza, asegure el futuro de los integrantes, y en pleno desarrollo

socio cultural, posibilite la recuperación de una rama industrial tan sensible como la industria naval y apoye el sostenimiento de una flota de la Armada capaz de ejercer la soberanía en nuestra área de jurisdicción marítima.

La propuesta es agrupar las colectividades pesqueras según los criterios técnicos en determinados puntos de la costa, acorde las especies a ser capturadas.

Para tal fin, puedan ser construidos en los Diques de la Armada un tipo de embarcación estandarizado para la zona de captura, con la seguridad y la tecnología necesaria para obtener la mejor ecuación costo beneficio para la actividad, donde su equipamiento y el costo de los repuestos estén asegurados por una concepción similar. Con tecnología realmente sustentable con recursos nacionales, y que con paulatinos y constantes pasos estratégicamente diseñados, sirva de cimiento de un modelo de desarrollo industrial íntimamente ligado al sector productivo-extractivo.

Una vez en la costa se disponga de los servicios requeridos, destacamento de Prefectura, rampa para su botado y retiro del mar, incluyendo contenedores refrigerados para almacenamiento de pescado. Con una frecuencia determinada de vehículos de transporte terrestre adecuados, la pesca pueda ser trasladada a la base de operaciones de acondicionamiento para su introducción al mercado en puestos ubicados en la costa de Montevideo, las ferias, los propios organismos del Estado para su consumo (INDA, Ministerios, etc.) a modo de ejemplo, de manera de poder defender el costo justo por su captura.

Con un circuito financiero establecido a través del sistema bancario, que podría incluir tarjeta de crédito donde en forma automática, puedan ser efectuados los descuentos correspondientes como consecuencia de la operativa (amortización de la embarcación, pago del combustible a ANCAP, previsión social, etc.).

A través de los destacamentos de Prefectura pueda apoyarse el adiestramiento técni-

co adecuado por zonas y se fomente el apoyo de los Organismos que DINARA determine, el desarrollo de una conciencia productiva, ambiental y jurídica, que permita también, una inclusión socio cultural de todos los integrantes de las familias de pescadores que se dedican a esta actividad, en el completo marco de un “PLAN NACIONAL DE PESCA ARTESANAL”.

Con este documento, se intenta plantear un ámbito de discusión en donde, salvando las distancias, pueda hacerse una suerte de

trasposición de las medidas adoptadas por países desarrollados en salvaguarda de su industria naval y de sus intereses marítimos y portuarios. En definitiva que el desarrollo del sector de la pesca artesanal, convirtiéndolo en una actividad sustentable, sirva de piedra angular de la refundación de una industria naval nacional que en nuestros días agoniza procurando de sus estertores regenerar las capacidades que otrora supimos ostentar.

No queda mucho tiempo.





Revista de Marina, Armada de Chile Publicación Bimestral

Valor Suscripción US\$ 75
(incluye costos de envío internacional)

Solicitud de suscripción a Revista de Marina,
Casilla 220 Correo Central, Valparaíso
o Correo Electrónico: revismar@vto.net
indicando nombre y dirección.

SEA PARTÍCIPE DE LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EN SU ORGANIZACIÓN

por los Capitanes de Fragata (CG) Sergio DOS SANTOS y Diego ROMBYS

INTRODUCCIÓN

Este es el tercer artículo editado en nuestra revista acerca de la Gestión del Conocimiento (GC), más allá de que la propia Revista Naval es un ejemplo aplicativo de consolidación de conocimiento marítimo - naval.

Observando los anteriores artículos a partir de la óptica de los comentarios y críticas constructivas de colegas y amigos, surge la necesidad de abordar esta temática desde un enfoque práctico, dado que no es simple resumir los conceptos derivados de la GC siguiendo la forma en que en general son tratados, y se lo analiza en la bibliografía disponible.

Además de mostrar un ejemplo de potencial aplicación en cualquier organización, trataremos de responder las preguntas que en general se presentan cuando se comienza a tratar el tema.

Esperamos que el presente artículo genere aún más juicios de valor, y que los mismos de alguna forma nos acerquen a la realidad de "knowledge management", aspecto fácilmente cuantificable a través de una simple búsqueda en internet.

UTILIDAD PRÁCTICA DE LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

La gestión del conocimiento abre múltiples alternativas a través de los diferentes modelos que la tratan, mencionan o incluso la desarrollan. El siguiente es un resumen de algunos de los posibles empleos concretos:

- o Determinar el conocimiento que requiere la organización (espectro o dimensiones del conocimiento en la organización).

- o Valorar el conocimiento de la organización y sus integrantes (Capital Intelectual).
- o Resumir gráficamente la organización del conocimiento (mapas de conocimiento) para favorecer la formación y la toma de decisiones.
- o Establecer acciones concretas para consolidar y compartir dentro de la organización el conocimiento que se posee, así como obtener el que se requiere (ciclo o acciones de la GC).
- o Determinar la situación de la organización respecto a como valorar y administrar el conocimiento, estableciendo políticas y programas para mejorarla (estadio de desarrollo de la GC).

A los efectos de considerar inicialmente este último punto, le invitamos a que estudie detenidamente el cuadro adjunto a este artículo, en especial si considera que no tiene nada que aprender de estos temas, planteándose las siguientes interrogantes:

- o ¿Cómo gestionamos el conocimiento en nuestra organización?
- o ¿Cómo es la gestión de conocimiento en el cargo que actualmente ocupamos?
- o ¿Qué debería saber y qué sé en relación a las tareas que tengo asignadas?
- o ¿Qué sabe y qué debe saber el personal a mi cargo?

Una vez estimado el "escalón" que ocupamos, el segundo cuadro permite visualizar un resumen de las acciones que permitirían ir mejorando paso a paso la forma como se maneja el conocimiento en nuestra organización.

- o ¿De qué forma se puede mejorar al respecto?

DUDAS Y PREGUNTAS ASOCIADAS A LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Concretamente ¿Que es la gestión del conocimiento (GC)?

Cabe aclarar que no hay una definición única para este término de creación relativamente reciente. Múltiples actores la abordan desde diferentes ángulos. Existen varios aspectos en los cuales coinciden las principales fuentes bibliográficas:

- o La gestión, necesariamente conlleva acciones concretas. Si bien existe una fuerte teoría de carácter bastante abstracto, los conceptos de GC deben tener una utilidad práctica, obviamente asociada al conocimiento.
- o Las acciones describen el proceso o ciclo a través del cual se obtiene, se transforma, se comparte y emplea el conocimiento.
- o Implica comprender lo que la organización sabe y debe saber para el cumplimiento de sus objetivos, así como la forma de administrarlo eficientemente.

Actualmente se habla de GC: ¿Es que el conocimiento no era importante antes?

Siempre hemos gestionado el conocimiento. De hecho, el desarrollo exitoso de la humanidad, puede asociarse a la capacidad del hombre de generar nuevo conocimiento y transmitirlo a sus semejantes.

Si bien siempre ha sido importante, hoy día somos más conscientes de la importancia de su adecuada gestión, como forma de lograr eficacia y eficiencia en las organizaciones. Asimismo existe un continuo crecimiento de las herramientas que permiten optimizar el empleo de los siempre escasos recursos.

¿Es coherente hablar de GC cuando en una organización es difícil incluso mantener vetustos elementos tecnológicos?

Como lo refleja un artículo anterior que trata la GC (Revista Naval, N° 50), si países como Canadá se quejan de la creciente brecha tecnológica y por ende en la consiguiente brecha en materia de conocimientos, que podemos agregar cuando miramos dichos desarrollos desde el Sur. Este es el principal argumento de los detractores de esta disciplina, a la vez que el más erróneo.

El error parte de considerar a la gestión del conocimiento solo desde la perspectiva que plantea su desarrollo en EE.UU. bajo el término de “knowledge management”. Si bien es cierto que bajo dicha óptica la GC es casi “tecnología pura”, no es la única aproximación. La GC permite optimizar el empleo de la tecnología existente, sea esta de última generación o notoriamente arcaica.

De cualquier forma es necesario observar cualquier desarrollo en materia de GC, de forma que la tecnología que implique sea organizativamente sostenible.

¿Por qué es imprescindible considerar hoy a la GC como disciplina de estudio y aplicación y cómo se llegó a ello?

A comienzos de la década de los 80, Alvin Toffler nos introducía al futuro con su libro “la tercera ola”. La obra trata el estudio de la humanidad a través de la influencia de tres olas o eras: la ola agrícola, la ola industrial y la tercera ola, para la cual Toffler se limitó a dar sus características. Muchos autores posteriores se refieren a esta última como la ola de la tecnología y del conocimiento.

La influencia de las diferentes olas cubren desde lo micro hasta lo macro, desde el hombre, pasando por las organizaciones hasta las sociedades. Si tomamos como ejemplo las organizaciones en la ola industrial, vemos que éstas estaban estructuradas para funcionar bajo un modelo fabril, produjeran o no artículos industriales. Este modelo afectaba a escuelas, hospitales, organizaciones militares, etc.

Cuatro cosas importantes han cambiado con la nueva ola, que llevan a considerar la Gestión del Conocimiento como una actividad principal dentro de las organizaciones;

- o primero, la disponibilidad de información,
- o segundo, la velocidad con que ésta se actualiza o cambia,
- o tercero, la accesibilidad a la misma por parte de la mayoría de los integrantes de cada organización, no importando el nivel jerárquico en que se encuentren (esto hace que los aportes a dicha organización puedan provenir de cualquier nivel)?
- o cuarto, las variaciones que han surgido en los últimos tiempos en cuanto al proceso de globalización y producción masiva de conocimientos.

¿No existe peligro en que al estudiar conceptos modernos de gestión, la organización ponga en peligro la esencia de sus cometidos? ¿No será acaso la GC otra “moda pasajera”

La esencia de los cometidos de la organización es un valor de la cultura organizacional. En la medida en que cada aspecto ocupe la prioridad y atención que corresponde más que peligros, existen beneficios.

Por ejemplo, sería disparatado en un Instituto de Formación, quitar horas a Navegación, Armamento u Operaciones para dar clases de GC. Sin embargo, no suena ilógico crear un Grupo de Investigación Docente que permita mejorar la gestión del conocimiento asociado a Navegación, Armamento, Operaciones y todas las restantes asignaturas, debidamente priorizadas. De hecho lo estamos haciendo.

Para completar la respuesta, es conveniente plantear una nueva pregunta:

¿Es necesario que toda la organización se ponga a estudiar GC?

Evidentemente no. Pero existen algunos puntos básicos, conceptos y valores de la GC que sería conveniente que todos manejáramos, para que nuestra organización optimizara la forma en que considera y administra el conocimiento que requiere. Volviendo al ejemplo del Instituto de Formación, bastaría con darle a los alumnos una charla explicativa de la forma en que se espera que obtengan, incorporen, organicen, compartan, empleen y actualicen el conocimiento en la organización; y sin mencionarlo, contribuimos a consolidar la cultura organizacional y sus valores esenciales.

CONCLUSIONES

Que transitamos por la era del conocimiento no es un mero cliché. Aún sin manejar conceptos de GC, es evidente que la disponibilidad de información crece a ritmo exponencial y por lo tanto todas las actividades, especialmente las asociadas a profesiones, requieren una actualización que en muchos casos ya es permanente. La tendencia a la especialización o profesionalización, lejos de debilitarse se fortalece día a día. Podremos detenernos nosotros, e incluso pretender que nada se mueve a nuestro alrededor. Todo depende de hacia donde miremos. Los conceptos asociados a la GC seguirán avanzando con o sin nosotros.

La GC de por sí, no responde directamente las interrogantes y desafíos que se les presentan a las organizaciones, pero puede contribuir decisivamente a ello, reforzando la esencia de la propia organización.

Si tan solo considera que es necesario reflexionar sobre estos asuntos, encontrará en la gestión del conocimiento un terreno fértil para orientar sus inquietudes. Volviendo al gráfico, el segundo escalón es siempre mejor que el primero y la base para pasar al tercero. Todo comienza por reconocer dónde estamos y a dónde queremos llegar. En principio es

una decisión individual, pero no podemos olvidar que la cultura organizacional es la resultante de la sumatoria de los esfuerzos compartidos. En buena medida de nosotros depende la realidad y las posibilidades de modificarla.

En definitiva, la gestión del conocimiento es una forma de tratar de acortar distancia con el desarrollo, posicionándonos aunque más no sea en sus “vagones de cola” como aconteciera en el pasado. La alternativa es quedarnos progresivamente en un andén semivacío,

en el cual tan solo veamos operar trenes ajenos, y lo que es peor, en nuestros propios rieles.

Nota de los Autores: De la misma forma que lectores anteriores nos hicieron llegar sus comentarios, esperamos sus reflexiones. Es una forma de mejorar juntos la GC en nuestra organización.

sergiodossantos@gmail.com

diegorombys@gmail.com





REVISTA NAVAL

República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección



www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

EEUU, IRÁN Y LA CRISIS DE LOS REHENES (1979-1981)

por el Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS



El Capitán de Navío (CG) (R) 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. Su último destino fue como Director General de Personal Naval y Director del Centro de Estudios Navales.

INTRODUCCIÓN

En noviembre de 1979 la política exterior de EEUU recibió un impacto negativo mayor cuando el Sha de Irán abdicó a su trono y el Ayatolá Ruholah Khomeini asumió el poder de un gobierno confesional fundamentalista islámico, expresando una virulenta praxis anti estadounidense. Poco tiempo después, mientras el gobierno encabezado por James Earl Carter aún no había internalizado este evento, una turba de estudiantes islámicos tomó por asalto la Embajada de Estados Unidos en Teherán, haciendo prisioneros a los 66 funcionarios diplomáticos allí destacados. Trece de ellos fueron luego liberados, pero los restantes permanecieron en cautiverio en la misma sede diplomática. Luego de algunos meses de negociaciones estériles, el presidente de EEUU autorizó la ejecución de una operación militar de rescate, la que concluyó en fracaso, y provocó la dispersión y ocultamiento de los rehenes en el vasto territorio iraní. La situación de cautiverio se mantuvo durante 444 días, ya que la liberación se obtuvo recién al asumir la presidencia Ronald Reagan, en enero de 1981.

EL IMPERIO DE PERSIA

Irán (en farsi: “tierra de los arios”), es un Estado del Golfo Pérsico conocido hasta 1935 como Persia. La llanura iraní fue poblada alrededor del 1500 AC por dos tribus arias: los medos y los farsis o persas. Los primeros ejercieron el dominio sobre los segundos hasta el 681 AC, cuando Aquemenes estableció la igualdad por el uso de las armas. En 558 AC, Ciro el Grande, de la dinastía Aqueménida, derrotó militarmente a los medos, y anexando los reinos de Lidia y Babilonia impuso el Imperio Persa como poder predominante en la región. Su hijo Cambises II extendió el territorio con la conquista de Egipto en 526 AC. Darío I amplió las fronteras desde el Nilo hasta el río Indo y con el título de Darío el Grande, agregó Asia Menor al imperio para 493 AC, y allí entró en conflicto con los griegos. Darío murió mientras conducía la invasión de Grecia, operación continuada por su hijo y sucesor Jerjes I, quien fue derrotado en una batalla terrestre (Platea) y dos navales (Micala y Salamina). Las incursiones de Jerjes marcaron el punto culminante de la expansión persa, porque durante el reinado de su sucesor, Artajerjes I, los egipcios se rebela-

ron, y el imperio entró en retroceso volviendo a sus límites originales.

Durante el siglo IV AC Persia entró en descomposición, pero el golpe de gracia se lo dio la conquista de Alejandro Magno en 331 AC. A la muerte del macedonio (323 AC), se generó un período de luchas por el trono vacante entre distintos líderes locales, que finalizó en 312 AC cuando Seleuco I unificó por las armas, los territorios desde el Indo al Mar Rojo, Siria y Asia Menor. Persia volvió a ser una unidad política mayor bajo la dinastía de los Seléucidas, aunque por el siglo II DC se encontró subyugada a los partos. En 226 DC Achardir I derrotó a los opresores y fundó la dinastía Sasánida, imponiendo el zoroastrismo como religión oficial. Fue sucedido por su hijo Sahrpur I, quien consolidó el imperio hacia el Este, pero por el Oeste entró en conflicto con los romanos, perdiendo los territorios de Siria y Asia Menor.

La guerra con Roma continuó bajo Narsés II, cuyos ejércitos fueron aniquilados el 297 DC y Persia perdió Babilonia, trasladando las fronteras desde río Éufrates al Tigris. Sin embargo, Sahrpur II (309-379) reconquistó Babilonia, y dio cierta estabilidad al imperio, la que se mantuvo con Yazdgard I y Bahram V hasta el 420, e incluyó cierta libertad religiosa que permitió la progresión del cristianismo entre los persas. No obstante, las fricciones con Roma fueron un factor casi permanente, con el nuevo ingrediente del factor religioso, hasta que en 424 se llegó a un acuerdo de reconocimiento de fronteras y tolerancias religiosas recíprocas.

La influencia romana fue desplazada a fines del siglo V por la invasión de los heftalíes (o “hunos blancos”), quienes mantuvieron al rey persa Peroz II y su régimen imperial a cambio del pago de tributos para las hordas. Esta situación permaneció hasta el 532, cuando Cosroes I expulsó a los hunos y derrotó las tropas del emperador bizantino Justiniano I, extendiendo los dominios de Persia al Mar Negro y el Cáucaso,

convirtiéndose en el más poderoso de los monarcas sasánidas. Pero los intentos de continuar la expansión hacia Siria, Asia Menor y Egipto fueron detenidos por Heraclio I de Bizancio, quien en el 627 empujó a los persas a sus fronteras originales. El último monarca de la Dinastía Sasánida fue Yazdgard III, quien en 651 sufrió la invasión de los árabes y la consecuente incorporación de Persia al Califato.

La irrupción árabe significó un punto de inflexión en la cultura persa. El zoroastrismo y el catolicismo ortodoxo no pudieron resistir el avance arrollador del islam y prácticamente desaparecieron. La nueva fe estaba apoyada por las estructuras sociales y las del gobierno, trastocando profundamente la vida en Persia. Pero el intercambio cultural se dio en los dos sentidos: las viejas tradiciones iraníes ejercieron influencia sobre los nuevos amos, y así los califas Omeyyed de Damasco copiaron la etiqueta de la corte sasánida y más tarde los de la dinastía Abasí de Bagdad cambiaron las costumbres de las tiendas del desierto árabe por el boato de la vida cortesana persa.

Promediando el siglo IX los turcos invadieron Persia, que se mantuvo ocupada hasta 1502. Ese año surgió Ismail I, quien dijo ser descendiente directo de Alí, el cuarto califa, expulsando a los invasores. Los persas lo endiosaron y lo proclamaron “Shahanshah” (Rey de Reyes y Santo Defensor de la Fe), abreviado “Sha”, lo que marcó el inicio de la dinastía Safawi y el establecimiento de la doctrina shií como religión oficial.

No menos importante, el monarca pasó a ser al mismo tiempo la máxima jerarquía religiosa. El reinado de Ismail se caracterizó por el enfrentamiento casi permanente con el Imperio Otomano, que finalizaría recién en 1632 cuando el sha Abbas I el Grande reconquistó toda la Mesopotamia, expulsando a los turcos de Bagdad. También, durante el reinado de Abbas se iniciaron relaciones comerciales formales con la Compañía de las Indias Orientales, y a través de ésta con el Imperio Británico.

En 1722 Persia fue invadida por afganos sunitas, poniendo fin a la dinastía Safawi. Aprovechando la situación, Rusia y Turquía acordaron en secreto repartirse Persia, iniciando la invasión por el norte la primera y por el suroeste la segunda. Pero de una provincia central no ocupada surgió Nadir, un caudillo guerrero cuyo ejército expulsó a los afganos en 1729, a los rusos en 1731 y a los turcos en 1736, proclamándose Nadir I, Sha de Persia. Murió en 1747 sin dejar sucesor y tras un período de luchas internas, en 1791 Aga Muhammad se auto proclamó sha, dando inicio a la dinastía Qayarí, cuyo mandato se prolongaría hasta 1925.

El siglo XIX fue testigo de la pugna entre el Imperio Británico y Rusia por la hegemonía en Oriente Medio. Los británicos obtuvieron el control del Golfo Pérsico, mientras que los rusos ampliaron su influencia en el norte. Para inicios del siglo XX los importantes préstamos realizados desde Moscú a Persia permitieron que Rusia se adueñara de los ingresos aduaneros del país.

Gran Bretaña, por su parte, obtuvo en 1901 la concesión en exclusividad de explotación de los recursos petroleros durante los siguientes 60 años. Pero el aumento desmedido de la ingerencia extranjera y la enorme corrupción de los funcionarios persas, provocó una insurrección popular que culminó en 1906 con el establecimiento por el sha Muzaffar al-Din de un sistema de monarquía constitucional en la fundación de la Asamblea Nacional (Majlís), que redactó una Constitución de corte liberal. Con muchas dificultades, la Majlís intentó introducir reformas, pero al intentar en 1911 la reorganización financiera del país el proyecto fue abortado por el Sha Ahmad, bajo órdenes directas de Rusia.

Pese a la neutralidad de Persia en la Primera Guerra Mundial, su territorio fue escenario de varias batallas por el control de los recursos petroleros entre las fuerzas aliadas de Gran Bretaña y Rusia y las de Turquía. En esos

combates participaron contra los turcos algunas unidades del ejército persa, entre las que se destacó el Regimiento del General Reza Khan, líder del clan cosaco Pahlevi. En 1919, con Rusia ausente desde 1917, el Imperio Británico pretendió tomar las riendas de la economía persa a través de un acuerdo con el sha Ahmad, el que fue rechazado por el Majlís. Se produjo entonces un enfrentamiento de poderes que se definió en 1923 cuando el ejército respaldó a la Asamblea. Reza Khan fue nombrado Primer Ministro, y dos años más tarde fue proclamado Sha Pahlevi por el Majlís, al deponer por ineptitud a Ahmad, último monarca de la dinastía Qayarí.

EL REINO DE IRÁN

Reza Khan Pahlevi inició un proceso de modernización de su país. Primero renegoció con el Imperio Británico la continuidad de sus explotaciones petroleras, cambiando la seguridad del acceso al recurso por mayores ganancias, que invirtió de inmediato en mejorar la infraestructura de transporte y comunicaciones. Modernizó el sistema judicial, democratizó el Majlís, reorganizó las finanzas, e inició un vasto programa de industrialización, educación y occidentalización con asistencia de Alemania. La mayoría de la población recibió con agrado las nuevas costumbres, pero una minoría dirigida por un sector radical del clero musulmán protagonizó una sublevación que fue aplastada sin piedad por el ejército. Eso dio pie a la abolición de los derechos feudales de los clérigos, medida largamente aplaudida por el pueblo. En 1935 cambió el nombre del país, que pasó a llamarse Reino de Irán, y poco después se abolió el uso del fez por los hombres (sombbrero tradicional usado por los sunitas para marcar su diferencia con los chiítas) y del velo por las mujeres. Al año siguiente firmó un tratado de amistad y no agresión con Afganistán, Irak y Turquía, definiendo la posición de Irán en la región.

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, Alemania, Gran Bretaña, Turquía y la Unión Soviética intentaron sin éxito firmar alianza con Irán. Pese a ello, en 1941 tropas británicas y soviéticas ocuparon el país, para evitar que cayera en manos germanas, proteger los campos petroleros y asegurar la ruta de abastecimiento a la URSS. Como resultado, los ciudadanos alemanes e italianos fueron expulsados y los aliados asumieron el control de todos los sistemas de comunicaciones. El Sha Reza Khan, simpatizante de una Alemania que mucho había ayudado en la reconstrucción de su país, fue obligado a abdicar al trono, y exilado en Sudáfrica por los británicos hasta su muerte, ocurrida en 1944. Fue sucedido por su primogénito, Mohammed Reza Pahlevi, quien de inmediato adoptó una política favorable a los Aliados, particularmente hacia el Reino Unido.

Para 1943 Gran Bretaña, EEUU y URSS habían mejorado sustancialmente la red de transporte carretero de Irán, por la necesidad de usar el país como puente para hacer llegar suministros al frente soviético. Sin embargo, el Sha se quejaba del aislamiento que los soviéticos imponían en su zona de ocupación, y este reclamo fue recogido en la Conferencia de Teherán, cuando Winston Churchill y Franklin Roosevelt presionaron a Iosif Djughashvili (Stalin), hasta llevarlo al compromiso de mantener la independencia, soberanía e integridad territorial de Irán.

A inicios de 1945 las rutas navales del Atlántico Norte y del Mar Negro ya eran seguras, eliminando la necesidad de utilizar la larga vía terrestre del Pérsico. En marzo de 1945 Mohammed Reza solicitó a los Aliados la retirada de sus tropas. EEUU evacuó de inmediato, Gran Bretaña algo después, pero las de la URSS permanecieron allí sin permitir el ingreso de las autoridades iraníes a su zona de ocupación. Cuando por fin se retiraron, en noviembre de 1946, dejaron un fuerte partido comunista local que proclamó la independencia de la provincia iraní de Azerbaiján (vecina

de la República Socialista Soviética de Azerbaiján), concediendo importantes concesiones petroleras a la Unión Soviética a cambio del reconocimiento. Con el respaldo político de EEUU conteniendo a la URSS, el Sha ordenó la invasión de la provincia rebelde, ejecutando sin juicio algunos a los líderes separatistas y a los ideólogos comunistas, suprimiendo el Partido Comunista, cancelando las concesiones petroleras a Moscú y expropiando los ingenios de la Compañía de Gas y Petróleo Irano-Soviética, creada durante la ocupación

Esto significó un giro en la política exterior de Irán, quien de ahí en más se fue volcando hacia la esfera de influencia de EEUU. Este, a su vez, proporcionó un préstamo de 26 millones de dólares para ayudar a la recuperación del país, y donó importantes cantidades de material militar excedente para la modernización de las fuerzas armadas iraníes. Por su parte, el Sha renegoció las concesiones petroleras y puso en práctica un plan quinquenal para el desarrollo propio de explotaciones de hidrocarburos y gas natural.

Pese a ello, a partir de 1949 comenzaron a gestarse diversas formas de inestabilidad política interna, particularmente soliviantadas desde la intransigencia británica frente a las nuevas medidas adoptadas por el gobierno. La crisis subsiguiente detonó en 1951, cuando el Majlís legisló la nacionalización de la industria petrolera, ley ignorada por las compañías inglesas, y que llevó a que Irán rompiera sus relaciones diplomáticas con Gran Bretaña, pese a la intermediación de EEUU para evitarlo. En el campo interno, la situación para el Sha tampoco fue fácil. Tras una sucesión de individuos en el cargo de Primer Ministro, en abril de 1951 asumió Mamad Hidayat Mossadeg, nacionalista radical de muy fuerte carácter, quien pronto opacó al Sha con su carisma. Mientras las crisis interna y externa se incrementaban, Mossadeg comenzó a hablar del derrocamiento de la monarquía

para hacer de Irán una república de corte occidental. Esto culminó en agosto de 1953 con tres días de violentos disturbios, en los que el Ejército dirigido por el General Fazlollah Zahedi aplastó a Mossadeg y sus republicanos. Mohammed Reza Pahlevi, quien había huido de Irán al inicio de la revuelta, regresó triunfante a retomar el trono, designando a Zahedi como Primer Ministro. Dos meses después, recibió de EEUU un préstamo de 45 millones de dólares para la reconstrucción de la economía del país, y simultáneamente reanudó las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña.

En marzo de 1954 el electorado iraní volvió a las urnas para renovar ambas cámaras del Majlís, pero el proceso fue viciado al impedirse el voto de los comunistas. En abril, el Sha inició una ronda de conversaciones con ocho compañías británicas y tres estadounidenses para reactivar la industria petrolera. Como resultado, se firmó un convenio por el cual se reconocía la propiedad iraní del recurso, acordando que en lo sucesivo las empresas extranjeras se limitarían a gestionar y comercializar la producción, compartiendo los beneficios en partes iguales. En 1957 se anunció la formación de una compañía italo-iraní en condiciones similares al acuerdo anterior, pero con un margen de reparto de ganancias de 60%-40% a favor de Irán. Al año siguiente, el gobierno de Teherán y representantes petroleros de EEUU firmaron un acuerdo sin precedentes, por el cual los beneficios se repartían 75%-25%.

Tras recuperar el trono con la ayuda estadounidense, el sha Mohammed Reza Pahlevi comenzó a hacer un empleo más intenso del poder en el campo interno, con medidas progresivamente impopulares. Dispuesto a asegurarse la sucesión dinástica, se divorció dos veces, hasta que en 1960 su tercera esposa dio a luz a Reza Ciro Pahlevi, el príncipe heredero. Estrechando aún más los lazos con EEUU, se firmó un acuerdo defensivo mutuo, y a continuación Irán reconoció al Estado de

Israel, lo que ocasionó su expulsión de la Liga Árabe. En el campo interno, el Sha inició una reforma agraria, repartiendo grandes extensiones de tierras fiscales y del clero entre unos cuatro millones de familias campesinas. Un préstamo estadounidense mejoró la reforma proveyendo a los nuevos propietarios con simientes, herramientas, artes de labor y cursos, provocando un explosivo aumento de la producción en apenas dos años.

Sin embargo, desde el clero surgió una fuerte oposición a la reforma agraria, lo que junto con otras medidas de modernización (como la ley de derecho de voto a la mujer), dio pie a que un grupo religioso radical chiíta iniciara en junio de 1963 un levantamiento armado llamado Revolución Blanca, que fue aplastado sin piedad y con saña por las fuerzas de seguridad interior. Un grupo de líderes de la insurrección logró escapar de Irán para exilarse en otros países; entre ellos se encontraba un clérigo llamado Ruhollah Khomeini.

En 1967 se produjo la coronación oficial del Sha, ceremonia postergada desde su asunción por las circunstancias de la Segunda Guerra Mundial. Mohammed Reza Pahlevi organizó una celebración fastuosa, de costo muy excedido, en la que al mismo tiempo pretendió festejar los 2500 años de existencia continua del Imperio Persa, ignorando que el origen de su dinastía provenía de un clan cosaco sin raíces firmes medas o farsis. Luego de la coronación el poder del trono se hizo absoluto, el Majlís fue perdiendo peso político hasta casi desaparecer, y la disminución progresiva de las libertades individuales fue una consecuencia natural de la situación. Pese al aumento de la prosperidad y la calidad de vida del pueblo, la oposición al régimen se fue generalizando, animada por líderes religiosos conservadores. La respuesta del Sha fue una política cada vez más represiva y opresiva, ejecutada a través de la SAVAK, su policía secreta. Al mismo tiempo, Irán buscó una política exterior más independiente de EEUU, con el acercamiento di-

plomático y comercial a varias naciones del bloque soviético, y en el regreso al mundo árabe. Esto no pasó desapercibido en Washington.

Para fines de la década del 70 la situación interna de Irán se volvió insostenible, con un Sha que no escuchaba los clamores populares por la constante violación de los derechos humanos y por el giro antirreligioso del gobierno. En 1978 se produjeron graves y simultáneos disturbios en varias ciudades de Irán, conducidos por clérigos shiítas seguidores de la corriente fundamentalista islámica. El movimiento era dirigido desde París por el Ayatolá (jefe espiritual) Ruhollah Khomeini. Pronto el país entró en un estado de guerra civil, que tuvo su punto culminante el 16 de enero de 1979, cuando Mohammed Reza Pahlevi abandonó Irán con su familia, bajo la excusa de buscar tratamiento médico en el exterior, dejando el gobierno a cargo del Primer Ministro Shapur Bakhtiar. Apoyado en el reclamo de las masas, el Ayatolá Khomeini regresó al país para encabezar la insurrección, derrocar al gobierno y proclamar la República Islámica de Irán con el respaldo del clero chiíta y amplios sectores de la población. Después de 54 años en el trono, la dinastía Pahlevi había dejado de existir,

El nuevo régimen pretendió dar una imagen de corte moderado y secular, encabezado por Yazgar Bazargan como Primer Ministro, pero controlado por el fuerte movimiento religioso islámico, algo que no pudo ser ocultado por mucho tiempo. Desde el comienzo, se puso fin a las estrechas relaciones que el país mantenía con Estados Unidos, y se obtuvo de la OPEP el embargo a las ventas de petróleo a aquellos países que dieran asilo al Sha y su familia. En lo interno se detuvo y ejecutó a todos los miembros identificados de la SAVAK y a cuanto iraní se atreviera a manifestar su simpatía por el régimen depuesto. En noviembre de 1979, luego de que el gobierno estadounidense autorizara el ingreso a su territorio

de Mohammed Reza Pahlevi para recibir tratamiento médico, la Embajada de EEUU fue asaltada por una turba de estudiantes chiítas, quienes tomaron como rehenes a los 66 funcionarios del servicio diplomático. Trece de ellos fueron luego liberados (mujeres y afroamericanos), pero a cambio de los 53 restantes Irán exigió una declaración pública de arrepentimiento del gobierno de Washington por su apoyo al Sha, su entrega inmediata para sometimiento a juicio en Teherán, y la devolución de los millones de dólares que suponían los Pahlevi tenían en bancos de EEUU.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

La renuncia del presidente estadounidense Richard Nixon en 1974 significó mucho más que un cambio de titularidad en la Casa Blanca. En el mediano plazo, provocó un debilitamiento en la posición de EEUU como superpotencia mundial. El Congreso eligió al Senador Gerald Ford para finalizar el período del primer mandatario renunciante, pero recortándole algunas de las potestades propias del Poder Ejecutivo normalmente electo. Esto impidió, entre otras cosas, que el nuevo presidente pudiera cumplir con los compromisos contraídos con Vietnam del Sur por los términos de los Acuerdos de París de enero de 1973, lo que aceleró la caída del gobierno vietnamita aliado, al tiempo que mostró ante los ojos del mundo a EEUU como el “tigre de papel”, de quien tanto hablara la propaganda comunista china.

Pero se fue más lejos en el campo interno. Por efecto de las campañas publicitarias del ex Ministro de Justicia Ramsey Clark y la actriz Jane Fonda, ambos de manifiesta tendencia contraria al gobierno republicano y al régimen de Saigón, todo el sistema militar estadounidense cayó en el descrédito y en el oprobio, y el fin de la Guerra de Vietnam, algo trabajosamente logrado como una retirada honrosa, se transformó ante la opinión pú-

blica local en una derrota humillante. Entonces, los militares fueron condenados como los únicos responsables del fracaso, olvidando que la guerra es un acto social y que las tropas son solo el brazo ejecutor de las órdenes del poder político. Ante el consecuente y fuerte rechazo de la sociedad, una parte importante del personal de las Fuerzas Armadas se alejó voluntariamente del servicio, y esto fue más notorio entre aquellos de mayor calificación técnica. Además, debido a la pérdida de prestigio de la profesión castrense, pocos fueron los jóvenes talentosos que procuraron el ingreso a filas, y así el reclutamiento se vio restringido a los sectores excluidos de la sociedad (latinos y afro americanos), los que sufrían la discriminación del mercado laboral por sus menores idoneidades y conocimientos técnicos. Súbitamente, por falta de potencial humano, en números y en calidad, el poder militar de EEUU quedó incapacitado para cumplir el rol exigido a una superpotencia mundial.

Las elecciones presidenciales de 1976 consagraron el triunfo del Partido Demócrata, en la persona de James Earl Carter, un ex oficial naval devenido a productor agropecuario y a Gobernador de Georgia. Hombre de profundas convicciones humanistas y religiosas, basó su campaña en un programa de gobierno pleno en principios morales abstractos más que en realidades políticas, pero luego del escándalo por delitos y corrupciones de la administración de Richard Nixon, era justamente ése el mensaje que el pueblo estadounidense quería escuchar.

Con poca experiencia en asuntos internacionales, el Presidente Carter acudió a ex integrantes de las administraciones demócratas de John Kennedy y Lyndon Johnson, para conformar su gabinete. El Departamento de Estado fue ocupado por Robert Cyrus Vance, abogado humanista liberal, quien acompañara la gestión de Robert McNamara en el Departamento de Defensa de 1961 a 1967, y que

fuera después integrante del grupo negociador de los Acuerdos de París con Vietnam del Norte. Warren Christopher, otro veterano militante demócrata, fue el Subsecretario de Estado. En la cartera de Defensa fue designado Harold Brown y en la de Energía Arthur Schlesinger, ambos ex asesores de Kennedy y Johnson. La dirección de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) fue confiada al Almirante Stansfield Turner, viejo compañero de Carter en la Escuela Naval y amigo personal desde entonces. Para el staff de la Casa Blanca, el presidente se trajo colaboradores cercanos de Plains, Georgia: Jody Powell a Secretaría de Prensa, Hamilton Jordan como Jefe de Estado Mayor de la Casa Blanca, junto a Stu Eizensat y Jack Watson. La designación del Asesor de Seguridad Nacional (NSA) fue la sorpresa: Zbigniew Brzezinski, un soviatólogo nacido en Polonia, defensor de la Guerra de Vietnam y de tendencia ultra conservadora (en los hechos, luego fue asesor de los presidentes republicanos Ronald Reagan y George Bush), quien como profesor universitario de política internacional cultivó la amistad personal de Carter.

A poco de asumir el poder, el gobierno se lanzó a tratar de convertir en realidades de lo cotidiano el conjunto de principios morales de la campaña. Uno de los primeros blancos fue la CIA, cuando el propio presidente declaró la intención de hacer público su presupuesto. Tan solo el anuncio provocó una estampida de desvinculaciones de agentes encubiertos e informantes reservados, y en corto tiempo la Agencia quedó privada de muchas de sus redes de información en el exterior (se necesitó más de una década después de ido Carter para recomponerlas). Así, EEUU se quedó sin un parte importante de inteligencia exterior confiable. El segundo blanco fue el presupuesto militar, el cual sufrió importantes recortes que llevaron a la cancelación de algunos programas en desarrollo (misiles de mediano alcance, el bombardero

estratégico B-1, el tanque M-1A, etc.), lo que provocó fuertes debates en el Congreso, pero concluyó en un debilitamiento de la capacidad de respuesta militar.

Simultáneamente, se inició una vehemente política exterior de derechos humanos destinada a castigar a la URSS, pero sin tener en cuenta que los soviéticos, siempre maestros en la manipulación de la información y los medios, reorientarían esa política hacia América Latina, donde la mayoría de los países eran gobernados por regímenes militares que alcanzaran el poder alentados desde Washington. En el corto plazo, y ante la negativa estadounidense de seguir brindando asistencia militar a estos gobiernos de hecho, la respuesta de sus mandatarios de turno fue ignorar a EEUU y procurar el arsenal en Europa, afectando las exportaciones de la industria armamentística norteamericana y generando desempleo en el sector. La consecuencia inmediata fue que no solo nada se avanzó en el campo de los derechos humanos, sino que la administración Carter cosechó la casi unánime alienación y rechazo de las cúpulas gobernantes de los países latinoamericanos

La política exterior de EEUU mostró un comportamiento algo errático, producto de la inexperiencia de Carter y su inhabilidad para manejar el cada vez más creciente enfrentamiento ideológico entre su Secretario de Estado y su Asesor de Seguridad Nacional. Sin embargo, y gracias a la maestría de Cyrus Vance, la Administración obtuvo un importantísimo logro en la arena internacional: el Acuerdo de Camp David que puso fin al estado de beligerancia entre Egipto e Israel.

Pero por otra parte, la entrega del Canal de Panamá, las condiciones aceptadas en la firma del Tratado SALT II con la URSS, y la política de restablecimiento de relaciones con la República Popular China dejaron a la opinión pública estadounidense la sensación de haber perdido presencia y poder en el mundo. Aprovechando ese mar de confusiones, la

Unión Soviética estacionó subrepticamente una Brigada de Infantería Blindada y un Batallón de Ingenieros en Cuba, unidades cuya existencia recién fue descubierta a fines de 1979.

LA GÉNESIS DEL INCIDENTE

En 1977 la estrategia nacional de EEUU para Oriente Medio se apoyaba en los llamados “dos pilares de la región”: Irán y Arabia Saudí, que ayudaban a sostener la posición del Departamento de Estado con respecto a Israel. Con el trono saudita la relación era fuerte pero reservada, por conveniencia pre-establecida de las dos partes. En cambio con Irán la fortaleza de la relación era pública. El gobierno iraní tenía depositados en bancos estadounidenses alrededor de doce millardos de dólares; con fondos propios se estaban construyendo destructores clase Spruance modificados (después quedarían en la Armada de EEUU como clase Kidd), aviones de combate F-16 Fighting Falcon, y versiones adaptadas al teatro iraní de los tanques M-48 Paton y M-60 Bradley. Además, existían varios proyectos de inversión en obras de infraestructura de transporte y comunicaciones, en explotaciones minerales e industrias con capitales anglo-americanos en suelo persa, ocupando varios cientos de consultores, operarios, técnicos y empresarios estadounidenses y canadienses. Todo ello pagado puntualmente por el abundante petróleo de Irán.

Mohammed Reza Pahlevi, preocupado por su deteriorada salud y en la prisa por dejar un país bien estructurado al príncipe heredero Ciro, apuró una modernización que no se acompañaba con los tiempos de la población. Así, la urbanización masiva y la sociedad consumista derivadas del empuje del progreso provocaron distorsiones en las formas de vida, conflictos con las prácticas religiosas y un sentido de descontento en casi todos los estratos sociales, manifestados en resisten-

cia pasiva a los cambios, enlenteciendo el proceso. La respuesta del Sha fue la aplicación de medidas correctivas cada vez más duras, ejecutadas a través de la Policía Secreta, la SAVAK, la cual se convirtió en sinónimo de desapariciones, torturas, arrestos masivos y un completo descuido de los derechos de los ciudadanos. Este descontento generalizado fue empleado por la jerarquía eclesiástica (a través del Ayatolá Ruhollah Khomeini desde su exilio en Francia) para orientar una ola de oposición que cada vez se hacía más grande. La resistencia también se manifestó a través de organizaciones comunistas y de grupos seculares nacionalistas, pero fue sin duda la religión, el factor aglutinante de la expresión de protesta del pueblo iraní.

Desde 1975, en ámbitos políticos y académicos de Washington se escuchaban voces de analistas que anticipaban la insostenibilidad del régimen del Sha, y esto se fue haciendo cada vez más notorio y público, induciendo al gobierno de Teherán a explorar un programa de relaciones exteriores vinculante a naciones del Pacto de Varsovia e independiente de EEUU. El Secretario de Estado Cyrus Vance, apoyado en los reportes del Embajador en Irán, Andrew Sullivan, creía en la inexorable necesidad de cambios importantes en la política interna iraní, a través de alguna forma de monarquía constitucional más liberal, aunque esos costaran la caída de Mohammed Reza Pahlevi. Como contraparte, el NSA, Zbignew Brzezinski, entendía la necesidad de re-democratizar el régimen, pero no a riesgo de perder un aliado tan importante y los beneficios del petróleo, y en consecuencia no solo apoyaba el rigor de las medidas aplicadas en Irán sino que sugería endurecerlas aún más.

Procurando encontrar una salida a este dilema, Carter contrató una consultoría privada para que formulara una recomendación imparcial. Esta concluyó que, de continuarse con las medidas en aplicación, el Sha se vería obligado a abandonar el trono. Como la obje-

tividad del reporte fue cuestionada por el NSA, se comisionó a Irán al General Bob Huyser para evaluar la situación. Al regreso, informó que el régimen del Sha atravesaba por dificultades de relación con la población, pero que igualmente se sostendría. Esa era la versión que en Washington querían escuchar, y en consecuencia el Embajador Sullivan fue desacreditado por alarmista.

El 16 de enero de 1979, Mohammed Reza Pahlevi viajó a Egipto con toda su familia para someterse allí a unos exámenes médicos. Fue el fin de su régimen y el inicio de la República Islámica de Irán, con un gobierno confesional bajo el mandato de la jerarquía religiosa encabezada por el imán Ayatolá Ruhollah Khomeini. Mientras en Washington aún se debatían los posibles cursos de acción propios, un grupo de presión dirigido por el magnate David Rockefeller propuso que el gobierno estadounidense diera asilo político al depuesto Sha y su familia, a lo que Carter personalmente dijo no. La divulgación por la prensa de esta gestión provocó manifestaciones de rechazo en Irán, y como culminación de una de ellas, el 14 de febrero de 1979 un grupo de estudiantes ingresó al predio de la Embajada de EEUU en Teherán, acampando en los jardines y tomando posesión del lugar. El gobierno iraní reaccionó de inmediato, y cumpliendo con los compromisos contraídos en la Convención de Relaciones Diplomáticas de 1961 (de la cual fue signatario), ordenó el desalojo de los invasores y restituyó el predio a los diplomáticos estadounidenses.

El incidente no pareció afectar a los hacedores de la política en Washington. Ni siquiera se admitió la gruesa falta de previsión de los hechos en el ámbito local, producto de no tener inteligencia oportuna, pero eso habría significado aceptar que se había desmantelado la CIA sin poner a otra organización a cargo de sus tareas. Si bien Vance, Brzezinski y Brown sugirieron la conveniencia de incrementar discretamente las capacidades de de-

fensa de la embajada, la única medida que se tomó fue reducir el número del personal diplomático y ordenar una retirada gradual de los familiares de los restantes. También se dispuso que se acentuarían la diplomacia de aproximación al nuevo régimen gobernante en Teherán, y para ello el Presidente Carter envió una carta personal de profundo contenido religioso a Khomeini, con frecuentes referencias al Corán y a las leyes del islam, en la cual ofreció la colaboración de su gobierno para la reconstrucción de Irán. La respuesta fue evaluada en Washington como ilógica e irracional, pues no se alineaba con ninguna de las partes del conflicto Este-Oeste, y mucho se tardó en comprender que la visión del mundo del Ayatolá era exclusivamente desde la óptica de la teocracia islámica, y no del racionalismo político occidental.

Entretanto, Mohammed Reza Pahlevi se había trasladado a México (al que no le afectaba el embargo de la OPEP por recibirlo), aceptando la invitación del presidente José López Portillo. Desde allí, solicitó viajar de visita a EEUU. Mientras sus amigos continuaban presionando para la admisión, Carter se mantenía intransigente en la negativa. La administración entendía que recibir al depuesto Sha afectaría las incipientes relaciones con el nuevo gobierno de Irán, si no las destruía totalmente. Pero en el gabinete se planteó la discusión. Por un lado, apoyando la posición del presidente, estaba el Departamento de Estado (Vance y Christopher) y la CIA (Turner), mientras que desde el NSA se insistía en la necesidad de respaldar al viejo aliado para no perder más imagen ante el mundo. La posición de Brzezinski fue acompañada por Brown y Schlesinger, y más adelante por el Vicepresidente Walter Mondale.

La situación tomó un giro inesperado cuando a mediados de octubre Mohammed Reza Pahlevi fue diagnosticado con cáncer, y se le recomendó un tratamiento específico que solo podría hacerse en una clínica de New York.

Entonces solicitó formalmente ser admitido a EEUU. Ante este pedido de carácter humanitario, el Presidente Carter cambió de posición, pero antes de hacer pública la admisión, se condujeron algunos movimientos diplomáticos. El Secretario de Estado Vance se comunicó con Irán, hablando con el Primer Ministro Bazargan y con el Ministro de Asuntos Exteriores Yazdi, explicándoles que el ex Sha sería admitido en suelo estadounidense solo por el tratamiento médico, y que su permanencia no iría más allá del tiempo necesario para ella. Ambos comprendieron y aceptaron las razones, pero dejaron claro que esto molestaría al pueblo iraní, y si bien garantizaban la seguridad de la embajada y del personal diplomático, no podían hacer lo mismo con los cientos de norteamericanos que vivían en Irán (en consecuencia, desde Washington se les ordenó abandonar el país). También solicitaron que no se le permitiera a Pahlevi hacer ningún tipo de declaración pública a la prensa mientras estuviera en EEUU, lo que fue concedido. Con lo que se creyó el visto bueno del gobierno de Irán, el 22 de octubre de 1979 el Presidente James Carter dio el permiso formal para el ingreso del ex Sha, quien esa misma noche voló a New York.

Tal como lo había adelantado el Primer Ministro Bazargan, las demostraciones de rechazo de los iraníes comenzaron el 24 de octubre, no bien se hizo pública la noticia del ingreso del ex Sha a EEUU. Las manifestaciones frente a la embajada se repetían a diario, pero esto no parecía preocupar a las autoridades estadounidenses, las cuales, con el correr de los días, confiaron en que el desgaste natural de los manifestantes pronto habría de apagar las protestas. Pero el 4 de noviembre de 1979 una turba de estudiantes no se conformó con desfilar frente a la puerta de la embajada, sino que penetró y tomó posesión de la sede diplomática y sus 66 integrantes en calidad de “prisioneros de la revolución”. Para su liberación, se exigió una declaración públi-

ca de arrepentimiento del gobierno de Washington por su apoyo al Sha, la entrega de Mohammed Reza Pahlevi para ser juzgado en Irán, y la devolución del todo el dinero que este tuviese en bancos estadounidenses.

CRONOLOGÍA DE LA CRISIS

En EEUU no se formuló reacción alguna. Esto ya había ocurrido antes, y el gobierno iraní había puesto nuevamente las cosas en su lugar. Se esperaba que esta vez ocurriera lo mismo, aunque no fue así, y en las siguientes cuarenta y ocho horas la situación tomó giros imprevistos.

Primero porque la noticia fue primera plana en todos los órganos de prensa. La cobertura de los actos de repudio a EEUU en Irán y su consecuente contagio en diversas ciudades del planeta fue masiva. Por doquier se veían manifestantes que incendiaban banderas estadounidenses. A ello se agregó la divulgación de la noticia de las tropas soviéticas estacionadas en Cuba, introducidas sin que nadie se diera por enterado. Súbitamente y en todas partes, el mundo se mofaba de Estados Unidos, sin que éste atinara a hacer nada por recobrar el respeto.

Segundo, el 6 de noviembre Bazargan y Yazdi renunciaron a sus carteras, humillados por no haber logrado detener la situación y liberar los rehenes. Un gesto digno pero inútil, porque solo sirvió para complicar más la situación al quedarse Irán sin gobierno visible. El embajador de Francia se dirigió a Khomeini para interiorizarse del caso, pero recibió del Imán la respuesta que él era tan solo un clérigo, no un gobernante, y nada tenía que ver con lo que ocurría en la legación estadounidense. Desde el Departamento de Estado se intentaron contactos, descubriendo que no había interlocutor alguno.

Tercero, el Presidente Carter despachó a Ramsey Clark (ex Ministro de Justicia y activista político antibelicista durante la guerra

de Vietnam) como enviado especial a Teherán, portando una carta personal para el Ayatolá Khomeini, pero la misión fracasó. No se le permitió a Clark siquiera ingresar a Irán, y tampoco hacer llegar la epístola por intermedio de los buenos oficios de otras embajadas. Una humillación más para el gobierno de EEUU.

Cuarto, sin consultar al presidente, Brzezinski ordenó al alto mando militar preparar planes en tres cursos de acción: un rescate, un ataque punitivo (a ser lanzado si los rehenes eran ejecutados) y una operación de ocupación de los campos petroleros de Irán. Cuando el 7 de noviembre el Director de la Junta Jefes de Estado Mayor, General Jones, reportó al gabinete la imposibilidad de una operación de rescate, el disgusto del Presidente Carter fue doble: por la incapacidad militar y por las atribuciones tomadas por su asesor de seguridad nacional. Como resultado, se decidió emplear pacientemente las herramientas de la diplomacia tradicional, y tratar de concertar presión internacional en lugar del uso de la fuerza.

En la siguiente semana los acontecimientos se desarrollaron a ritmo de vértigo. Ante la intransigencia de Irán de ni siquiera entrar en contacto con Washington, el 8 de noviembre se dispuso la expulsión de todos los ciudadanos y estudiantes iraníes que no tuviesen residencia formal en Estados Unidos. El 9 se cortaron todas las exportaciones a Irán (incluyendo repuestos, partes y tecnología para las plantas petroleras), el 13 se suspendió la compra de crudo (EEUU era el principal cliente de Irán), y el 14 se congelaron todas las cuentas del gobierno iraní en bancos estadounidenses, que sumaban ya 17 millardos de dólares. Se esperaba que este paquete de sanciones haría entrar en razón al gobierno en Teherán.

El 20 de noviembre de 1979, por orden directa del Ayatolá Khomeini, se liberaron trece rehenes: las mujeres y los afroamericanos. Los cincuenta y tres restantes, varones y de raza

blanca, mantuvieron su status de prisioneros. En Washington se interpretó esto como una señal de que la presión estaba dando resultados, y se decidió continuar la línea diplomática en la convicción que solo era cuestión de corto tiempo el lograr la libertad del resto. Las gestiones internacionales también aportaron lo suyo, cuando el 4 de diciembre la ONU promulgó la Resolución 457 declarando que, según dictamen de la Corte Internacional de Justicia, la toma de la embajada estadounidense era un acto ilegal, y llamaba a su devolución y a la liberación de los rehenes. Desde Teherán respondió Sadeq Ghotbzadeh, portavoz del Consejo de la Revolución, informando que antes los rehenes serían juzgados en tribunales iraníes. La Administración respondió expulsando a todos los diplomáticos iraníes, y así tampoco quedaron interlocutores en EEUU.

Entretanto, Mohammed Reza Pahlevi evolucionaba bien con el tratamiento médico y pronto sería dado de alta, pero esto insinuaba nuevas complicaciones. El presidente de México, López Portillo, anunció que no habría de recibirlo de regreso. El ex Sha quería establecerse en Europa (preferentemente Suiza), pero ningún país europeo occidental quería aceptarlo. Solo Egipto y Sudáfrica le daban la bienvenida. Sin embargo, Carter no quería ocasionarle más dificultades a Anwar el Sadat, quien ya había recibido la condena de varias naciones árabes por haber firmado la paz con Israel, y por otra parte tampoco deseaba aceptar favores del gobierno de Pretoria, del que se había distanciado en la aplicación de la política de derechos humanos. Entonces surgió la misión secreta de Hamilton Jordan a Panamá, donde se entrevistó con el General Omar Torrijos, quien se sentía en deuda con Carter por la devolución del Canal, obteniendo residencia para la familia Pahlevi en el exclusivo balneario turístico de Isla Contadora. Luego de los arreglos de rigor, el 18 de diciembre de 1979 el ex Sha abandonó EEUU rumbo a su exilio panameño.

Para empeorar la situación, el 27 de diciembre de 1979 la Unión Soviética invadió Afganistán. Nuevamente falló la inteligencia, y Washington fue tomado por sorpresa. Todas las percepciones de éxito en control de armamentos y en relaciones de advertencia previa entre EEUU y URSS (derivadas de SALT II) se hicieron añicos, y en la opinión pública estadounidense quedó una impresión de debilidad e impotencia. Incluso, algunos analistas políticos opinaron que la guerra contra los soviéticos sería inevitable, ya que el próximo paso del Ejército Rojo serían los pozos petroleros del Golfo Pérsico.

EEUU fue incapaz de dar una respuesta oportuna para detener la invasión u obligar a la retirada soviética; ni siquiera fue capaz de liderar la comunidad internacional para una demostración fuerte de repudio y compromiso futuro a la retirada de los invasores. Las únicas tibias medidas adoptadas fueron el embargo a las compras de cereales en Estados Unidos, y anunciar que EEUU no concurriría a los Juegos Olímpicos de Moscú 1980.

Para Carter, que se había creído que su detente funcionaba, el golpe fue devastador. Además, a partir de ese momento cada decisión referida a Irán debería ser estudiada también en función a la posible afectación de intereses de la Unión Soviética.

El año 1980 no comenzó con buenos auspicios para EEUU. El Secretario General de las Naciones Unidas, Kurt Waldheim viajó a Teherán a intentar mediar en la crisis, con una propuesta que ofrecía la conformación de un tribunal internacional para tratar el caso, el acceso a los activos bancarios congelados y el reconocimiento formal por ONU de la legitimidad del gobierno iraní. Todo lo que el Consejo de la Revolución debía hacer era liberar los rehenes. Pero Waldheim regresó defraudado y asombrado. Informó que no existía gobierno en Irán, que nadie lo había recibido en su investidura y en consecuencia no pudo conducir gestión alguna, y que su vida estuvo en

peligro en cinco oportunidades. Se inició entonces el trámite de una resolución imponiendo sanciones internacionales al régimen de Teherán, pero el 12 de enero de 1980 la URSS interpuso el veto. La diplomacia estadounidense continuó los oficios para obtener las sanciones de sus aliados occidentales, pero no se consiguieron buenos resultados.

El 18 de enero trajo una sorpresa. El General Omar Torrijos ofreció la intermediación secreta de dos abogados franceses que decían tener acceso al gobierno de Irán. Hamilton Jordan se entrevistó con ellos en Londres al día siguiente, conociendo a Héctor Villalón y Christian Bourguet, quienes dijeron hablar en nombre de ciertos gobernantes iraníes, a través de los cuales se podría negociar una eventual liberación de los rehenes. Aunque la oferta fue difícil de creer en Washington, el 23 Carter autorizó avanzar en los contactos, ya que no se contaba con otra opción. Por fuentes de inteligencia se supo que Héctor Villalón (argentino nacionalizado francés), había sido un traficante internacional de armas, cuya captura fuera requerida por varios países, y que había cumplido una condena de prisión en Italia por participar en el secuestro de un ejecutivo de FIAT. Christian Bourguet, por su parte, francés de raíces argelinas, era un activista de izquierda quien como abogado había defendido causas de inmigrantes ilegales musulmanes en Francia y en la actualidad representaba al gobierno de la República Islámica de Irán en varios juicios internacionales.

El 25 de enero el Consejo de la Revolución eligió a Abolhassan Bani-Sadr como presidente de Irán, y este a su vez nombró a Sadeq Ghotbzadeh en la cartera de Asuntos Exteriores. Simultáneamente, el Ayatolá Khomeini anunció que el caso de los rehenes pasaría a manos del gobierno y que pronto habría elecciones parlamentarias. En Washington ambas noticias fueron recibidas con agrado. Primero porque por fin había autoridades formales en

Teherán, lo que permitiría encauzar gestiones oficiales. Segundo, porque se consideraba que tanto Bani-Sadr como Ghotbzadeh eran de tendencia moderada. Cuatro días después se tomó conocimiento que seis estadounidenses que estaban ocultos en la Embajada de Canadá, habían logrado escapar de Irán con ayuda de los diplomáticos canadienses. Estos eran los últimos ciudadanos de EEUU que faltaba evacuar, con excepción de los rehenes. Acto seguido, Canadá repatrió a sus funcionarios, ya que informes de su inteligencia advirtieron que se preparaba una asonada contra la sede diplomática, en represalia por haber ayudado a los enemigos del régimen (la que efectivamente se produjo sobre un edificio ya vacío).

Entretanto, las gestiones de los abogados franceses dieron sus frutos, y el 19 de febrero Hamilton Jordan voló a Europa, donde mantuvo una reunión secreta con Sadeq Ghotbzadeh. Luego de varias horas de negociaciones, el estadounidense preguntó que debería hacer EEUU para resolver la crisis rápida y honorablemente. La respuesta del iraní fue lacónica: "... *Es sencillo. Solo tienen que matar al Sha*" (It's easy, you just have to kill the Shah), agregando que a lo largo de la historia reciente la CIA había realizado numerosas ejecuciones políticas, y que poco le costaría esta vez hacerlo en Panamá, donde contaba con la complicidad del General Torrijos. La propuesta fue calificada de inaceptable, y el encuentro finalizó sin avances significativos. No obstante, la puerta permaneció parcialmente abierta para futuras negociaciones, pese a que el 23 de febrero el Ayatolá Khomeini anunció que retiraba del gobierno el tema de los rehenes para pasarlo a manos del Parlamento (que aún no había sido electo).

En Contadora, Mohammed Reza Pahlevi supo de alguna forma que su vida allí ya no estaba segura, y temiendo por la integridad de su familia, en el mayor de los sigilos partió

el 24 de marzo con destino a Egipto, a acogerse de la seguridad que le ofrecía su amigo Anwar el Sadat.

Continuando con las gestiones, el 13 de marzo de 1980 Christian Bourguet trajo a Hamilton Jordan una promesa de Bani-Sadr: el gobierno tomaría control de los rehenes en dos semanas, porque el Consejo de la Revolución estaba preocupado por el creciente poder y arrogancia de los estudiantes. Cuando ello ocurriera, el Presidente Carter debería enviar una carta personal al Ayatolá Khomeini reconociendo lo erróneo de la pasada política de EEUU hacia Irán y pidiendo perdón por ese comportamiento. Luego, en cuestión de días se produciría la liberación. En Washington se consideró absurdo y humillante el pedido del Primer Ministro iraní, pero tratándose de 53 vidas en juego, Carter se preparó para cumplir con el requerimiento de Bani-Sadr.

El 29 de marzo el Consejo de la Revolución en Irán sostuvo una reunión de autocrítica que provocó importantes conmociones internas. Como resultado de ella, el ala radical del movimiento fundamentalista islámico se hizo del poder, y el Primer Ministro Bani-Sadr quedó con su autoridad política muy disminuida. El control de los rehenes fue retirado de manos del gobierno, y así las negociaciones de los intermediarios franceses concluyeron en el fracaso. En Washington se entendió que esto significaba el fin de la diplomacia tradicional, y la necesidad de buscar otras vías. Sin embargo, la noticia se mantuvo oculta, porque el 31 de marzo de 1980 se habría de realizar la Convención Demócrata en Wisconsin, en la que se decidiría si el candidato a las elecciones de fin de año sería el actual presidente por la reelección o el desafiante Edward Kennedy, y no se deseaba agregar una perla más al collar de fracasos de la Administración. Finalmente, Carter obtuvo la nominación, aunque después fue acusado de manipular el tema de los rehenes para obtenerla.

El 22 de marzo de 1980 hubo una reunión del Comité de Seguridad Nacional (NSC) en la que el presidente Carter manifestó que su paciencia con Irán se estaba terminando, y por tanto era ya hora de ir discutiendo las sanciones a aplicar. En la subsiguiente tormenta de ideas surgió la posibilidad de una acción militar. El vicepresidente Walter Mondale y el Secretario de Estado Cyrus Vance se opusieron radicalmente, recordando que crisis similares (como la del USS *Pueblo*) se habían resuelto por vías diplomáticas. Harold Brown (Defensa) también se mostró partidario de la diplomacia; indicó que la idea de minar los puertos iraníes también implicaría cortar la salida del crudo de Irak (por entonces un país amigo), y además podría empujar a Irán a invitar a la Armada de la URSS para el barrido. Pero la idea de una operación de rescate no fue objetada y quedó flotando. Con la oposición de Vance, Carter autorizó a que la CIA iniciara operaciones de colección de información y reconocimiento del terreno.

El Departamento de Estado inició a continuación una ronda de conversaciones con los aliados, buscando apoyo para un programa de sanciones a Irán. Carter habló personalmente con los primeros mandatarios Thacher (Gran Bretaña), D'Estaign (Francia), Ohira (Japón), Schmidt (Alemania Federal) y Trudeau (Canadá). Pero para el 26 de marzo ya se tenía claro que las gestiones no tendrían éxito. EEUU estaría solo en la aplicación de sanciones económicas, y esto les quitaría mucho efecto, si no todo.

El 7 de abril de 1980 fue un día clave. EEUU rompió formalmente sus relaciones diplomáticas con la República Islámica de Irán y le impuso un conjunto de sanciones económicas. También ese día, en la reunión del NSC se aceptó la idea de la operación militar de rescate por la casi unanimidad de los participantes; solo Cyrus Vance mantuvo su oposición. El Comité volvió a reunirse el 11, y esta vez para

discutir detalles de una operación que, allí y entonces se supo, se venía planificando desde hacía meses. Vance estaba de vacaciones, por lo que el Departamento de Estado fue representado en la reunión por su segundo, Warren Christopher. Stansfield Turner informó del aumento de la hostilidad de los estudiantes iraníes hacia los rehenes, lo que aconsejaba apurar la decisión. El General Jones recomendó lanzar la operación el 24 de abril, y el presidente Carter dio su aprobación para la fase final de preparación, pero retuvo para sí la orden de ejecución.

La siguiente reunión del NSC fue el 15 de abril. Vance interrumpió su descanso y se presentó para hacer un ferviente alegato a favor de la negociación y contrario al empleo de la fuerza. Fue escuchado pero no se alteró la decisión previa. Entendiendo que sus servicios ya no eran de utilidad, presentó renuncia al cargo de Secretario de Estado. El Presidente Carter se la aceptó, pero le pidió que permaneciera hasta la finalización de la operación de rescate. Vance asintió, dejando claro que se retiraría, sin importar el éxito o fracaso de las operaciones.

LA OPERACIÓN MILITAR

Sobre el fin de la Guerra de Vietnam, EEUU poseía una importante capacidad de operaciones especiales, pero como esa tropa fue uno de los blancos más atacados durante las campañas internas de desacreditación de las Fuerzas Armadas, en menos de dos años se perdió. Con cierta preocupación, en 1977 el Departamento de Defensa autorizó la creación de un Grupo de Tarea Antiterrorista dentro del Ejército, la Fuerza Delta. Esta unidad fue resistida desde otras similares que se consideraban con méritos históricos para conducir operaciones especiales (Rangers, Green Berets), pero el Jefe de Estado Mayor del Ejército, General Meyer, la respaldaba, y en conse-

cuencia acalló todas las oposiciones. Al frente de la Fuerza Delta fue designado el Teniente Coronel Charlie “*Chargin*” Beckwith, veterano condecorado por servicios distinguidos durante la Guerra de Vietnam, pero oficial famoso por su carácter difícil y arrogante. El Grupo fue certificado como listo para las operaciones, e integrado a la línea del Ejército, el 1º de noviembre de 1979, o sea que ya estaba en servicio el día del copamiento de la embajada en Teherán.

Desde enero de 1980, Beckwith estaba en conocimiento de que la Fuerza Delta podría ser asignada a una operación de rescate en Irán, y en consecuencia intensificó la preparación de sus tropas. Pero el punto crítico no era el alistamiento militar, sino la falta de inteligencia del teatro de operaciones. En los hechos, en Irán no había un solo agente disponible. Los encubiertos de la CIA se habían esfumado cuando el anuncio de divulgación del presupuesto, los del Departamento de Estado habían caído con la Embajada; hasta los meteorólogos del Weather Service desaparecieron cuando el gobierno iraní decretó el cierre de las estaciones. Entonces, en algún punto de alto nivel en la cadena de comando se dispuso el ingreso a territorio persa de un conjunto muy reducido de agentes estacionados en Irak y Turquía, los cuales, por su apariencia física y el conocimiento de las lenguas locales pasarían desapercibidos en la población. Deberían coleccionar inteligencia del terreno y prepararse para brindar apoyos operativos (cobertura, ocultamiento, santuarios, vehículos, etc.).

El plan diseñado para la operación fue el siguiente: el team de rescate sería introducido a Irán en dos aeronaves C-130 HÉRCULES que aterrizarían en un lugar de desierto solitario situado a varios kilómetros de Teherán, en una pista de emergencia preparada por los agentes previamente infiltrados. Allí se reunirían con un componente de heli-

cópteros que trasladaría la fuerza a la ciudad misma, bajando los efectivos en tres puntos diferentes. Un grupo aseguraría el perímetro, otro entraría a la Embajada y liberaría los rehenes y un tercero ocuparía un estadio de fútbol cercano, donde esperarían los helicópteros. Los agentes locales restantes proveerían dos camiones para el traslado Embajada-Estadio. En la cancha, todos embarcarían en los helicópteros (tropa, rehenes y agentes), volarían al punto de encuentro con los C-130, y de allí a la libertad. La operación sería nocturna, y ejecutada totalmente por la Fuerza Delta.

De inmediato surgieron los celos entre las fuerzas, pues nadie quería quedar fuera de la operación y todos compartir la gloria del rescate. Entonces, se creó una Fuerza de Tarea Conjunta y se estableció la estructura de comando. El General Vaught (Ejército), un experto en operaciones especiales, fue puesto en comando. Para el componente aéreo y segundo en comando se designó al Coronel USAF James Kyle, un oficial con vasta experiencia en rescates. El componente de helicópteros se asignó a la Infantería de Marina, Coronel USMC H. Pittman. El T/Cnel Beckwith estaría a cargo del equipo de rescate y como tal sería el Comandante en Escena. Pronto se manifestaron los enfrentamientos personales, pues Vaught y Beckwith no tenían buenas relaciones desde tiempo atrás, pero la intervención directa del Jefe de Estado Mayor del Ejército puso las posiciones en su sitio. Beckwith también tuvo problemas de relación con los Infantes de Marina en general, que si bien no se solucionaron tampoco incordiaron el desarrollo de la misión.

La selección de los helicópteros planteó el primer problema. Solo los SIKORSKY de la línea H-53 tenían la autonomía para cumplir la misión con la carga requerida, y se necesitarían ocho aparatos. En la zona del Índico, la Armada estadounidense contaba con los RH-53D SEA STALLION (versión Contraminado

y VERTREP), pero como enviar otros al área de operaciones habría despertado sospechas, se decidió emplear éstos.

Sin embargo, los pilotos navales, muy eficientes en los vuelos de barrido de minas, no estaban calificados para vuelo nocturno con visores, sobre tierra y a baja altura, y se dispuso remplazarlos por los pilotos de la Infantería de Marina, calificados en el modelo CH-53D STALLION (Asalto y Transporte), sin tomar en cuenta con la debida profundidad, que las máquinas eran similares de aspecto exterior, pero que tenían diferencias importantes en su equipamiento. Por ejemplo, el RH portaba turbinas para vuelo lento sostenido (T64-GE-415), mientras que el CH se propulsaba con una planta para velocidad (T64-GE-413) equipada con silenciadores y filtros, y en consecuencia su rotor tenía un diámetro diferente (22,40 metros contra 24,08 del RH). El Cnel. Kyle propuso remplazar los pilotos de la Armada por otros de la Fuerza Aérea con experiencia en extracción y rescate, pero el planteo fue rechazado por el Director de la Junta de Jefes de Estado Mayor, bajo el argumento de que no podía dejar a la Armada y la Infantería de Marina fuera de la operación.

El segundo problema fue continuación del anterior. ¿De dónde decolarían los H-53? Introducir un portaviones al Golfo Pérsico despertaría sospechas. El Departamento de Estado aconsejó no pedirle a Turquía para usar sus aeródromos. Se exploró la posibilidad de operar desde Omán, pero ello obligaría a transitar sobre el espacio aéreo de Arabia Saudí y de Emiratos Árabes Unidos, lo que tampoco era políticamente aconsejable. Finalmente se decidió que si un pequeño grupo de portaviones de apoyo ingresaba al Golfo de Omán con mucho adelanto, para tareas de barrido de minas en el Estrecho de Hormuz pasaría desapercibido al momento de la operación (no había en ese momento una amenaza cierta de mina-

do, pero se la podía fabricar ficticiamente). Así, a principios de febrero la Armada estadounidense ya estaba, sin saberlo, iniciando la presencia en la zona de una futura operación de rescate.

Otro problema surgió de los asuntos legales. La Enmienda Hughes-Ryan de 1974, derivada del caso Watergate, estableció reglas muy estrictas para las operaciones encubiertas. En principio, no podrían iniciarse (aún la planificación) sin conocimiento del Congreso. En el gabinete se plateó la discusión. Brzezinski pretendía mantener el secreto hasta el instante mismo de inicio de las acciones, Turner se opuso, asumiendo una posición legalista al extremo. Al fin y al cabo las operaciones encubiertas eran en gran parte tarea de la CIA, o sea él era directamente responsable ante el Parlamento. Finalmente, Carter decidió que él mismo notificaría al Congreso, a un Senador de la Comisión de Inteligencia y Seguridad de su mayor confianza, el mismo día que diera la orden de iniciar la operación.

El 16 de abril de 1980 se realizó la reunión final. Acudieron el Presidente Carter, el Vicepresidente Mondale, el NCA Brzezinski, el Director de la CIA Turner, los Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas, el Director de la Junta de Jefes de Estado Mayor, el General Vaught, los Coroneles Kyle y Pittman y el Teniente Coronel Beckwith. Allí este último recibió la orden de proceder a la ejecución del rescate. En la oportunidad, Carter recordó a todos los presentes que, si bien la responsabilidad era solo suya, a partir de ese momento la operación era un tema exclusivo de los militares, en el cual no debería haber injerencia o intervención alguna por parte de miembros del gobierno.

Las acciones se desarrollaron con puntualidad. La Fuerza Delta fue desplegada a Egipto en dos C-130 de la Fuerza Aérea, y desde allí a Omán. A las autoridades omaníes se les informó que se trataría de una operación secreta de aprovisionamiento de armas a

los mujaidines que combatían contra los soviéticos por la libertad de Afganistán.

El rescate se lanzó en 24 de abril. Los HÉRCULES aterrizaron en suelo iraní sin haber sido detectados, y se encubrieron en espera de los helicópteros. Los ocho SEA STALLION no tuvieron tanta suerte, en su tránsito encontraron una feroz e imprevista tormenta de arena que les agregó dos horas y media más al tránsito previsto. Los aparatos estaban en excelentes condiciones operativas para su misión específica (sobre el mar) pero no para volar en desierto. Entre otras cosas, la admisión de las turbinas no tenía los filtros para arena adecuados y eso les restó velocidad. A poco del decolaje, y ya con pies secos, uno sufrió la pérdida del instrumental de vuelo y regresó al portaviones. Más tarde, otro experimentó una advertencia de problemas con el rotor principal, y también regresó a cubierta (después se comprobó que fue solo una falsa alarma del panel). Un tercero perdió potencia en uno de los dos sistemas hidráulicos, y si bien continuó la misión, al aterrizar en el punto de reunión, el piloto comandante puso al helicóptero fuera de servicio.

En el rendez-vous los SEA STALLION se posaron próximos a los HÉRCULES para reaprovisionarse de combustible. Entretanto, se desató una feroz discusión entre el T/Cnel Beckwith y los pilotos de los helicópteros. El comandante quería continuar de inmediato la operación; los pilotos manifestaron que llevaban más de diez horas en operaciones de vuelo, y que según las normas de la Infantería de Marina no habrían de volver a volar hasta tener un mínimo de descanso. Otra discusión se armó en torno al número de H-53 a emplear. Beckwith insistía en que seis aparatos era el mínimo necesario para una extracción exitosa, y no veía inconvenientes en volar un aparato con un solo sistema hidráulico operativo; en los hechos, en Vietnam eso había ocurrido varias veces en todo tipo de acciones, incluso rescates, y

ahora estaba en juego la vida de más de medio centenar de estadounidenses.

Pero mientras la discusión proseguía y se tornaba álgida (según Newsweek, Beckwith trató de cobardes a los Infantes de Marina e incluso llegó a poner su pistola en la sien del piloto del helicóptero averiado), un RH-53D que se posicionaba para reaprovisionar se fue encima del C-130 cisterna, provocando con el choque la explosión de los tanques de combustible del avión, y un incendio mayor que calcinó ambos aparatos y causó daños mayores en otros cuatro helicópteros. En el accidente murieron ocho integrantes de la misión. La bola de fuego, el estampido de la deflagración y la subsiguiente luminosidad del incendio en la calma silente de la noche del desierto proveyeron el alerta a las autoridades iraníes de una población cercana.

La operación fue abortada de inmediato; se había perdido el vital factor sorpresa, no había helicópteros suficientes para la extracción y tampoco alcanzaba la capacidad aérea remanente para abandonar el país. El único HÉRCULES restante decoló con todo el personal de la Fuerza Delta y los agentes que prepararon la pista, abandonando el material que representaba exceso de peso. El SEA STALLION sobreviviente partió en busca del portaviones que acudía a recuperarlo ya dentro del Golfo Pérsico.

En Teherán quedaron abandonados a su suerte tres agentes de inteligencia que deberían haber sido evacuados junto con los rehenes. Dos de ellos lograron salir del país por la frontera turca el 7 de mayo, luego de una miserable travesía por el norte de Irán escapando de las fuerzas policiales que les seguían el rastro; del tercero, un kurdo contratado, nunca más se tuvieron noticias, existiendo indicios que escapó a Irak y se reunió con su pueblo.

La operación de rescate había fracasado, y llegaba para todos sus actores, militares y políticos, la hora de enfrentar las responsabilidades.

DESPUÉS DEL FRACASO

El gobierno iraní interpretó de inmediato que los restos calcinados encontrados en el desierto correspondían a una frustrada operación estadounidense. En consecuencia, se dispuso evacuar los rehenes de la embajada, y mantenerlos en cautiverio repartidos por diversas guarniciones militares del vasto territorio de Irán. Simultáneamente, el Consejo de la Revolución emitió un comunicado avisando que ante la evidencia de otra operación similar de rescate, los prisioneros serían ejecutados.

En la Casa Blanca, el Presidente Carter tomó la noticia del fracaso con aparente calma. Pidió que le buscaran el texto de la alocución pública de John Kennedy cuando anunció el fracaso del desembarco en Bahía de Cochinos en 1961, y con él se encerró en su despacho privado a preparar las palabras con las que habría de anunciar al pueblo estadounidense el fracaso de la operación de rescate. Fue un discurso sobrio, en el cual asumió toda la responsabilidad de lo ocurrido.

Una comisión del Congreso condujo la investigación de los hechos. El componente militar salió básicamente bien parado de las audiencias; solo se criticó con dureza el hecho de que la operación no fuera realizada por un componente orgánico exclusivo (Fuerza Delta), al obligarse la participación de todas las fuerzas por celos militares internos. Todo el peso del fracaso fue cargado al poder político, incluso algunas decisiones tácticas erróneas de la operación les fueron endilgadas, como el tema del pésimo manejo en la selección de los pilotos y los helicópteros. Pero la investigación no fue muy exhaustiva (no hubo interés en escarbar en la derrota), y sus conclusiones se desvanecieron en la vorágine de eventos políticos que vinieron. Solo los trabajos de periodismo de investigación, en particular los conducidos por Newsweek y New York Times, tuvieron cierta profundidad, pero

quedaron en su naturaleza propia: informes de prensa.

Para la población de EEUU el impacto del fracaso del rescate fue mayúsculo. Por un lado, una parte importante recibió con agrado la noticia de que un gobierno al que consideraban inoperante había intentado al menos hacer algo, pero ese sentimiento fue seguido de desilusión. No solo no se habían rescatado los rehenes sino que se habían producido ocho muertos en un intento carente de profesionalismo, y la posibilidad de la liberación de los rehenes se había alejado definitivamente. En algunos casos esa frustración dio paso a una ira que se manifestó unos meses después, en las elecciones de noviembre.

Pero la vida política tenía que seguir. La Secretaría de Estado vacante fue ocupada por Edmund Muskie, un cuadro de importante peso político en el Partido Demócrata elegido para tratar de recuperar imagen, pero Warren Christopher continuó como Subsecretario, con la tarea específica de tratar de recomponer las aún más deterioradas relaciones diplomáticas con la República Islámica de Irán y volver a negociar la liberación de los rehenes. Brzezinski, aunque muy criticado por la prensa, retuvo su cargo de Asesor de Seguridad Nacional, y al poco tiempo volvió a hablar de la posibilidad de conducir otro intento militar de rescate. Esto fue descartado de plano. La CIA no tenía la más remota idea de dónde estaban los rehenes.

El 27 de julio de 1980, Mohammed Reza Pahlevi falleció de cáncer en Egipto. Muchos en EEUU respiraron con alivio, creyendo que se facilitarían de ahí en más las negociaciones con Irán; pero no fue así. Dos meses más transcurrieron sin avances, hasta que súbitamente el presidente iraní Abolhassan Bani-Sadr inició contactos reservados a través de los buenos oficios de la República Federal Alemana, ofreciendo un conjunto de condiciones para poner fin a la crisis. El motivo de la repentina disposición del gobier-

no persa era muy evidente: el 22 de setiembre de 1980 Irak había invadido Irán, y Teherán quería recuperar los fondos congelados en EEUU para afrontar el esfuerzo de guerra. Pero mientras se negociaba en secreto, hubo una filtración a la prensa, y el movimiento de estudiantes islámicos en Irán se opuso enfáticamente. Bani-Sadr fue desautorizado a continuar con el tema y las gestiones se interrumpieron.

En noviembre de 1980 ocurrieron las elecciones presidenciales en EEUU. El Partido Republicano presentaba a Ronald Reagan, un actor retirado cuya experiencia pública eran dos gestiones como Gobernador de California. Había obtenido la nominación derrotando a George Bush, un experiente político del establishment republicano, a quien de inmediato le ofreció ser su vicepresidente. Así, la fórmula Reagan-Bush presentó una impronta de unidad partidaria, con un programa de gobierno conservador, que prometía devolver la fuerza militar, la dignidad y la presencia de EEUU como superpotencia mundial. Por su parte, el Partido Demócrata presentaba la imagen de debilidad y fracaso de James Carter. Cuatro años antes, el electorado estadounidense había votado por un programa de moralidad, y por cierto que la tuvo, pero la ética sola no alcanza para gobernar un país, y ahora la población quería resultados concretos (una economía mejor, con tasas de interés más bajas, menor inflación y menos desempleo) y por sobre todo quería que EEUU volviera a ser respetado en el mundo. Así, con el empleo de un slogan simple y efectivo "*Vote a los republicanos para el cambio*" ("*Vote Republicans for a change*"), la victoria de Ronald Reagan fue aplastante.

James Earl Carter ingresó a la historia estadounidense como el cuarto presidente no re-electo en los 204 años de historia del país. Pero aún le esperaba una amargura más: no vería en su mandato el fin de la crisis.

Warren Christopher continuó trabajando la línea diplomática en procura de la libe-

ración de los rehenes, esta vez explorando el contacto a través de los buenos oficios de Argelia y con una cierta ayuda del aparato de relaciones internacionales del Partido Republicano, el cual mucho tuvo que ver en la forma en que se llegó a la solución. Finalmente se logró un acuerdo. La libertad de los 53 estadounidenses detenidos en Irán se produjo el 19 de enero de 1981, y pocos minutos después de que Ronald Reagan fuera juramentado como presidente de los Estados Unidos de América abandonaron el país rumbo a Alemania Federal. Allí los esperaba el ex presidente James Earl Carter, designado como enviado especial del gobierno estadounidense para darles la bienvenida.

Las relaciones entre Irán y EEUU nunca volvieron a recomponerse totalmente, pese a que en poco tiempo ambos comprobaron que se necesitaban mutuamente para mantener el equilibrio en el tablero del ajedrez regional. Entonces se originaron acercamientos e intercambios secretos, aunque las relaciones formales no se volvieron a restablecer. Pero ese período pertenece ya a otra historia.

REFERENCIAS

- PALMER, R.R. & COLTON, Joel; "A history of the modern world", Vol. I; Editorial Alfred Knopf, New York, 1991.
- BIANCO, Lucien; "Historia de Asia Contemporánea", Siglo XXI Editores, México D.F., 1986.
- JORDAN, Hamilton; "Crisis, the last year of the Carter presidency", Editorial G.P. Putnam & Sons, New York, 1982.
- CARTER, James Earl; "Keeping faith", Editorial Bantam Books, New York, 1982
- RYAN, Paul; "The Iranian rescue mission: Why it failed", U.S. Naval Institute Press, Annapolis, 1985.
- KYLE, James; "The guts to try", Editorial Orion, New York, 1990.
- NORTON, Richard, "Disaster in the desert: the US Rescue Attempt, Iran 1980", contenido en "National Security: case studies in policy making & implementation, Vol II", Naval War College Press, Newport, 1994.
- AYUB, Muhammad Alí; "The emergence of Persian Gulf States"; American University Press, Beirut, 1986.



ANCLAS EN EL CIELO

A 25 años de la incorporación a nuestra Armada del avión de Patrulla Marítima Beechcraft 200 T

por el Capitán de Navío (R) Carlos GATTI



El autor de este artículo egresó de la Escuela Naval en 1975, obteniendo sus alas de Aviador Naval en 1979. En 1980 integró la Misión de Traslado desde los EEUU del avión de Patrulla Marítima Beechcraft 200 T. Participó como observador en la Operación Antártica III a bordo del Buque de Apoyo Oceanográfico “Barao de Tefé”, de la Marina del Brasil, durante 5 meses en 1984/85. En 1991 integró la tripulación del primer vuelo de un avión naval al Continente Antártico. Durante 1992 y parte de 1993 se desempeñó como Jefe del Estado Mayor de la Unidad Naval de Naciones Unidas en Camboya. En nuestra Aviación Naval ocupó los siguientes comandos: Jefatura del Grupo de Escuadrones, Jefatura de la Base Aeronaval “C/C Carlos A. Curbelo”, Dirección de la Escuela de Aviación Naval y Jefatura del Estado Mayor de la Aviación Naval, cargo que desempeñó hasta su pase voluntario a situación de retiro en 1997.

“Un Aviador Naval es un Marino, que también vuela”

INTRODUCCIÓN

Una aeronave de la Armada es fundamentalmente una plataforma naval. No es solamente un medio aéreo, un simple avión o helicóptero, sino que es como un buque con alas que “navega” en el cielo del mar, sólo que más alto y más rápido que los demás buques, de los cuales constituye un apéndice: una extensión táctica. Es que también porta sensores, equipo de supervivencia en el mar, armamento naval, y lo más importante: está tripulado por marinos, Aviadores Navales y personal subalterno especializado en aviación, quienes tienen una formación común con sus camaradas de abordaje, con unidad de mando, de doctrina, de lenguaje y hasta de pensamiento.

Se ha dicho reiteradamente que la Aviación Naval constituye los ojos de la Flota. En

realidad es mucho más que eso, ya que a menudo se convierte además en sus oídos, en sus largos brazos y cuando es necesario golpear un blanco, en los puños a distancia de las unidades de superficie.

ANTECEDENTES

A fines de la década de los 70, nuestra Armada determinó la necesidad de incorporar a la Aviación Naval un nuevo avión de patrulla marítima, moderno y con mayores capacidades de las que disponían los aviones que poseía en la época, tanto en sus actuaciones como plataforma, como en las prestaciones y alcance de sus sensores. En ese entonces se contaba para patrullar en el mar sólo con aviones con plantas de poder a pistón: los Grumman Tracker S 2-A, que contaban con radar, MAE (Medidas de Apoyo Electrónico) y sensores antisubmarinos, y los ya antiguos pero todavía fieles SNB

(Beech C-45), que no contaban con ningún tipo de sensor a bordo.

El nuevo avión debería cumplir con varias características esenciales: debía ser biturbohélice, presurizado, poseer buena autonomía, velocidad y techo de servicio, además de tener una económica operación y una adecuada maniobrabilidad a baja cota para reconocer y fotografiar blancos navales. Debía poseer un buen radar para búsqueda de superficie en 360°, capacidad de lanzamiento de equipo de supervivencia, buena visibilidad para los observadores, equipamiento fotográfico completo y un preciso equipo de navegación independiente de las ayudas radioeléctricas costeras.

Es así que luego de un exhaustivo análisis, varias demostraciones prácticas y diversas pruebas en vuelo, se decidió a principios de 1980 la adquisición de un avión Super King Air modelo B-200 en su versión "T" de Patrulla Marítima, fabricado por la Beech Aircraft Corp., el cual sería incorporado en la ciudad de Wichita, Kansas (EE.UU), y traído en vuelo al país por una tripulación de nuestra Aviación Naval.

El B-200T cumplía con creces con todos los requisitos estipulados y aún más, ya que a modo de ejemplo, podía cubrir en una única misión de patrulla, decolando de la Base Aeronaval "C/C Carlos A. Curbelo", toda la superficie de nuestro Mar Territorial, a lo largo y ancho de sus 200 Millas Náuticas, en sólo poco más de 4 horas de vuelo. Esto obligó a diseñar un nuevo padrón de patrulla aeronaval, teniendo en cuenta las mayores capacidades, ancho de barrido radar y perfil de vuelo del nuevo avión, que sería también la primera aeronave propulsada a turbina que incorporaba nuestra Armada.

INCORPORACIÓN Y VUELO DE TRASLADO

A mediados de 1980 se designó la tripulación y al personal de mantenimiento que con-

curriría a los EE.UU. para efectuar los cursos correspondientes y realizaría el traslado en vuelo del avión. Estos fueron los entonces C/F (CG) Rodolfo Grolero como Jefe de Misión, C/C (CG) Leonel Bernhardt como Comandante, C/C (CG) Immer Borba como Copiloto, T/N (CIME) Franklin Danielli como Jefe de Mantenimiento, A/N (CG) Carlos Gatti como Tercer Piloto, Operador de Sensores y Navegante, y el siguiente personal de mantenimiento: SOS Carmelo Quiroga y CS Miguel Caballero.

El personal de mantenimiento partió a principios de setiembre de dicho año, y el resto a fines del mismo mes para comenzar el curso teórico (Ground School) en el Beech Training Center, en Wichita, Kansas.

Luego se efectuó el curso de vuelo práctico que finalizó a mediados de octubre y finalmente el día 24 del mismo mes, en la plataforma de la Beech Aircraft Corp. y en una lucida ceremonia, se incorporó el avión a nuestra Armada, asignándosele la matrícula ARMADA 871. Dicha ceremonia contó con la presencia de toda la delegación uruguaya y de las autoridades de la empresa aeronáutica, destacándose a su Presidenta del Directorio, Sra. Olive Ann Beech, viuda del pionero de la aviación y fundador de la empresa, Sr. Walter H. Beech.

A principios de noviembre de 1980 se realizó un vuelo hacia Miami, permaneciéndose allí varios días como apoyo al helicóptero Bell 222 (Armada 071), también en proceso de incorporación a nuestra Armada. El vuelo de traslado hacia Uruguay se inició el 14 de noviembre con una primera escala en San Juan de Puerto Rico, para continuar el mismo día hacia el aeropuerto de Piarco en Trinidad y Tobago, donde se pernoctó.

Desde un principio, se pudieron apreciar las bondades del avión con referencia a sus actuaciones y a su excelente equipamiento de navegación y comunicaciones, así como su rapidez y economía al cubrir las diferentes etapas de vuelo. Las pruebas del radar de búsqueda APS-128 A como ayuda a la navega-

ción, con su alcance máximo de 125 millas náuticas dieron un óptimo resultado. El navegador VLF-OMEGA (todavía no se estaba en la era del GPS), dio también excelentes réditos, ya que en largas piernas de vuelo sobre el mar, como por ejemplo volando desde Puerto Rico a Trinidad, en la cual a pesar del elevado nivel de vuelo, se perdían por momentos las radioayudas de proa y de popa, se logró tener siempre una precisa posición del avión.

Se continuó el día 15 hacia la Base Aérea de Belem, atravesando el Ecuador sobre la desembocadura del Amazonas. Ya en Brasil, las etapas se fueron acelerando, debido a los buenos apoyos brindados por la Fuerza Aérea Brasileña en las diferentes bases de escala. Es así que al día siguiente se hizo una breve escala en Recife, para continuar hacia la Base Aérea de Salvador, donde se pernoctó.

En varias de estas escalas, se debió aterrizar por instrumentos, lo cual sirvió para comprobar las bondades de la aviónica y aquilatar la precisión del director de vuelo acoplado al piloto automático en las aproximaciones ILS (Instrument Landing System), que posibilitan que el piloto tome manualmente el avión en los mínimos de la aproximación, a sólo 60 metros del suelo, en final corta para aterrizar, tomándose contacto visual con el terreno recién en ese momento, al salir de la capa de nubes y con el avión perfectamente centrado en el eje de la pista.

Luego de 2 escalas más, en Belo Horizonte y Porto Alegre, se arribó finalmente el día 19 de noviembre a nuestra Base Aeronaval "C/C Carlos A. Curbelo", en una tarde gris



pero muy emotiva, ya que una prolija formación de 4 aviones T-28F de nuestra Aviación Naval interceptó y escoltó al B-200T, realizando con él como líder un pasaje bajo sobre las instalaciones de la base. Finalizó así la misión de traslado, luego de 65 horas voladas y más de 7.000 millas náuticas recorridas. La Armada había incorporado su primera aeronave propulsada a turbina.

SINGLADURAS MÁS DESTACABLES

Muchas y diversas han sido las misiones cumplidas por el B-200T a lo largo de sus primeros 25 años de vida operativa. Sin duda que los vuelos de patrulla, búsqueda y rescate y reconocimiento sobre nuestro Mar Territorial (y aún más allá), han sido los que ocuparon la mayoría de sus horas voladas, pero su flexibilidad operativa y versatilidad como plataforma, han hecho que cumpliera con otras importantes misiones, algunas de ellas inéditas, a lo largo y ancho de las Américas, llegando incluso hasta el Continente Antártico.

Es así que ya en abril de 1981 realiza un nuevo vuelo a los EE.UU a fin de apoyar el traslado al país de los 3 aviones Beech T-34C

Turbomotor incorporados a la Escuela de Aviación Naval.

Cabe destacar también los excelentes resultados obtenidos en operaciones con nuestros buques, como por ejemplo el control de tráfico marítimo y de la pesca ilícita, en conjunto con las patrulleras clase Vigilante, así como los ejercicios tácticos con las fragatas clase Gral. Artigas incorporadas luego, su participación año a año en las Operaciones Unitas con despliegues al exterior y en los ejercicios regionales con las Armadas de Argentina y Brasil.

Durante el conflicto de Malvinas se operó en forma intensa, cubriéndose diariamente el Río de la Plata y su Frente Marítimo, a fin de asegurar el control de nuestra área de responsabilidad.

Con respecto a las misiones de Búsqueda y Rescate, se destacan especialmente algunas en las que se debió proceder a distancias en alta mar, de varios cientos de millas náuticas de la costa, nunca antes alcanzadas por la Aviación Naval, realizándose agotadoras misiones BYR de más de 8 horas de vuelo, a fin de ubicar la embarcación en peligro, apoyarla y vectorear luego al buque de rescate hacia la misma.

Otro hito importante constituyó la modificación del avión para poder portar y lanzar armamento. Si bien el avión originalmente no fue diseñado para ello, posee 2 perchas, una debajo de cada ala, para el porte y lanzamiento de bengalas y equipo de supervivencia. Esto motivó la idea y el estudio correspondiente para dotarlo de una capacidad de ataque liviano. Luego de un profesional trabajo de oficiales y personal de artillería del Grupo de Escuadrones de la Aviación Naval, se logró adaptar dichas perchas para portar cohetas múltiples de 57 mm, con disparo eléctrico desde el bastón del piloto. También se le ideó una mira abierta en el parabrisas y luego de varias pruebas satisfactorias en tierra, se volaron padrones de tiro práctico con

muy buenos resultados. Este entrenamiento dio sus frutos cuando el Comando Gral. de la Armada dispuso el hundimiento en aguas profundas del viejo Destructor Escolta ROU 01 "Uruguay", como homenaje a su larga trayectoria de servicio en la Armada. En esa ocasión, varios buques abrieron fuego sobre él, pero los impactos decisivos fueron una salva de cohetes disparados por el B-200T, los cuales alcanzaron al buque debajo de la línea de flotación, logrando finalmente su hundimiento.

Otra misión bastante frecuente para el avión, debido a la falta de aeronaves específicas para la misma, fue el transporte liviano, tanto de material, como el traslado aéreo de personal naval. El B-200T debido a sus buenas capacidades de comunicaciones, su rapidez y funcionalidad a bordo, constituye además un excelente "avión comando", habiendo sido utilizado muchas veces para el traslado de autoridades navales y nacionales, a diferentes puntos del país, de América y de la Antártida. Esta capacidad de transporte VIP, se vio probada una vez más cuando en 1991 el entonces Sr. Presidente de la República Dr. Luis Alberto Lacalle, decidió volar a Santiago de Chile en el A-871 por las razones ya citadas y además por su economía, ya que viajó con una reducida comitiva. Este vuelo constituyó el primer traslado presidencial al exterior a bordo de un avión naval.

En 1995 se decidió instalar a bordo un equipo MAE de igual fabricación y características a los instalados en las fragatas Clase Gral. Artigas, lo cual permitió mayor capacidad operativa, al poder realizar triangulación de emisiones radar, así como efectuar el análisis de las señales pudiendo determinar en forma discreta la firma electrónica de las mismas. Este sensor dio al B-200T, junto con el radar de búsqueda, la capacidad táctica de avión de exploración. Es también en esta época que se mejora y complementa el equipamiento de navegación y comunicaciones, instalándose

un navegador GPS, un equipo de VHF-FM y un radar meteorológico más moderno.

Un verdadero capítulo aparte en la vida operativa del avión constituye su actividad antártica. En la campaña 1990/91 luego de muchos años de inactividad operativa en la región desde la hazaña de 1916, la Armada destacó al sur al Buque de Apoyo Antártico y Oceanográfico ROU “Cte. Pedro Campbell”. Nuestra Aviación Naval, que no podía apoyar al buque con helicópteros embarcados debido a la falta de plataforma, participó integrándose al Grupo de Tarea Antártico con el B-200T, que realizó un histórico primer aterrizaje de un avión naval en la Antártida el 8 de marzo de 1991, operando en la Base Aérea “Tte. Marsh” (Chile), en la Isla Rey Jorge (Shetland del Sur).

Esa temporada se realizaron 3 misiones al sur, llevándose a cabo apoyo logístico al buque, a la Base Científica Antártica Artigas, transporte VIP y entrenamiento de tripulaciones.

Durante la 3ª y última misión de dicha campaña, se trasladó al Sr. Presidente del Instituto Antártico Uruguayo y comitiva hasta la Isla Rey Jorge, en la que fuera su primer visita oficial a nuestra Base Antártica. En años posteriores el avión continuó apoyando las actividades navales en la Antártida, destacándose entre ellos el vuelo de reconocimiento efectuado sobre la Península Antártica en 1996, con personal del ROU “Vanguardia”, el cual permitió coleccionar importante información, que luego facilitó el desembarque y la instalación del primer asentamiento naval no permanente en territorio Antártico Continental.

DERROTA FUTURA

El B-200T ha cumplido 25 años de operaciones eficientes y seguras en nuestra Armada, alcanzando un total de casi 6.000 hrs. de vuelo en la Aviación Naval, lo cual equivale a 1.200.000 Millas Náuticas voladas (55 vueltas



al mundo o tres viajes de ida y vuelta a la Luna).

Habiéndosele realizado hace poco tiempo una recorrida mayor de sus turbinas, continúa hoy volando con renovados bríos y Dios mediante, muchas misiones le esperan aún en el futuro a nuestro querido 871.

Escribía Richard Bach, autor de Juan Salvador Gaviota, que “todos los aviones en que se ha volado forman parte del piloto y él de ellos. La pintura descascarada de un panel de controles, los pedales del timón desgastados suavemente a lo largo de 20 años de conducción, la empuñadura del bastón cuya forma se ha desgastado: éstas son las huellas que un hombre deja en su avión. Las huellas que un avión deja sobre el hombre solo se ven en su mente, en las cosas que ha aprendido, y en las que ha llegado a creer”.

Nuestro B-200T ha dejado sin duda, una marca indeleble de respeto y de cariño entra-

ñable en todos los que alguna vez lo volamos y sentimos esas experiencias únicas e indescriptibles de encontrar en la inmensidad del mar sobrevivientes de un buque siniestrado, de aterrizar en el Continente Antártico o simplemente de volar a pocos metros sobre las olas reconociendo un blanco o ejecutando una corrida táctica, cuando se debe tener firme el pulso, el profesionalismo se evidencia y un mínimo error puede ser la diferencia entre la vida y la muerte ...

Le toca el turno ahora a las nuevas generaciones de Aviadores Navales recoger con orgullo esa antorcha, y continuar volando con profesionalismo y cariño el todavía joven 871, de forma que nuestra gente de mar ya sea a bordo de un pesquero, un mercante o un velero, al escuchar nuevamente el sonido ya familiar de sus turbinas, pueda elevar la vista al cielo sintiéndose segura al ver recortada en el aire su gallarda impronta, y a sus alas con anclas cruzando una vez más el cielo de nuestro mar.



LAS FRAGATAS

por el Capitán de Navío (R) Manuel A. MENDOZA

Justificación para el lector: Después de ver la afamada película “Master and Commander” y como viejo lector de Herman Melville, Robert L. Stevenson, Nicholas Monsarrat, Joseph Conrad, Cecil S. Forester, Patrick O’Brian y hasta Arturo Pérez-Reverte, no encontraba acomodo ante la fragata británica del filme, la “HMS Surprise” de 28 cañones y 197 tripulantes.

Mi sensación, aparte de los magníficos efectos especiales, fue de no haber conocido nunca (en película o novela, por supuesto) un barco tan desordenado, indisciplinado y anárquico, en aquel mes de abril de 1805 en que el Imperio Británico guerreaba en el mar contra los marinos franceses y españoles, y el Vice Almirante Lord Nelson iba a morir no mucho después en Trafalgar.

Definición: El término fragata parece haberse originado en el Mediterráneo, en francés *frégate*, en italiano *fregata*, y al comienzo haber sido aplicado a las galeazas, de unas 250 toneladas de desplazamiento, y aparejadas con remos y velas. El primer buque británico en ser llamado *frigate* fue el llamado “Constant-Warwick”, de unas 380 toneladas y botado en 1646. De acuerdo a lo registrado por Samuel Pepys⁽¹⁾, quien sin duda estaba en posición de saber, fue construido sobre las líneas de un corsario de Dunquerque capturado. El término vino a ser usado después con liberalidad para referirse a un buque rápido y con cierto armamento, hasta el siglo XVIII en que las fragatas entraron en el riguroso sistema de clasificación de la Royal Navy. Eran

casi todas clasificadas en la 5ª clase, excepto las pequeñas de 28 cañones que eran de 6ª clase, y ésta incluía hasta los buques de 20 cañones, los más pequeños que podían ser comandados por un *post captain*.⁽²⁾ Las embarcaciones más pequeñas no entraban en el sistema de clases aunque sus tipos estuvieran bien definidos.

Las clases de buques de la Armada Británica. Ya que 5ª clase parece muy abajo en la lista, muchos pueden haber pensado que las fragatas eran pequeños buques de poco armamento. Esto está lejos de ser cierto. Los registros históricos muestran que en los años de las guerras contra los franceses las dos clases más numerosas eran la 3ª clase, siendo la mayoría de sus componentes navíos de línea de 74 cañones, y fragatas de la 5ª clase. La 1ª y 2ª clases eran de navíos de tres cubiertas, eran pequeñas en número, y todos los buques estaban preparados para ser usados como buques insignia. En la 3ª clase, los navíos de 64 cañones⁽³⁾ fueron quedando de lado con el paso del tiempo y por el año 1814 quedaba uno sólo en servicio, siendo los navíos de línea casi todos de 74 cañones. Los navíos de la 4ª clase, con dos cubiertas, eran una clase muy pequeña en cantidad con buques incapaces de combatir contra otros navíos de línea y demasiado lentos para poder huir. Los navíos de dos cubiertas de 44 cañones pertenecientes a la 5ª clase, eran anticuados, habiendo sido construidos por el año

1. Samuel Pepys: n. 1633-f.1703 Secretario de Actas del Almirantazgo.

2. Post Captain: Podríamos traducir como capitán de navío.
3. HMS “Agamemnon”, hundido cerca de la isla Gorriti en el año 1809 era de esta clase.

1744 según un diseño que ya era obsoleto en ese momento. Eran buques inestables, lentos y poco maniobreros, usados mayormente en tareas de convoy y gradualmente puestos fuera de servicio. Las fragatas de 28 cañones de la 6ª clase iban también quedando fuera de servicio, así que en lo más álgido del conflicto, la mayor potencia de la Royal Navy estaba en los navíos de 3ª clase de 74 cañones y las fragatas de la 5ª clase.

A la distancia, con el casco bajo el horizonte, era difícil distinguir una fragata de un navío de línea, la diferencia en eslora era poco notable, el velamen similar, y era sólo cuando el casco aparecía a la vista que los costados más altos y la doble hilera de portas de los cañones mostraban que era un 74. Sin embargo sus roles eran bien diferentes. Los 74 estaban contruidos para llevar la mayor cantidad de cañones, tan pesados como fuera posible, y combatir contra cualquier cosa que flotara. Eran de mayor francobordo, manga y calado que las fragatas, y por tanto más lentos y menos maniobrables. En esa época, los navíos casi siempre operaban en escuadrones (menos de diez buques) o flotas (más de diez). Si un navío solo, resultaba destacado de la fuerza, era casi siempre porque no había una fragata disponible.

Las fragatas, por otro lado, no debían entrar en combate excepto contra buques de su mismo tipo. Debían mantenerse fuera del alcance de los navíos de línea, cosa que resultaba no sólo fácil sino también dentro de normas honorables, manteniéndose bien fuera del alcance de batalla pero con el enemigo bajo constante observación, y en condiciones de combatir con otro buque si no lo podían evitar. Asignadas a las flotas, las fragatas eran sus ojos y oídos, extendiéndose en línea de frente sobre la inmensidad de océano, mientras que los navíos de línea navegaban en columna, retransmitiendo señales y enviando despachos. En una acción de flotas, las fragatas asistían a los navíos incapacitados y to-

maban posesión de enemigos capturados. En esas épocas, iba contra la etiqueta de guerra que un navío de línea abriera fuego sobre una fragata durante una acción entre flotas, a menos que la fragata lo pidiera, haciendo fuego primero.

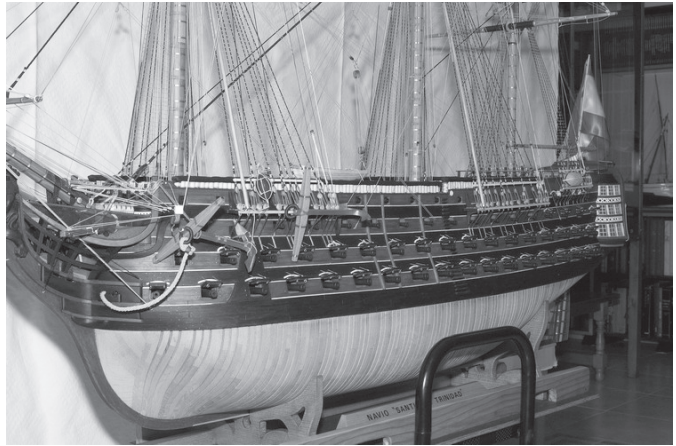
Destacadas solas o en pequeños escuadrones, las fragatas podían ser enviadas a cualquier parte de los océanos. El tipo de misión preferido era “bajo órdenes del Almirantazgo” (*under Admiralty letters*) -caso de la película de marras- es decir, no bajo el comando de un oficial de rango superior, sino cumpliendo instrucciones directas del mando naval, usualmente bajo la forma de órdenes selladas a ser abiertas en una determinada posición geográfica, de forma de evitar toda filtración sobre el destino, antes de la zarpada.

Es sorprendente que una nación marítima poderosa como Gran Bretaña no produjera más diseñadores navales sobresalientes durante el siglo XVIII, y la mayoría de sus fragatas fueron contruidas copiando la línea de buques franceses capturados, que resultaban superiores en velocidad y tamaño a sus similares ingleses. La fragata francesa “*Danaé*” de 941 toneladas, fue capturada en 1759 y de ella se copió el modelo de 36 cañones de 12 libras del comienzo del período. En 1782 fue capturada la “*Hebé*” de 1063 toneladas, 40 cañones, y de ella se derivaron los primeros tipos de 36 y 38 cañones de 18 libras. En 1794 fue capturada la “*Pomone*” de 44 cañones, 1239 toneladas, y se convirtió en el prototipo de las posteriores fragatas grandes.

En más de 20 años de guerra hubo cambios, naturalmente, en los buques adversarios. Las fragatas británicas evolucionaron, desde pequeñas y livianas embarcaciones hasta las grandes y poderosas fragatas de 1814. De fragatas con una batería de cañones de 12 libras, quedaban en servicio 12 de un total de 68, mientras que la clase armada con

cañones de 18 libras había crecido de 20 a 113 embarcaciones. La fragata de 40 cañones de 24 libras fue derivada de las líneas de la “*Pomone*”. Cuando esta fragata fue examinada, se concluyó que había sido capturada por el excelente manejo táctico del escuadrón británico, ya que no había una sola fragata en el Royal Navy que se le pudiera comparar de igual a igual. ¿Cuántas más tenía la Armada Francesa? El Almirantazgo comenzaba a tener sus dudas sobre los navíos de dos cubiertas de 64 cañones, que no se comparaban con los franceses de 74. Entonces tomaron tres 64 que fueron transformados retirando toda la cubierta superior, y el castillo de proa y el alcázar reconstruidos sobre la cubierta principal; conservando sus poderosas piezas de 24 libras y los palos y aparejo original, que se convirtieron en verdaderas fragatas por su velocidad y maniobra, pero eran superiores a cualquier fragata francesa existente. Dieron notables resultados por años, pero fueron quedando viejas y se encontró que las nuevas fragatas de 38 y 36 piezas podían medirse con cualquier fragata francesa existente en ese momento.

Las fragatas. Como estas dos clases comenzaron a dominar el tipo, las describiremos con mayor detalle. Las otras difieren simplemente en desplazamiento y armamento. Una fragata era un buque bastante bajo de francobordo, llevando su batería de cañones de 18 libras en una sola cubierta, con 13 o 14 portas en cada costado según el tipo. Por encima de la cubierta principal, el alcázar se extendía desde el palo mayor hacia popa, y el castillo desde el palo trinquete hasta la proa. En ambos tipos de fragatas, en el alcázar lle-



vaban ocho cañones de 9 libras y en el castillo, dos cañones de tubo largo de 12 libras, con mayor alcance que los cañones comunes, más cuatro carronadas en el alcázar y dos en el castillo, estas últimas piezas usualmente de 24 libras.

Entre el alcázar y el castillo, las bordas eran bien altas, y los baos estaban tendidos de banda a banda, como si hubiera una cubierta superior. Sobre estos baos, y a cada banda, una pasarela de unos seis pies de ancho (1,83 m) conectaba ambos puentes elevados, y los botes mayores y las perchas de repuesto se llevaban sobre los baos entre las dos pasarelas.

Las maderas. Aunque hubo pocos experimentos con otras maderas cuando el programa de construcciones estaba en su mayor actividad, casi todas las fragatas estaban construidas enteramente de roble, con los baos de por lo menos un pie cuadrado de sección (0,09 m²), y la tablazón de cuatro o cinco pulgadas de espesor (10 a 12,7 cm)⁽⁴⁾. Esto era a prueba de las balas de mosquete

4. HMS “Agamemnon” el navío antes mencionado y bastante más grande que una fragata, consumió la madera de aproximadamente 40 acres (unas 16 hectáreas) de bosque de robles (ver A. Deane).

de la época, pero las balas de cañón penetraban a través de la tablazón e incluso de los maderos estructurales, desparramando astillas mortales que causaban muchas más bajas que los propios proyectiles. Esta es una razón por la cual muchos oficiales se oponían al uso de la madera de teca, mucho después que los buques construidos en Bombay hubieran mostrado la superioridad de la teca para uso marino: una herida de astillas de teca casi siempre se infectaba, mientras que una herida por astillas de roble se mantenía usualmente limpia. Los palos y perchas eran de pino, generalmente del Báltico, y otras maderas como olmo y haya se usaron para propósitos particulares.

La vida a bordo. Las fragatas podían llevar provisiones para seis meses, lo que significa que podían navegar a cualquier lugar en el mundo sin tener que tocar puerto. Se hacía un uso total de esta posibilidad. En todos los mares, no había lugar donde no se vieran fragatas británicas.

Se ha supuesto siempre que este tipo de buque era muy escaso de espacio para habitabilidad, en relación con los navíos de línea, pero una comparación nos muestra que no es así. Consideremos una fragata de 36 cañones de 18 libras como hemos descrito: con la cubierta principal de unos 150 pies de eslora (unos 46 m) y 40 pies de manga (unos 12 m), y desplazando unas 1060 toneladas. La tripulación total de 277 almas entre oficiales, marineros y grumetes, nos da unas 3,8 toneladas de desplazamiento por hombre. Ninguna otra clase de buques tenía tanto espacio por hombre. En los navíos de 74 cañones la relación era usualmente de menos de 3 toneladas por hombre. Los grandes navíos de 1ª clase de 112 cañones, que desplazaban unas 2350 toneladas, pero llevaban una dotación de 841, tenían 2,8 toneladas por hombre y además debemos tener en cuenta el considerable espacio requerido por un al-

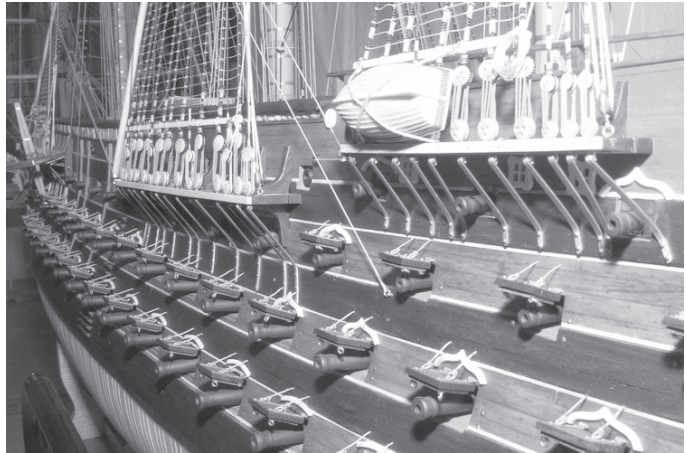
mirante y su plana mayor, no contados en el número de tripulantes.

No había ninguna pretensión de equidad en la asignación de estos espacios. El énfasis resultante era en la desigualdad. No es que el Comandante estuviera primero. Es que en realidad estaba en otro plano. Los espacios que tenía asignados eran muy diferentes de los de los demás. Bajo la cubierta del alcázar, bien hacia popa, tenía una cámara, un despacho y dos camarotes, aun en las fragatas más pequeñas de 28 cañones. Tenía su cocinero, camarero, escribiente y patrón de bote, que trabajaban sólo para él. En el acceso a sus compartimientos, día y noche había estacionado un Infante de Marina armado, con consigna de centinela. Cuando el Comandante subía al alcázar, todo el lado de barlovento le era inmediatamente reservado en exclusividad para su paseo solitario. Nadie se atrevía a dirigirse a él sin permiso previo. El Comandante podía, una o dos veces a la semana invitar a su Primer Teniente y uno o dos oficiales más a cenar con él, y podía incluir ocasionalmente a un Guardiamarina que le hubiera sido recomendado por una persona de influencia, pero esto sucedía sólo en ocasiones muy formales. La disciplina debía ser mantenida, y mantenida hasta el último extremo. Nadie pensaba muy bien de un Comandante que tenía trato familiar con sus oficiales.

Los únicos otros oficiales⁽⁵⁾ a bordo eran los Tenientes, usualmente cuatro, y uno o dos oficiales de Infantería de Marina. Estos eran oficiales de “jerarquía adecuada” para la cámara de oficiales, a los que se agregaban el “Sailing Master” o “Master”⁽⁶⁾, el Médico, el Oficial de Administración, y el Capellán, si lo había. Estos eran oficiales subalternos especialistas, en

5. Commissioned Officers: Podríamos pensar en oficiales de cuerpo general sin restricciones para ascender.
6. No hay un concepto equivalente en nuestras costumbres para ese cargo y funciones.

el tope de sus jerarquías⁽⁷⁾. Estos oficiales integraban la cámara de oficiales, y podían subir al alcázar, pero sus camarotes estaban un entrepuente más abajo, el Médico y el Capellán cerca del sollado que era su estación de combate, y el Oficial de Adm. cerca de sus pañoles. El Master tenía un camarote, pero en navegación, se acomodaba bajo la cubierta del alcázar, cerca de los compartimientos del



Comandante. Los Tenientes y oficiales de Infantería de Marina dormían en una hilera de camarotes no mucho mayores que un cubo de 6 pies de lado cada uno, todos comunicando hacia la cámara, y armados entre los cañones. Todos los mamparos en esta zona eran livianos y desmontables, porque cuando se llamaba a zafarrancho de combate, los camarotes y su contenido eran estibados (arrojados) en una bodega. Los oficiales que ocupaban la cámara tenían usualmente una gamela común, a la cual todos contribuían en forma pareja, aunque nada impedía que alguno se mantuviera por afuera, sea para vivir más económicamente de la ración del buque o por gozar de medios privados.

Un entrepuente más abajo, el Artillero presidía la Camareta sobre los Suboficiales principales⁽⁸⁾, el Contra maestre y el Carpintero y otros Sub Oficiales como el Velero, Cocinero y Armero, los ayudantes (“Mates”) del Master y del Médico y además los más jóvenes de todos los tripulantes, los “Servidores del Comandante” (Captain’s servants), adolescentes de buena familia y cierta instrucción aun no encuadrados como Guardiamarinas, y que

estaban autorizados para subir al alcázar, cosa que los Sub Oficiales no estaban autorizados a hacer. Los Guardiamarinas⁽⁹⁾ dormían en y alrededor del sollado que se convertía en la enfermería durante la acción. Entre los oficiales a popa y la marinería a proa, se alojaban los demás Sub Oficiales y Cabos, y los Infantes de Marina, un destacamento de unos treinta hombres con un sargento y tres cabos. Esta era una precaución contra motines nocturnos: se consideraba a los Infantes como confiables bajo cualquier circunstancia.

A proa del palo mayor se alojaba la marinería, una difícil combinación: marineros profesionales, muy pocos, menos de un sexto del total; pescadores y marinos mercantes incorporados a la fuerza -muy pocos fueron alguna vez voluntarios- “terricolas” voluntarios en busca de botín, o para evitar la prisión, o escapar de circunstancias sociales difíciles. Era tarea del contra maestre y sus ayudantes, bajo las órdenes del Primer Teniente, convertir esta bolsa de gatos en una tripulación adiestrada y apretadamente integrada, cosa que en general lograban.

7. Warrant Officers. No hay un concepto equivalente en nuestra legislación.
8. Digamos que hoy son los Sub Oficiales de Cargo.

9. Midshipmen: Esos jovencitos y no tanto que vemos en la película y que usan en el cuello de sus chaquetas un parche de paño blanco y un botón de ancla. El parche era conocido como “*weekly account*”.

Las dificultades de la vida a bordo eran duras para esos hombres, pero han sido muchas veces exageradas en comparación con su vida en tierra. Considerando la extracción social de la gente, en esos tiempos, era sí, una vida dura, pero lejos estaba de ser insupportable.

La artillería. Para comprender la importancia del cañón naval, es necesario compararlo con la artillería terrestre. En esos tiempos, la pieza normal de campaña era de seis libras, y dada la obvia dificultad de su transporte, eran relativamente pocas. Incluso en Waterloo, el general Wellington pudo disponer solamente de algo más de 150 piezas de campaña de mezclas nacionalidades. Las 28 piezas de 18 libras de una fragata de 38 cañones, podrían componer en tierra la artillería de asedio para el asalto de una fortaleza, arrastrada por cientos de animales unos kilómetros por día. La fragata, bajo condiciones favorables, podía trasladar su formidable batería unas doscientas millas por singladura. La pieza naval de 18 libras tenía 9 pies de largo (unos 2,75 m), pesaba 2 toneladas, y requería una dotación de 10 hombres para operarla. Al disparar, la fuerza del retroceso la enviaba hacia atrás sobre su cureña, hasta el máximo estiramiento del “braguero”⁽¹⁰⁾ que la aseguraba a las cuadernas en el casco. Entonces se pasaba por el ánima un hisopo mojado para asegurar que no quedara ningún resto de pólvora quemándose. Se introducía la carga de pólvora negra tiempo antes medida y cargada en saquitos de tela; después de éste, un taco de fieltro encebado que se apretaba con una baqueta. Luego se introducía el proyectil y otro taco para mantenerlo en su lugar. Una vez cargado, se punzaba el cartucho de tela con un clavo de metal intro-

ducido por el oído del cañón, y la pieza se cebaba con pólvora muy fina que se vertía por el oído. Luego, de acuerdo a instrucciones del jefe de pieza (gun captain) se le posicionaba y fijaba mediante aparejos (breeching-tackle), y el jefe de pieza hacía la puntería elevando la pieza mediante una cuña de madera. Los cañones «modernos» se disparaban mediante un sistema de chispa con pedernal y una rabiza para actuar el sistema. Pero se mantenía mecha lenta a mano y encendida, para casos de emergencia o mal funcionamiento. La operación de una pieza de este peso era trabajo muy pesado, especialmente con mal tiempo. En condiciones buenas y con una dotación bien adiestrada, un tiro cada dos minutos era una buena cadencia de fuego. La distancia de fuego era aproximadamente de una milla (1853 metros). La puntería era una virtud adquirida a través de mucha práctica, pero se esperaba que se acertara a un cuarto de milla de distancia.

Los depósitos de pólvora o santabárbaras, con los mamparos y cubiertas acolchados con cuero para evitar chispas, una vez abiertos al llamado a zafarrancho eran operados por los “monos” o grumetes (powder boys) que con unos diez años de edad eran ágiles y pequeños como para ir alcanzando los cartuchos a las piezas. Es de imaginar el riesgo que representaba tener estos depósitos abiertos. La luz era indirecta y pasaba desde un local adyacente por una ventanita con vidrio doble.

A poder de fuego equivalente, las fragatas francesas de la época eran más grandes, mejor diseñadas, y con tripulaciones más numerosas que sus adversarias inglesas. En cuanto a táctica, lo que se buscaba era pasar por la popa del adversario, de modo que una andanada completa pudiera dañar a todo el otro buque sin que tuviera posibilidad inmediata de replicar más que con dos o cuatro cañones, pero muchas veces se terminaba en un duelo artillero a unas cincuenta yardas de distancia. La doctrina de los británicos era ti-

10. Braguero, traduce la Sra. Soledad Hernández Montañés en la versión en castellano del libro de Deane sobre el HMS Agamemnon.

rar abajo, en el rolido descendente. Los franceses tiraban a la arboladura, en el rolido hacia arriba. La idea británica era liquidar tripulantes y desmontar la artillería del enemigo. Los franceses deseaban inhabilitar el velamen y aparejo, a la espera de una posición favorable para usar los mosquetes desde la arboladura e ir al abordaje. La táctica británica resultó más efectiva, en casi todas las acciones de fragatas, las bajas francesas fueron mayores.

La tabla siguiente fue confeccionada por el autor de este artículo, usando una densidad del hierro fundido de 7079 kg por metro cúbico (tomada del “Marks Handbook for Mechanical Engineers”) y considerando el proyectil como una esfera. Ver que el aumento de peso del proyectil no es lineal con el aumento del diámetro o calibre.⁽¹¹⁾

Proyectiles y calibres

Peso en libras	Masa en kilogramos	Volumen en cm ³	Diámetro en cm
6	2,72	384,5	9,02
12	5,44	768,9	11,36
18	8,16	1153,4	11,83
24	10,89	1538,5	14,32
32	14,52	2050,4	14,76

Las carronadas. Las carronadas fueron los cañones navales fundidos hacia 1778 por la Carron Company, una sociedad escocesa de fundidores y constructores navales; estas piezas de artillería eran más cortas y ligeras que los tradicionales cañones de hierro, y de mayor calibre y mucho menor alcance. Fundida con hierro, la carronada se podía elevar con un tornillo sin fin, y, en vez de estar sobre la tradicional cureña sobre ruedas de madera,

estaba montada en un soporte móvil sobre unas guías que corrían por una pequeña plataforma, con dos ruedas anteriores, adecuadas para amortiguar el retroceso de la pieza. La plataforma, a su vez, estaba equipada con un perno en la parte anterior, o sea la parte vuelta hacia el costado del barco, que permitiría orientar la caña de la pieza en la dirección deseada. La dotación de proyectiles de la carronada estaba formada por las balas esféricas de hierro, comprendía también balas de palanqueta o ángeles, formadas por dos semiesferas unidas por una barra de hierro, muy útiles para romper palos y jarcias; balas encadenadas y botes de metralla, es decir, cajas de hierro cilíndricas y llenas de trozos de hierro o balas de mosquete, o pequeñas bolas unidas entre sí por una cuerda de cáñamo y envueltas en un cilindro de tela.

Cuadernos de bitácora y roles. Un diario de la vida a bordo, con anotaciones cada hora, se mantenía en la bitácora. Esta era un armario adosado al pedestal del compás magnético de gobierno. Una copia del diario de bitácora se entregaba periódicamente al mando naval. Se incluían detalles de la navegación, listas de provisiones y otros efectos cargados, tareas, castigos, señales enviadas y recibidas, bajas. El diario del capitán y del “Master” fueron oficiales y obligatorios hasta que fueron sustituidos por un diario que pertenecía al propio buque, a mediados del siglo XIX. Todos los diarios derivaban del que llevaba el “Master” con anotaciones en borrador en una pizarra que se conservaba en la bitácora. Al fin del día pasaba los datos a un borrador y luego al diario.

La comida. La comida era basta y monótona, pero pocos la tenían mejor, y al menos estaban seguros de donde vendría la siguiente comida que iban a tener.

La estufa de la cocina era el único medio de preparar la comida. El piso de la cocina era de ladrillo y el combustible usado era carbón o leña.

11. Después de hacer mi cálculo, encontré uno similar que aparece en el tomo I de “Obras Históricas del C/N Federico Merino” cap. VII, publicado por la Liga Marítima Uruguaya en julio de 1991, con el cual coincidimos.

El cocinero usaba grandes tachos de cobre para la carne y los guisantes. Los alimentos habituales, estrictamente racionados, incluían galleta, carne de cerdo y de vaca, avena, azúcar, mantequilla y queso. La carne luego de extraída de las barricas era fibrosa y cartilaginosa. Si se la dejaba al sol por un rato, se endurecía de tal manera que algunos habilidosos hacían cajas lustradas con ella. Sin embargo cuanto más estacionada, la carne, llamada “salt junk”, mejor se conservaba en los trópicos.

La bebida. La bebida era en esa época demasiado abundante. La ración individual de cerveza era de un galón por día (¡galón imperial de 4,5 litros!) y la de ron era de media pinta (una pinta es 0.568 de litro), pero este ron era casi alcohol puro, y al rebajarlo como se hacía con dos pintas de agua, era aún así equivalente a cerca de dos botellas del ron que se vende hoy día. Cualquiera persona que se beba ocho pintas de cerveza y buena parte de dos botellas de ron por día sería hoy catalogada apropiadamente como alcohólica, sin embargo esa era la ración de los hombres de la Armada Británica en esas épocas. La bebida era esperada con ansiedad. El castigo más severo por debajo de una tanda de azotes, era suspenderle la ración de bebida a un hombre. El síndrome de abstinencia debe haber sido poco agradable para el castigado, pero es probable que un tipo popular tuviera algún convite de sus compañeros de sollado.

Estar ebrio era una falta muy grave, pero seguramente muchos deben haber estado más bien alegres por la tarde. Muchos más hombres perdieron sus vidas por causa de la bebida que por la acción del enemigo, y los desórdenes mentales eran bastante comunes, mayormente a partir de heridas en la cabeza causadas por golpes contra los baos, estando bajo influencia del alcohol.

Bibliografía

- *The Frigates*, James Henderson CBE, 1994, Leo Cooper, 190 Shafesbury Ave. London WC2H 8JL, UK.
- *Agamemnon*, Anthony Deane, 1998, Santillana S.A., Javier de Viana 2350, 11200 Montevideo, UY.
- *Life and Times of Horatio Hornblower*, 1996, C. Northcote Parkinson, Sutton Publishing Limited, Phoenix Mill, Stroud, Gloucestershire, UK.
- *Mr. Midshipman Hornblower*, Cecil S. Forester, Heinemann / Octopus, UK.
- *Obras Históricas del Capitán de Navío Federico G. Merino*, Tomo I; Liga Marítima Uruguay, julio 1991.
- <http://candamo.iespana.es/candamo/Naval/miscelan/armament.htm>
- <http://www.warbook2000.com/brigadanavalnews/32lbesna/32lbesna.htm>



Impreso y encuadernado en diciembre de 2005 en

ZONALIBRO

Gral. Palleja 2478 - Tel. 208 78 19

Dep. Legal N° 337.859 / 05

Edición amparada en el decreto 218/996 (Comisión del Papel)

