





# REVISTA NAVAL

DICIEMBRE



2010

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay



# REVISTA NAVAL

## PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXII N° 65

ISSN 0797 - 1222

DICIEMBRE 2010

### DIRECTOR

CN (CG) Gustavo VANZINI

### COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCO LI

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CF (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego ROMBYS

TN (CG) Martín PEREYRA

AF (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Colabora con la Revista Naval: Sr. Yuri GRAMAJO

**Coordinador Informático:** CN (CG) Jorge FILARDI

**www.revistanaval.com.uy**

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

**NUESTRA PORTADA:** Corsario artiguista. Acuarela de José Rivera, 1818.

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: 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.

# ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i> .....	7
<i>La defensa en Uruguay. ¿Hacia dónde se dirige?</i> Prof. Yuri GRAMAJO .....	9
<i>La profesión militar ayer y mañana</i> Jaime GARCÍA COVARRUBIAS .....	15
<i>Soldados y policías: corresponsabilidad y misiones conjuntas militares-policías en el mantenimiento de la paz, postconflicto y seguridad pública</i> Juan Carlos RUIZ VASQUEZ .....	31
<i>El control de las actividades de inteligencia de los sistemas democráticos</i> Capitán de Navío (R) Gustavo E. VANZINI .....	45
<i>La estadística: algunos ejemplos de aplicaciones en las Fuerzas Armadas</i> Javier ROMANÍ FERNÁNDEZ .....	49
<i>El peso de la historia y la angustia del futuro en el planeamiento estratégico militar argentino</i> Coronel “VGM” Héctor Rodolfo FLORES .....	57
<i>Gente de mar</i> Prof. Alfio A. PUGLISI .....	71
<i>Otra perspectiva</i> Ec. Pedro Reich .....	75
<i>Uruguay, la región y los puertos de aguas profundas</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS .....	81
<i>Una singladura en alta mar</i> Capitán de la Marina Mercante Emilio FERNÁNDEZ SÁNCHEZ .....	95
<i>Velero Océánico BONANZA</i> Capitán de Corbeta (CG) Carlos D. MAGLIOCCA FERRERO .....	101

## A NUESTROS LECTORES

Asistimos a lo largo de este año a acontecimientos de índole diversa que han impactado a toda la sociedad, muchos de los cuales están dejando secuelas que aun no han sido procesadas. Son momentos de necesaria reflexión intentando analizar la causa y la razón de todos estos hechos fundamentalmente de carácter político, determinar como los mismos nos han afectado y sobre todo como podremos convivir en el futuro en esta situación de cambio.

Nuestra Revista Naval, como ha sido su tradición en sus 22 años de edición ininterrumpida, pretende recurrir a sus lectores llamándolos a un análisis sereno con el convencimiento que es el único camino para encontrar rumbos para navegar en los presentes mares borrascosos.

Para ello estimamos conveniente volver a las fuentes que dan contexto a nuestra vida como marinos militares y para ello apelamos a uno de los académicos en el área de la sociología militar, que han realizado importantes y clarificadores aportes a la conceptualización de la profesión militar y a su relacionamiento con toda la sociedad que forman parte.

La creciente situación de inseguridad ha llevado en forma reiterada a la propensión de utilizar a las FFAA en el combate al delito, una de las “nuevas amenazas” que enfrenta nuestro continente y que poco a poco ha llevado a integrar lo militar con carácter de misión accesoria. Colombia ha sido uno de los países con mayor experiencia en esta interacción militar-policia y desde allí hemos traído una opinión que pretende colaborar en la toma de decisión sobre esta complicada problemática.

La inteligencia tanto de carácter estratégica como militar constituye una impres-

cindible herramienta para los gobiernos. Las características peculiares de las actividades de inteligencia plantean problemas en su necesario control que compete a todos los niveles de la administración gubernamental y este asunto ha dado lugar a una presentación con los factores más básicos a ser considerados.

Por primera vez en la historia tenemos una norma jurídica que da marco a la defensa nacional. Buen comienzo sin duda pero su inclusión no puede resultar efectiva sin las necesarias definiciones de carácter estratégico que tracen el camino a transitar. Al respecto integramos a la presente edición la opinión de un compatriota que ha sido nuestro colaborador con singular éxito. Agregamos a ella, la visión de un analista argentino que nos brinda un panorama el cual, en alguno de sus conceptos, coincide con nuestra situación nacional.

Desde hace muchos años se debate en Uruguay acerca de la necesidad de un puerto de aguas profundas en el litoral atlántico, así como respecto a su modalidad y financiamiento. Hemos acompañado desde siempre esta discusión y hoy agregamos una nueva y valiosa interpretación sobre el asunto.

La ciencia y lo militar han tenido históricamente un lazo estrecho y un desarrollo común. La aplicación de la matemáticas y en especial de la estadística en las actividades militares, conforma el tema central de un ilustrativo artículo que entendimos puede ser de utilidad para nuestros lectores.

Con el fin de la Guerra Fría, las Fuerzas Armadas en todo el mundo han debido enfrentar el desafío de la desaparición de sus misiones tradicionales, en el seno de una sociedad que cada vez más discute su

necesidad. La búsqueda política de estos beneficios de la paz, ha conducido a una disminución continuada de los presupuestos militares a lo cual no es ajeno nuestro país. Un habitual colaborador nos presenta otra perspectiva sobre el tema.

El Año Internacional de la Gente de Mar ha transcurrido sin mayor difusión. No nos sorprende en un país que se ha negado aceptar lo marítimo como componente fundacional de su pasado y como recurso inevitable de su futuro. Nos permitimos asumir la voz de todos los marinos civiles y militares, del pasado y del presente, y en un apretado abrazo con todos ellos proclamamos que somos la Gente de Mar y que a pesar del olvido, nos sentimos orgullosos de serlo.

La Reserva Naval celebra su 70°. Aniversario. Se trata de hombres y mujeres, que muchas veces sin el justo reconocimiento, se integran en forma voluntaria y sacrificada al mar. A todos ellos larga vida y nuestro agradecimiento por su silenciosa e importante labor.

Llega Fin de Año, tiempo de reencuentros, de promesas, de perdones y abrazos con familiares y amigos. Muchos de nuestros hermanos marinos verán la llegada del 2011 confundido con el oscuro horizonte del mar, brindando seguridad a sus ciudadanos o en ignotos países donde la paz depende de su sacrificio. Ventura y Felicidad es nuestro deseo para todos ellos y el compromiso de la Revista Naval de mantenerse siempre junto a sus intereses y anhelos.

*La Redacción*



## LA DEFENSA EN URUGUAY. ¿HACIA DÓNDE SE DIRIGE?

Prof. Yuri GRAMAJO



*Periodista especializado en Seguridad y Defensa. Diplomado del “George Marshall European Center for Security Studies”, (Garmisch-Partenkirchen, Alemania) en “Counterterrorism and International Security”. Diplomado en la National Defense University - College of International Security Affairs (Washington DC, USA) en “Global Security”. Diplomado en el curso avanzado de “Operaciones Internacionales de Estabilidad” y egresado de los cursos “Planificación y Gerenciamiento de los Recursos de Defensa” y “Contraterrorismo y Coordinación Inter-agencial” en CHDS-National Defense University (Washington DC, USA). Co-autor de los libros “El Poder en Nuestras Manos” (Fin de Siglo 2009), “Segurança e Defesa na América Latina” (Juruá Editora, Brasil 2009). Autor de los libros “Entre Rejas” (Promaster 2000), “Operación Brujas” (Fin de Siglo 1996). Conferencista, Panel Chair y Track Chair sobre “Comunicación Estratégica” en Brasil, Chile, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay. Autor de ensayos académicos sobre “Políticas de Seguridad y Defensa” en Brasil, EE.UU. y Uruguay. Ha participado en las siguientes Misiones de Paz de ONU: Congo-MONUC 2001 y 2006, Eritrea-UNMEE 2004 y Haití-MINUSTAH 2005 y 2007. Es Jefe de Extensión Académica de la Escuela de Guerra Naval, Profesor del Instituto Militar de Estudios Superiores, Conferencista de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo y Facilitador Académico en la Académie Canadienne de la Défense.*

Los meses transcurridos durante 2010 han sido variados e intensos en acontecimientos y en noticias que atañen a la política de defensa y a la política militar. Más allá de las discusiones que cada cinco años se renuevan con motivo de la asignación presupuestal para el sector, el escenario por momentos adquiere niveles de incertidumbre respecto al modelo de defensa nacional que se pretende y consecuentemente al desarrollo de Fuerzas Armadas que se adaptan de manera adecuada a ese modelo pretendido.

El proceso comenzó a delinearse con la llegada de la nueva administración de gobierno. A ello le sucedieron las distintas interrogantes vertidas en su momento por el titular de la Cartera acerca de qué Fuerzas Armadas se pretende para 2025. A su vez, el propio Presidente de la República manifestó algunas visiones generales sobre el tema. Por otro lado, están los documentos internos del sector político gobernante. Los hechos públicos y notorios sucedidos en estos meses y las diversas interpretaciones subjetivas que de todos los ángulos se

**pueden hacer sobre los distintas decisiones políticas referidas al ámbito militar, terminan por conformar un crisol de dudas e inquietudes sobre el destino final de la política de defensa en nuestro país.**

**Intentando un abordaje académico, propongo las siguientes interrogantes:**

- **¿Existe política de defensa?**
- **Si existe, ¿cuál es esa política de defensa?**
- **¿Qué Fuerzas Armadas se pretende?**
- **La defensa en Uruguay, ¿hacia dónde se dirige?**

## **FUERZAS ARMADAS 2025**

En lo que hace al nuevo rol de las Fuerzas Armadas, el Ministro Rosadilla dijo a poco de asumir que hay que dar respuesta a la pregunta de “*qué Fuerzas Armadas queremos para 2025*”. Señaló que esto conllevará determinar medios, educación, logística, comando, comunicaciones, despliegue, escuelas, procesos de profesionalización y, sobre todo, definir las relaciones con la UNASUR.<sup>1</sup>

Esta formulación, así planteada, puede ser fácilmente compartida. El tema es cómo trascender la mera formulación retórica y llevar la letra desde el papel, al terreno de las realidades y a la implementación efectiva de los cambios anunciados.

Desde una perspectiva económica, por ejemplo, si pensamos en la extensión de la plataforma continental, esto implica la vigilancia de nuestras aguas y el conjunto de recursos económicos que deviene de esta extensión, lo que exige pensar en qué medios materiales y humanos necesitamos para llevar adelante dicha acción. Es decir, no alcanza con formular la intención política de exten-

der la plataforma y manifestar que su protección pasará a ser parte de la misión de la fuerza de mar. Hay que determinar cómo y con qué se hará. Nada más y nada menos que definir la misión y asignar los recursos necesarios para que la misma sea llevada a cabo.

Esto, así de simple, vale para todas las misiones que se le asignen a las FF.AA.

Contrario sensu, y es lo que por momentos parece suceder, la misión termina siendo asignada de manera indirecta pero “efectiva” y seguramente ineficiente, desde el presupuesto. Es decir, la asignación presupuestal termina determinando la misión, y en la mayor parte de las situaciones, como los recursos son escasos, la misión también termina siéndolo.

Desde otra perspectiva, el diseño de las políticas públicas que quiera llevar adelante un gobierno, sea en el área de la salud, la educación, la vivienda o la defensa nacional, tiene líneas de acción estratégicas que van de la mano del modelo filosófico que subyace en el programa de gobierno de los partidos políticos cuando se enfrentan en las elecciones nacionales para acceder al poder.

La creación de una nueva estrategia (vale esto para Defensa y para todas las acciones gubernamentales), si bien tiene por naturaleza una raíz netamente política, afirmada en la concepción y visión de todo partido en el gobierno, debe contar para su implementación efectiva y exitosa de un liderazgo político que señale clara e indiscutiblemente el rumbo a seguir. En este sentido, es necesario el diseño desde el Poder Ejecutivo de “...*estrategia bien concebida y políticamente liderada respecto de las Fuerzas Armadas (una “política militar”)*”.<sup>2</sup>

Modelos hay muchos.

Seguramente el que mejor se aplique a nuestro país, será aquel que ofrezca una respuesta acertada a nuestra realidad, nuestros intereses, objetivos nacionales, desafíos y amenazas a los que se enfrenta o se pueda enfrentar nuestro Estado. A modo de ejemplo y apenas como un insumo para la reflexión, resumo a continuación algunos párrafos de un documento que ha llegado a mis manos sobre las Fuerzas Armadas de Canadá<sup>3</sup>: “...En 1989, el fin de la Guerra Fría trajo consigo profundos cambios en el sistema internacional y nosotros, como profesionales militares, nos enfrentamos al reto de adaptarnos a nuevas y muy complejas amenazas a la seguridad. Con el fin de garantizar el mantenimiento del ethos y los valores militares a pesar de los cambios que vienen, las Fuerzas Canadienses se embarcaron en un programa amplio de auto renovación (...) ...el propósito fundamental de la profesión de las armas en Canadá es la aplicación ordenada y legítima de la fuerza militar de conformidad con las directivas del gobierno. Este hecho sencillo define una extraordinaria relación de confianza entre el pueblo de Canadá, las fuerzas canadienses como institución y los miembros de las fuerzas armadas...”

### **ESMADE (Estado Mayor de la Defensa)**

Este órgano constituye una de mayores innovaciones en la Ley Marco de Defensa Nacional, número 18.650 del 19 de febrero de 2010. No olvidemos que la Ley sancionada en el Parlamento fue vetada parcialmente por el Poder Ejecutivo como consecuencia del artículo que crea el ESMAD E como órgano de asesoramiento ministerial y con funciones de mando de las operaciones conjuntas y conjuntas combinadas<sup>4</sup>. Finalmente el veto fue levantado por los legisladores de todos los partidos políticos.

El ESMAD E aparece en el texto como un órgano asesor en materia militar con una impronta que supone un rango superlativo de su accionar. A su frente es designado un Oficial de la misma jerarquía que los Comandantes en Jefe, dependiendo directamente del Ministro de Defensa.

### **QUÉ DICE LA LEY<sup>5</sup>**

**C) Estado Mayor de la Defensa: Es el órgano de asesoramiento ministerial militar encargado de asesorar y coordinar las actividades de las Fuerzas Armadas, bajo las directivas de la política militar, en materia de:**

**a) Elaboración doctrinaria y planificación del concepto de operación conjunta de las Fuerzas Armadas.**

**b) Análisis y valoración de escenarios estratégicos.**

**c) Planificación logística de las Fuerzas Armadas a nivel ministerial, particularmente en lo referido a sistemas de armas, de comunicaciones, de equipamiento y de nuevas tecnologías.**

**d) Doctrina y reglas de enfrentamiento del instrumento militar.**

**e) Planificación y coordinación de operaciones conjuntas y/o combinadas, centralizando en su organización los diferentes asuntos vinculados con la inteligencia militar, así como la actuación de los Agregados de Defensa de la República acreditados ante gobiernos extranjeros**

Si bien la redacción es clara en cuanto a cometidos y funciones, los primeros pasos para la puesta en marcha del ESMAD E parecen haber sido algo confusos y el primer afectado por algunas indecisiones tardías, es el propio ESMAD E. Lo que se haga de aquí en más y cómo sea implementado,

incidirá fuertemente en cuanto a su accionar futuro y efectivo.

## PRESUPUESTO QUINQUENAL

Gasto.

Esta palabra supone en sí misma toda una definición.

No se trata de gastar por gastar, sino de establecer primero lo que se quiere y para que se lo quiere. El tema no es tanto el “cuánto”, sino el “qué” y el “para qué”.

Uno de los problemas más importantes en este sentido es la falta de formación y conocimiento y el desinterés que muchos actores políticos tienen sobre el tema defensa. Obviamente, al momento de discutir el presupuesto nacional, genera más retorno político, el asignar recursos materiales a otras áreas del quehacer nacional. Llámese salud, vivienda o seguridad ciudadana. Francamente lo militar “no vende”. Y esto, para quienes hacen del voto su prédica, termina siendo una trampa al momento de dotar de recursos a defensa.

Ahora bien, lo poco que se otorgue, si no está afirmado en una estrategia de defensa clara y definida, inevitablemente se transformará en un gasto con escaso resultado. Por eso, el presupuesto en sí mismo, implica una estrategia de defensa a mediano plazo que al menos debe cubrir de manera acertada el período de gobierno, en el marco de una adecuada política de defensa.

Si la política es clara, la estrategia acertada y el presupuesto coherente, lo otorgado nunca será “gasto” y finalmente podremos hablar de un concepto más eficaz y eficiente: “inversión”.

Y esta palabra, también en sí misma, es toda una definición.

## ALGUNOS DATOS

Recientemente fue presentado en nuestro país el estudio sobre encuesta del Barómetro de las Américas, Proyecto de Opinión Pública de América Latina (LAPOP) 2010<sup>6</sup>, de la Universidad de Vanderbilt, Estados Unidos.

Este pormenorizado estudio cubre todos los países de América, auscultando opiniones públicas sobre diversos aspectos vinculados a los sistemas y valores democráticos de los países de nuestro continente.

Resumo a continuación dos tablas.

### Datos concretos sobre niveles de confianza de la población en instituciones y organizaciones públicas y privadas, en Uruguay.<sup>7</sup>

Confianza en las elecciones	81,72%
Confianza en el Gobierno	73,99%
Confianza en el Presidente	73,46%
Confianza en la autoridad electoral	72,35%
Confianza en los Medios de Comunicación	69,14%
Confianza en el Parlamento	66,29%
Confianza en la Suprema Corte de Justicia	64,44%
Confianza en las Fuerzas Armadas	60,39%
Confianza en el sistema de justicia	57,46%
Confianza en la Policía	55,61%
Confianza en los partidos políticos	50,37%
Confianza en la Iglesia Católica	44,49%

### Datos concretos sobre niveles de confianza en las Fuerzas Armadas por país.<sup>8</sup>

Estados Unidos	76,88 %
México	72,21 %
Chile	71,81 %
Brasil	70,53 %
Canadá	70,41 %
El Salvador	67,67 %
Nicaragua	66,17 %
Jamaica	65,92 %
Ecuador	65,15 %
Surinam	64,83 %
Colombia	64,45 %
Honduras	60,89 %
República Dominicana	60,51 %
<b>Uruguay</b>	<b>60,39 %</b>
Belice	57,27 %
Guyana	56,70 %
Paraguay	56,58 %
Guatemala	55,88 %
Bolivia	54,76 %
Trinidad	53,80 %
Perú	53,52 %
Venezuela	53,33 %
Argentina	38,27 %

### CONCLUSIONES

Todas las señales, mensajes y hechos ocurridos en estos meses colocan a las Fuerzas Armadas de Uruguay, ante una si-

tuación de cambio, tanto inevitable como necesario.

Aviones que no vuelan por falta de repuestos, barcos que no navegan por inexistencia de combustible, artillería que no dispara por escasez de parque, moral en baja constante de los efectivos, solicitudes masivas de retiros voluntarios, cambios permanentes en los mandos, falta de rumbo claro y de misión definida en la materia, visiones que alternan la mirada entre el futuro y el pasado, idas y vueltas, marchas y contramarchas...

Todo lo anterior es parte de un entorno complejo e incierto.

Por momentos, hay mucha neblina.

Por momentos, parece que a la letra le faltara contenido.

Contar con la Ley Marco de Defensa Nacional ha significado un importante avance que requiere ahora, una orientación efectiva en la práctica.

Una política y una gestión de defensa acertada es fundamental para un país como el nuestro, que se enfrenta como todos, a nuevas amenazas que desafían la convivencia pacífica y el normal desarrollo nacional.

Hay mucho en juego.

### NOTAS

<sup>1</sup> Revista Naval No.63, Yuri Gramajo, Abril 2010

<sup>2</sup> Stepan, Alfred, 1988, *Repensando a los militares en política*, Editorial Sudamericana-Planeta, Argentina, 165.

<sup>3</sup> L'academie Canadienne de la Défense, 2003, *Servir con Honor. La profesión de las armas en Canadá*.

<sup>4</sup> Ley 18.650, Artículo 16, literal C, apartado g

<sup>5</sup> Ley 18.650, Artículo 16, literal C

<sup>6</sup> BOIDI, Ma. Fernanda, QUEIROLO, María del Rosario, y SELIGSON, Michel,

2010, Cultura Política de la Democracia en Uruguay, 2010. Consolidación Democrática de las Américas en tiempos difíciles, Uruguay.

<sup>7</sup> Tabla ordenada de mayor a menor por el autor de este trabajo. En el original, los datos aparecen en orden aleatorio.

<sup>8</sup> *Ibidem*.



# LA PROFESIÓN MILITAR AYER Y MAÑANA

Jaime GARCÍA COVARRUBIAS

Artículo publicado originalmente por RESDAL –Red de Seguridad y Defensa de América Latina- [www.resdal.org](http://www.resdal.org)



Jaime García Covarrubias asumió el cargo de Profesor de Política y Seguridad Nacional en el Center for Hemispheric Defense Studies el 12 de marzo de 2001. Con anterioridad enseñaba en el Instituto de Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, en la Universidad Central, en la Universidad Bernardo O'Higgins y en la Universidad Andrés Bello.

Durante el curso de su carrera, el Dr. García se ha especializado en las áreas de estrategia, geopolítica, política de defensa y sociología militar. Ha escrito numerosos artículos, destacando entre los más recientes: “La Profesión Militar ayer y mañana”, RESDAL, marzo 2005; “La Transformación de la Defensa: El caso de EEUU y su aplicación en Latinoamérica”, *Military Review*, March-April 2005 y en la edición brasilera en May-June 2005; “Las Relaciones civiles-militares en Chile”, publicado en *Democracias Frágiles. Las relaciones civiles-militares en el mundo iberoamericano*. Editor José A. Olmeda, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, Madrid, España, 2005; “Transitions to Democracy in Latin America: Basic Lines”, Published in *Military Missions and their implications reconsidered: The aftermath of September 11*, edited by Caforio & Kummel, Elsevier, UK, 2005; “Defence Transformation as Latin American Phenomenon”, Published in *Military Missions and their implications reconsidered: The aftermath of September 11*; edited by Caforio & Kummel, Elsevier, UK, 2005; “La Institucionalización de la Defensa, Temas de Seguridad y Desarrollo”, IAEN Quito (Ecuador) 2006; “Los avances del sector defense”. Capítulo V del Atlas comparativo de la defensa, RESDAL, 2007; “The OAS and the security and defense issues, International Security, A European – South American dialogue”, Fundação Konrad Adenauer, Brasil. “The significance of conventional deterrence in Latin America”, *The International Library of Essays on Military History in Warfare in Latin America, Vol. II*; edited by Miguel Centeno, Princeton University, ASHGATE publication, 2007; “Los Tres Pilares de una Transformación Militar”, *Military Review*, edición Hispanoamericana, Nov – Dic 2007 y en la edición brasilera de Nov – Dic 2007; “Las Fuerzas Armadas latinoamericanas y su adaptación al escenario político, económico y estratégico”, publicado en el libro “Las frágiles democracias latinoamericanas!”. Editores Ángel Soto y Paula Schmidt, Cadal – Atlas, 2008.

Es también autor de un libro y co-autor y editor de otros. Es miembro de la Asociación de Ciencias Políticas de Chile, la Asociación Internacional de Sociología (Comité 01) y de la Asociación de Ex – Alumnos del Centro de Estudios Diplomáticos y Estratégicos de París, Francia.

El Dr. García es Brigadier retirado y tuvo variadas asignaciones durante su carrera militar en Chile, incluyendo un Profesorado en la Academia de Guerra del Ejército, el comando de una unidad de infantería en 1994 y la Dirección de la Academia de Guerra de 1995 a 1997.

El Dr. García ha completado diversos estudios en Chile y en el extranjero. Tiene un doctorado en Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Pontificia de Salamanca, España, donde se graduó con los más altos honores (*Summa cum laude*). Tiene una Maestría en Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, con los más altos honores (*Distinción Unánime*), y una licenciatura en Ciencias Militares. Es también graduado del Centro de Estudios Diplomáticos y Estratégicos de París, Francia, y de la Sociedad de Estudios Internacionales de Madrid, España. De 1991 a 1992, realizó estudios de historia de la civilización occidental moderna en la Universidad de París IV “Sorbone”, en Francia.

Ha realizado consultorías del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en asuntos de defensa. También prestó servicio como asesor de la Subsecretaría de Guerra (Ministerio de Defensa de Chile) hasta que asumió su cargo actual.

El Dr. García nació en Valparaíso, Chile.

## **INTRODUCCIÓN**

La profesión militar es una materia de particular interés en el ámbito de la sociología militar, debido a que institucionaliza el lado más dramático del ser humano, como es la resolución de sus conflictos por la vía de la violencia. No obstante, paradójicamente es una profesión dotada de un sólido componente valórico que es necesario analizar y procesar para llegar a la comprensión del fenómeno.

Básicamente, para entender a la profesión militar es fundamental conocer la interacción que ocurre entre la violencia como parte de la naturaleza humana, el Estado como poseedor de la violencia legítima, las FFAA como instrumento de ésta y la profesión militar como su fundamento axiológico.

Este trabajo es un ensayo que escribo sobre la profesión militar basado en años de ejercicio de ella, investigación personal y el permanente estudio de las diferentes publicaciones que aparecen. El esquema que he seguido corresponde al diseño y contenido que le doy a mi clase de Profesión militar que impartí todos los años en el Centro de Estudios Hemisféricos de De-

fensa (Universidad Nacional Defensa) en nuestra sede en Washington DC.

Quiero advertir previamente que mi escrito se refiere a la profesión militar en el mundo occidental, con especial enfoque en América latina, por lo que no contempla datos o análisis acerca del desarrollo de la profesión castrense en el mundo oriental. Lo anterior, porque no todos los parámetros de un continente son válidos para el otro ni en esta materia ni en muchísimas otras.

Asimismo, por una experiencia de vida concreta mi enfoque, a momentos, privilegia los ejércitos por sobre las marinas o las fuerzas aéreas pero ello ocurre en situaciones muy precisas ya que intento, en general, que mi opinión sea lo más global posible. Quienes hayan leído otros artículos míos acerca de este tema puede que encuentren que hay aspectos repetidos. Es cierto, no puedo evitar remarcar algunos aspectos ya dichos con el fin de fortalecer el análisis.

Le he dado el título de Profesión militar ayer y mañana debido a que intento explicarla a través de un recorrido histórico que encadena situaciones hasta llegar al presente, permitiendo visualizar el futuro como consecuencia de un proceso de cambio

social. George Clemenceau expresa en sus “Memorias” que el presente es un encuentro instantáneo entre el pasado con el futuro. Esa idea me llevo a organizar el trabajo de esta forma.

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Existe variada información acerca de los primeros restos de fósiles que indican que el hombre primitivo empleó armas para la caza y se supone también que para defenderse de otros hombres. Esto nos indica que hace más de 1.000.000 de años el hombre ya fabricaba algún tipo de armas. Sin embargo, estas son especulaciones basadas en descubrimientos arqueológicos porque la evidencia histórica surge recién con la escritura, esto es 3100 aC, en las antiguas tierras sumerias, hoy Irak. Por lo tanto, a partir de ese momento se comienza a relatar lo que es la historia de la guerra y a conocer con mayor certidumbre cómo y porqué los hombres se organizan para luchar. Sin embargo, el punto que aún se mantiene en debate es a partir de cuándo el hombre tuvo actitudes violentas y agresivas contra otros hombres.

Pareciera que derivado de la necesidad de subsistir hay un momento en que el hombre debe luchar y para ello se organiza y razona acerca de la mejor forma de combatir a otros hombres. La causa de las peleas habría sido la necesidad de controlar el espacio (allí tenía la comida), agua, y fuego. En suma, el origen de la lucha entre los hombres habría sido provocado por la necesidad de controlar el acceso a los elementos esenciales de la creación.

En el plano más específico habría que señalar que hay muchas teorías acerca de las probables causas de la agresividad en el hombre y por ende de las guerras. Sintetizaré las ideas clásicas ya que a partir de

ellas surgen variadas líneas que se han ido sofisticando, en la medida de que aparecen más disciplinas capaces de explicarlas, fundamentarlas y procesarlas. Enfatizo que no hay ninguna teoría más verdadera que otra, solamente se podrá sentir mayor o menor simpatía por una u otra. Desde mi punto de vista todas ellas tienen algún grado de validación al ser analizadas como presuntas causas de una u otra guerra. Para algunos las causas son de orden psicológico, ya que estaría en la naturaleza del hombre el instinto básico de adquirir poder y resolver violentamente sus diferencias. En este punto se esgrime que su condición de carnívoro lo impulsa a la agresividad ya que el cerebro fue moldeado por miles de años de cacerías. Por ello, las llamadas virtudes militares no serían otra cosa que las cualidades que necesita desarrollar y practicar un grupo de cazadores, solo que posteriormente se les dotó de un sentido axiológico. Otro conjunto de teorías son de orden económico las que, en forma muy simple, se pueden resumir en la necesidad de obtener más y mejores recursos para dominar el medio ambiente y los elementos “raíces de la vida”, como los tipificó Empédocles 500 a.C. Otras teorías con más contenido sociológico nos señalan que la condición social del hombre origina las luchas, subrayando que el comportamiento grupal es diferente al del individuo. Podríamos añadir una serie de teorías más. Por ejemplo, desde una perspectiva dogmática cristiana se podría señalar que el pecado original hace al hombre imperfecto y que esa imperfección lo lleva a la ambición y a la violencia. Desde un punto de vista de la politología podemos recoger a Rousseau, quién manifestó que el hombre nace bueno pero que la sociedad lo corrompe. También hay otra teoría de orden biológico desarrollada por especialistas españoles que afirma que el

ser humano posee una enzima llamada monoaminooxidasa, que desencadena estados de violencia.<sup>1</sup> De allí que Freud pensaba que no hay ninguna posibilidad de evitar la guerra, idea que refleja en su famoso diálogo con Einstein cuando éste le pregunta: “¿Por qué la Guerra?” A lo que el psicoanalista le responde: “porque el hombre es lo que es”. Como podemos observar, ninguna teoría nos aclara porqué el hombre lucha, pero sin duda su condición de ser racional es la causa motor. Ante nuestra insatisfacción por no tener una respuesta clara acudiremos a la respuesta freudiana: “Porque el hombre es lo que es”.

Al revisar los antecedentes de las religiones más antiguas hemos observado que estas justifican las guerras y les conceden un “halo” teológico. Por ejemplo, el Antiguo Testamento en diferentes libros nos relata hechos bélicos y más aún la alianza entre Yahvé y su pueblo será la que dará la victoria al pueblo de Israel sobre sus enemigos. El Nuevo Testamento no es tan explícito para justificar la guerra pero al menos no condena la profesión militar como lo comprueban Lucas 3,14 y Mateo 8,1. La religión católica, más tarde, asumirá todo un componente organizativo militar e incluso irá a la guerra. San Agustín primero, Santo Tomás de Aquino y Francisco de Vitoria después, dotarán a la guerra de toda una estructura filosófica que hasta hoy perdura. Así las cosas, la cultura occidental recibirá un legado filosófico de la guerra que tendrá su expresión militar en las enseñanzas conocidas a través de la historia de las luchas de Esparta, Atenas, Macedonia, Roma, Medioevo, Napoleón y en la teorización magistral de Clausewitz. Asimismo, desde el oriente llegarán las enseñanzas de Sun Tzu, las que serán absorbidas por el pensamiento militar occidental.

Mucho de lo que se ha investigado acerca de la lucha en los primeros grupos humanos, es consecuencia del estudio de la evolución de las armas. Varios autores coinciden en que los hombres que manejaban mejor las armas y lideraban a los otros en las primeras luchas humanas tuvieron un mayor reconocimiento social, constituyendo el origen de las castas reales y más tarde de las noblezas de espada. Según John Keegan, el primer rastro de desarrollo de armas se encuentra hace unos 10.000 años cuando se produce la primera gran revolución tecnológica que nos indica el surgimiento del arco, honda, puñal y el mazo. La catapulta y la balista le darán mayor distancia a la lucha pero aparecerán mucho más tarde ya cerca de 500 a.C. A partir de esa fecha y hasta ahora todos los adelantos tecnológicos buscarán ganar mayor velocidad, distancia con el adversario y letalidad.<sup>2</sup>

En consecuencia, desde que surgen las primeras formas sociales de conjuntos humanos, el poder estaba estructurado sobre la base de tres fundamentos antropológicos cuales eran la capacidad de organizarse y mantenerse en un orden social (Político), de luchar por su subsistencia (Militar), e imaginarse que existía una instancia superior a él (Religioso). De allí que desde los primeros tiempos, quiénes deseen el poder tenderán a controlar estas tres funciones conocidas más tarde como lo político, militar y religioso. Involucro lo económico como parte de lo político porque se desarrollará muy ligado a esta función. Lo concreto, es que desde su aparición, lo militar está ligado a lo político y a lo religioso, tríada que constituye lo que entendemos por poder. Por ejemplo, desde los faraones hacia adelante los monarcas integrarán estas funciones en una sola autoridad.

Por su parte, desde muy antiguo tenemos noticias del significado de la organiza-

ción militar. Los diferentes estados de nómada y sedentarismo acarrearán datos interesantes, como la interpretación de Augusto Comte en el sentido de que en los orígenes de la humanidad se requería de una sociedad muy controlada para mantener el orden social. Así las cosas la organización militar habría emergido como una “necesidad social”. Spencer también esgrimirá otra teoría similar al ligar la evolución social con la organización militar. Sin embargo, la carrera o militar como un “hecho social” y tal cual la conocemos hoy, nacerá producto de organizaciones sociales concretas quienes les fijarán sus normativas. Esto será muchísimo mas tarde.

Como pertenecemos a la cultura occidental para cualquier hecho social que queramos conocer, nuestros primeros referentes son lo ocurrido en Egipto como primera civilización conocida y posteriormente Grecia y Roma. Desde Grecia podemos tomar los escritos sobre heroísmo y virtudes guerreras que se nos relatan en La Ilíada y La Odisea, asimismo como a través de Platón (en La República) y Aristóteles (La Política), conoceremos los preceptos básicos de la relación político militar en democracia. Además, el estagirita será el mentor filosófico de Alejandro Magno durante dos años.

Está bastante aceptado que estas sociedades, que vivieron 500 años a.C., tenían un marcado sesgo militar tanto que en Atenas todos los aspirantes a políticos tenían que hacer mando militar hasta brigada y en Roma diez campañas militares anuales. Por su lado, Esparta era una sociedad eminentemente militar. Las guerras eran normales y el ejército era solo una milicia ciudadana y no una fuerza formal como lo fue más tarde. Incluso, Sócrates luchó como hoplita dos veces. De la misma época rescataremos la figura del “Strategoí”, que era un

cargo de gran prestigio, elegidos por su influencia política, no sorteados y además eran reelegibles. Desde este cargo se conducía estratégicamente lo político y lo militar. Por ello el designado debía tener idealmente ambos perfiles, lo que no siempre sucedía. Por ejemplo, entre estos “strategoí” podemos mencionar a tres con distintos perfiles: Alcibiades con igual competencia política y militar. Demóstenes dotado de mayor competencia militar<sup>3</sup> y Pericles con una innegable mayor competencia política.

Por su parte, en Roma la profesión militar tampoco era una ocupación con la formalidad que alcanzó después, pues se trataba de un ejército de ciudadanos donde todos debían participar. Las principales obligaciones eran seguir y obedecer al jefe, no abandonar las insignias y no cometer actos contra la ley. Por su parte Cartago, que era un pueblo de comerciantes, usó la modalidad de contratar fuerzas militares, conocidas como mercenarios. Esto significa que se pagaba para tener una fuerza militar sin involucrar directamente a los ciudadanos en esta tarea.

Entre el 325 a 526 d.C se produce un hecho de enorme trascendencia para nuestra cultura occidental. Me refiero al momento cuando el Imperio Romano adopta el catolicismo como religión oficial, emergiendo Dios como el gran sustento filosófico y la iglesia como la articuladora del poder.<sup>4</sup> Por esta razón, desde ese momento la iglesia católica solventará un poder incontrarrestable que marcará todas las actividades de la sociedad. Desde la perspectiva sociológica se configura lo que conocemos como el modelo de Sociedad Tradicional, basado en una idea teocéntrica y de economía agraria. El ejército, por cierto, no estará ajeno a esta situación y en su condición de estructura ligada

indisolublemente al poder estará definida por las condicionantes de este tipo de sociedad. Por ello, durante la Edad Media y especialmente entre los siglos XII a XIV la actividad militar estará marcada por su vínculo con la religión. Las formas militares se confunden con la liturgia religiosa y se establece una estructura militar que en oportunidades se integrará en órdenes religiosas donde castas, sectas o estamentos serán las tipologías organizacionales.<sup>5</sup> Los deberes de cristianos, la fidelidad a su señor y la protección de la iglesia, pobres y huérfanos eran los principios orientadores. Hospitalarios, Templarios y Teutónicos son algunos ejemplos de esta modalidad. La jerarquización de los valores militares serán divinidad, valentía y honor por sobre cualquier consideración.

Recién después de la Guerra de los Cien años nacerá el ejército real de carácter permanente y con sueldo, dejando de ser feudal. Esta situación marca un antes y después muy importante en los orígenes de la carrera militar, ya que comienza a perfilarse como una necesidad burocrática del Estado. Paralelamente, coexiste la modalidad mercenaria que se conociera con los cartagineses, al aparecer la figura de la “condotta”, conocida como el contrato entre un capitán y un príncipe. Esta modalidad relajará las virtudes militares clásicas medievales ya que la motivación del condottiero no era la misma que la del noble feudal.

Sin embargo, el gran cambio en la sociedad y obviamente en la milicia, ocurre cuando las cuatro grandes revoluciones dibujan la sociedad y el Estado moderno. Desde el Renacimiento, Revolución Francesa, Revolución Industrial y Reforma se derivarán los grandes cambios filosóficos, políticos, económicos y religiosos que fundan la modernidad. A partir de Descartes –

quién fue también militar - se comenzará a imponer el racionalismo, delineándose una sociedad antropocéntrica con una particular validación del hombre. Lo anterior se complementa con una nueva relación económica, la estructuración del Estado como “la” organización política y la aceptación de consensuar los valores. Todo esto en un ambiente progresivo de secularización de las costumbres. Bajo esta tendencia se organiza ahora la profesión militar, como respuesta de la sociedad a su necesidad de defensa.

En su calidad de profesión comenzará a plasmar su identidad recogiendo milenarias tradiciones guerreras de otros pueblos como también propias, las que irá integrando con las tendencias del mundo. Todo este conjunto de rasgos se irá traduciendo en un “ethos” muy singular. Este precisamente será el dilema de la profesión militar hasta nuestros días. ¿Cómo conciliar su bagaje pretérito de tradiciones y símbolos corporativos correctamente con los nuevos modelos de sociedad?

Uno de los referentes interesantes de estudiar en la evolución de la carrera militar es el ejército napoleónico. Como sabemos, bajo la revolución se establece la máxima de “todo hombre un soldado”, para defenderse del embiste de las monarquías reinantes y para llevar los principios de libertad, igualdad y fraternidad más allá de sus fronteras. Así nace, a partir de los despojos del ejército del “ancient regimen”, la Guardia Nacional, la que a través de la “levee en masse” incorpora a todos los varones aptos para las armas. Lo anterior, sumado a la falta de oficiales que se produce después de la revolución, lleva a “democratizar” esta naciente institución permitiendo que la tropa alcance los grados de oficial. Varios mariscales de Napoleón venían de los cuadros de tropas, quienes, pese

a sus innegables capacidades no habían podido acceder a portar los galones de oficial, debido a que la monarquía exigía como requisito para ser oficial que los bisabuelos fueran nobles. El ejército de Napoleón fue un ejército “de mérito” donde se recibía a todo el que quería surgir a partir de él mismo. Por esta razón es que lo considero como un hito clave en el desarrollo de la forma moderna de profesión militar.

Según Huntington, la forma moderna de la profesión aparece recién en la Prusia a contar del siglo XIX. El autor norteamericano es muy preciso en afirmar que el día 6 de agosto de 1808, cuando se dicta el decreto de designación de oficiales del ejército prusiano, nace la profesión militar. También Huntington cita la aparición de la forma moderna de carrera militar en EEUU cuando, en 1875, el General Sherman encomienda al General Emory Upton la organización de una fuerza basada en la selección por méritos, especialización en institutos, ascensos y retiros. El Gral. Upton, luego de estudiar otras realidades, especialmente la alemana, diseña un proyecto de fuerza militar.

Desde que se produce la profesionalización en Europa y EEUU se comienzan a desarrollar estudios para conocer las diferentes armas y procedimientos de combate constatándose que, desde las armas técnicas de la época (artillería e ingenieros), comenzaron a egresar los mejores profesionales ya que allí no se privilegiaban aspectos de tradición como en caballería e infantería. La educación era más completa y variada. A las armas técnicas entraban jóvenes burgueses ansiosos de aprender y que fueron más proclives a generar cambios. Esto ocurre con diferentes matices tanto en Prusia, Francia e Inglaterra.

Por su parte, el pensamiento estratégico que iluminará los siglos XIX y XX irá

recogiendo ideas de varios pensadores tales como Jomini, Clausewitz, Foch, Lidell Hart y otros. Sin embargo, será el prusiano quien más influirá en las mentes militares de finales del siglo XIX y XX. Su libro “De la Guerra” presentará una mirada universal que cubre desde la política a la táctica. Además, al definir a la guerra como la continuación de la política la subordina “de hecho” a ésta, contribuyendo de paso a dar un fundamento técnico-militar a la subordinación militar a la autoridad política.

En América latina la evolución de la carrera militar sigue un camino más o menos común. Caída la monarquía española se configuran los ejércitos del periodo de la Independencia que se regirán por ordenanzas que se dictarán más o menos a partir de 1820.<sup>6</sup> Sin embargo, la situación en América central tendrá especificidades respecto al resto de la región. Las influencias más importantes serán la alemana y francesa. Por su parte, en las marinas la influencia será británica. También, habrá procesos internos de influencia, como es el caso de Chile, que organiza los ejércitos de Colombia, Ecuador, Salvador y participa también un tiempo en Venezuela. Con motivo de la II Guerra mundial sobrevendrá una influencia norteamericana muy importante, la que se mantiene hasta el día de hoy.

Como un aspecto característico de la profesión militar en la región fue su interés por la política y la aparición de caudillos. Así las cosas, la intervención política de las FFAA fue tradicional en la región, ya que todos los países tuvieron gobiernos militares en el siglo XX. Esta situación anómala ha repercutido muy negativamente en el profesionalismo de las FFAA, situación que con mucho esfuerzo se supera paulatinamente en la actualidad hacia la comprensión de que las FFAA existen “por” y “para”

todos los ciudadanos. Desde mi punto de vista, el reconocimiento por parte de la sociedad de ciertos roles latentes es una de las causas de las intervenciones de militares en la política de Latinoamérica.<sup>7</sup>

## **CONCEPTUALIZACIÓN Y TIPOLOGÍAS MILITARES**

Al entrar en el campo de las definiciones y de las tipologías, previamente es menester expresar que existe una larga discusión sobre si la profesión militar es más vocacional que otras profesiones o es una profesión más. Hay diversas opiniones al respecto y las teorías de Huntington y Janowitz en algún sentido dan cuenta de esta contienda.

Existen varias definiciones acerca de la profesión militar pero resulta más claro “operacionalizar” su contenido en las siguientes características:

- Grupo orientado por una doctrina y especializado en el manejo de una tecnología compleja
- Dotado de coherencia, espíritu de cuerpo, misma jerarquización valórica y alto sentido simbólico
- Programa educativo común, diseñado y dirigido por el propio grupo militar
- Carrera estructurada y definida por el propio grupo militar
- Especificidad de la función. No se puede ejercer libremente en cualquier parte o país.
- Polifacetismo. Durante la carrera se puede ser Comandante, administrador de recursos, combatiente, alumno, profesor, diplomático, académico. En algunos casos se pueden cumplir varias de estas actividades simultáneamente.<sup>8</sup>

Sin duda, de que esta disección de las actividades que se cumplen durante una

carrera militar permite explicar que se trata de una actividad con bastantes singularidades respecto a las profesiones civiles. La pregunta es si estas peculiaridades son necesarias que existan y si son una garantía para que la profesión se ejerza en beneficio del Estado y la nación correctamente. Allí, también la discusión es lata. De todas maneras esta discusión no tiene sentido, porque en definitiva da lo mismo. Comparar las carreras desde esos puntos de vistas tan abstractos es estéril. Mi posición es no comparar a la profesión militar con otras profesiones y simplemente señalar que los pilares fundamentales de las FFAA son la tríada Organización, Honor y Disciplina. En el reconocimiento de estos valores debe sustentarse la profesión. Una organización sin disciplina no sirve. Una disciplina sin honor tampoco. En fin, esta tríada debe estar presente completa y si falla un elemento el andamiaje de la profesión militar se viene abajo. Ahora, esa tríada debe servir a los propósitos del Estado ajustándose estrictamente a las normativas constitucionales. Por ello, las cartas magnas no pueden dejar al azar nada respecto a la misión de las FFAA.

Claramente la gran diferencia entre la carrera militar y las profesiones civiles es que, en la primera, el Estado le exige al individuo dar la vida si es necesario. Este requerimiento, por cierto, exige desarrollar una serie de códigos internos de la propia profesión con valores, conductas y motivaciones que le permitan cumplir con ese requerimiento tan extremo y definitivo.

Por su parte, los valores militares se constituyen en virtudes militares que todo militar debe poseer y que en definitiva son el motor que lo lleva a actuar y que le moldea su conducta. Los valores militares en definitiva son los mismos que practica la sociedad civil, solo que la jerarquización es distinta. Por

ejemplo el valor “Patriotismo” estará en el primer lugar en la jerarquización que hacen los militares. En cambio, para un médico podría ser que el principal valor sea el servicio al prójimo, y podrá subordinar el patriotismo a esta prioridad, pero ello no significa que es “antipatriota”. La valentía será muy importante para un militar pero no lo será tanto para otras profesiones que priorizan otras cualidades. Ahora bien, los valores y virtudes militares no son abstractos, ya que están claramente descritos en los reglamentos de disciplina y códigos de justicia militar de las FFAA y es obligación de todo soldado, marino y aviador conocerlos.

Frecuentemente se equivocan quiénes ven a la carrera militar como un conjunto social “uniforme” que piensa y actúan absolutamente de la misma forma. Hay muchas tipologías que demuestran que si bien es cierto hay parámetros generales también hay especificidades. Desde esta perspectiva a continuación presento un cuadro con las especificidades por rama (o institución). Remitirse a cuadro 1

En el cuadro 1 se observa una comparación entre las instituciones. Por ejemplo, los ejércitos tienen una mirada más encerrada en el propio país, además poseen un concepto territorial materializado por las fronteras terrestres y son más reticentes a integraciones. En cambio, las marinas tienen una mirada más abierta e internacional. Incluso si estudiamos sus uniformes veremos que entre ellas incluso tienen un símbolo común cuál es el ancla. Más aún, muchas marinas no usan en sus uniformes los símbolos nacionales propios y otras comparten el luto por la muerte de Nelson y el ojal en la manga del oficial como recordatorio del insigne almirante inglés. Las fuerzas aéreas son más vanguardistas y con una mirada más técnica con la singularidad de que el principal combatiente es el oficial (piloto). De entre las tres instituciones las marinas son más conservadoras respecto a la sociedad y con un mayor perfil católico.

Asimismo, como entre las instituciones militares hay diferencias obviamente lo hay

CUADRO 1

EJÉRCITO	ARMADA	FUERZA AÉREA
Símbolo de la nación. Está ligado al concepto tradicional de territorio. En América latina han nacido con el Estado	Énfasis en las tradiciones y en la historia. Visión más internacional	Menos conservadores y menos apegados a las tradiciones
Las Armas y especialidades adquieren identidad propia	Las especialidades no adquieren un perfil que sobresalga a la institución	Todas las especialidades se funden en la idea del equipo “piloto-técnico”
Influencia inicial europea y posteriormente de EEUU	Influencia británica. Posteriormente hay influencia de EEUU	Influencia norteamericana

entre estas y las policías. En América Latina hay varios países que tienen policías con formación y estructura militar. Tal es el caso de Chile, Colombia, Venezuela y otros. En la actualidad la necesidad de actuar coordinadamente o en conjunto entre FFAA y policías obliga a conocer las diferencias. En el cuadro 2 se resumen las diferencias.

Sin perjuicio de las comparaciones realizadas precedentemente, también hay tipologías individuales al interior de las instituciones. Esto ocurre en las tres instituciones, empero, los datos que yo poseo se refieren más bien al ejército. El General Alonso Baquer elaboró una tipología que yo he complementado, reinterpretado o más bien he transferido a la realidad de la región. Remitirse a Cuadro 3.

Estas tipologías individuales son solo para estudio, ya que pueden existir variadas combinaciones. Lo importante es mostrar que existen al menos esos perfiles entre los profesionales de las armas y que no es cierta la uniformidad de mentalidades. Lo que ocurre es que la doctrina y disciplina militar obligan a tener un patrón de conducta común que no elimina las diferentes tendencias individuales. También resulta importante porque constituye un parámetro para construir una modalidad de militar, precisamente ahora que se llevan a efecto

nuevos planes de educación militar tendientes a la transformación de las FFAA. Por ejemplo, para un ministro de defensa es interesante conocer estas tipologías.

Lo fundamental hoy, es entender que lo deseable es que las FFAA estén subordinadas a la autoridad civil, sean eficientes en el cumplimiento de su misión y estén adecuadas e integradas con la sociedad civil. Estas consideraciones deben ser recogidas por la educación militar de manera que se plasmen en la carrera militar. Para que ello ocurra es muy importante tener una definición acerca de la inserción de las fuerzas militares en la sociedad. Sobre este punto, partiremos expresando que los máximos exponentes de los estudios de la profesión militar, Huntington y Janowitz, tienen dos posiciones que difieren acerca de la inserción de los militares en la sociedad civil. Para Huntington la correcta subordinación se asegura manteniendo a los militares trabajando en sus cuarteles en las materias que les competen. Janowitz apuesta a que la convergencia social entre civiles y militares asegura una mejor subordinación de los militares a las autoridades civiles. De la postura de Janowitz nace la tipología de Charles Moskos mostrando tres tipos diferentes de institución militar. Una aferrada al pa-

CUADRO 2

FF.AA	POLICÍAS
Primordial compromiso con el Estado	Compromiso con el ciudadano
Su campo de acción es la Defensa	Su campo de acción es la seguridad pública
Se organiza en unidades bajo un sistema de Comando y control centralizado	Actúa en organizaciones menores y en forma más autónoma
Se basa en la lógica amigo – enemigo	Su lógica es servir al ciudadano, hacer cumplir la ley y prevenir el delito

CUADRO 2

HEROICO	ORGANIZATIVO	TÉCNICO	HUMANISTA
Prefiere la acción estratégica directa	Opta por la aproximación estratégica indirecta	Reflexiona en equipo	Evita la confrontación
Intuitivo	Privilegia la decisión de equipo por sobre la intuición. Prefiere mayormente trabajos de Cuarteles generales que el mando de tropas en terreno	Elige un plan metódico sin originalidades	Se interesa por el trabajo docente
Distanciado del sector civil	Puede trabajar sin problemas con el sector civil	Puede integrar equipos con civiles sin problemas	Busca la integración con el medio civil
Disciplina tradicional	Puede acomodarse a ambas disciplinas	Puede acomodarse a ambas formas disciplinarias	No se acomoda bien a la disciplina tradicional
Preferido por sectores políticos conservadores. Es más apto para la guerra tradicional	Preferido por sectores políticos para mandar el ejército en tiempos de paz	Preferido por sectores políticos progresistas para la guerra	Preferido por sectores progresistas para la paz

sado y una de futuro. Entre ambas se ofrece una combinación realista entre ambas.<sup>9</sup>

La incorporación de la mujer en las FFAA ha sido un hecho nuevo y positivo pero hay que aceptar que su inserción en las FFAA no fue producto de una necesidad militar. En efecto, su ingreso a las FFAA es parte de un proceso cultural propio de la sociedad occidental, dado por exigencias sociales y políticas más que militares. Como sabemos, las instituciones funcionaban normalmente con hombres y más aún no estaban preparados para recibir a personal

femenino, particularmente las marinas debido al diseño de los buques. Luego de que se dispusiera el ingreso de la mujer a las instituciones de defensa, éstas se han ido acostumbrando a darles cabida disminuyendo las discriminaciones y permitiéndoles, progresivamente, incorporarse a todos los escalafones incluyendo el de piloto de combate. Lo concreto hoy es que la mujer llegó a las FFAA para quedarse y para progresar en ellas ya que ha resultado un excelente aporte. Uno de los cambios que ha producido su inserción en las FFAA es que ha

obligado a darle neutralidad a los tradicionales códigos de conductas típicamente masculinos. No obstante, hay que tener presente que el peor daño que se le puede hacer a una buena inserción de la mujer en las FFAA, es la discriminación positiva o intentar protegerla o favorecerla.

## **LA CARRERA MILITAR HACIA EL FUTURO EN LATINOAMÉRICA**

En el año 2000 apareció un interesante libro titulado en inglés “The Postmodern Military” donde sus autores, Moskos, Segal y Williams, analizan la profesión militar en la postmodernidad.<sup>10</sup> Pero mi intención en este trabajo no es entrar en profundos análisis sociológicos acerca de lo que es o no la postmodernidad, sino que más bien operacionalizar conceptos.

Para los autores en términos operativos la “Postmodernidad” es Pluralismo, Fragmentación, Heterogeneidad, Permeabilidad, Deconstrucción y Ambigüedad en una sociedad. En Latinoamérica, este proceso no tiene el avance que ha alcanzado en los países del primer mundo, pero indudablemente que ya se observa en nuestras sociedades la profundización imparable de estas tendencias. Por ejemplo, el pluralismo es consubstancial en las democracias y las mismas FFAA se rinden a la evidencia de tener que aceptar el tema de la defensa como “opinable” y en un asunto de manejo público. La fragmentación de la sociedad es cada día más visible, toda vez que cada vez las personas cumplen hoy varios roles en la sociedad. En el ámbito militar de la región esto ha impactado ya que el militar de hoy, no solo es militar, sino que realiza paralelamente otros roles o incluso trabajos. La heterogeneidad también es bastante real y las diferencias se aceptan y se respetan mucho más que hace 10 años, empero,

las FFAA aún esta situación la asumen con algún recelo y quizás esta conducta tiene alguna explicación en la tendencia a la homogeneidad que poseen las instituciones castrenses. La permeabilidad, producto de la globalización, fronteras abiertas y virtuales, asimismo como el énfasis en el mercado trasnacional hace que los países americanos reciban los efectos y se preocupen por mantener a buen recaudo sus tradiciones ya bastante influidas por otras vecinas o incluso no tan vecinas.

Está comprobado que las FFAA en oportunidades han demostrado mayor permeabilidad en la región que otras organizaciones y han estado sujetas a una serie de influencias de países que han servido como modelos. Sin embargo, esos modelos adoptados han venido desde el mismo mundo militar, como es el caso de Chile hacia Colombia, Ecuador o El Salvador. Por su parte, la ambigüedad es una tendencia que a nivel FFAA no puede manifestarse ya que se trata de instituciones muy definidas en término de misiones, tareas y orgánicas, empero a nivel de sociedad la ambigüedad pasa a ser una conducta rectora que complica la relación de las FFAA con el mundo civil. Por su parte, la deconstrucción es un modelo con alcances más teóricos por lo que en este caso no analizaré con mayor profundidad.

Moskos, Segal y Williams señalan que con el término de la guerra fría viene un período en que las formas militares convencionales van encaminándose hacia nuevas formas postmodernas. En tal sentido, identifican los cinco cambios organizacionales producidos:

- Interpenetración entre las esferas civil - militar
- Disminución de las diferencias organizacionales militares tales como rangos, roles de combate y apoyo, ramas etc.

- El cambio de las misiones militares hacia tareas que no son tradicionales
- El uso de las FF.AA en misiones internacionales por organizaciones que trascienden a los Estados y la internacionalización de las Fuerzas militares. Por ejemplo, el Eurocorps y otras organizaciones bajo esta modalidad combinada.

Podemos constatar que las tendencias precedentes se están manifestando en la región y son precisamente los temas clave en los procesos de reestructuración militar. Todos estos cambios delinearán en un plazo mediano a un profesional militar más tecnificado, práctico y sin tantas ataduras formales a la hora de ejercer su profesión. Además, estará capacitado para un mando flexible, dinámico y rápido, donde sus referencias se trasladarán desde la clásica visión “Clausewitziana” de destrucción de fuerzas militares y la ocupación de terrenos, por la destrucción de los sistemas de mando y control del adversario. Pongo especial acento en este punto porque implica un cambio de “filosofía estratégica” fundamental, ya que cambiará la forma de apreciar al oponente desde el concepto “enemigo” más odioso y definitivo al de “adversario” con un carácter más transitorio. Por su parte, el empleo de las FF.AA en misiones internacionales que trascienden los estados naciones y la misma internacionalización de los instrumentos militares (fuerzas combinadas), son tendencias que alcanzan a la región. El caso de Haití lo prueba.

Todos los aspectos mencionados anteriormente producirán un impacto en los valores militares tradicionales en Latinoamérica. Por ejemplo, el patriotismo tradicional que se visualiza en relación con el territorio y sus símbolos está dando paso a uno que se reinterpreta en función de fron-

teras virtuales y símbolos internacionales. La valentía tradicional que corresponde al idealismo tipo heroico, que lucha y muere por una causa muy simbólica, transita hacia una versión de mayor racionalismo en la acción, que comienza desde el mismo momento en que el soldado al partir al campo de batalla se plantea la legitimidad del conflicto y su pertenencia a éste. Otro factor, que sufre impacto es el concepto de honor. El honor tradicional es de gran significado y simbolismo trascendiendo lejos al deber. En suma, se actuaba “por” y “para” el honor por sobre exigencias legales.<sup>11</sup> Mientras, ahora, en las nuevas definiciones militares se actúa por un concepto del deber que tiene una connotación más jurídica. Derivado de lo anterior, se debe formar un oficial muy respetuoso de los acuerdos y tratados internacionales, los que deberá cumplir y hacer cumplir sin ningún tipo de dudas. En el futuro, el oficial que no sea meticuloso en esta materia comprometerá gravemente el honor y prestigio de su ejército y país. (Ver cuadro 4)

Otro aspecto, que sufre cambios, es el tipo de mando. Existen muchas normas para orientar un buen liderazgo, tanto en el campo militar como civil. Lo concreto es que a futuro hay indudables cambios en la forma de mandar y dirigir. En efecto, hay factores endógenos y exógenos que afectan a los ejércitos del futuro. Por lo tanto, es fundamental determinar esos factores y además llevar a cabo cursos de mando y liderazgo, que contengan los preceptos modernos. En estos cursos deben estudiarse conceptos sociológicos, debido a que es importante que los comandantes conozcan los rasgos de la sociedad, para no equivocarse posteriormente en el trato y mando frente a los cadetes y soldados. Se añade, que estos estudios permitirán readecuar los aspectos militares a las percepciones

CUADRO 4

PROFESIONAL TRADICIONAL	PROFESIONAL ACTUAL
Patriotismo: Se relaciona con el territorio y sus símbolos	Patriotismo: Fronteras virtuales y símbolos internacionales
Valentía: Idealismo tipo heroico	Valentía: mayor racionalismo en la acción
Honor: Es el sello del acto del soldado	Honor: Se podría debilitar. Hay un tránsito desde el sentido del honor al del deber que es más jurídico

que tengan los jóvenes, tanto hombres como mujeres, todos potenciales profesionales.

Otra faceta propia del conflicto moderno es su relación con los medios de comunicación. Esta tendencia se ha venido observando progresivamente desde la II Guerra Mundial y debido al progreso de la tecnología, hoy, es ciertamente gravitante. Todos somos testigos cómo la guerra se transmite por televisión y cómo los comandantes tienen que fundamentar y estar en condiciones de defender sus decisiones frente a las cámaras. En la guerra de hoy, los militares van acompañados durante las operaciones con los canales de televisión más importantes del mundo, los que transmiten lo que sucede al instante. Los éxitos se aprecian inmediatamente y los errores y desaciertos también. En tiempos de paz la necesaria relación con los medios de comunicación no es un tema menor y hoy, todas las FF.AA en la región le conceden particular énfasis.

Los nuevos tiempos exigen un sistema educativo diferente para las FF.AA que tienda efectivamente a preparar al profesional militar para enfrentar el desafío que viene (o que está llegando), con habilidad y capacidad para readecuar su institución sin destruirla en sus basamentos. Como sabe-

mos no podemos resistirnos a las tendencias sociales históricas que son parte de un proceso evolutivo, pero lo importante es intentar manejarlas.

En resumen, con el objeto de sintonizar los cambios organizacionales definidos por Moskos, Segal y Allen es necesario que el militar latinoamericano desarrolle algunas capacidades, las que básicamente son:

- Observar las tendencias del mundo, interpretarlas en forma correcta y asumirlas sin temor. La sociedad actual heterogénea y pluralista. En síntesis, actualmente lo que ocurre es que las estructuras militares se están adecuando a éstas últimas características.
- Comprender al ciudadano civil y aceptar a la profesión militar como una forma más de servir a la sociedad. Lo anterior, exige contextualizar la profesión en la sociedad en que está inserta.
- Prepararse continuamente en su profesión, entendiendo y aceptando los cambios tecnológicos. Debe acompañar a este proceso el desarrollo y optimización del idioma inglés, como lengua de empleo en tareas internacionales.
- Mantenerse abierto a la posibilidad del cambio. Lo que fue bueno antes, no necesariamente será bueno siempre

- Estar en condiciones de aplicar permanentemente el conocimiento teórico en una gestión práctica.
- Conocer en detalle los cambios que ha tenido el fenómeno bélico y las nuevas tareas que emergen para la profesión militar
- Estudiar toda la normativa sobre Derecho Humanitario y Convenciones existentes y que haya firmado su propio país.

Asimismo, en la profesión militar, particularmente en Latinoamérica, hay una tendencia en caer en ciertos aspectos inconvenientes. El primer aspecto es la tendencia a la Desprofesionalización progresiva, esto significa que el militar alcanza sus puntos máximos de inflexión de preparación militar en los grados subalternos y a medida que asciende comienza a dedicar más tiempo a obtener apoyos de todo tipo para sus ascensos finales. Esto se explica con un ejemplo. Es posible que usted amable lector haya escuchado la siguiente expresión: “eso yo lo dominaba cuando era capitán pero ya no me acuerdo...” Bueno, eso es desprofesionalización progresiva. Otro aspecto es la desvalorización social que ocurre cuando la sociedad no respeta la función militar ni le haya sentido. Por Estructuras orgánicas poco competitivas entiendo el clásico problema de escalafones en que no se compite contra nadie salvo contra el avance del tiempo o algún impasse de salud que podría interrumpir el ascenso. La Mediocridad ambiental se deriva un poco de la anterior y ocurre cuando los profesionales jóvenes al percibir que sus superiores y/o pares tienen poca preparación y prefieren “mimetizarse” entre ellos, por temor a destacar y ser perjudicados. Allí se produce este fenómeno. Otro aspecto inconveniente es cuando el profesional castrense equivoca las prioridades y

coloca el interés de la institución sobre el país. Parodiando a Mirabeau<sup>12</sup> esto se explica en la siguiente frase: “Son las FFAA las que tienen un país y no un país el que tiene FFAA”. Finalmente, la Identificación política contingente se refiere a cuando el miembro de las FFAA hace públicas sus preferencias políticas y más aún, usa a la institución para ello. Con esto no quiero decir que estos aspectos negativos sean la tónica, muy por el contrario creo que el militar, marino o aviador de los países de la región son profesionales responsables, serios y muy leales a sus instituciones.

## CONCLUSIONES GLOBALES

1. La profesión militar moderna es un hecho social que nace cuando el Estado organiza una estructura dotada de normas y legalidad para que sirva de instrumento propio de la violencia legítima del Estado. Lo anterior, hace que sea interdependiente de la sociedad y de la evolución del conflicto o guerra.

2. Por el tipo de requerimiento que tiene la carrera militar de entregar la vida por la defensa del Estado, es que desarrolla conductas motivacionales de especial alcance. En ese sentido se puede aceptar que asuman tradiciones militares antiguas pero solo como mejor motivación o simbolismo, pero en ningún caso deben entorpecer su subordinación al Estado y su ordenamiento legal.

3. Los valores militares son los mismos que practica la sociedad civil, solo se diferencian en las prioridades que los grupos les conceden. En toda sociedad hay valores globales y otros que son sectoriales o correspondientes a cada grupo. En esta última condición están los valores militares.

4. La evolución de la sociedad, globalización, cambios estratégicos, varia-

bles políticas y económicas han impactado en la misión de las FFAA, mentalidad profesional y en los valores militares tradicionales.

## NOTAS

1. Conferencia del Dr Jesús Martín Tejedor dictada en la Academia de Guerra del Ejército de Chile, 1996.

2. Ver a Keegan John, *Historia de la Guerra*, Editorial Planeta, Barcelona, 1995.

3. No se trata de Demóstenes, gran orador del siglo V.

4. La cristianización comienza con Constantino en el Concilio de Nicea en 325 cuando se rechaza el arrianismo y él se hace cristiano al morir. Más tarde, en 379, Teodosio I la declarará religión oficial y finalmente Justiniano I clausurará la Academia Platónica en 529 y consolidará definitivamente al cristianismo en sus dominios.

5. Alonso Baquer, Miguel, *El Militar en la sociedad democrática*, EUDEMA. Madrid, 1988, p 99.

6. Por ejemplo, Perú tuvo su primera Ordenanza en 1827, Bolivia en 1829 y Chile en 1830.

7. García, Covarrubias Jaime, “El futuro del sector Defensa en Latinoamérica”, publicado en *Seguridad y Defensa en el Cono Sur*, Isabel Stanganelli (compiladora), Ed. Caviar Bleu, Mendoza, 2004, p 226.

8. John Cope, *The Institution and Profession of Arms*, Lesson 3-01/02 (CHDS, 05 August, 1998).

9. Charles Moskos me señaló en una conversación sostenida en 1995 en la Academia de Guerra de Chile, que esos modelos eran tipos ideales para realizar estudios y que no se encontraban en forma pura, sino que parcializada. Me afirmó que lo normal era encontrar el modelo segmentado o plural.

10. Moskos, Williams and Segal, *The Postmodern Military*, Oxford University Press, New York, 2000.

11. Ser sometido a un tribunal de honor era más grave y degradante que enfrentar a tribunales militares.

12. Mirabeau señaló que: “...el Alto Estado Mayor Prusiano tenía un país y no Prusia tenía un Alto Estado Mayor...”



# SOLDADOS Y POLICÍAS: CORRESPONSABILIDAD Y MISIONES CONJUNTAS MILITARES-POLICÍAS EN EL MANTENIMIENTO DE LA PAZ, POSTCONFLICTO Y SEGURIDAD PÚBLICA

Juan Carlos RUIZ VASQUEZ



Politólogo colombiano. Doctor en Politics de la Universidad de Oxford (Inglaterra) donde estudió los temas de policía y seguridad ciudadana. Obtuvo un master en administración pública en la E.N.A. (École Nationale d'Administration) en Francia. También es master en administración de empresas de la Universidad Laval en Canadá y master en ciencia política de la Universidad de Los Andes en Bogotá. Es profesor principal de las Facultades de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales de la Universidad del Rosario en Bogotá donde participa en el grupo de estudio en seguridad adscrito al Centro de Estudios Políticos e Internacionales (CEPI) reconocido por el Instituto Colombiano para el Desarrollo de la Ciencia (Colciencias). Allí es director de la Maestría en Estudios Políticos e Internacionales. Fue director de la Maestría en Seguridad y Defensa de la Escuela Superior de Guerra de Colombia y asesor del Ministerio de Defensa de su país. Ha sido profesor de planta de las universidades colombianas Rosario, Andes y Javeriana. En ésta última se desempeñó como director del departamento de ciencia política. Ha sido catedrático de las universidades Nacional, Externado, del Norte, Autónoma de Bucaramanga, del Atlántico, Javeriana de Cali, ESAP, entre otras.

**RESUMEN:** Este artículo busca analizar los marcos y las formas de cooperación entre fuerzas militares y fuerzas de policía en el mundo contemporáneo caracterizado por una militarización creciente del campo de la seguridad pública. La correlación entre militares y policías no solo se ha dado en misiones de consolidación de la paz bajo la batuta de organismos multilaterales como Naciones Unidas y la Otan, sino también en la lucha contra el crimen organizado, todos

los tráficos ilegales, la insurgencia y el terrorismo que se han entremezclado obligando a los gobiernos a dar respuestas interagenciales coordinadas lo que ha llevado a que la frontera entre la defensa llana y la seguridad ciudadana pura se haya diluido. Esta propuesta analiza estas dos variantes de la cooperación y coordinación policial-militar. A pesar de las diferencias en *ethos*, cultura, misiones y potencia de fuego, las acciones combinadas de ambos cuerpos han sido esen-

ciales para restablecer, primero, el estado de derecho y la reconstrucción institucional y, segundo, para enfrentar las nuevas amenazas a la seguridad nacional. Sin embargo, poco se conoce sobre las acciones combinadas ejército-policía en América Latina contra el terrorismo y el narcotráfico. Este proyecto busca ahondar con detalle en este último aspecto.

## INTRODUCCIÓN

Aunque hoy en día más académicos latinoamericanos se han acercado al estudio de los policías de la región, este interés reciente no tiene las dimensiones ni los alcances de la literatura anglosajona en la materia, lo que ha impedido, por ejemplo, conocer más profundamente cómo se han influenciado mutuamente militares y policías, cuál ha sido el resultado de las operaciones conjuntas entre ambos y qué efectividad han tenido las fuerzas de policía al asumir tareas militares y cuál ha sido el resultado cuando soldados han hecho lo propio en labores de policía. Este artículo busca entonces hacer un balance de esta relación entre policías y fuerzas militares. Como argumento central se sostiene que ambos aparatos –policía y ejércitos- no se encuentran acondicionados para adelantar tareas ajenas para las cuales no han sido entrenados, lo que ha impactado y limitado los resultados de sus operaciones. Los gobiernos han echado mano tanto de policías y soldados para solucionar crisis y coyunturas difíciles, sin embargo, esta premura nunca les ha permitido evaluar empíricamente la pertinencia de utilizar fuerzas para cumplir tareas ajenas a su *ethos* organizacional. Este proyecto se divide en tres partes. Primero establece la influencia tradicional que ha ejercido

el modelo militar sobre la conformación y evolución de las fuerzas de policía en América Latina, para entender mejor cómo una diferencia tajante entre lo policial y lo militar es difícil de establecer. En segundo lugar, se analiza el grado de éxito de aquellas operaciones militares acometidas por fuerzas de policía y tareas de policía y seguridad ciudadana asumidas por soldados. Por último, se evalúa aquellas operaciones donde actúan de manera conjunta policías y militares para entender mejor cómo el *ethos* y la cultura organizacional se pueden ver afectados.

## 1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Durante los últimos treinta años las policías en el mundo han debido ajustarse operacionalmente a una criminalidad internacional creciente y más violenta, un terrorismo de envergadura y a todo tipo de tráfico. Esto ha necesitado la adopción, por un lado, de estilos y aproximaciones de tipo militar y, por el otro, de una colaboración estrecha con las fuerzas militares, lo que sin embargo no ha estado ajeno a dificultades y mutuas aprehensiones entre policías y militares. A su vez, las fuerzas militares han debido cumplir con algunas tareas de vigilancia y combate al crimen en las ciudades lo que ha sido una actividad tradicional de la policía. Igualmente han adelantado labores de mantenimiento de la paz que han exigido por momentos un *savoir faire* más policial que militar. La colaboración entre policías y militares no ha estado alejada de críticas y efectos negativos para ambos. Mientras que los militares han visto a la policía y sus tareas como funciones intrascendentes, la policía señala que su trabajo tiene una flexibilidad y un carácter democrático con la comunidad que los militares no conocen (Loubet 1992: 7-14).

Esta relación entre policías y militares ha impactado ambas instituciones. Sin embargo, poco se conoce en América Latina cómo el traslape de funciones, el compartir operaciones y el asumir tareas ajenas a su formación y *ethos* han podido influenciar tanto a las policías como a los ejércitos. Entonces la pregunta que subyace esta investigación es: ¿Cómo ha incidido organizacionalmente compartir funciones y realizar misiones conjuntas a las fuerzas militares y las fuerzas de policía en América Latina?

## 2. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo principal de este proyecto es analizar el impacto institucional que tiene el asumir funciones militares por parte de fuerzas de policía, o funciones de policía por parte de soldados. De igual manera esta investigación pretende analizar los casos exitosos y los fracasos de este tipo compartido de operaciones. En general se analizarán cuatro tipos de casos: primero, la militarización creciente de policías civiles; segundo, el papel que han jugado policías militares como las gendarmerías en el mantenimiento de la seguridad pública; tercero: la utilización de las fuerzas militares tanto en el combate al crimen común como en misiones de mantenimiento de paz; y, por último, se busca presentar un balance de los resultados de las operaciones conjuntas de policías y militares en la región. Dado que este trabajo es más modesto que una amplia comparación mundial se pretende recoger la experiencia en América Latina con especial énfasis en Colombia que resulta un ejemplo muy rico por su conflicto interno para observar estas relaciones entre fuerzas de policía y fuerzas militares.

## 3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Tras prácticamente tres décadas de habituación democrática en América Latina, poco se ha analizado la relación entre fuerzas de policía y fuerzas militares. La escasa literatura existente sobre las policías en la región poco se ha detenido a estudiar el alcance y eficacia de estos vínculos. La influencia militar sobre la policía, que fuera muy fuerte desde su fundación y que se acentuara durante los largos años de dictadura, se fue diluyendo con el retorno de la democracia en los años 1980. Una moda sociológica del momento miraba con aprehensión la militarización de los cuerpos policiales por verla antidemocrática y ligada a los años de dictadura. Sin embargo, las evidencias señalan que hoy en día hay un retorno a este vínculo militares-policías. Mientras que el muy reciente campo de estudio de la seguridad ciudadana en América Latina se ha dedicado a analizar las políticas públicas en la materia y las reformas policiales. Los estudios sobre operaciones conjuntas de policías y militares, las tareas compartidas o la mutua influencia o interferencia son temas escasamente analizados.

La interagencialidad creciente en donde se buscan organizar y coordinar diferentes entes gubernamentales que intervienen en temas de seguridad pública y desastres naturales requiere un análisis sobre los éxitos y fracasos cuando se comparten funciones y se implementan operaciones entre fuerzas militares y fuerzas de policía. Mientras que la interagencialidad en algunos países se basa primordialmente en temas militares y de inteligencia, en otros la policía es una de las piedras angulares del sistema. (Ruiz 2007)

Anteriormente el término '*public security*' en países como Estados Unidos

no era común y se prefería utilizar los términos de *law enforcement and order* entendidos como la represión del crimen y la protección de los ciudadanos y sus propiedades. Mientras tanto el concepto de '*public safety*' era habitualmente relacionado con los cuerpos de bomberos, brigadas de rescatistas, seguridad en los medios de transporte y la protección sanitaria. Había por lo tanto un deslinde entre la seguridad externa y la seguridad interna. Sin embargo, tras los atentados terroristas de Nueva York, Washington, Madrid y Londres el término de seguridad pública ganó en importancia al encapsular tanto las agencias encargadas de combatir el crimen transnacional y el terrorismo con los cuerpos de policía y las autoridades locales que se suponían, hasta ese entonces, dedicadas específicamente al combate de la delincuencia común y a la solución de problemas locales como la violencia doméstica, los desórdenes o la violencia callejera, considerados de bajo impacto en comparación con nuevas amenazas como las armas de destrucción masiva o el terrorismo de gran escala (Bailey 2006). Las labores de los cuerpos policiales, ejércitos, cortes e inteligencia debieron ser redefinidos para romper esta dicotomía. La nueva generación de terrorismo ha mostrado ser al mismo tiempo un problema que debe ser combatido militar, policial y legalmente, es decir que se encuentra en la esfera tanto de las Fuerzas Militares como de los cuerpos de policía así como de un sinnúmero de organismos adscritos a la tradicional defensa nacional y a la seguridad ciudadana. A su vez las relaciones de estos organismos con sus homólogos de otras naciones es esencial para dismantelar las crecientes redes mundiales de todo tipo de tráfico que se mezclan entre sí y aprovechan la era de la globalización para compartir ru-

tas, estrategias y canales de distribución como sucede con la trata de mujeres, el tráfico de personas, el mercado negro de armas, el tráfico de drogas, el lavado de dinero, la falsificación de moneda, la venta de uranio y armas prohibidas, entre muchos otros crímenes transnacionales. Aunque han existido sistemas de cooperación policial como la Interpol, una aproximación holística que integre y coordine todas las agencias nacionales entre sí y con otras agencias similares en otros países es el nuevo reto de las recientemente creadas agencias de la seguridad pública. En este nuevo panorama la policía juega un rol esencial ya que ha sido la punta de lanza anti-terrorista dismantelando los más recientes complotos y prestando seguridad en estaciones de metro y aeropuertos. Sin embargo coordinar las diferentes dependencias policiales ha resultado otro reto mayúsculo. La intervención militar resulta esencial en este nuevo escenario lo que exige a su vez una coordinación con los cuerpos de policía (Ruiz 2007)

Aunque la relación militares y policías no es nueva y se ha dado inveteradamente de muchas formas y con consecuencias disímiles, este nuevo contexto de la seguridad arriba expuesto impone nuevos desafíos de organización y coordinación. Este artículo busca analizar los marcos y las formas de cooperación entre fuerzas militares y fuerzas de policía en el mundo contemporáneo caracterizado por una militarización creciente del campo de la seguridad pública. La correlación entre militares y policías no solo se ha dado en misiones de consolidación de la paz bajo la batuta de organismos multilaterales como Naciones Unidas y la Otan, sino también en la lucha contra el crimen organizado, todos los tráfico ilegales, la insurgencia y el terrorismo que se han entremezclado obligando

a los gobiernos a dar respuestas interagenciales coordinadas lo que ha llevado a que la frontera entre la defensa llana y la seguridad ciudadana pura se haya diluido. Esta propuesta analiza estas variantes de la cooperación y coordinación policial-militar. A pesar de las diferencias en *ethos*, cultura, misiones y potencia de fuego, las acciones combinadas de ambos cuerpos han sido esenciales para restablecer, primero, el estado de derecho y la reconstrucción institucional y, segundo, para enfrentar las nuevas amenazas a la seguridad nacional.

#### 4. MARCO TEÓRICO:

En general la literatura existente sobre las relaciones militares-policías se ha centrado fundamentalmente en dos aspectos: primero, establecer diferencias y similitudes entre ambos y analizar la mutua influencia que han ejercido desde sus inicios, su desarrollo y el cumplimiento de sus tareas; segundo, la literatura se ha concentrado en evaluar las misiones de mantenimiento de la paz donde fuerzas de policía y ejércitos han intervenido por momentos ejerciendo labores propias de la otra organización.

##### *Diferencias entre las fuerzas militares y las fuerzas policiales*

La relación entre fuerzas militares y de policía no es nueva. Históricamente la creación de las primeras policías profesionales que datan de la primera mitad del siglo XIX respondía al afán por contar con una fuerza confiable que supiera lidiar con el nuevo fenómeno de las manifestaciones urbanas y que estuviera mejor adaptada que los ejércitos para no crear antagonismos con las comunidades o generar resentimientos o aprensiones por el uso desmesurado de la fuerza (Emsley 2003). Los ejércitos tampoco estaban adaptados para hacer labores

de control social y moral que fueron tareas muy propias por ejemplo de la policía creada por Robert Peel en Inglaterra en 1929 (Emsley 1983). Desde sus inicios tanto ejércitos como policías mostraron similitudes que subsisten hoy en día y que explican la poca adaptación para acometer las tareas que le competen al otro. Las primeras policías en las ciudades imitaron a las fuerzas militares copiando uniformes, símbolos, jerarquías, entrenamiento y disciplina pero cambiaron la forma de intervención para no heredar viejos resentimientos que habían surgido precisamente por la utilización excesiva de fuerza para controlar para la época el muy nuevo fenómeno de movilización urbana (Emsley 1991).

La creación de las gendarmerías resulta hoy en día esencial para entender la relación que puede existir entre militares y policías. Éstas se mostraron muy convenientes para ejercer al mismo tiempo labores de vigilancia y funciones de ejercicio de soberanía. Las gendarmerías se adoptaron en varios países de la Europa del siglo XIX y hoy todavía subsisten (Emsley 1999). Al principio ejercían labores en el campo, podían desplegarse muy rápidamente en caso de conflicto bélico con países vecinos y podían ser consideradas fuerzas de contención ante una agresión externa dando tiempo a que el ejército regular se movilizara (Dieu 1993). De ahí que las gendarmerías fueran en general la única presencia estatal allí donde el Estado tenía dificultad en llegar. Por ello adoptaron el uso del caballo como medio para cubrir rápidamente grandes extensiones de territorio. Las policías de tipo gendarme como la Canadian Royal Mounted Police o los Rurales en México fueron reconocidas por ir montadas, representar la unidad nacional y ejercer soberanía en regiones apartadas (Rolphes 1983; Kitchens 1967; Vanderwood 1981, Hewitt 1997, Roth 1998).

Las gendarmerías en el mundo intentaron hacer una amalgama entre las labores de los ejércitos y la labor policial. Su creación se remonta al siglo XVIII en Francia con el surgimiento de los Maréchassés que serían la antesala de lo que hoy se conoce como la gendarmería francesa es decir una policía de tipo militar, con *ethos* y disciplina militar ejerciendo labores policiales. Si bien los Maréchassés fueron creados para controlar a las hordas de soldados sin empleo que delinquían durante los tiempos de paz en Europa, asaltando caminos y asesinando viajeros, pronto este tipo de policía resultó ser muy conveniente especialmente para controlar regiones inhóspitas y poco pobladas (Dieu 2002).

En resumen, desde la misma fundación de las policías modernas se hizo necesario tener como referente el perfil militar; en las zonas urbanas las nuevas policías copiaron e imitaron las fuerzas militares para organizarse y controlar a la sociedad; en las rurales, la adopción de policías militares permitía dar presencia soberana especialmente en zonas de frontera y colonización (Bordua y Reiss: 68-69; Maguire 2003: 12).

Adicionalmente, independiente de la pertinencia de la división académica entre policías militares y policías civiles, las policías hoy en día son cuerpos para-militares en el buen sentido del término, es decir: las policías modernas tienen un ceremonial y símbolos que intentan imitar al existente en las fuerzas militares. En ellas se repiten las paradas, los saludos, el entrenamiento físico, el monte y desmonte de armas, respeto por la línea de mando, entre muchos otros aspectos (Ruiz 2009).

Sin embargo, policías y ejército se diferencian sustancialmente. La potencia de fuego es una de las diferencias esenciales entre unos y otros. Las fuerzas de policía contemporáneas han mostrado su preca-

riedad en contrarrestar armas de fuego automáticas a pesar de contar con divisiones de asalto. Esta diferencia de fuego se hace más evidente al comparar con policías tradicionalmente desarmadas como la inglesa, la noruega y la neozelandesa. La potencia de fuego de milicias de extrema derecha en los Estados Unidos, algunas naciones autóctonas en Canadá o simplemente asaltantes de bancos fuertemente armados señalaron la poca adaptación de las policías para enfrentar una potencia de fuego mayor (Brodeur 2005: 44). El rescate de los atletas israelíes en Munich en 1972 por policías poco experimentados mostró cómo los uniformados de la calle estaban poco preparados para adelantar operaciones tipo comando.

El contexto de intervención de policías y fuerzas militares es diametralmente opuesto. Mientras los ejércitos buscan derrotar enemigos, las policías intervienen en caso de incidentes más que conflictos bélicos. También la discrecionalidad del policía en su trabajo diario contrasta con las fuerzas militares que mantienen mayor regulación de los subordinados. Sin embargo, al mismo tiempo el policía se encuentra regulado por las leyes del Estado, mientras que las regulaciones de la guerra aunque existentes resultan más difíciles de hacer cumplir al no existir un ente superior que las vigile (Lemieux y Dupont 2005).

También el proceso de evolución de la actividad policial se fue transformando haciendo más civil a las policías. De una policía de tipo político rodeada por lazos clientelares y padrinzgos del siglo XIX, la policía fue adoptando un modelo más profesional conocido como '*law enforcement policing*' que, sin embargo, la fue alejando de las comunidades que bajo este nuevo precepto eran consideradas la fuente de parcialidad y falta de neutralidad

(Monkkonen 1981, Brodeur 2001). Posteriormente, después de la Segunda Guerra Mundial, se acogió el modelo de *'team policing'* por medio del cual se le daba mayor visibilidad a la labor policial atendiendo rápidamente las llamadas emergencia y aumentando el patrullaje a pie, dando así mayor sensación de seguridad al ciudadano (Sherman 1973). Sin embargo, estos modelos no lograron tejer lazos con la comunidad, lo que se convirtió en una obsesión de académicos y algunos funcionarios policiales. De ahí surge en los 1980, el modelo de *'community policing'* que buscaba acercar la policía con la comunidad haciendo que trabajaran de manera mancomunada en labores de vigilancia y diagnosticando problemas de seguridad en los barrios (Rosenbaum 1998).

Estas etapas de transformación habrían de alejar a las policías de las características militares. Incluso como se verá más adelante se vio toda influencia militar como un elemento perverso y distractor de labores democráticas junto con la comunidad.

Incluso las gendarmerías fueron tomando un perfil militar. Incluso, en 2009, la tradición adscripción de la gendarmería francesa al Ministerio de Defensa cambió para ser regulada por el Ministerio del Interior.

*Un marco de referencia de aciertos y desaciertos: misiones conjuntas militares-policía para el mantenimiento de la paz y la reconstrucción en el postconflicto*

Algunos autores han estudiado la participación de militares en misiones de paz en donde han debido asumir funciones de control de tipo policial sobre poblaciones ocupadas o labores de postconflicto tras un acuerdo entre campos en guerra. Dentro de estas funciones se citan por ejemplo las funciones que deben cumplir fuerzas de policía multinacionales tras un conflicto

para restaurar la seguridad. Otra forma ha sido eminentemente militar pero igualmente llamadas 'operaciones militares', en donde fuerza militares multinacionales establecen cordones sanitarios y limítrofes para interponerse entre campos enfrentados después de treguas o mandatos de la ONU. Este conjunto de operaciones no son nuevas, datan de los años 1930 y los primeros manuales en la materia se expidieron por las Fuerzas Militares de los Estados Unidos en los años 1940 (Oakley, Goldberg y Dziedzic 2002).

Sin embargo, las fuerzas internacionales en misiones de mantenimiento de la paz que se hicieron recurrentes en los años 1990 bajo la égida de la ONU fueron criticadas por haber resultado inocuas y claramente inconsistentes con el mandato que se les había conferido. Por ejemplo, en Somalia, Ruanda y la ex-Yugoslavia estas fuerzas de paz no pudieron cumplir con los objetivos propuestos. En las últimas dos se perpetraron masacres ante los ojos pasivos de estas fuerzas militares que tenían misiones de proteger poblaciones vulnerables. Según algunos autores, la razón de estos dos fracasos se debieron a la dificultad de 'conjuguar el *ethos* militar con el *ethos* policial y sustituir al segundo por el primero' (Brodeur 2005: 55). En el caso de Somalia, contrariamente, la prevalencia del *ethos* militar para solucionar una situación de tipo policial llevó a la debacle de esta intervención para no hablar de los excesos de violencia sobre los pobladores que cometieron estas fuerzas de paz, incluso aquellas con gran reputación democrática y de respeto a los Derechos Humanos como las fuerzas canadienses.

Muchas de estas misiones han sido más de asistencia y entrenamiento a nuevas fuerzas públicas o a las antiguas reformadas que una intervención real Un ejemplo cita-

do con reiteración ha sido la improvisación que siguió tras la operación justa causa cuando la intervención de los Estados Unidos en Panamá depuso al dictador Noriega. En aquella ocasión las fuerzas militares de los Estados Unidos debieron asumir funciones de seguridad pública evitando el caos, el pillaje y protegiendo a ciudadanos norteamericanos. Luego fueron instaurados organismos que supervisarán la labor de la fuerza de policía de Panamá, pero la precaria institucionalidad habría de dificultar imponer el orden.

## **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

El vínculo fuerzas militares y policía no es algo nuevo en América Latina. Desde la tardía creación de policías profesionales en el hemisferio a finales del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX, estos cuerpos fueron dirigidos por militares activos o en uso de buen retiro. Las escuelas de formación estaban a cargo también de militares y el reclutamiento exigía que los candidatos hubiesen sido conscriptos del ejército. Aunque estas características se fueron diluyendo a finales del siglo pasado, este liderazgo debió imprimirle un sello característico a estas fuerzas de policía (Martínez 2001, Ruiz 2009).

Otras fuerzas de policía en el hemisferio fueron claramente militares, es decir sus filas provenían de los ejércitos, el estatus y condición de sus miembros era militar y su entrenamiento era igualmente y esencialmente militar. La policía militar de Brasil es un claro ejemplo de este tipo de policías provenientes del ejército (Huggins 1985, Holloway 1993).

En otras ocasiones, las policías eran de tipo gendarme como se señaló al inicio de este escrito y que aún subsisten como es el

caso de la gendarmería argentina. No es por ello gratuito que varios países en América Latina adoptaran a lo largo del siglo XIX las gendarmerías. Una policía de tipo militar parecía conveniente para un continente cuya población vivía esencialmente en los campos (Cancelli 2001; Bretas 1985). Los gobiernos de entonces tenían el desafío de unificar vastos territorios con una población disímil y *clivajes* étnicos y sociales importantes. En Perú surgió la gendarmería en 1855, en Chile en 1896, en Colombia en 1906 y en Argentina en 1938. También se crearon los *Rurales* en México durante el Porfiriato, y en 1936 se dio inicio a los *Carabineros* en Chile que inspiraría una división rural con el mismo nombre en la policía colombiana,

Esta no fue la única influencia de los militares sobre lo policial en América Latina. Los largos años de dictadura pusieron las policías al servicio de regímenes de facto, convirtiéndolos en una suerte instrumentos de represión de opositores y desarticulación de posibles complots políticos. En medio de la doctrina de seguridad nacional implantada durante la guerra fría en no pocos países de la región, las policías unidas a las fuerzas militares adelantaron la búsqueda del ‘enemigo interno’ y combatieron el comunismo a través de medios legales e ilegales. Los excesos, abusos de poder y brutalidad policiaca habría de arregarles a estas fuerzas la nada halagüeña imagen de policías de estado con una reputación violenta (Leal 1994, Huggins 1998, Frühling, Tulchin y Golding 2003).

Esta militarización de los cuerpos de policías no solo se dio en países con largos años de dictaduras. En aquellos con más tradición democrática, las policías fueron militarizadas para hacerlas más profesionales, más disciplinadas y, en algunas ocasiones alejadas de lealtades partidistas que

las habían puesto al servicio de algún partido para perseguir opositores. Policías como la colombiana adoptaron jerarquía y entrenamiento militar con el ánimo de alejarlas de la disputa partidista y honrar los acuerdos del Frente Nacional (Llorente 1999, Aguila y Prieto 1996, Gamarra y Morón 1996, Kalmanowieck 2000).

Como consecuencia, al iniciar el proceso democratizador de la región, se dio toda una oleada de propuestas de reforma que buscaba civilizar la policía. Se señalaba que el carácter militar era la base de sus problemas de excesos y falta de eficiencia. Académicos y funcionarios públicos comenzaron a pensar a las policías de la región como cuerpos civiles cuyo objetivo debía ser la seguridad de los ciudadanos dejando de lado el viejo concepto de orden público. Las policías que habían desmantelado grupos de insurgencia urbana debían cambiar para proteger a los ciudadanos en contra del crimen común (Camacho 1993, Tulchin y Ruthenburg 2006, Ward 2006).

Como consecuencia se señalaba que la relación policía-militar debía erradicarse. La policía debía dedicarse esencialmente a la seguridad de las ciudades, a combatir al crimen común y a proteger a los vecinos de barrio. Los militares debían enfocarse a resguardar las fronteras y defender el país ante agresiones externas. De hecho, la literatura de los años 1990 apuntaba a señalar que uno de los problemas estratégicos era que los campos de seguridad y defensa se habían traslapado y confundido lo que había ocasionado innumerables confusiones de funciones y había distorsionado tareas y objetivos tanto de policías como de militares. Por ejemplo se decía que los policías se habían dedicado a combatir la insurgencia militarizándose, mientras que los soldados eran utilizados en labores de vigilancia en las ciudades. Por estas razones los años

1990 se van a caracterizar por establecer una división tajante entre unos y otros (De Mesquita 1999, Esquivel 2001).

Sin embargo, esta división fue rápidamente sobrepasada por los hechos. En los últimos años los gobiernos de la región han debido echar mano del ejército para controlar graves problemas de gran criminalidad ante la impotencia de las fuerzas policiales para contener manifestaciones de violencia cada vez más fuertes. En México por ejemplo la administración Calderón desplegó 20 mil soldados ante el acoso de los cada vez más poderosos carteles de la droga. No era algo nuevo, ya en 1997 se había desplegado al ejército en Ciudad de México para suplir las falencias de la policía. La multiplicidad de fuerzas policiales propias de un país federal mostró serias inconsistencias y descoordinación para frenar la ola de violencia. Además, la tristemente celebre corrupción de las policías mexicanas ha llevado a que estas múltiples fuerzas se pongan al servicio de uno u otro cartel de la droga. El ejército ofrecía entonces una cierta presencia nacional unificada, una sola línea de mando y en apariencia era más difícil de permear por la corrupción. Igualmente la utilización de las fuerzas militares lanzaba una señal de mano dura hacia la opinión pública (Arroyo 2004, López 2000, Dammert y Álvarez 2008).

Algunos países centroamericanos han utilizado conjuntamente fuerzas militares y de policía para contrarrestar el fenómeno de las maras. El Salvador implantó el Plan 'Mano Dura', Guatemala 'Plan Escoba' y Honduras 'Plan Libertad Azul' (Amaya 2006). Otros países han involucrado a la policía y el ejército en labores cotidianas de vigilancia en las ciudades. En Ecuador, se instalaron pequeños grupos de policías y soldados en las esquinas para dar mayor sensación de seguridad. En Colombia, la administración

Uribe ha realizado acciones conjuntas entre policía y ejército para recobrar sectores deprimidos de las grandes ciudades en medio del fuego entre milicianos guerrilleros y grupos paramilitares. La operación Orión juntó a diversos organismos del estado, entre ellos la policía y las fuerzas militares, para recobrar de manera exitosa la presencia institucional en las Comunas de la ciudad de Medellín (Cinep 2003). En Perú, la policía militarizada actuó bajo órdenes de las fuerzas militares en la lucha antisubversiva contra Sendero Luminoso y Tupac Amaru (Costa y Neild 2007: 115)

Colombia es un buen ejemplo de esta relación entre policía y fuerzas militares. Esta policía tampoco pudo abstraerse de la influencia de las Fuerzas Militares dado que fue dirigida durante dos terceras partes entre 1891 y 1965 por militares, lo que impidió que pudiera consolidar un *esprit de corps* propio con un *ethos* particular. Tras el inicio del acuerdo bipartidista conocido como el Frente Nacional (1958 – 1974) se centraliza la policía en un único cuerpo nacional y en 1965 se nombra por primera vez a un alto rango de la policía como director de la institución. Los cadetes formados durante el Frente Nacional serían directores a partir de los años 1990, es decir que la policía habría de ser finalmente dirigida por policías formados como policías en escuelas policiales orientadas por policías bajo la tutela de un director general igualmente policía.

Así se iniciaría con los años 1990 un nuevo proceso de autodeterminación de una institución con intereses corporatistas propios, difícil de controlar y lejos de la influencia de militares, partidos políticos y autoridades locales. Tras cuarenta años de orientación militar, el nombramiento en 1991 de un ministro civil en el Ministerio de Defensa, del cual depende la policía colombiana

desde 1953, ahondó la independencia de este cuerpo frente a otros actores institucionales, especialmente los militares. Adicionalmente, la explosión del narcotráfico habría de darle un mayor impulso a la policía que recibió más presupuesto, personal y fondos.

Durante la lucha contra las drogas el gobierno de los Estados Unidos se dirigió directamente a la policía colombiana para obtener su apoyo ante la resistencia de las fuerzas militares que consideraban que esta no era una labor propia a sus atribuciones y podría traer mayor corrupción a sus filas. De ahí que la policía colombiana entró de lleno en el combate al narcotráfico adoptando divisiones de asalto en la jungla para destruir laboratorios. Los ataques de la guerrilla a pueblos y el narcoterrorismo acentuaron su perfil más militar. Sin embargo, la policía seguía siendo en las ciudades una policía civil urbana en un país donde el 73% de los habitantes viven en ciudades, seis de ellas de más de un millón de pobladores. Aunque la policía conservó parcialmente una jerarquía militar por cuestiones de status y prestigio, su entrenamiento, adoctrinamiento y cultura organizacional nada tienen que ver con el de las fuerzas militares. El conflicto colombiano ha llevado a pensar a algunos académicos que se debería crear una suerte de gendarmería en el campo para lidiar con estos problemas y liberar a la policía para combatir la criminalidad común. En otras palabras, una policía militar podría patrullar grandes extensiones de terreno poco habitadas y ser punta de lanza del gobierno en el conflicto colombiano (Goudallier 2008).

Aunque poco evaluado, quizás el problema en Colombia y América Latina de la asociación entre policías y militares no reside en que se lleven operaciones compartidas o que los militares asuman funciones de policía o que las policías se militaricen;

el problema fundamental es la falta de una política pública que defina el campo de acción en seguridad ciudadana y en orden público. En varios países de América Latina no existe una verdadera política de seguridad ciudadana, en parte porque los gobiernos han delegado esta labor en autoridades locales que solo han dictado programas aislados y efímeros en la materia. En el mejor de los casos se han publicado 'Libros blancos' de la seguridad ciudadana que no han pasado de unos compendios de buenas intenciones sin aplicación en el corto plazo. En el caso de Colombia, el problema operacional de la policía se ha confundido con su rol estratégico dentro del andamiaje de seguridad y defensa del país. El gobierno colombiano informalmente ha incluido a la policía como cuarta fuerza después del ejército, la marina y la fuerza aérea. Las operaciones conjuntas han aumentado sustancialmente durante la administración Uribe y el director de la Policía se ha interesado más en temas de contrainsurgencia y antiterrorismo que en el delito que afecta al ciudadano del común de las grandes urbes que nunca ha visto un guerrillero en su vida. El mismo Director ha señalado que él hace parte de un equipo junto con las otras fuerzas y simbólicamente en las ruedas de prensa aparece junto al Ministro de Defensa y los otros comandantes de fuerza. Al no existir una real política de seguridad ciudadana y al incluir a la policía en una política más amplia de orden público y defensa nacional, se desatiende el crimen que afecta a los ciudadanos. No es por ello gratuito que en términos macroeconómicos el gasto de policía se haya encapsulado junto con el de defensa en un solo paquete. Aunque existe un ítem de presupuesto para policía, para efectos de planificación se ha hablado de un solo gasto junto con las otras fuerzas. Esta inclusión de la policía como cuarta

fuerza, más que su supuesto perfil militar, está en la base de una desatención de los verdaderos problemas de policía. La policía ejerce sus labores comunes en las ciudades pero en términos de políticas públicas se ha visto absorbida por su rol dentro de las misiones conjuntas con las fuerzas militares.

En cuanto a la intervención de militares en labores propias de la policía, no existen evaluaciones científicas sobre su efectividad. El llamado de militares para combatir el crimen ha sido reiterado para lanzar al público señales de que se tan tomando cartas en el asunto cuando sobrevienen crisis de seguridad. Sin embargo, las fuerzas militares no tienen aparatos de policía judicial y detectivismo que les permitan hacer investigaciones para dismantelar redes criminales y mafias o encontrar culpables de crímenes. La inteligencia militar no adelanta este tipo de funciones lo que lleva a que el ejército sea utilizado simplemente en labores de vigilancia o como fuerza de choque lo que no se compadece con una labor más fina de desvertebrar el gran bandidaje. Por ello la utilización de soldados en temas de seguridad pública puede haber quedado más en una retórica gubernamental que en beneficios a corto plazo con el agravante de que se puede caer en excesos de fuerza al no tener entrenamiento para lidiar con el público.

## 6. REFERENCIAS

BORDUA, David y Albert REISS. 1966. 'Command, Control, and Charisma: Reflections on Police Bureaucracy', en *The American Journal of Sociology*, vol. 72, n. 1, pp. 68-76.

AGUILA, Ernesto y Maldonado PRIETO, Carlos. 1996. 'Orden Público en el Chile del Siglo XX: Trayectoria de una Policía Militarizada', *Justicia en la Calle. Ensayos sobre la*

*Policía en América Latina*, Peter Waldmann (ed.), Medellín, Fundación Konrad Adenauer, CIEDLA, ISLA, pp. 73-98.

AMAYA, Edgardo Alberto. 2006. 'Security Policies in El Salvador: 1992-2002', *Public Security and Police Reform in the Americas*, John Bailey and Lucia Dammert (eds.), Pittsburgh. University of Pittsburgh Press, pp. 132-147.

ARROYO, M. 2003. 'Evaluando la "Estrategia Giuliani" la Política de Cero Tolerancia en el Distrito Federal'. La Jolla, California, Center for US-Mexican Studies.- Centro Internacional de Estudios sobre Seguridad (CIES), USMEX 2003-2004 Working Paper Series.

BAILEY, John. 2006. 'From Law and Order to Homeland Security in the United States'. *Public Security and Police Reform in the Americas*, Bailey, John y Lucía Dammert (eds.), University of Pittsburgh Press, pp. 205-224.

BRETAS, Marcos Luiz. 1995. *Ordem Na Cidade. O Exercício Cotidiano da Autoridade Policial no Rio de Janeiro: 1907-1930*, Rio de Janeiro, Editora Rocco.

BRODEUR, Jean-Paul. 2003. *Les Visages de la Police. Pratiques et Perceptions*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.

BRODEUR; Jean-Paul. 2005. 'Force Policière et Force Militaire', Frédéric Lemieux y Benoît Dupont (eds.). *La Militarisation des Appareils Policiers*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

CANCELLI, Elizabeth. 2001. *A Cultura do Crime e da Lei*, Brasília, Editora Universidade de Brasília, Chapter 6.

CINEP & Justicia y Paz. 2003. *Comuna 13, La Otra versión*, Bogotá, Noche y Niebla – Panorama de Derechos Humanos y Violencia Política en Colombia.

COSTA, Gino y Rachel NEILD. 2007. 'La Reforma Policial en Perú', en *Urvio, Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana*, Flacso Ecuador, n. 2, 2007, pp. 112-126.

COSTA, Gino y Rachel NEILD. 2005. 'Police Reform in Perú', en *Australian and*

*New Zealand Journal of Criminology*, vol. 38, n. 2, pp. 216-229.

CURTIS A. Clarke. 2002. 'Between a Rock and a Hard Place: RCMP Organizational Change', Maria Habersfeld (ed.), *Community Policing: An International Perspective*, West Yorkshire, England, Emerald Group Publishing Limited.

DAMMERT, Lucía y David ÁLVAREZ. 2008. 'Fuerzas Armadas en Seguridad Pública. ¿Solución o Problema?', Nueva Sociedad, Documentos.

DE MESQUITA NETO, Paulo. 1999. 'Fuerzas Armadas, Políticas y Seguridad Pública en Brasil: Instituciones y Políticas Gubernamentales', *Control Civil y Fuerzas Armadas en las Nuevas Democracias Latinoamericanas*, Rut Diamint (ed.), Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, pp. 195-221.

DIEU, François. 1993. *Gendarmerie et Modernité. Étude de la Spécificité Gendarmique Aujourd'hui*, Paris, Montchrestien.

DIEU, François. 2002. *Sociologie de la Gendarmerie*, Paris, L'harmattan.

EMSLEY, Clive. 2003. 'The Birth and Development of the Police', *Handbook of Policing*, Tim Newburn (ed.), Devon, Willan Publishing, chapter 4.

EMSLEY, Clive. 1999. *Gendarmes and the State in Nineteenth-Century Europe*, Oxford, Oxford University Press.

EMSLEY, Clive. 1983. *Policing and its Context 1750-1870*, London, The MacMillan Press.

EMSLEY, Clive. 1991. *The English Police. A Political and Social History*, New York, Addison Wesley, Longman.

ENLOE, Cynthia. 1977. 'Police and Military in the Resolution of Ethnic Conflict', en *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 43,, pp. 137-149.

ESQUIVEL, Ricardo. 2001. *Colombia Sindefensa*, Bogotá, Espasa.

FRUHLING, Hugo, TULCHIN, Joseph y Heather GOLDING (eds.). 2003. *Crime and violence in Latin America. Citizen security,*

*Democracy and the State*, Washington, Woodrow Wilson Center Press, The John Hopkins University Press.

GAMARRA, Eduardo y Barrios MORÓN, Raúl. 1996. 'Seguridad Ciudadana y Seguridad Nacional: Relaciones entre Policías y Militares en Bolivia', *Justicia en la Calle. Ensayos sobre la Policía en América Latina*, Peter Waldmann (ed.), Medellín, Fundación Konrad Adenauer, CIEDLA, ISLA, pp. 102.

GOUDALLIER, Bruno. 'De Guardia Territorial a Policía Comunitaria en Zonas Rurales: el caso de la Gendarmería en Francia', [Working paper], Llorente, María Victoria et.al. 'Policía Nacional una Fuerza para la Consolidación Fundación Ideas para la Paz', 2008, pp. 10-13.

HEWITT, Steven. 1997. '“Old Myths Die Hard”'. The Transformation of the Mounted Police in Alberta and Saskatchewan 1914-1939', [Tesis doctoral], University of Saskatchewan.

HOLLOWAY, Thomas. 1993. *Policing Rio de Janeiro. Repression and Resistance in a 19<sup>th</sup>-Century City*. Stanford, Stanford University Press.

HUGGINS, Martha. 1985. *From Slavery to Vagrancy in Brazil. Crime and Social Control in the Third World*, New Brunswick, Rutgers University Press.

HUGGINS, Martha. 1998. *Political Policing. The United States and Latin America*, Durham, Duke University Press.

KALMANOWIECKI, Laura. 2000. 'Origins and Applications of Political Policing in Argentina', en *Latin American Perspectives*, vol. 27, n. 2, pp. 36-56.

KITCHENS, John. 1967. 'Some Considerations of the *Rurales* of Porfirian Mexico', en *Journal of Inter-American Studies*, vol. 9, n. 3, pp. 441-455.

LEAL BUITRAGO, Francisco. 1994. *El Oficio de la Guerra*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.

LEMIEUX, Frédéric y Benoît DUPONT (ed.). 2005. *La Militarisation des Appareils Policiers*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.

LLORENTE, María Victoria. 2006. 'Demilitarization in a War Zone', *Public Security and Police Reform in the Americas*, John Bailey y Lucía Dammert (eds.), Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, pp. 111-131.

LLORENTE, María Victoria. 1999. 'Perfil de la Policía colombiana', *Reconocer la guerra para construir la paz*. Malcolm Deas y María Victoria Llorente (eds.), Bogotá, Ediciones Uniandes-Cerec-Norma, pp. 391-473.

LOUBET DE BAYLE, Jean-Louis. *La Police. Approche Socio-Politique*, Paris, Montchrestien, 1992

LÓPEZ, Angel. 2000. 'The Military, Political Power, and Police Relations in Mexico city', en *Latin American Perspectives*, vol. 27, n. 2, pp. 79-94.

MAGUIRE, Howard. 2003. *Organizational Structure in American Police Agencies. Context, Complexity and Control*, Albany, State of New York University Press.

MONKKONEN, Eric. 1981. *Police in Urban America 1860-1920*, Cambridge, Cambridge University Press.

OAKLEY, Robert, Eliot Goldberg y Michael Dziedzic (eds.) 2002. *Policing the New World Disorder. Peace Operations and Public Security*, University Press of the Pacific.

ROHLFES, Laurence. 1983. 'Police and Penal Correction in Mexico City 1876-1911: A Study of Order and Progress in Porfirian Mexico' [Doctoral thesis], Tulane University, pp. 2 and 3.

ROSENBAUM, Dennis. 1998. 'The Changing Role of the Police. Assessing the Current Transition to Community Policing', *How to Recognize Good Policing*, Jean-Paul Brodeur (ed.), London, Sage, pp. 3

ROTH, Mitchel. 1998. 'Mounted Police Forces: a Comparative History', en *Policing: an International Journal of Police Strategies & Management*, vol. 21, n. 4, pp. 707-719.

RUIZ VASQUEZ, Juan Carlos. 2009. 'Colombian Police Policy: Police and Urban Policing, 1991-2006', [Tesis doctoral], University of Oxford, Department of Politics.

RUIZ VASQUEZ, Juan Carlos. 2007. 'Éxitos y fracasos de la intergencialidad. Estu-

dio comparado de los esfuerzos y los desarrollos en coordinación de las instituciones encargadas de la seguridad pública, 2001-2006.’, Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Conferencia Subregional: Retos Transnacionales: Aproximaciones para Cooperación en Defensa y Seguridad, Lima, Julio 10-13, 2007

SHERMAN, Lawrence. et.al. 1973. *Team Policing: Seven Case Studies*, Washington, Police Foundation.

TULCHIN, Joseph y Meg RUTHENBURG (eds.). 2006. *Toward a*

*Society Under Law. Citizens and Their Police in Latin America*, Washington, Woodrow Wilson Center Press.

VANDERWOOD, Paul. 1981. *Disorder and Progress. Bandits, Police, and Mexican Development*, Lincoln, University of Nebraska Press..

WARD, Heather. 2006. ‘Police Reform in Latin America: Brazil, Argentina, and Chile’, *Toward a Society Under Law. Citizens and Their Police in Latin America*, Joseph Tulchin y Meg Ruthenburg (eds.), Washington, Woodrow Wilson Center Press.



## EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES DE INTELIGENCIA EN LOS SISTEMAS DEMOCRÁTICOS

Capitán de Navío (R) Gustavo E. VANZINI



*Ingresó a la Escuela Naval en el año 1964, pasando a situación de retiro en el 2004. Es diplomado del Curso de Comando y Estado Mayor de la Marina de Brasil (1982), egresado del Curso de Altos Estudios Nacionales (1990), graduado del Curso de Estrategia y Políticas de Defensa, en el Curso Avanzado de Relaciones Civiles, Político, Militares y Liderazgo Democrático en el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, Universidad de Defensa de los Estados Unidos de América.*

En el pasado mes de julio, el Presidente de la República, actuando en Consejo de Ministros, promulgó el Decreto que reglamenta la Ley No. 17.930//2005, estableciendo el marco de actuación del Coordinador del Servicio Nacional de Inteligencia. Un mes antes, el Diputado Amy (PC-VU), había presentado un proyecto de Ley “Coordinador Nacional de Inteligencia, Supervisión y Control Parlamentario”. Ambas acciones procuran poner al día la legislación que defina los parámetros del accionar de los servicios nacionales de inteligencia, dentro de una corriente ya iniciada en varios países de Europa y Latinoamérica.

El presente artículo no analiza las decisiones políticas arriba indicadas, sino que pretende establecer ciertos conceptos básicos que nos permitan un mejor entendimiento de la situación que genera las mismas.

### DEFINICIONES

Existen tantas definiciones de Inteligencia como de autores que han estudiado el tema. Sin embargo todas ellas reconocen que la misma abarca tres áreas básicas: conocimiento, organización y actividad.

En los comienzos de la literatura académica sobre inteligencia, Sherman Kent expresaba que «...*Inteligencia, tal como yo la describo, es el conocimiento que nuestros hombres, civiles y militares, que ocupan cargos elevados, deben poseer para salvaguardar el bienestar nacional...*» Para Abraham N. Sulky, «...*el término «inteligencia» ...incluye ciertos tipos de información, actividades y organizaciones. La inteligencia se refiere a información relevante para la formulación y la implementación de políticas para alcanzar sus intereses de seguridad*

*nacional y para tratar con amenazas a esos intereses de adversarios actuales o potenciales... como una actividad, la inteligencia comprende la colección y análisis de información de inteligencia... también incluye actividades adoptadas para contrarrestar las actividades de inteligencia de adversarios... Finalmente, el término 'inteligencia' se refiere también a las organizaciones que ejercen tales actividades...»*

Inteligencia es lo que define Jeffrey Richelson como *«el producto resultante de la recolección, evaluación, análisis, integración e interpretación de toda la información disponible concerniente a uno o más aspectos de naciones extranjeras o áreas de operación que son inmediatamente o potencialmente significativas para el planeamiento»* (si bien el referido autor expresa posteriormente que) *«...otras actividades: contrainteligencia y acción encubierta, están interligadas con la actividad de inteligencia...»*) o, con un carácter más amplio, lo descrito por Roy Godson señalando como elementos integrantes de la noción de inteligencia, la recolección de información, el análisis, la contrainteligencia, y la acción encubierta.

Las definiciones arriba indicadas, básicamente de carácter académico, nos permiten visualizar la complejidad que presentan las actividades de inteligencia, cuyo necesario control dentro de un sistema democrático, va mucho más allá de la mera determinación de quién debe tomar a cargo esa tarea. A su vez y contrariando lo que la mayoría de la gente tiende a pensar, su campo de acción, excede y en mucho, lo correspondiente a lo militar. Lo económico, lo social, lo ambiental y lo cultural,

entre otros aspectos, constituyen áreas de su fundamental incumbencia

## **EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES DE INTELIGENCIA**

Como actividad pública, todas las actividades de inteligencia deben ser llevadas a cabo con total legitimidad. Lo anterior resulta simple de expresar aunque complicado en su ejecución. El gran dilema que enfrentan las sociedades democráticas es determinar un adecuado balance entre el mandato, es decir los poderes de búsqueda y la supervisión externa de las actuaciones. Otra materia de fiscalización es la referida al costo beneficio entre los recursos asignados y los resultados obtenidos. Legitimidad y eficacia son, en síntesis, los asuntos a ser considerados.

Los temas referidos a inteligencia presentan características únicas que hacen dificultoso su adecuado control por parte de las autoridades en un sistema democrático. Una de ellas es la necesaria discreción que dichas actividades implican, llevando en muchos casos al uso abusivo de los conceptos de secreto, confidencial y reservado, que sirve como excusa para esconder información sobre operaciones y sus resultados. Influye también en esta situación, la relación de dependencia que se establece entre las autoridades y los servicios de inteligencia, teniendo en cuenta la necesidad y la importancia de la información para las decisiones a ser tomadas. Algo parecido sucede con el control de los recursos asignados, los cuales, en la mayoría de los casos, se inscriben bajo el rubro de "gastos confidenciales" y por lo tanto exentos de fiscalización. Modernamente se ha comenzado a modificar esta situación

y se dice que las actividades de inteligencia han dejado de ser secretas para convertirse en actividades con secreto.

La pregunta que se debe contestar es quién controla los servicios de inteligencia en sus actividades y en el manejo de los rubros que le son asignados.

En los países con regímenes no democráticos de gobierno, estos servicios dependen directamente del poder central, quien muchas veces hace uso de los mismos para fortalecer su posicionamiento e incluso para debilitar a la oposición política.

En las sociedades democráticas, desde mediados del siglo XX, han comenzado a instrumentarse mecanismos multi institucionales para ejercer la supervisión. En los Estados Unidos de América, valga como ejemplo, la CIA funcionó por más de 10 años sin ningún control hasta 1950.

La analista Marina Caparina, en su libro *Controlling and Over seeing of Intelligence Services in Democratic States*, escrito para la *Global Facilitation Network for Security Sector Reform*, nos brinda una muy completa recopilación de las instituciones publicas y privadas que deberían estar involucradas en el control de las actividades de inteligencia. Al respecto cita:

**Poder Ejecutivo** En algunos países los servicios dependen directamente del Presidente y en otros de uno de los Ministros. En ambos casos deben establecer las directivas y las políticas que regulan sus actividades. Resulta importante que la relación entre estos actores no sea muy estrecha para evitar la politización de la inteligencia y el debilitamiento del control.

**Autocontrol de los Servicios de Inteligencia.** Deberían realizar su propio con-

trol y fiscalización dentro del campo de la ética profesional.

**Poder Legislativo.** Mediante la confección de normas legislativas y a través de comisiones especializadas, controla los informes que le son remitidos por los servicios de manera rutinaria o a pedido.

**Sociedad Civil y Prensa.** Pueden exigir el cumplimiento de las normas y la fiscalización de los recursos utilizando la investigación y la denuncia por fuera del sistema político.

**Poder Judicial.** Defendiendo los derechos civiles de los ciudadanos de aquellas actividades que los pudieran violar.

**Conclusiones,** La inteligencia lograda a través de la búsqueda, el análisis y la presentación de la información, constituye una decisiva herramienta en beneficio de los intereses nacionales y en el bienestar de su población. Para que dichas actividades se realicen con legitimidad y eficacia, deben existir normas claras que establezcan un adecuado balance entre el mandato y el control. Resulta democráticamente adecuado que, salvaguardando la necesaria discreción, se establezcan controles que incluyan no solo los poderes del Estado, como así también instituciones civiles y de opinión.

Nuestro país ha comenzado a transitar este camino, aun en forma incompleta, aunque esperamos que este proceso siga adelante.

## BIBLIOGRAFIA

*Caparini, Marina, "Controlling and Over seeing of Intelligency Services in Democratic States" Global Facilitation Network for Security Sector Reform, Ginebra 2007*

*Montoya, Daniel Antonio, “El Control de las actividades de los Servicios Secretos” blog pucp.pe*

*Ugarte José Manuel “Control Público de la Actividad de Inteligencia”, Buenos Aires, noviembre 2002*



# LA ESTADÍSTICA: ALGUNOS EJEMPLOS DE APLICACIONES EN LAS FUERZAS ARMADAS

**Javier ROMANÍ FERNÁNDEZ**

Profesor titular de Economía Aplicada (Universidad de Barcelona)

Revista General de Marina. Marzo 2010.

En prácticamente todas las carreras universitarias con una mínima vocación científica se incluye alguna asignatura estadística. Así, en Medicina y Biología se cursa Bioestadística; en Economía, Estadística Económica; en Empresariales, Estadística Empresarial; incluso los planes de estudio de carreras como Turismo o Relaciones Laborales suelen incluir alguna asignatura de carácter estadístico. En la mayor parte de los casos, los alumnos se preguntan (y nos preguntan a los profesores): “¿Para qué sirve esto?” “¿Por qué tengo que estudiarlo cuando lo más probable es que en mi vida profesional no lo necesite para nada?” Mis respuestas habituales son: “La Estadística es una herramienta. Tiene aplicación en muchos más campos de los que te crees”; y “Antes de decir que no te va a servir para nada en el futuro, espera a trabajar, y a ver si dentro de algunos años me sigues preguntando lo mismo”. Y es que, en efecto, la variedad de aplicaciones de la Estadística sorprende a quienes no la conocen, y algunas aplicaciones novedosas de esta ciencia pueden llegar a sorprendernos incluso a los que trabajamos habitualmente en ella.

También dentro del campo militar la Estadística tiene abundantes aplicaciones. En este trabajo vamos a comentar brevemente algunas de ellas, con la esperanza de despertar en alguno de nuestros lectores el interés por profundizar en este campo.

## ANTECEDENTES REMOTOS

La relación entre Estadística y Milicia viene de lejos. Desde la más remota antigüedad todos los reinos e imperios con una organización política más o menos desarrollada han elaborado censos, que son una de las principales fuentes de información estadística. Los censos tenían tradicionalmente dos motivos: uno tributario (conocer el número de contribuyentes y su riqueza) y el otro militar (saber el número de hombres aptos para las armas).

Ya en tiempos más modernos los estadísticos han utilizado la información proveniente de registros militares para desarrollar su ciencia, dada la exhaustividad de dichos registros: así, por ejemplo, la Biometría (la rama que utiliza la Estadística para medir diferentes características del cuerpo humano), tuvo como principal fuente de información los registros acerca de peso, altura y edad de los soldados. Por poner un ejemplo, la distribución de Poisson (una distribución estadística aleatoria en la que la posibilidad de que se produzca un número determinado de sucesos —como piezas defectuosas o averías— durante un período de tiempo determinado es constante), que aparecerá más de una vez en este trabajo, se analizó estudiando los datos de muertes producidas por coces de caballerías entre los soldados del Ejército prusiano durante la primera mitad del siglo XIX.

## EL CARGO DE REPUESTOS DE LOS BUQUES

Probablemente muchos de los lectores, en su destino en un buque, se han visto obligados a sustituir alguna pieza por avería. Y al solicitar al oficial de repuestos una pieza nueva le han preguntado cuántas de ese tipo se llevan habitualmente en el pañol de repuestos. Y se han preguntado a sí mismos (por ejemplo): ¿por qué cuatro piezas de recambio?, ¿por qué no tres, o cinco, o nueve? El número de piezas de recambio que se llevan es, necesariamente, un compromiso entre diversos factores, entre los que se destacan (por orden de importancia):

- La necesidad de mantener la operatividad del buque.
- El coste (recordemos que muchas piezas tienen un coste muy elevado, y cada una de ellas que se mantiene en *stock* supone una gran cantidad de dinero inmovilizado).
- La capacidad de almacenamiento de los pañoles de a bordo, siempre limitada.

La Estadística, en este caso, puede venir en nuestra ayuda: a partir de diversas pruebas se conoce el comportamiento de cada pieza y, por tanto, su probabilidad de avería. Conocida dicha probabilidad pueden calcularse las probabilidades de que en un período determinado de tiempo el número de averías sea igual o inferior a 1, 2, 3... Y también podemos realizar el proceso inverso: si fijamos un nivel de fiabilidad determinado (por ejemplo, el 95 por 100), podemos calcular a que número de averías máximo equivale una probabilidad del 95 por 100. Y entonces, basta con llevar a bordo tantas piezas de recambio como número de averías hayamos calculado.

Entonces, podemos preguntarnos lo siguiente: en el caso de determinadas piezas,

cuyo fallo puede provocar la inutilización del buque (o grave pérdida de operatividad), ¿por qué no llevar a bordo un número de piezas que asegure una fiabilidad del 100 por 100? Lamento tener que informar que, en este caso, la Estadística trae malas noticias: simplemente, eso no es posible. Por muy alto que sea el número de piezas de recambio que llevemos a bordo siempre existirá una probabilidad (infinitesimal, pero superior a cero), de que el número de averías supere al de piezas de recambio.

Veámoslo en un ejemplo: supongamos que diversos ensayos han demostrado que la media de averías que sufre una pieza concreta durante un determinado período de tiempo sigue una distribución de Poisson con  $\lambda = 3$  (en esta distribución, la media y la varianza tienen siempre el mismo valor, que denomina  $\lambda$ <sup>(1)</sup>). Este valor de  $\lambda$  indica que, en promedio, el número de averías de esa pieza durante un período de tiempo determinado es de tres. A partir de esta información nos preguntamos: ¿qué número de piezas de recambio sería el óptimo para llevar a bordo?

El gráfico 1 presenta la distribución de la probabilidad puntual de un número concreto de averías (lo que se conoce como “función de densidad de probabilidad”). Como vemos, ésta alcanza un máximo para la media (que sería el valor más probable) y luego decae.

Por su parte, el gráfico 2 representa las probabilidades acumuladas (“función de distribución”), es decir, la probabilidad de que el número de averías sea igual o menor que el valor considerado. Ésta es la que nos interesa ahora.

Como vemos en el gráfico 2, a medida que aumenta el número, de la probabilidad va aumentando también: es evidente que la probabilidad de que haya al menos tres averías ha de ser inferior a la de que haya al

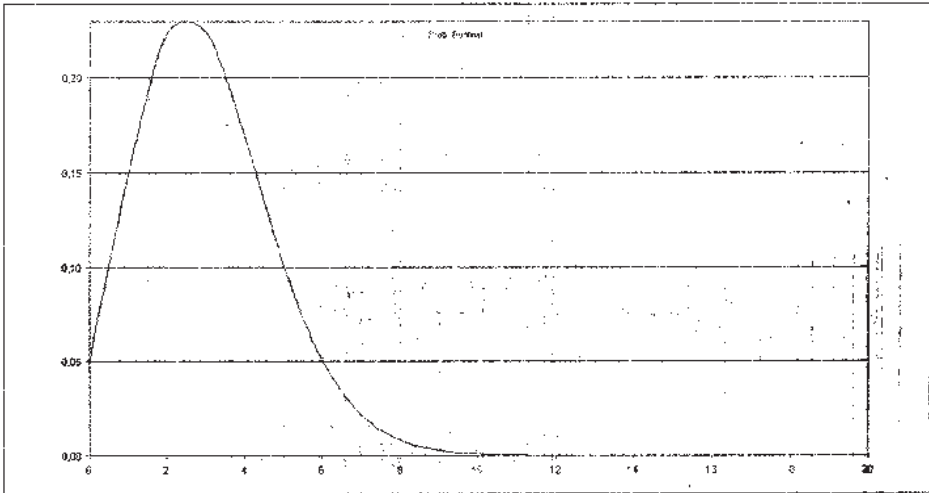


Gráfico 1. Función de densidad.

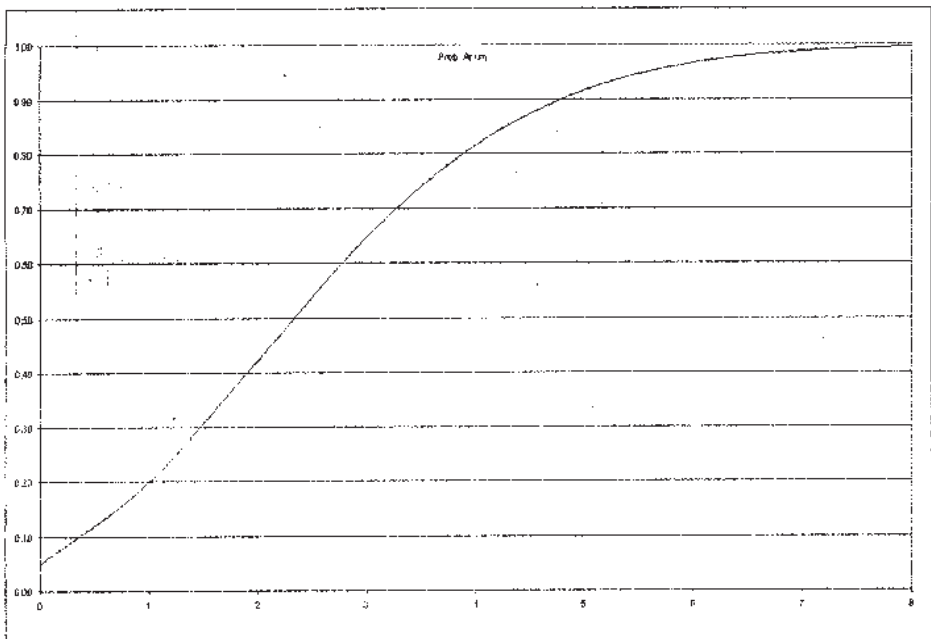


Gráfico 2. Función de distribución.

menos cuatro, dado que esta última contiene a la anterior (es decir, la probabilidad de que haya al menos cuatro averías es igual a la de que haya al menos tres más la probabilidad de que haya exactamente cuatro). Y por tanto, la fiabilidad al llevar cuatro piezas de recambio será superior a la de llevar solo tres. Sin embargo, este aumento no es lineal, sino que es muy rápido al principio para irse amortiguando posteriormente: así, pasar de llevar tres piezas de recambio a cuatro provoca que la fiabilidad aumente del 64 por 100 al 81 por 100, pero pasar de seis a siete solo provoca un aumento de fiabilidad del 97 por 100 al 98 por 100. Así, vemos que llevar seis piezas de recambio a bordo nos garantiza una fiabilidad ligeramente superior al 96 por 100, pero llegar al 99 por 100, tendríamos que llevar ocho piezas (y para llegar al 99,9 por 100, 12 piezas). Por mucho que aumentemos el número de piezas de recambio, jamás llegaremos al 100 por 100. Y como hemos dicho, estas piezas son probablemente caras, y el espacio a bordo, sin duda limitado. Como vemos, la Estadística puede ayudarnos a decidir, combinando los distintos criterios, el número óptimo de piezas de recambio de cada clase que formarán parte del cargo del buque.

## **EL CONTROL DE CALIDAD**

El control de calidad es otra de las claves de la logística: en efecto, de nada nos sirven los cálculos tan laboriosamente realizados en el apartado anterior si luego resulta que parte de las piezas embarcadas resultan defectuosas. Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos descubrieron este hecho durante la Segunda Guerra Mundial, dado que recibían equipos y piezas de recambio procedentes de gran cantidad de suministradores, muchos de los cuales se habían

reconvertido recientemente a la producción militar, y la calidad era muy variable.

Sin embargo, examinar cada pieza recibida es, en el mejor de los casos, antieconómico, y en el peor, simplemente imposible (si para comprobar la calidad de la pieza es necesario realizar un ensayo destructivo). Por ello, es necesario encontrar un compromiso que permita la máxima efectividad del control de calidad con un coste mínimo. Este campo fue ampliamente examinado por técnicos militares estadounidenses, llegando a establecer finalmente unos planes de control de calidad de gran perfección, hasta el punto de que sirvieron de punto de partida a diversas empresas japonesas (Honda o Toyota fueron las pioneras), cuando a finales de los años 50 decidieron abandonar la producción masiva de bienes baratos de calidad mediocre y centrarse en segmentos superiores de calidad.

Por su parte, los japoneses mejoraron los planes de control de calidad americanos hasta el punto que hoy muchas empresas japonesas pueden decir orgullosamente que su objetivo es llegar a conseguir una producción con “cero defectos” (lo cual, por otro lado, es estadísticamente imposible, tal como se deduce del apartado anterior, pero constituye sin duda un objetivo loable).

## **LOS BOMBARDEOS DE LONDRES**

Un ejemplo de utilización de Estadística en una situación mucho más dramática es el empleo de ésta por la Royal Air Force durante la Batalla de Inglaterra para averiguar las intenciones alemanas. Cuando comenzaron los bombardeos sobre Londres, las autoridades se dieron cuenta enseguida de que algunas zonas de la ciudad recibían una gran cantidad de impactos mientras que otras apenas eran alcanzadas: ¿significaba

esto que la Luftwaffe se estaba centrando en unos objetivos determinados? ¿Había que reorientar la defensa antiaérea en consecuencia?

La respuesta a esta pregunta vino mediante la utilización de contrastes estadísticos: se dividió el mapa de Londres en cuadrículas de 0,5 millas de lado y se contó el número de impactos en cada cuadrícula. Luego se comparó la distribución obtenida con una que fuera producto del azar: la más adecuada en este caso era la ya comentada distribución de Poisson.

El resultado fue que ambas distribuciones eran muy similares (el ajuste entre ellas era casi perfecto). ¿Qué significaba esto?; pues que si el patrón de impactos de bomba era muy similar al generado por una distribución aleatoria (es decir, una distribución producto del azar), los alemanes no estaban siguiendo un patrón sistemático de bombardeo. En resumen, estaban “dejando caer” las bombas al azar sobre Londres, intentando aterrorizar a la población civil. Éste fue el supuesto que adoptaron las autoridades británicas y que los acontecimientos conformarían como correcto.

## LA FORMACIÓN DE CONVOYES

Si la Estadística puso su granito de arena para que los aliados ganaran la Batalla de Inglaterra, también fue utilizada con éxito en la Batalla del Atlántico, en este caso, ayudando a decidir la estrategia óptima de formación de convoyes.

Al comienzo de la guerra, y tras los primeros éxitos de los submarinos alemanes, el Almirantazgo británico decidió no cometer los errores de la contienda anterior y proceder rápidamente a la formación de convoyes, pero, ¿cómo debe-

rían ser estos convoyes? Mientras que algunos abogaban por los convoyes grandes (con un gran número de buques mercantes), argumentando que así habría menos convoyes a la vez en el mar (lo que significaba mayor dificultad para encontrarlos por parte de los submarinos), y la posibilidad de dotar a cada convoy de una fuerte escolta, otros eran partidarios de convoyes más pequeños, argumentando que si un grupo de submarinos lograba burlar la escolta y penetrar en el convoy, podría causar una auténtica masacre de barcos mercantes. Este argumento no era despreciable, dada la táctica de “manadas de lobos” utilizada por la Kriegsmarine (cuando un submarino localizaba un convoy no lo atacaba inmediatamente, sino que lo seguía, retransmitiendo su posición, hasta que el Alto Mando conseguía reunir en las cercanías suficientes submarinos para realizar un ataque coordinado).

Al principio, y dada la escasez británica de medios y la necesidad de mantener las líneas de aprovisionamiento marítimas, los británicos actuaron como buenamente pudieron, es decir, en función de la urgencia, de la disponibilidad de escoltas, de las circunstancias... Se organizaron indistintamente convoyes grandes y pequeños. Sin embargo, cuando ya se llevaba algún tiempo en esta situación, y por tanto se disponía de datos, el Departamento de Investigación Operativa de la Royal Navy analizó la información relativa a los ataques de los submarinos a los convoyes, llegando a las siguientes conclusiones:

- Efectivamente, cuando un convoy era atacado, el número de bajas era más grande cuanto mayor fuera el convoy.

- Sin embargo, la relación de proporcionalidad (es decir, la correlación) entre

el tamaño del convoy y el número de barcos hundidos era inferior a la unidad, es decir, que si un ataque submarino exitoso lograba hundir dos barcos de un convoy de diez, no conseguiría hundir cuatro en un convoy de veinte, sino probablemente sólo tres.

Este descubrimiento contribuyó a la elección de la estrategia de grandes convoyes, con la que Gran Bretaña logró mantener sus líneas de suministros durante toda la guerra y finalmente derrotar a Alemania.

### **EL “PROBLEMA DE LOS TANQUES ALEMANES”**

Otro ejemplo de utilización de la Estadística por parte de los británicos fue la estimación de la producción alemana de tanques. En los primeros años de la Segunda Guerra Mundial la inteligencia británica descubrió un detalle que al principio parecía una simple curiosidad: las cajas de cambio de todos los tanques alemanes eran prácticamente idénticas, y sus números de serie eran correlativos. Este dato se envió al Servicio de Estadística por si se le podía encontrar alguna utilidad, y la respuesta fue positiva: la serie de “números de serie de las cajas de cambio” seguía una distribución estadística conocida (una Distribución Uniforme Discreta) y, por tanto, a partir de conocer los números de serie de las cajas de cambio de los tanques alemanes destruidos o capturados era posible realizar una buena estimación del valor máximo de la serie, es decir... ¡del total de tanques producidos por Alemania! A partir de la diferencia entre el valor máximo estimado de un mes y del siguiente se podía obtener una buena estimación de la producción mensual de tanques por parte de Alemania.

Al principio, los altos mandos británicos no se tomaron muy en serio los resultados proporcionados por los estadísticos, puesto que eran muy diferentes de los obtenidos por fuentes de inteligencia más convencionales (como, por ejemplo, los reconocimientos aéreos), pero poco a poco se fue haciendo evidente que estos últimos estaban sujetos a errores importantes (contar como tanques nuevos los que en realidad eran vehículos reparados, confundir a los tanques con otro tipo de vehículos, medidas de enmascaramiento por parte de los alemanes...) y se fue confiando en las estimaciones estadísticas. Al final de la guerra se demostró que éstas eran de una exactitud sorprendente: por ejemplo, por medio de la estimación estadística se calculó la producción alemana de tanques en agosto de 1942 en 327 vehículos. En cambio, los reconocimientos aéreos indicaban una cifra casi cinco veces mayor (1.550 tanques). Acabada la guerra, los británicos comprobaron que la producción real de dicho mes había sido de 342 tanques.

Se cree que los soviéticos utilizaron una técnica similar ante el mismo problema (agravado, dada la escasez soviética de aviones de largo alcance capaces de realizar vuelos de reconocimiento sobre Alemania) pero, dado el secretismo en la Segunda Guerra Mundial, no se ha podido confirmar esta teoría.

Este método se utilizó posteriormente (también con gran exactitud) para estimar la producción mensual del misil V2. Acabada la Guerra Mundial ha servido, por ejemplo, para estimar la producción de tanques *Merkava* por parte de Israel (el Gobierno israelí se negaba a proporcionar este dato a nadie, ni siquiera a Estados Unidos, pero la CIA, a partir de la observación de los números de serie, consiguió una esti-

mación bastante exacta), o incluso como método de “inteligencia industrial” (un inversor londinense logró estimar de esta manera la producción del teléfono iPhone, dato que la empresa Apple guardaba en el máximo secreto).

## CONCLUSIÓN

Como puede verse, la Estadística tiene aplicaciones militares en los campos más diversos. Si bien las más habituales se encuentran dentro del ámbito de la Logística, se han presentado varios ejemplos en los que una aplicación imaginativa de la Estadística ayudó a Gran Bretaña en la toma de decisiones importantes de carácter estratégico.

## BIBLIOGRAFÍA

Arthur, Ch.: *Why iPhones are just like German tanks*. The Guardian online, 8 oct. 2008.

Canavos, G.: *Probabilidad y estadística: aplicaciones y métodos*. McGraw-Hill, 2003.

Davies, G.: *How a statistical formula won the war*. The Guardian, 20 julio 2006.

Gonick, L.: *La estadística en cómic*. Zendera, 2002.

Peña, D.: *Estadística: modelos y métodos*. Ed. Alianza, Madrid, 1987.

## NOTA

<sup>(1)</sup> Para valores de  $\lambda$  iguales o superiores a 30, esta distribución toma una forma muy similar a la distribución normal (la conocida Campana de Gauss).





**[www.revistanaval.com.uy](http://www.revistanaval.com.uy)**

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

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

*LA REDACCIÓN*

# EL PESO DE LA HISTORIA Y LA ANGUSTIA DEL FUTURO EN EL PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO MILITAR ARGENTINO

Coronel “VGM” Héctor Rodolfo FLORES

## INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es proporcionar una visión teórica, sustentada en hechos plausibles de ser corroborados, que permita pensar en estrategia desde la realidad geopolítica sudamericana.

La teoría en relaciones internacionales, marco general donde se inserta la defensa, muchas veces fundamenta hechos acaecidos más que proporcionar bases para abordar el futuro, pero para el ambiente geoestratégico analizado debemos incorporarle otro hecho fáctico: las teorías se escriben para explicar y a veces crear futuros, desde realidades geopolíticas que poco o nada se condicen con nuestras realidades.

En este orden de ideas, inicialmente pretendo fijar pautas básicas de entendimiento, las cuales son proporcionadas por una unívoca interpretación del lenguaje utilizado, es decir, si logramos poseer un metalenguaje común. Esta parte del trabajo constituye, en consecuencia, un aporte conceptual tendiente a proponer una interpretación del lenguaje científico que es propio de la estrategia de defensa.

En la segunda parte del trabajo efectuaré un abordaje a la cuestión del planeamiento estratégico, considerando especialmente que la realidad geopolítica de la Argentina ha impuesto la necesidad de diseñar una herramienta metodológica de nivel estratégico militar que se ajuste a su racionalidad.

Finalmente, y a partir del desarrollo efectuado, pretendo señalar breves conclusiones, a fin de proporcionar algunas bases que permitan tender motivar aún más el debate académico y a crear un futuro que consolide a la región como zona de paz y cooperación.

## DESARROLLO

### PARTE 1: METALENGUAJE ESTRATÉGICO

#### 1. LOS NIVELES TEMPORALES Y DE GESTIÓN EN EL ÁMBITO DE LA DEFENSA:

a. Niveles temporales de aplicación:

El primer aspecto que permite comprender qué se hace cuando se hace estrategia, es comprender el nivel temporal donde esta se desarrolla. Por más elemental que parezca, no ubicar adecuadamente a la estrategia, la cual va indisolublemente unida a lo político, ha provocado el diseño de herramientas y toma de decisiones que una frase sintetiza las mil palabras necesarias para explicarla: *no hay que prepararse para la guerra que fue*.

Si trazáramos una línea del tiempo, encontraríamos que todas las acciones humanas se ubican en tres planos temporales: pasado, presente y futuro. En este orden de ideas podríamos señalar respecto a cada uno de ellos que:

- **Pasado:** es la historia, la disciplina que la estudia; está tipificado por su abordaje investigativo, donde la verdad puede ser alcanzada y a su vez no puede ser modificada.

- **Presente:** posee una doctrina que define cómo se deben emplear los medios, dentro de un marco de legitimidad de empleo de la fuerza; está tipificado por poseer un marco normativo. Los medios disponibles poseen capacidades fijas. Se hace lo que se puede con lo que se tiene.

- **Futuro:** ámbito donde se desenvuelve la política y la estrategia; tipificado por la incertidumbre, el azar y lo aleatorio. Las percepciones de fricción y cooperación entre los actores son significativas al momento de embarcarse en la creación de futuro. *“El futuro no está dado. Vivimos el fin de las certidumbres”<sup>1</sup>.*

b. Niveles de gestión en defensa:

Resulta necesario también clarificar conceptualmente cuáles son los niveles de gestión (entendida esta en forma genérica), ya que no identificar los mismos conduce, inexorablemente, a que se confundan los niveles de responsabilidad que en un orden de gestión republicana de la defensa, produce una división natural de tareas dentro del Estado.

En tal sentido podemos identificar cuatro niveles:

- **POLÍTICO:** determina los fines.

- **ESTRATÉGICO:** nexa entre los fines y medios; operacionaliza los fines.

- **TÁCTICO:** emplea los medios de acuerdo a sus capacidades.

- **TÉCNICO:** ejecuta procedimientos preestablecidos.

La **POLÍTICA DE DEFENSA** determina las finalidades del sistema e intereses a alcanzar o preservar, los que pueden ser

definidos inicialmente como objetos con valor para el Actor.

La **ESTRATEGIA** relaciona las finalidades e intereses con los medios, a través de su diseño eficiente y/o empleo eficaz. Altamente influenciada por la incertidumbre y la disponibilidad de recursos, aspectos estos que determinan la existencia de riesgos.

Lo **TÁCTICO** reglamenta, merced a la experiencia proporcionada por la historia militar, las lecciones aprendidas en la guerra o el gabinete, y considerando las capacidades fijas de los medios considerados, cómo deben ser empleados.

El **TÉCNICO** repite secuencias rutinarias.

## **2. POLÍTICA DE DEFENSA**

Con una voluntad en oposición identificada, la herramienta metodológica que permite abordar el diseño de los medios militares es las hipótesis de conflicto.

Sin una voluntad en oposición (quién) claramente identificada por el nivel político – ápice estratégico de la gestión de la defensa de los Estados, la herramienta metodológica de planeamiento en que debe basarse el diseño de los medios militares debe ser acorde a dicha situación extrema y factible de producirse en el nivel político; pese a ello, los Estados, como actores estratégicos se encuentran legalmente autorizados, en caso de agresión, a la legítima defensa. Para esas situaciones de alta incertidumbre, deben diseñarse herramientas metodológicas diferentes a las hipótesis de conflicto; inicialmente señalaremos que, por ejemplo, el diseño de los medios puede sustentarse en la determinación de hipótesis de confluencia.

En síntesis, señalo que la **POLÍTICA** y **ESTRATEGIA** de **DEFENSA**, como nivel temporal de aplicación futuro, creativo, encuentran su **FUNDAMENTO EN LA EXISTENCIA DE INTERESES VITALES PRO-**

PIOS (qué), más que la percepción temporal presente de una amenaza que permita retener metodológicamente un eventual conflicto al cual hacer frente, con los medios que se hayan predispuesto, el marco legal estadual y el derecho internacional vigente.

Entendemos por intereses de los Estados, en forma genérica, a aquellos objetos que poseen o asignan valor.

En esta interacción de valores y política, debemos señalar que lo que tipifica y distingue a las interacciones políticas de otras interacciones sociales, es que esta se orienta a la distribución de valores.

Siendo conciente de que existen escuelas de pensamiento, algunas con gran influencia en ámbitos de pensamiento estratégico en la Argentina, que presuponen que la evaluación del escenario presente, con la determinación de los actores que interactúan en el mismo (cooperan – compiten), con sus intereses y reglas de juego, son los que permiten al nivel político definir la política de defensa, señalaré, inicialmente, que este esquema de razonamiento adolece, desde mi punto de vista de serios vicios que hacen del mismo más una herramienta de gestión que de creación, dando como resultados futuros la generación de respuestas pasadas.

El conocimiento del escenario actual solamente debería tomarse como la línea base o de partida para saber dónde y cómo estamos, pero en la construcción de lo que Ortega y Gasset identificaba como un proyecto sugestivo de vida en común, imponiendo los objetivos a alcanzar y mantener, asignando recursos, fijando las reglas, y supervisando las acciones que se lleven a cabo, todo ello amalgamado por los valores societarios.

Este es el nivel de los fines en un sentido amplio, resta entonces identificar como los mismos se transforman en algo asible por los niveles operativos, es aquí donde encontramos el nivel estratégico.

### 3. ¿QUÉ ES LA ESTRATEGIA?:

Aceptando que una vez que se han fijado y retenido los objetos con valor a proyectar hacia el futuro estos deben transformarse en algo operativo que, en lo que respecta al ámbito específico de la defensa debe permitir disponer de los medios necesarios para su empleo, debemos poder definir qué es la estrategia.

Una primera aproximación a este concepto lo deberíamos tomar de Beaufre, padre intelectual del concepto de estrategia de la disuasión en un sentido moderno, y consideramos que es la primera cita obligada porque la Ley de Defensa vigente nos señala que *“la defensa nacional es la integración y la acción coordinada de todas las fuerzas de la Nación para la solución de aquellos conflictos que requieran el empleo de las Fuerzas Armadas, en forma disuasiva o efectiva para enfrentar agresiones de origen externo”*<sup>2</sup>.

En este orden de ideas, el General francés la definió como: *“el arte de la dialéctica de las voluntades que emplean la fuerza para resolver el conflicto”*<sup>3</sup>; aclara este concepto cuando afirma que *“las estrategia (es) un método de pensamiento, que permite clasificar y jerarquizar los acontecimientos, para luego escoger los procedimientos más eficaces”*<sup>4</sup>.

En este proceso de toma de decisión el azar y lo aleatorio no pueden ser dejados de ser tenidos en cuenta; al respecto Aron señala que *“la indeterminación estratégica subsiste... porque es imputable a dos causas irreductibles: las decisiones a tomar están profundamente influidas por la situación global y, ... además la decisión está orientada hacia una finalidad menos netamente definida que la contemplada por el táctico”*<sup>5</sup>.

Complementa estos conceptos la idea que *“en estrategia... es mucho más fácil*

*caer en la intuición de imágenes falsas... motivo que dificulta tanto la visión de la verdad*"<sup>6</sup>, y que al hacer frente a otras voluntades independientes en oposición, surge el concepto de fricción, que fuera incorporado al conocimiento estratégico por Clausewitz en "De la Guerra".

En este marco, la estrategia buscará proporcionar al nivel político de la necesaria libertad de acción, merced al poder que le proporcionan sus medios. Resulta necesario distinguir que, tal como lo señala Aron, *"el poder en la escena internacional difiere del poder en el escenario interno, porque no tiene la misma envergadura, ni utiliza los mismos medios, ni se ejerce en el mismo terreno"*<sup>7</sup>; en el caso argentino la teoría se condice con el plexo legal, ya que el poder en el escenario interno está normado por la Ley de Seguridad Interior y el poder externo por la Ley de Defensa Nacional.

Reconociendo que siguen siendo los Estados quienes se ubican en el centro de la escena internacional, debemos señalar que en la búsqueda de mayor libertad de acción, se produce la interacción con otros actores, cuya naturaleza, estadual, supraestadual, intraestadual o no estadual estará dada por la realidad geopolítica del Estado considerado.

Tal como lo señaláramos, la incertidumbre estratégica puede provocar que el nivel político no pueda definir, con razonable grado de certeza, quién será el actor sobre el cual se pretenderá obtener mayor libertad de acción, pero como sí puede definir cuáles son los intereses propios a alcanzar o preservar, surge en consecuencia otra vertiente que da los lineamientos para el diseño de la herramienta de planeamiento en el nivel estratégico. Este último caso, acotado a una definición genérica del actor como de naturaleza estadual, militar, es el input que permite diseñar el sistema de defensa argentino hoy.

El método de planeamiento por el criterio de capacidades responde fundamentalmente a la pregunta: qué, ante la imposibilidad de fijar: quién.

Para el caso argentino debe ser considerado también que la realidad geopolítica del cono sur de Sudamérica, inserto en la zona de paz sudamericana, con limitada disponibilidad de recursos financieros (principio básico de la economía: los recursos siempre son escasos), con gran cantidad de recursos naturales, en un extenso territorio, provocaron que se instrumentara un método de planeamiento para el diseño y eventual empleo que privilegiara el poseer el conocimiento (know how) que, ante una adecuada alerta estratégica, le proporcione al nivel político la libertad de acción para poder crecer en sus capacidades de defensa tanto como sea necesario, en forma autónoma.

El poder del sistema de defensa futuro del actor Argentina debería estar, en consecuencia, basado en el poder que le proporcionará el conocimiento, más que en el poder que proporcionaría la masa militar.

El poder de las fuerzas militares basadas en la masa, resulta un concepto que nos retrotrae al diseño de fuerzas militares estaduales surgidas con el Estado postwestfaliano, y una de sus organizaciones burocráticas (en el sentido weberiano) tipificantes: Ejército y Armada.

Debemos señalar que el conocimiento al que hacemos mención no se refiere solamente al de carácter tecnológico, sino también al de carácter técnico profesional para llevar a cabo operaciones militares eficaces de naturaleza defensivas en el propio territorio, ya que los objetos con valor a defender se relacionan exclusivamente con los ubicados en el propio territorio.

Este es un aspecto interesante de señalar, ya que, siendo el único Estado sudamericano que ha instrumentado este método

de planeamiento estratégico, permite evaluar lo que se denomina, desde la teoría, la racionalidad estratégica del actor, entendida esta como la forma en que relaciona sus fines y medios. Si la Argentina promovió y sostiene que se encuentra en una zona de paz y cooperación, de modo alguno el criterio de diseño de su Instrumento Militar podía seguir siendo las hipótesis de conflicto; debemos mencionar que otros Estados de la región, al identificar las Directrices de su Estrategia Nacional de Defensa expresan: “*conviene organizar las Fuerzas Armadas alrededor de las capacidades, no alrededor de enemigos específicos*”<sup>8</sup>.

Esta visión geopolítica está contenida en la Directiva Política de Defensa Nacional emitida en noviembre del año 2009 por el Poder Ejecutivo Nacional, primer documento de este tipo, al menos desde el año 1983, ya la Directiva Política del año 1996, revestía más un carácter formal que instrumental. Este documento debe ser emitido cada cuatro años, a partir de un Diagnóstico Comprensivo de la Situación Nacional a ser producido por el Consejo de Defensa Nacional (CODENA).

Habiendo avanzado desde lo general a lo particular, nos hemos introducido en dos cuestiones que abordaré a continuación:

- Las visiones estratégicas, que se relacionan directamente con la existencia de diferentes marcos teóricos o escuelas estratégicas en lo referido a la defensa.

- Los métodos de planeamiento en el nivel estratégico, en el campo de la defensa.

## PARTE 2: PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO

### 1. ESCUELAS ESTRATÉGICAS

Resulta importante dejar abierto el debate que implicaría relacionar las distintas escuelas estratégicas que encontramos en

el ámbito de la defensa, con el análisis de sus particularidades respecto a la forma que impactan en el empleo de los medios. Su adscripción a una de ellas implica una definición de naturaleza política.

En este orden de ideas incorporo una clasificación motorizadora de futuros análisis<sup>9</sup>.

#### Clasificación de las escuelas estratégicas

##### 1. ESTRATEGIAS POR EL MODO DIRECTO (*MEDIOS*)

- Estrategia de la acción (empleo efectivo)
  - ✓ Guerra química, biológica, nuclear (QBN)
  - ✓ Guerra convencional o clásica
  - ✓ Guerra limitada
  - ✓ Guerra preventiva o de proyección
- Estrategia de la disuasión (empleo disuasivo)
  - ✓ Disuasión por destrucción mutua asegurada
  - ✓ Disuasión por negación
  - ✓ Disuasión por conocimiento

##### 2. ESTRATEGIAS POR EL MODO INDIRECTO (*FINES*)

- Estrategia Sin Tiempo
  - ✓ Escuela china
  - ✓ Escuela hindú
  - ✓ Estrategia de la militarización del cuerpo social
  - ✓ Guerras del débil (4ta generación / Republiquetas / Por los recursos)
- Estrategias supranacionales
  - ✓ Mantenimiento de la paz
  - ✓ Imposición de la paz

## 2. EL PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO

El planeamiento es la primera función administrativa básica por excelencia, a fin de no improvisar resolviendo intuitivamente (experiencia) o instintivamente (mágico).

Lo instintivo / intuitivo son percepciones que limitan y deforman la realidad.

Las construcciones mentales son esquemas que buscan representar fidedignamente la realidad, en tal sentido, el conocimiento avanza con mecanismos de prueba – error, no con verdades irrefutables.

Siguiendo a Clausewitz podemos señalar que la guerra es el ámbito del azar (suerte) y lo aleatorio (Gr: aleatorius – juego de dados), sumado a la libertad de los actores estratégicos (voluntad en oposición), nos permite afirmar que todos los fenómenos NO puedan ser controlables. El Plan Schlieffen (1914) es una muestra respecto a que todo plan sólo resiste hasta que interactúa con la voluntad en oposición, el cual, en esencia, dejó de ser un plan para convertirse en una orden cuando los supuestos a los cuales pretendía hacer frente se configuran como hechos.

Llegados a este punto debemos reiterar que el planeamiento estratégico debe proporcionar la necesaria libertad de acción, a partir de haber pensado ayer los medios que hoy impactarán en la realidad, es por ello que debe haberlo hecho con la vista puesta en el futuro, única forma que los medios sirvan al fin deseado, en caso contrario servirían al pasado en que fue pensado. Una vez que se decide el empleo de los medios, se lo hace con las capacidades disponibles, las que fueron pensadas y adquiridas ayer, oportunidad en la cual se podía disponer

del tiempo necesario para adquirir capacidades. *“En el futuro todo tiene que pasar antes, cuando todavía se dispone de tiempo”*<sup>10</sup>.

Es por ello que *“para la dirección estratégica... es necesario trazar un diagrama aproximado de tendencias... aunque nuestro diagrama no coincida con los futuros acontecimientos y sea corregido por ellos, sigue siendo necesario formular un plan estratégico para llevar adelante, con firmeza y decisión”*<sup>11</sup>.

La libertad de acción de hoy no se puede alcanzar solamente a partir del manejo del conflicto de hoy, se la obtiene fundamentalmente a partir de un correcto análisis de ayer; si fue deficiente, los medios disponibles no serán los necesarios. Esto nos conduce a una idea central en la dirección estratégica: el peso de la historia y la angustia del futuro.

¡El peso de la historia tiende a anclarnos en lo conocido, la angustia del futuro tiende a limitar nuestra creatividad para afrontar desafíos!

En el ámbito de las Fuerzas Armadas se define al planeamiento como el *“conjunto de actividades destinadas a establecer objetivos, determinar políticas y preparar planes y programas para llevar a cabo determinadas acciones”*<sup>12</sup>.

Siguiendo una vez más a Beaufre, este nos señala que la finalidad del planeamiento estratégico sería *“alcanzar la decisión creando y explotando una situación que acarree una desintegración moral del adversario suficiente como para llevarlo a aceptar las condiciones que se le quieren imponer”*<sup>13</sup>.

*“En tanto el hombre no haga un esfuerzo suficiente para saber verdaderamente donde elige ir, continuará siendo el juguete de fuerzas gigantescas que él ha desencade-*

nado sin saberlo, en su ciega búsqueda de ventajas inmediatas”<sup>14</sup>.

En la incertidumbre que es propia del porvenir, el planeamiento estratégico busca maximizar las actuales certidumbres (línea base del planeamiento), permitiendo que las estrategias a instrumentar proporcionen la necesaria libertad de acción, minimizando los costos y maximizando las ganancias. “*Para tomar una decisión tenemos que centrarnos más en las consecuencias (que podemos conocer) más que en la probabilidad (que no podemos conocer), es la idea fundamental de la incertidumbre*”<sup>15</sup>.

Soy de la opinión que en el campo de la defensa, donde se tiende a pensar en absolutos: la misión se cumplió o no se cumplió (Ej: la defensa de la integridad territorial se mantiene o no se mantiene), constituye un reduccionismo que nos conduce a pensar en un juego de suma cero, sin opciones, cuando incluso en la guerra perdida o ganada, ambos deberán pensar en la paz venidera, a fin de evitar caer en los errores cometidos en Versalles, post Primera Guerra Mundial.

Hoy se tiende a afirmar, con razón, que independientemente del éxito o fracaso en la interacción política extrema: la conducción de la guerra, es importante pensar en cómo entrar, pero más importante pensar en cómo salir. En definitiva, cuando se inician las acciones, podríamos hablar de gestión (para diferenciarla de administración, donde no habría una voluntad en oposición), pero por esencia, el nivel político debería posar su mirada siempre más en el futuro, a través del planeamiento.

El planeamiento supone la existencia de OBJETIVOS a alcanzar o mantener, objetivos que materializan los INTERESES del actor considerado. Es aquí donde lo volitivo

entra en el planeamiento estratégico y normalmente encuentra otra/s voluntades en oposición y cooperantes; su resolución, en forma sintética nos lleva a desarrollar dos caminos posibles: el conflicto o la confluencia, coopera o compete.

En la obtención de los Objetivos, cada Actor emplea una racionalidad que le es propia. Entender la racionalidad del otro es sin lugar a dudas otro de los desafíos del político y estratega.

La necesidad del planeamiento estratégico se entiende cuando se entiende el funcionamiento de todo el sistema de toma de decisiones de la organización; los subsistemas menores proporcionan la factibilidad al planeamiento (recurrencia), pero si tuviéramos que señalar el núcleo duro / vital del mismo, es el ápice estratégico el responsable de la construcción del porvenir, es el que proporciona la *visión* que encamina la obtención de los Objetivos, a nivel estratégico nacional utilizando todos los factores del poder.

En tal sentido, “*el poder será un medio de comunicación, un código de símbolos generalizados que hace posible y disciplina la transmisión de prestaciones selectivas de un sujeto a otro. Más que violencia, el poder consistirá en la posibilidad... de elegir con su decisión una alternativa para otros sujetos,.. quienes a su vez contarán con una cuota de poder*”<sup>16</sup>.

La física cuántica nos señala que la sola presencia del observador modifica los fenómenos físicos; con más razón, la presencia de un actor impacta en la percepción de la realidad de los otros actores presentes en el escenario. En el escenario es donde se produce la interacción de los actores relacionados a través de sus respectivos objetos con valor, y son las acciones reactivas o proactivas (generadoras de cam-

bio) las que permitirán adelantarse en el ciclo de toma de decisiones, proporcionando libertad de acción.

El planeamiento de la Defensa Nacional no es un problema militar, sino del Estado; circunscribirlo a lo sectorial militar nos conduce inexorablemente a Luddendorff y su obra “Guerra Total”, desarrollo de contenido militarista deformado, inserto en las escuelas positivistas de fines del siglo XIX, reclamantes de autonomía militar.

En la defensa de un Estado no se puede improvisar el desarrollo de una capacidad militar moderna y eficiente si se parte de niveles bajos o inexistentes en breves períodos de tiempo (Ej: el desarrollo de un sistema de armas como el Abrams demandó 10 años; la formación del personal es aún mayor para cubrir las más altas jerarquías).

Los cambios y complejidades son cada vez mayores, gestionar el cambio, implica poseer capacidad de planeamiento, a fin de poder mantener la estabilidad homeostática (adaptación al medio), reducir los riesgos, la incertidumbre y la entropía (desorden) y dirigir (evitar la parálisis por el análisis).

En líneas generales podemos señalar que un plan es un *“curso de acción predefinido durante un período específico, y representa una respuesta y una anticipación en el tiempo, con el fin de alcanzar un Objetivo pretendido”*<sup>17</sup>.

La doctrina conjunta argentina lo define como un *“proyecto de desarrollo de un modo de acción predeterminado, que establece las acciones que hay que realizar y su duración y cuyo propósito es alcanzar un objetivo previsto”*<sup>18</sup>.

En tal sentido, podemos identificar tres tipos diferentes de planes, según sea su alcance temporal, a saber: corto plazo, mediano plazo y largo plazo (tiempo kronos), pero debemos señalar que debería ser mo-

tivo de otros estudios la conveniencia de relacionar los planes al tiempo oportunidad (kairos), donde encontraríamos los planes de: empleo, incorporación de capacidades disponibles en el mercado y de investigación y desarrollo de capacidades no disponibles o que son de interés poseer la autonomía.

### **3. MÉTODOS DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO PARA LA DEFENSA**

El planeamiento es una herramienta que sirve a la organización, para razonar metodológicamente y asesorar, para que el decisor estratégico pueda retener una opción, que implica a su vez aceptar un riesgo.

La decisión política implica el inicio de un proceso de cambio, mensurable, escalonado en el tiempo y en recursos, lo cual no implica la idea de progreso, hay un cambio cualitativo favorable cuando está fijado el objetivo al cual se tiende; las organizaciones, como sistemas, se rigen por el principio de equifinalidad<sup>19</sup>, motivo por el cual deben orientar su actividad teleológicamente.

A fin de desarrollar algunas ideas rectoras respecto a la existencia de diferentes tipos o criterios de planeamiento de aplicación en el ámbito de la defensa, incorporaré a este trabajo modelos simplificados que fueron elaborados en el ex Centro de Estudios Estratégicos del Estado Mayor Conjunto de las FFAA, en oportunidad de tener que asesorar sobre el que posteriormente se constituiría en el actual método de planeamiento por el criterio de capacidades para el nivel estratégico militar.

Lo aquí desarrollado constituye aportes personales que no necesariamente implican la visión de dicho organismo.

	TIPIFICANTE	VENTAJAS	DESVENTAJAS
<b>INTERESES o DESARROLLO DE CAPACIDADES</b>	DESCENDENTE	VISIÓN INTEGRAL DESARROLLA CAPACIDADES	NIVEL DE INCERTIDUMBRE
<b>MEDIOS DISPONIBLES</b>	ASCENDENTE	MEJORA LA APTITUD OPERACIONAL	IGNORA OTROS ACTORES
<b>ESCENARIOS</b>	SITUACIÓN POTENCIAL	SE CONCENTRA EN LO CONCRETO	ESTÁTICO
<b>AMENAZAS</b>	OPONENTE POTENCIAL	MENOR RIESGO ANTE LA INCERTIDUMBRE	REACTIVO
<b>MISIÓN</b>	EFEECTO A ALCANZAR CON LAS CAPACIDADES ACTUALES	EVALUACIÓN DETALLADA	NO CONSIDERA GENÉTICA DE MEDIOS
<b>FISCAL</b>	PRESUPUESTO	REALISTA	NO CONSIDERA EL ENTORNO

### 3.1. PLANEAMIENTO POR INTERESES o DESARROLLO DE CAPACIDADES

#### - **Descendente**

Porque se basa en la necesaria fijación por parte del ápice estratégico de los intereses a mantener o preservar por los medios bajo su dirección / control directo.

No posee un acabado conocimiento de adversario que potencialmente podría enfrentar.

#### - **Visión integral**

Parte del proceso de toma de decisiones del nivel estratégico nacional.

Permite integrar las capacidades del Estado en la defensa y que las capacidades de los medios militares sean de naturaleza conjunta (interoperabilidad).

#### - **Nivel de incertidumbre**

El gran nivel de incertidumbre impide acotar las variables de análisis e implica disponer de muy adecuados medios de alerta estratégica nacional.

### 3.2. PLANEAMIENTO POR LOS MEDIOS DISPONIBLES

#### - **Ascendente**

Desde el nivel táctico al político, pasando por el estratégico.

#### - **Mejora la aptitud operacional**

Se basa en la evaluación de los medios disponibles, basado en el principio de equifinalidad de la teoría general de sistemas.

Posee un acabado conocimiento de la capacidad actual (línea de base – partida del planeamiento).

#### - **Ignora otros actores**

No posee una definición del ápice estratégico de los intereses a mantener o preservar ni de hipótesis de conflicto.

### 3.3. PLANEAMIENTO POR ESCENARIOS

#### - **Se concentra en lo concreto**

Lo aleatorio suele no ser debidamente considerado.

Se basa en el análisis del presente.

**- Estático**

Poco flexible ante la dificultad de prever lo nuevo.

Tiende a ser retrospectivo, poco creativo o imaginativo.

Ven el futuro con los ojos del presente, según la comprensión que hoy tenemos.

**- Situación potencial**

El escenario representa un modelo simulado.

Se basa en percepciones relativas, limitadas según condiciones psicológicas, sociológicas y axiológicas.

Fija circunstancias futuras y el empleo de medios en las mismas, utilizando diferentes herramientas, a saber:

**o Modelo prospectivo**

*“Desde el futuro hacia el presente”*<sup>20</sup>.

De un futuro deseable o futurible para orientar los caminos que deberíamos transitar.

No es un pronóstico o predicción que desentraña el porvenir. Parte de la idea que el futuro está abierto. *“La prospectiva no puede adivinar el porvenir; sino solamente buscar por cuales medios se puede construir el porvenir”*<sup>21</sup>.

Pasos:

1. La actitud prospectiva (modelo prospectivo) (tesis)
  - a. Determinar tendencias (fines del sistema, aspectos latentes)
  - b. Fijar un modelo utópico (futurable)
  - c. Seleccionar el modelo prospectivo (separado del utópico por el horizonte prospectivo).
2. La reflexión prospectiva (modelo de diagnóstico)(antítesis)
3. Diagnóstico del presente. Proyectarse desde la perspectiva del futuro.
4. La programación prospectiva (modelo operacional)(síntesis)

5. Fija los objetivos y cursos de acción que me permitirán alcanzar el modelo prospectivo, desde los más lejanos a los más próximos. Fija el cómo.

**o Modelo de la prognosis o preferencia.**

Se basa en el pasado para construir el futuro (movimiento previo).

Bertrand de Jouvenal incorpora el concepto de: *“tendencias pesadas”*<sup>22</sup>.

Kahn, Herman, a su vez, incorpora las *“tendencias múltiples de base”*<sup>23</sup>.

*“Es necesario explicar el pasado reciente y el presente, para después elegir la forma del porvenir que se quiere ayudar a promover”*<sup>24</sup>. Pese a ello reconoce que *“la corriente de la historia (Toynbee)... son influenciados, desviados o transformados por las invenciones... y los descubrimientos”*<sup>25</sup>.

**o Técnica de extrapolación de tendencias**

Parte de la situación actual y se realiza una extrapolación de la información del pasado. El futuro será el presente modificado por las tendencias del pasado. A ese futuro suele llamarse: futurible 1 o mundo sin sorpresas, el que describe protagonistas, relaciones e intereses en un momento dado. Es una foto del futuro.

Posee un escaso valor predictivo, por errores en las variables consideradas, diagnóstico de situaciones de crisis incorrectas o en las potencialidades. Ej: para determinar la población en un determinado tiempo, me sirvo de la tasa de crecimiento.

**o Variaciones canónicas**

Varía o modifica algún parámetro del futurible 1, lo que implican que se pro-

ducirá un salto o mutación.

La situación futura tiene posibles variantes, las que no implica recorrer distintos caminos, sino que llegado a la situación futura posible enuncio variantes. Ej: determinada la población en un futuro, puedo considerar la modificación de algún parámetro, como una guerra, aspecto este que modificará el resultado obtenido (modifica el futuro 1).

### o *Guiones de futurición*

A partir de la situación actual se diseña un guión o secuencia de acontecimientos que desembocan en un futuro; el guión es una narración creativa de un proceso. Se pueden construir varios guiones que darán origen a varios futuros.

## 3.4. PLANEAMIENTO POR AMENAZAS

### **Oponente potencial**

Es fijado por la estrategia nacional.

Llegados a este punto resulta importante señalar algunas definiciones dadas respecto a qué es el conflicto, a saber:

- *“El conflicto reside en las voluntades, más bien que en los derechos y en los intereses”*<sup>26</sup>.

- *“Enfrentamiento o choque intencional, entre dos seres o grupos de la misma especie, que manifiestan una intención hostil los unos con los otros, por lo general a propósito de algún derecho, y que para mantener, afirmar o restablecer ese derecho, intentan quebrar la resistencia del otro, recurriendo a la violencia”*<sup>27</sup>.

- *“Es la representación de las relaciones humanas y se presenta cuando no podemos realizar nuestros fines, por la sim-*

*ple formulación que ignore los intereses del otro. Sin una voluntad enfrentada, la conducción de la acción es mera administración”*<sup>28</sup>.

### **Menor riesgo ante la incertidumbre**

Al imponérsele a la estrategia militar las hipótesis de conflicto, permite a esta optimizar los propios medios para enfrentar a un eventual agresor y/o proporcionarle mayor libertad de acción al ápice estratégico en su relacionamiento con este.

### **Reactivo**

Tiende a desarrollar el concepto de balance de poder con el adversario, a partir del empleo de las hipótesis de conflicto, provocando la escalada del conflicto.

Puede forzar la creación de adversarios por percepción errónea.

Reacciona ante la amenaza.

## 3.5. PLANEAMIENTO POR MISIÓN

### **Efecto a alcanzar con las capacidades actuales**

No dispone de tiempo para adquirir nuevos medios, normalmente es la resultante de una situación de conflicto limitada.

### **Evaluación detallada**

Conoce en detalle las capacidades propias y del oponente.

### **No considera la genética de medios**

Implica la ejecución inmediata de acciones para enfrentar, con los medios disponibles, situaciones de crisis, entendidas estas como la *“confrontación de voluntades, en las que las baladronadas juegan un papel inevitable”*<sup>29</sup>, o *“estado de un conflicto... se introduce algún tipo de intervención del instrumento militar”*<sup>30</sup>.

### 3.6. PLANEAMIENTO FISCAL

#### **Presupuesto**

Planifica con las partidas asignadas en el presupuesto.

#### **Realista**

Gasta lo asignado.

Se ajusta a la percepción de la realidad vigente en oportunidad de su aprobación.

#### **No considera el entorno**

Las modificaciones del entorno tienen escasa influencia.

Normalmente no refleja la situación del entorno estratégico, sino exigencias financieras del Estado.

Ignora las incertidumbres.

Es rígido; normalmente se basa en el planeamiento efectuado por la tecnocracia económica.

Una insuficiencia presupuestaria prolongada puede poner en riesgo la credibilidad e incluso el funcionamiento del sistema.

### **CONCLUSIONES**

- La política de defensa debe fijar los fines del sistema de defensa para orientarlo teleológicamente, como responsabilidad interagencial del Estado.

- La estrategia relaciona fines y medios a través del planeamiento estratégico y materializa la racionalidad estratégica del actor, debiendo ajustarse a las diferentes realidades geopolíticas y entornos presupuestarios, motivo por el cual cada Estado debe definir cuáles son las herramientas que le proporcionarán un diseño más eficiente sistémicamente.

- La estrategia, si bien se caracteriza por estar inmersa en el conflicto, no implica que deba necesariamente habersele definido quién es el eventual agresor, pudiendo si construir el vínculo entre los ob-

jetos con valor propios y los medios necesarios para su defensa, a partir de habersele fijado los primeros por parte del nivel estratégico nacional; como herramienta metodológica específica de la estrategia militar pueden definirse agresores de carácter genéricos.

- El planeamiento estratégico debe ser entendido como un proceso permanente, constructor de futuro, que determina supuestos, proporciona racionalidad a la toma de decisiones, permite seleccionar una opción estratégica entre varias alternativas y asignar recursos en forma sistémica.

- Ningún método de planeamiento asegura la adopción de la decisión más acertada, ni su correcta ejecución, ni la eliminación del riesgo e incertidumbres propias del nivel político y estratégico.

- En todos los métodos de planeamiento estratégicos, es responsabilidad del nivel estratégico militar evaluar el riesgo estratégico y del nivel estratégico nacional adoptar la decisión con la aceptación de los riesgos inherentes a la misma.

- El planeamiento por el criterio de capacidades instrumentado para el diseño, desarrollo y empleo de las Fuerzas Armadas argentinas responde a la racionalidad y visión estratégica del nivel estratégico nacional.

- El planeamiento por el criterio de capacidades instrumentado para el diseño, desarrollo y empleo de las Fuerzas Armadas argentinas optimiza las ventajas de los distintos métodos de planeamiento estratégico para la defensa, a partir de la realidad geopolítica definida en la DPDN por el ápice estratégico.

- El planeamiento por el criterio de capacidades instrumentado para el diseño, desarrollo y empleo de las Fuerzas Arma-

das argentinas orienta a la estrategia militar en la idea de adquirir conocimientos de valor estratégicos, tácticos y técnicos que permitan la interoperabilidad conjunta, con un carácter autónomo (concepto de Fuerza Activa Sustancial) y cooperativo (piso tecnológico), por sobre el concepto de masas.

## NOTAS

<sup>1</sup> Prigogine, Ilya. El fin de las certidumbres. Andrés Bello. Santiago de Chile, sexta edición, 1998. Página 205.

<sup>2</sup> República Argentina. Ley 23.554 – Ley de Defensa Nacional, artículo 2. Sancionada el 13 de abril de 1988.

<sup>3</sup> Beaufre, André. Introducción a la estrategia. Página 29.

<sup>4</sup> Beaufre, André. Op. Cit. Página 22.

<sup>5</sup> Aron, Raymond. Paz y guerra entre las naciones. Revista de Occidente. Madrid, edición 1963. Página 670.

<sup>6</sup> Herrera Figueroa. Principios de política. Lenka. Buenos Aires, edición 1988. Página 166.

<sup>7</sup> Aron, Raymond. Op Cit. 78.

<sup>8</sup> Ministerio de Defensa. Decreto N° 6.703 - Estrategia Nacional de Defensa. Brasilia. 18 de diciembre de 2008. Página 16.

<sup>9</sup> Como marco introductorio al debate académico propuesto pueden consultarse dos trabajos previos de mi autoría que fueron publicados en la revista de la Escuela Superior de Guerra (ESG), a saber:

a. La seguridad de los estados nacionales a partir de una Estrategia del Conocimiento. Revista ESG Nro 538, Jul / Sep 2000.

b. La faz agonal en las relaciones internacionales entre actores estratégicos en el siglo XXI. Revista ESG Nro 539, Oct / Dic 2000.

<sup>10</sup> De La Maisonave, Eric. La metamorfosis de la violencia. GEL. Buenos Aires, edición 1998. Página 225.

<sup>11</sup> Mao Tse-Tung. Obras Escogidas Tomo I. Buenos Aires, Platina, edición 1959. Página 389.

<sup>12</sup> EMC FFAA. Diccionario para la acción militar conjunta (RC 00-02). Buenos Aires, edición 1999. Página P.

<sup>13</sup> Beaufre, André. Introducción a la estrategia. Página 31.

<sup>14</sup> Beaufre, André. Estrategia de la acción. Pleamar. Buenos Aires, 3ra edición, 1982. Página 69/70.

<sup>15</sup> Taleb, Nassim Nicholas. El cisne negro. Paidós. Barcelona, edición 2008. Página 294.

<sup>16</sup> Martyniuk, Claudio Eduardo. Positivismo, hermenéutica y teoría general de sistemas. Biblos. Buenos Aires, edición 1994. Página 101.

<sup>17</sup> Chiavenato, Idalberto. Introducción a la Teoría General de la Administración. Mc Graw Hill. Bogotá. Quinta edición, 1999. Pág. 233.

<sup>18</sup> EMC FFAA. Diccionario para la acción militar conjunta. Op Cit. Página P.

<sup>19</sup> (Del latín aequi: igual). Principio de la teoría general de sistemas que señala que la consecución de los objetivos del sistema se puede alcanzar por caminos muy diferentes, con independencia de las condiciones que posea el mismo; para el objeto en estudio podríamos señalar que el objetivo del sistema de defensa en esencia es y tiende a proporcionar seguridad externa del Estado, con o sin una clara definición política del gobierno.

<sup>20</sup> Merello, Agustín. Prospectiva. Guadalupe. Buenos Aires, edición 1973. Página 18.

<sup>21</sup> Beaufre, André. Estrategia de la acción. Página 126.

<sup>22</sup> Bertrand de Jouvenal. El arte de la conjetura. París, SEDEIS, edición 1964. Página 12.

<sup>23</sup> Kahn, Herman. El año 2000. EMECE. Buenos Aires, edición 1969. Página 58.

<sup>24</sup> Beaufre, André. Estrategia de la acción. Op. Cit. Página 57.

<sup>25</sup> Beaufre, André. Estrategia de la acción. Página 69.

<sup>26</sup> Alberdi, Juan Bautista. El crimen de la guerra. Sopena. Buenos Aires, edición 2da edición, septiembre de 1957. Página 137.

<sup>27</sup> Freund, Julien. Sociología del conflicto. CERIE. Buenos Aires, edición 1987. Página 58.

<sup>28</sup> EMC FFAA. Estrategia Militar (PC 20-03). Buenos Aires. Edición 1999. Página 3.

<sup>29</sup> Aron, Raymond. Op Cit. Página 507.

<sup>30</sup> Moreno, Antonio - Aguiar, Félix. La actualización del planeamiento estratégico para la defensa. Revista Militar N° 730. Buenos Aires. Página 30.



## GENTE DEL MAR

Prof. Alfio A. PUGLISI

Escuela Naval Militar  
República Argentina



2010 es el año internacional de la gente del mar, antes “marinería” pero hoy por extensión toda aquella ligada al mar. Sobre ella vamos a hacer un par de evocaciones.

En primer término viene a nuestra mente una imagen asociada con la gaviota y, en todo caso, con el albatros, cuyos vuelos simbolizan la libertad. ¿Puede alguien concebir la vida del marino sin la libertad? Libertad de espacios, libertad de vivir y andar, libertad de maniobra hasta alcanzar un objetivo, libertad de partir y libertad de regresar. Toda la *Odisea*, modelo en su género, es un viaje de regreso al hogar, a la familia, a las fuentes.

Todo viaje es también una prueba, un rito de iniciación, porque cada viaje es morir y renacer un poco; no hay un viaje que sea igual a otro y de cada uno de ellos se vuelve distinto, renovado. Toda partida equivale a un duelo, a una muerte del protagonista. Su transcurso no siempre es placente-

ro, puede ocurrir lo inesperado, la sorpresa. Y a medida que transcurre, lleno de peripecias, va dándose un encuentro del yo consigo mismo, con la mismidad del protagonista, que culmina con el reencuentro con los suyos. Es su redención.

La *Divina Comedia*, la *Odisea*, constituyen viajes iniciáticos, hay un viaje dentro del texto de *Sobre Héroes y Tumbas* – título sugerente que caracteriza una época -, también lo hay en el *Martín Fierro*, viaje de ida y vuelta, y en *Don Segundo Sombra*, tras el que adquiere madurez un adolescente. Se ha dicho una y mil veces que el mar transforma los niños en hombres.

Otro símbolo se añade a tal peculiaridad y es el mismo mar, elemento donde transcurre la vida del marino. En general con él se alude a lo misterioso, lo peligroso, lo profundo; algo que provoca, que promueve su exploración y que constituye un desafío constante. El mar es símbolo de la mujer y del origen de la vida. El mar está ahí y debe ser penetrado. Por eso el mar es al mismo tiempo tentación y tabú para quienes desean atreversele.

En él se navega con temor gozando de libertad. ¿Cómo pueden conjugarse ambas cosas? La libertad no es más que una cara de la moneda de la conducta, la otra es la responsabilidad, que se expresa primariamente como idoneidad. Y es imposible segmentar una y otra. El Coloso de Rodas era acaso la puerta iniciática entre cuyas piernas se accedía a la ciudad; el Faro de Alejandría iluminaba el puerto simbolizando la luz de su biblioteca; hoy según el psi-

coanalista Víctor Frankl, a la Estatua de la Libertad en la costa este debería agregársele otra a la responsabilidad en la costa oeste. Señal de los tiempos.

Los derroteros dentro de la inmensidad del mar están gobernados por la conducción, no se hace lo que se quiere, no se manda un barco – ni siquiera uno de guerra –, se lo conduce. Todos deben llegar mancomunadamente a destino, afirmar al grupo en pos de un destino es el sino del capitán. En el mando, se anonada al otro, sólo se afirma la voluntad del que manda, por eso pueden alcanzarse objetivos sobre un tendal de cadáveres. Los tristes ejemplos de figuras como las del capitán William Bligh del *HMS Bounty*, Ahab de *Moby Dick* o Philips F. Queeg del *Motín del Caine*, siempre terminan mal y constituyen la personificación de lo que no se debe obrar. Sólo dan algún beneficio a Hollywood o a la TV. Obsérvese también como se asocia el capitán a su barco; algunos lo construyen (Noé, Piedra Buena, Rickover), otros mueren con él.

La conducción favorece el trabajo en equipo, sustentado por algo más profundo, el espíritu de cuerpo. Sólo si se alcanza esto último puede hablarse de una mística. Lograrlo queda reservado a grandes líderes, a veces es obra de varios a lo largo de cierta continuidad histórica. La mística es obra del tiempo. La condición de trabajo, las limitaciones naturales que operan como parámetros de la libertad influyen para crearla. Hay una mística del ballenero, del pescador, del submarinista, del aviador que despegar y busca a su portaaviones en el mar y esa mística los trasciende. En general desde milenios ellos se han afincado en ciertas parcelas costeras transmitiendo su profesión de padres a hijos y de éstos a nietos, de generación en generación. Es el caso de maluinios, genoveses, venecianos, gaditanos, tarantinos, etc.

Al trabajar en grupos se cede algo para obtener otro tanto de los demás. Se obla para enriquecerse. La disciplina transforma al grupo desorganizado en un equipo organizado. Cuesta al principio; luego, consolidada, se agradece. En el trabajo en equipo cada uno posee sus roles claramente delimitados tanto como el objetivo perseguido, ellos pueden ser intercambiables respetando la unidad y el logro. “*Andá que yo te cubro*”, se oye decir. También la dinámica, el accionar está premeditado. La creatividad, la espontaneidad grupal ceden en pos de la táctica.

No se concibe un buque sin este carácter, desde los tiempos del remo en los que la sincronización era capital, es decir, su carencia o defecto podía significar la muerte del conjunto. La vela le dio más libertad al marino y el vapor más aún. Pero la tecnología lo fue separando del gozo placentero del peligro, de la curiosidad por lo nuevo, en fin, del contacto con naturaleza.

Antes, el marinero era representado poseyendo grandes bíceps, éstos se desarrollaban – a veces después de tantas flexiones – para izar y arriar velas. La imagen de *Popeye* da cuenta de ello. Hoy, su necesidad ha desaparecido y muchos cumplen sus guardias, durante horas, al frente de una computadora. Ya no ven, o acaso apenas, una tormenta sobre el horizonte, no sienten el chubasco frío ni el gusto salado sobre la boca. En caso de combate deben prontamente desalojar la cubierta. Queda el pescador, aún artesanal, y la marinería de abordaje o de rescate, siempre arriesgada. El marino amigo de la libertad y del desafío del viento se ha ido haciendo tecnodependiente. Ni cálculos hacen algunos, están en manos del GPS tanto como del celular y no éstos en manos de ellos.

El gran desafío del presente es conjugar la tradición con la innovación tecnoló-

gica. Algunas armadas ya ni tienen veleros escuela.

La mujer, que de tiempo inmemorial acompañó a los hombres al mar, pisa hoy la cubierta y más aún el puente. ¿Transformará ella las armadas? En la medida que asimile las tradiciones y se adapte a la férrea disciplina tal vez devenga un elemento más conservador aún.

¿Es distinta hoy la gente del mar? Por de pronto conserva sus tradiciones, cumple sus rituales. Está vivo su vocabulario, sigue usando “babor” y “estribor”, términos náuticos por excelencia, sin derechas ni izquierdas (pese a tanta ideología envolvente). En una sociedad anómica conserva valores. Respeto al mar, deseo de vencer una tormenta, algo tan grande como el de conocer tierras lejanas. Ejercicio de la conducción, trabajo en equipo, amistad forjada en tantas jornadas de confianza o lucha mancomunada contra las inclemencias del tiempo. Y la creencia en singulares supersticiones que surgen de observar coincidencias, que no son otra cosa que sincronicidades de un mundo casi perfecto. También la gente del mar genera y convive con innumerables cuentos, leyendas, elementos folclóricos y verdaderos mitos que constituyen la atmósfera cultural en que viven.

Un tercer concepto es meditable. Hablamos de “gente” del mar, palabra que alude en general a la marinería. En épocas de las galeras se llamaba “*gente de los cabos*” a la tripulación, hasta hace poco se usó “*gente de proa*” para el personal subalterno, pues allí estaba su camareta y “*gente de popa*” para la oficialidad, por lo mismo. Pero el marino cualquiera sea su procedencia, su jerarquía o su labor, es siempre “gente”, es decir caballero, alguien que porta principios, moral, códigos. No se abandona a nadie en el mar. Se respeta siempre la

antigüedad, aún la del retirado. Se respeta al enemigo. Se brinda hospitalidad. Se vive con respeto y señorío constituyendo un estilo de vida.

La vida libre, en naturaleza, el espíritu camaraderil de a bordo, crean añoranza. El marino extraña su vida en el mar estando en puerto. Refuerza el rol familiar en tierra, extraña la familia estando en la mar. Por eso forma sociedades semicerradas, nucleadas alrededor de los puertos, la gente de mar convive mejor con gente de mar. Esto parece extraño a los demás.

El marino es individualista quizás por la necesidad de ser autónomo, autosuficiente. Aún así interactúa en grupos e integra equipos de trabajo pero resiste al colectivismo, que no se conjuga con su necesidad de libertad. Desde tiempos inmemoriales ha difundido el libre comercio.

Siempre la gente del mar fue considerada especial, distinta de otras. Ni mejor ni peor, diferente. Otros principios, otros códigos, otra educación. Dígase portadores de otro cosmos de valores. Sosténgase, otro estilo de vida. En los albores del mundo occidental, el mismo Aristóteles reconocía tal peculiaridad en *La Política* (Libros IV y VII, caps. 5 y 4, resp.)

Y agregaba más, pues reconocía que en un país acomodado para la cría de caballos se formaba fácilmente una oligarquía sobre la base de la caballería militar e igual sucedía con la infantería pesada que demandaba ingente cantidad de recursos; pero cuando predominaba la infantería ligera y la “gente de mar”, el gobierno se sustentaba en una democracia. En la conducción, no en el mando ni la tiranía, agregamos nosotros.

Y terminaba sosteniendo el gran estagirita “*el Estado debe hasta cierto punto ser poderoso en el mar*”, “*la extensión de las fuerzas marítimas debe ser proporcio-*

*nada al género de existencia de la ciudad” y “es preciso que la marina tenga proporciones análogas a las empresas que debe llevar a cabo” (La Política. Libro IV, cap.5)*

Cielo arriba y misterios tenebrosos abajo, la gente de mar representa la naturaleza humana quien navega entre uno y otros.

La inmensidad del mar, la visión de infinitas estrellas, la esperanza en un más allá del horizonte, ponen al marino en un peculiar contacto con Dios. Se guía por la Estrella de la Mañana.

Y resta un párrafo para otro ser especial, la mujer del marino. Ella es la que siempre lo ve partir y la que con resignación lo espera, es el sostén del hogar en las ausencias, la que encarna firmeza y paciencia, soledad y recuerdos. La que con esperanza escribe y teje como Penélope. La que una y otra vez muere de tristeza al verlo partir y renace con la alegría de los regresos. Acaso para ella la fidelidad no sea el mero permanecer sino el retornar a su propio seno. Que la Buena Estrella acompañe a unos y otros.



## OTRA PERSPECTIVA

Ec. Pedro REICH

*El Economista Pedro Reich posee estudios de grado y postgrado en Uruguay, Ecuador, Alemania y Francia. Realizó Curso de Maestría en Estrategia Nacional en el Centro de Altos Estudios Nacionales, Uruguay. Se ha desempeñado como Docente en Economía Política en la Facultad de Derecho de la Universidad de la República. También es docente de Microeconomía, Macroeconomía, Teoría del Comercio Internacional y Geografía Humana y Económica en la Escuela de Relaciones Internacionales de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República. Ha sido docente de Desarrollo Económico en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Guayaquil, Ecuador. Posee experiencia profesional en el ámbito privado en diversos países y pública en UTE, MIEM y PLUNA. Es profesor de la Cátedra de Geopolítica de la Escuela de Guerra Naval.*

### ANTECEDENTES

-“En su libro “Ascenso y caída de las grandes potencias” publicado en 1987 Paul Kennedy popularizó la noción de que el poder **militar** es consecuencia de su fortaleza **económica**.

- Andrew Krepinevich, director del Centro de Asesoría Estratégica y Presupuestal un centro de estudios avanzados de Washington, DC., sugiere: “**Estrategia** es lo que se requiere cuando no se dispone de dinero”

- El Secretario de Defensa de los EEUU. al anunciar un conjunto de medidas de ahorro incluyó la eliminación de al menos 50 cargos de la plantilla (de más de 900), generales y almirantes, eliminación del comando de fuerzas conjuntas, reducción de fondos a contratistas tercerizados y reducción del personal de su oficina

- Su mayor temor es que se reduzcan los fondos para la defensa a fin de aminorar el déficit presupuestal.

- Por el momento hay un riesgo inmediato: la crisis económica está forzando a los países a reducir su costoso equipamiento militar.

- La producción del avión caza Raptor F-22 finalizará este año limitando su flota a 187 unidades de una cantidad prevista de aprox. 750.

- Las ordenes de producción del caza Typhoon fabricado por Gran Bretaña, Alemania, Italia y España se reducirá sensiblemente.

- La producción del caza F-35 JSF de ataque conjunto con diseño y fabricación prevista a ambos lados del Atlántico también disminuirá.

- Como datos cuantitativos para ejemplificar la situación presente puede citarse el caso de la construcción del bombardero invisible B-2 que, de un pedido de 132 unidades, solo fueron construidos 20 a un costo de US\$ 2.000 millones la unidad.

- Puede citarse acorde con la Oficina Americana de Contabilidad Gubernamental que el costo de 96 de los principales programas armamentísticos del 2008 vieron

incrementados sus costos en 25%, incurriendo adicionalmente en un atraso promedio de 22 meses.

- En Europa la situación es aún peor. Su temor ya es realidad.

- Francia congeló sus gastos de defensa y redujo su flota de portaaviones a una unidad.

- Gran Bretaña a dos unidades de reducido desplazamiento que a menudo zarpan sin los aviones previstos. y aspira a a reducir el gasto de defensa en 10-20% a lo largo de los próximos cinco años.

- Holanda ya no posee reconocimiento naval.

- Dinamarca abandonó los submarinos.

- Los estados Bálticos prácticamente no poseen fuerza aérea encargando esta responsabilidad a la OTAN.

- El ministro de defensa de Alemania anticipó su preferencia en suspender la conscripción a favor de un ejército **menor, mejor y más operacional**. Esto implicaría reducir la fuerza en 1/3 a alrededor de 165.000. Esta medida es parte del plan alemán de reducir en Euros 8,3 mil millones (US\$ 10,5 mil millones), el presupuesto de defensa al 2014.

- España redujo su gasto de defensa en 9% este año.

- Italia lo reducirá en 10% el año próximo.

- La intención de larga data de la OTAN llamando a sus miembros a gastar al menos 2% de su PBI en defensa se pierde en medio del clamor vinculado a **recortes de gastos públicos**.

- Esto significa encontrar más recursos en el contexto de **presupuestos limitados y crecientes costos** del presupuesto de recursos **humanos y armamento**.

- Se comprueba que los EEUU y otras potencias de primer orden figuran entre las **menos** eficientes en el uso de sus recursos. Es ejemplificado por la **proporción de fuerzas**

**combatientes a personal de apoyo** siendo los mejores Noruega, Kuwait y Holanda.

- Los recursos humanos de ejércitos voluntarios tal como lo son la mayoría de occidente son costosos. La paga debe ser competitiva siendo un gran lastre los costos sus programas de **salud** para personal activo, retirado y familias.

- Obviamente en el caso europeo se requieren economías de escala y especialización. Pero las potencias mayores no desean depender demasiado de terceros. La adquisición de equipos de avanzada desde donde estos sean más económicos choca con el interés en preservar la independencia de una industria de tecnología de punta generadora de exportaciones, empleo y poder. ”

Transcripción reordenada y traducida del inglés de pasajes selectos del artículo “*Gastos de defensa en tiempos de austeridad*” de *The Economist* del 28.8.2010.

\* \* \*

Los datos que anteceden ejemplifican la realidad casi a nivel de todo el orbe y como comprensible también a nivel nacional. Más allá de su coincidencia con la coyuntura presupuestal de nuestro país existe una realidad que la trasciende, exigiendo de todos los actores involucrados evaluar la relación entre objetivos -actualizados- de las FFAA y medios disponibles.

Si esta problemática no es novedosa, sí lo es el hecho de que su enfoque requiere una readecuación permanente. Las variaciones de objetivos y medios se modifican continua y aceleradamente.

La realidad indica que los riesgos a que se ven enfrentadas la mayoría o casi totalidad de las sociedades modernas requieren cada vez de menos armamento sofisticado. Pero esto se ve acompañado de recursos financieros proporcionalmente cada vez más exiguos da-

das prioridades públicas ineludibles e inmediatas (seguridad social, salud, deuda, educación, ciencia y tecnología y seguridad interna entre otras).

Por lo tanto, las FFAA están obligadas tanto a rever cuál es su misión presente y futura como ayudar a compatibilizar sus requerimientos con disponibilidades presupuestales acotadas financiera y socio-políticamente. Al desaparecer los grandes y visibles riesgos de confrontación externa se reducen en la misma medida la comprensión y espíritu público de sacrificio y disposición al gasto; entendido como desvío de recursos hacia actividades consideradas no esenciales. Surge la tentación de soslayar reales o imaginarios peligros ahorrando recursos a ser destinados a fines más urgentes o políticamente redituables.

Si es válido lo de que el *poder militar depende del económico* y que se requiere de una “*estrategia*” cuando no se dispone de dinero, ¡ya es hora de crear dicha estrategia dadas las limitantes que impone una realidad poco solvente!

Las medidas que se plantean seguidamente no representan una enumeración excluyente de otras alternativas ya previstas o factibles ni ordenada por prioridades. No pretende ser un análisis exhaustivo requiriendo cada uno de los aspectos expuestos mayor profundización respecto a su validez y modo de implementación.

#### **- Identificación del presupuesto militar**

Para pedir, aprobar, rechazar o discutir hace falta conocer. Si lo militar tiene que ver con la defensa e integridad nacional, ¿cuál es la organización y cuales las armas humanas y materiales que hay que preferenciar? Por lo tanto cabe empezar por deslindar las características de lo esencial y accesorio. Esto último se refiere a la necesidad de valorar adecuadamente la:

- generación de ingresos por actividades de carácter no militar
- gastos por cobertura de salud
- gastos vinculados a la seguridad social, bienestar y anexos
- educación no militar
- capacitación laboral no militar
- vivienda
- otros

No se trata de eliminar o reducir los gastos incurridos en la ejemplificación precedente. Sería razonable no obstante imputar los *no militares* a otros rubros, incisos o forma de valorización presupuestal, impidiendo que afecten recursos que incidan directa y realmente en la calidad y cantidad militares.

En otros términos, ¡el presupuesto militar debiera ser tal! Recién cuando se sepa qué medios se requieren para la defensa (habiendo previamente actualizado objetivos y plazos), se estará pisando terreno firme.

Hablar exclusivamente del 1% o 2% del PBI o de otra forma de cuantificación es literatura financiera o política porque sub o sobreestima la actividad militar. No expone técnicamente *sus reales* necesidades ni responsabilidades en el caso que se crea que las tenga. En resumen, ¡sincerar el presupuesto *militar*!

#### **- Recursos humanos**

“*Crecientes costos del presupuesto de recursos humanos*”

Pareciera ser una de las incidencias básicas que animará las actuales y próximas reestructuras a nivel global. Nada nuevo por cierto salvo las urgencias que imponen los tiempos políticos y financieros al acontecer presupuestal.

Esto implicará probablemente menos atractivos al enrolamiento y capacitación de voluntarios, pérdida de recursos humanos calificados y reducción de la moral castrense dada la menor valoración que se les reconoce.

¿Cuál podría ser una de las alternativas? “FFAA menores, mejores y más operacionales. Eficiente proporción de fuerzas combatientes a personal de apoyo.”

Sugerimos un elemento adicional para paliar los efectos de la restricción presupuestal.

Nos referimos al aspecto moral concebido como motivación subjetiva. Se trata de introducir la valoración del factor sico-social en la decisión de integrarse a la defensa. Dado que se requerirá una tipificación taxativa de la que hacemos referencia no hay inconveniente en identificarla como creación de *reservas voluntarias*.

En el artículo de referencia se menciona a Noruega, Kuwait y Holanda, como los más eficientes en la proporción de fuerzas combatientes a personal de apoyo. Probablemente haya que agregar Israel y Suiza.

Es concebible integrar al concepto de “eficiencia” la *disposición voluntaria a participar en la defensa*. Esto requiere ineludiblemente que el *concepto y objetivos* de la defensa sean defendibles, comprensibles e interiorizados por la mayor parte de la población. Al menos por aquellos que pueden concebirse como ineludibles participantes en el accionar de FFAA.

Se trata de encontrar un sustituto –parcial- a la conscripción obligatoria o el profesionalismo basado en la valoración prioritaria del ingreso. Se trata de admitir la participación voluntaria en la asunción de las responsabilidades que las autoridades militares -de cualquiera de las armas/fuerzas- considere aptas a ser asumidas por voluntarios entrenados durante el tiempo y forma que esta modalidad permita.

El sentido de patriotismo, responsabilidad social, voluntariedad y porque no aventura, probablemente sean los motores que animen a parte de la población de ambos sexos a integrarse voluntariamente, a tiempo total o parcial, en actividades de mayor o menor grado de capacitación y riesgo.

De esta manera se podrá suplantar parte de los efectivos que se retiren o el potencial disponible de efectivos no incorporables por otras razones (limitación de recursos).

### - Inteligencia

La economía, según cierta definición clásica, no es más que la aplicación de recursos escasos a fines múltiples. Si no podemos incrementar los recursos debemos hacer más eficiente su distribución y uso.

Una de las formas de hacer esto –en cualquier ámbito- es “saber”:..... qué hacer, porqué, cómo,

con qué, dónde, cuándo, por quién...

No se trata de recitar lo que es metodología de uso cotidiano en muchas áreas de conocimiento y actividad. Pero ese saber requiere personal calificado y “objetivos a conocer” debidamente identificados por una estrategia y política de Estado. Cumplir estos pasos facilitará la adopción en tiempo y forma de acciones defensivas u ofensivas vinculadas a objetivos nacionales afectables, de responsabilidad de las FFAA.

De fuerzas actuantes acorde con un monto y momento en que se dispone de cierto presupuesto ajeno a valoraciones precisas de objetivos, prioridades y plazos se pasará a un accionar acorde con un presupuesto pero objetivos identificados y valorados previamente por la Inteligencia para cada etapa. Implica incorporar y reubicar recursos humanos muy calificados, militares y civiles, en funciones de responsabilidad de las FFAA. El campo del accionar pasa a ser el determinar objetivos, conocerlos, valorarlos e integrarlos a políticas civiles y militares (políticas de Estado). Todo ello antes de determinar las inversiones y accionar subsiguientes. Primero conocer la realidad, luego pedir e invertir recursos.

La función de Inteligencia debiera generar valoraciones de DAFO de:

- defensa y seguridad interior y exterior
- tiempo, lugar, intensidad, actores y medios involucrados
- vinculación a *todos* los factores de Poder (económico, SS, CT, político y geográfico).

Lo que no podemos equiparar en el orden material lo debemos compensar por un mejor y anticipado saber. El espionaje y contraespionaje no son ajenos a estas labores.

### **-Economía, Empleo, Ciencia y Tecnología**

Si los recursos no alcanzan (a nadie...), puede abandonarse el reto o buscar resolverlo por vías heterodoxas ... no presupuestarias.

Se hace referencia en este caso a la conveniencia de que la economía productiva del país, su aptitud de desarrollo, generación de empleo calificado y avance de ciencia y tecnología sean un reto que conlleve la participación de las FFAA. Evidentemente sería estatismo trasnochado apostar a que esto se realice exclusivamente en base a aportes presupuestarios.

Si la economía productiva, su aptitud de generación de empleo calificado y avance de la ciencia y tecnología son responsabilidad de todos, hay vías por medio de las cuales las FFAA puedan efectuar su aporte. Su organización, visión de conjunto y disponibilidad de recursos humanos calificados hacen de ellas una buena opción para integrarlas a un proceso de desarrollo.

Las FFAA debieran asumir -como una de sus funciones- el promover:

- la formación de conglomerados (clústers), entre la industria nacional y de esta con la extranjera pública y privada en áreas vinculadas a la fabricación militar y desarrollo CT tanto militar como de uso polivalente.

Esto no requiere de muchos fondos públicos o incluso de adicionales a los corrientes. Sí requiere la decisión política de proceder a su implementación y de conocimientos y capacidades vinculadas a su organización y negociación.

Indudablemente la posibilidad de concretar un accionar de esta naturaleza se vincula a actividades productivas de tecnología promedialmente más sofisticada que las usuales, tanto en el medio como a nivel mundial. Se agrega adicionalmente la generación de empleo de calificación superior a la media y un interesante efecto multiplicador sobre la inversión. ¿¡Qué más!?. Implica coordinar y aunar esfuerzos de civiles y militares, del Estado y sector privado, del ámbito nacional con el extranjero.

¿La ventaja para las FFAA? Obviamente es sencillo “imaginar” nuevas funciones para estas y no dejaría de ser ridículo el hacerlo en un contexto de restricción de recursos de toda índole. El motivo de la propuesta radica en que la activa participación de las FFAA en promover este desarrollo productivo y laboral generará un efecto “derrame” de recursos materiales, experiencia y tecnología (“know how”), aptos a mejorar el potencial de defensa y seguridad nacionales.





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

Indicando nombre y dirección

## URUGUAY, LA REGIÓN Y LOS PUERTOS EN AGUAS PROFUNDAS

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS



*El Capitán de Navío (R) Francisco Valiñas es Licenciado en Sistemas Navales, Diplomado en Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores en la Georgetown University de EE.UU., y en la Universidad Nacional de la República Popular China. Es Miembro de Número (Fundador) de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Autor del libro “Malvinas, una visión desde Uruguay”.*

### INTRODUCCIÓN

Desde hace meses se viene discutiendo en diversos foros del ambiente marítimo nacional el tema de desarrollar o no un puerto en aguas profundas, asunto por algunos vinculado directamente con una nueva terminal de contenedores dentro del Puerto de Montevideo. En los hechos, la Liga Marítima Uruguaya ha conducido este año un ciclo de conferencias titulado “Un puerto de aguas profundas en Uruguay: ¿Sí o no?”, por el cual han transitado conspicuos representantes de los principales grupos de interés del medio marítimo nacional. Al más alto nivel, el Presidente de la República, José Mujica, ha tratado con su par de Brasil, Luiz Inacio da Silva, la posible conversión de La Paloma en puerto de ultramar. O sea: el tema está presente y a la vista.

Esta Revista no fue ajena a la inquietud, y en el número anterior presentó un artículo titulado “La nueva terminal de contenedores y el puerto de aguas profundas”, escrito por el Capitán de Navío (R) Juan Pedro Abadie, que brinda un clarísimo panorama de la situación nacional actual.

Continuando con esa línea, trataré de analizar el tema a la luz de la situación marítima mundial y regional. Desde ya adelanto que al final de estas líneas no llegaré a conclusiones categóricas; solo pretendo mostrar hechos y tendencias. El asunto es por demás complejo, y si agencias transnacionales que dedican tiempo y capacidad humana al estudio del tema no aseveran opiniones como verdades absolutas, sería una falta de respeto al lector especializado que este autor pretenda hacer solo lo que no es posible a organizaciones.

### LA CRISIS ECONÓMICA Y LOS BUQUES

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

En el mercado de contenedores, China Shipping Containers Lines (CSCL) devolvió 158 barcos que tenía rentados; la francesa CMA-CGM reintegró a sus dueños 180 naves al fin del charteo; otro tanto hizo la alemana Hapag-Lloyd con 121 buques; Neptune Orient Lines (NOL, Singapur) canceló el contrato de 149 charters; la chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) anunció la desafectación de 90 buques arrendados; y la holandesa Maersk envió a desguace varios de sus carriers de 4.000 y 5.200 TEU's. Al mismo tiempo, las navieras presionaron sin mucho éxito a las autoridades de Suez y Panamá para una disminución de los peajes, y renegociaron disminución de tarifas con las terminales portuarias de operativa normal.

Para los bulkcarriers y breakbulk el panorama no fue mejor. Promediando 2009 el Baltic Dry Index (BDI) alcanzó su más bajo nivel en trece meses, generando temor de colapso en el mercado de graneles secos. Durante junio y julio declinaron notoriamente los embarques de arrabio y carbón hacia China (tráfico que ocupaba casi la mitad de la flota mundial de graneleros), haciendo que los Panamax y Capsize perdieran alrededor del 65% de valor. Los precios para los Capsize en la ruta Brasil-China cayeron a U\$S 30.000 diarios, en contraste a los U\$S 84.000 del mes de marzo de 2008.

El derrumbe de los fletes alcanzó también a los graneles líquidos. Las tarifas de los VLCC (Very Large Crude Carrier) alcanzaron en 2009 su menor valor en cinco años, mientras que las de los Aframax atravesaron una situación similar. En consecuencia, los ingresos en el sector de buques tanques medianos cayeron por debajo del costo operativo, forzando a los propietarios a retirar bodegas del mercado, tal

como ocurrió con los portacontenedores y los bulkcarriers.<sup>1</sup> Esta caída de fletes fue producto de la gran contracción de la demanda, tanto de crudo como de derivados. La crisis afectó además a los gaseros, y si bien no salieron bodegas del mercado, se produjo una fuerte baja en las tarifas del transporte del gas.

Otra medida adoptada por las navieras para enfrentar la crisis fue la suspensión de órdenes de construcción, cancelando cientos de pedidos por grandes buques mercantes. Producto del boom de demanda de bodega y de facilidades de financiación en los años anteriores, los astilleros de todo el mundo tenían pedidos por 3.424 naves nuevas, indicando que los armadores habían apostado fuerte a la renovación de las flotas, pero ante la recesión y mientras esperaban por la recuperación del mercado, enfrentaron la sobreoferta de bodega reprogramando o cancelando las órdenes de construcción en los astilleros.

Al inicio de 2010 la demanda de transporte marítimo comenzó a crecer a paso claro y firme, acompañando la recuperación de la economía global. Este se vio inmediatamente reflejado con mucha fuerza en el mercado de contenedores, y con más lentitud en los demás sectores, aunque hoy no existen dudas que para fines de 2011 a principios de 2012 se alcanzará el nivel de demanda de bodega de fines de 2007. Las esperanzas están puestas en el aumento de las importaciones de graneles de China, que se estiman en 40% para el 2011.

Sin embargo, los armadores aprendieron varias lecciones de esta última crisis del mercado de fletes. Una de ellas se orientó al requerimiento por un tipo diferente de nave, de costo operativo menor y al mismo tiempo amigable con el medio ambiente, lo que condujo a un buque más grande,

operable por una tripulación reducida, con planta de propulsión más eficiente, de menor velocidad para disminuir el consumo de combustible, y menos contaminante. Así, las nuevas órdenes de construcción a los astilleros piden Capesize de 12.000 a 14,000 TEUs, lo que significa calados del orden de 15 a 18 metros, marcando una tendencia a la retirada del mercado de los carriers de tamaño pequeño y mediano y su sustitución por los megabuques, ya que las navieras procuran por cualquier medio bajar los costos operativos.<sup>2</sup> Entretanto, en mesas de dibujo ya se encuentra cobrando forma el “Malaccamax”, una nave para 18.000 TEUs, de 420 metros de eslora, 62 de manga y 20 de calado.

Los nuevos buques requerirán de terminales capaces de atenderlos, y esto indica como primera condición profundidad adecuada de canales de acceso y pie de muro. Pero no es lo único. También será necesaria utilería adecuada para sus requerimientos. Esto nos lleva al siguiente punto: LOS PUERTOS.

## LA SITUACIÓN PORTUARIA CONTINENTAL

América del Sur no ha estado ajena a la situación cambiante e incierta del ámbito marítimo mundial, y en muchos aspectos parece haberse anticipado. Es que la realidad del aumento del tamaño de los buques era una tendencia que ya venía insinuándose con fuerza, y lo único que hizo la crisis del mercado de fletes fue acelerar los procesos.

Se están registrando millonarias inversiones en mejoramiento y modernización de puertos en Argentina, Brasil, Chile, Perú, Ecuador y Colombia, y como estas medidas no son de surgimiento inmediato cabe

asumir que en todos esos países han existido planes maestros de desarrollo portuario que preveían la situación.

Argentina, a paso desperejo, está incrementando y mejorando las capacidades de sus puertos y pensando en nuevos. Brasil trabaja en el mejoramiento de treinta y cuatro terminales marítimas y fluviales, con el Estado operando como promotor y regulador de inversiones privadas que a la fecha han superado largamente el millardo de dólares. Chile tenía prevista gastar 360 millones de dólares pero los proyectos fueron detenidos por la necesidad de reconstruir los daños ocasionados por el terremoto del pasado verano. Perú lleva tres años invirtiendo en mejorar la capacidad y los servicios de Callao con miras a convertirlo en la megaterminal del Pacífico. Colombia promulgó una ley de privatización de puertos que acercó de inmediato inversores por más de cien millones de dólares para las terminales de Santa Marta y Manta, mientras que Ecuador está volcando unos noventa millones en Guayaquil.

Pero no solo los sudamericanos están mejorando sus terminales marítimas del Atlántico Sur. Gran Bretaña prevé inaugurar un puerto de aguas profundas en Malvinas para fines de 2012, complementario del existente en Port Stanley, mientras están mejorando las capacidades portuarias existentes en la isla Santa Helena, como punto intermedio del tránsito entre las islas británicas y los archipiélagos australes ante las trabas que le están imponiendo Argentina y otros países vecinos a la navegación.

Pero en lo que a Uruguay respecta, antes entraré en un análisis más detallado de lo que ocurre con nuestros países vecinos, cuyos desarrollos portuarios tendrán influencia directa sobre el nuestro.

### **CHILE**<sup>3</sup>

El Ministro de Obras Públicas de Chile, Sergio Bitar, presentó el plan “Infraestructura Portuaria y Costera de Chile 2020”, que plantea un conjunto de obras e inversiones en infraestructura portuaria. Los puertos beneficiados serán Valparaíso, San Antonio, San Vicente (Bio Bio), Tongoy (Coquimbo), Maguelines (Maule), Chonchi (Chiloé), Arica, La Poza (Talcahuano) y Puerto Williams. Sin embargo, la ejecución del plan se verá demorada por al menos dos años, ante la necesidad de reconstruir primero los daños del terremoto pasado. Llama la atención que no se ha incluido a Iquique, que viene siendo desatendido y que registró en 2009 un 28% de caída de sus actividades. La operativa de Iquique tiene una fuerte dependencia del comercio exterior boliviano, hoy mayormente atendido por puertos peruanos, pero eso de por sí solo no es motivo para dejarlo de lado. Sin dudas existen otras razones que desconozco.

### **BRASIL**

Pese al descenso de la actividad portuaria, que implica una reducción en la recaudación, el gobierno de Brasil confirmó la continuidad de las obras de modernización de instalaciones portuarias programado por la Secretaría Especial de Puertos y que se habían iniciado unos tres años atrás. El Ministro Pedro Brito confirmó que las inversiones previstas se cumplirán según lo programado pese a la crisis financiera internacional, esto es 650 millones de dólares para dragado y 1.082 millones para infraestructura en los veinte puertos principales de Brasil. Anunció que promediando 2011 tres ter-

minales del país estarán en condiciones de recibir los navíos mayores del mundo, buques que hoy no atracan en ningún puerto sudamericano por falta de calado e infraestructura.

Santos está ejecutando la modernización para recibir barcos de 8.000 TEUs a fines de 2011 y de 10.000 para 2015, y así convertirse en la principal terminal del Atlántico Sur y el puerto HUB de la región. Entretanto, en São Francisco do Sul, Hamburg Süd está ampliando su terminal de Itapoá para atender portacontenedores de 7.500 TEUs y estudia continuar obras para atender los de 10.000. En ambos puertos se está trabajando en mejorar la cadena de transporte, con obras terrestres de amplio acceso (carretero y ferrovial) desde el hinterland. Si bien desde 2006 los dos reciben naves de 5.600 y 6.000 TEUs, esto no produjo cambios sustanciales en el transporte marítimo regional, lo que sí ocurrirá en el futuro inmediato, porque ninguno de los nuevos megacarriers operará en Río Grande do Sul o el Río de la Plata. Es probable entonces que se forme un nuevo sistema marítimo y portuario en la región, con líneas feeder hacia y desde Santos/Itapoá, por lo que no quedarán hinterlands cautivos en la región.

El Estado de Río Grande del Sur adjudicó el dragado de los canales de acceso al Puerto de Río Grande. Las obras se dividen en dos partes: el canal exterior, de 13 km de longitud, cuya profundidad será llevada a 18 metros, mientras que el canal interior, de 12 km, será profundizado 16 metros. Hoy, los mayores navíos que emplean el puerto (Postpanamax) no pueden zarpar a plena carga debido al calado. Con la nueva cota, Río Grande se largará a competir con Montevideo (cuya expectativa de futuro es 13,5 metros de profundidad)

como puerto HUB para captar, concentrar y manejar las cargas provenientes del litoral atlántico argentino, el Río de la Plata, Paraguay, Bolivia y Matto Grosso.

Además, la Secretaría de Puertos lanzó un proyecto de preparación de terminales de pasajeros en siete puertos de Brasil para recibir grandes cruceros durante la realización del Campeonato Mundial de Fútbol de 2014. El costo estimado de las obras será de 328 millones de dólares y comprende los puertos de San Salvador (BA), Recife (PE), Natal (RN), Fortaleza (CE), Santos (SP), Río de Janeiro (RJ) y Manaus (AM). En ellos se profundizarán dragados y se construirán o mejorarán infraestructuras terrestres, muelles y accesos para permitir que los grandes cruceros puedan permanecer durante el desarrollo de todo el torneo deportivo y así oficiar como gigantescos hoteles, complementando la capacidad de camas que hoy se aprecia como insuficiente. Pero al término de la justa, las mejoras quedarán.

Simultáneamente, los gobiernos de Brasil y Perú firmaron un acuerdo para el aprovechamiento de las hidrovías comunes en comunicaciones fluviales. Según sus términos, Perú utilizará los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas para salir al Atlántico mientras que Brasil hará otro tanto para a través de ellos y del enlace carretero IRSA, salir al Pacífico por los puertos de Piura y Yurimaguas.

## ARGENTINA

La situación portuaria de Argentina es un poco más incierta y compleja. Existen hechos y anuncios indicando que el país avanza hacia el mejoramiento de los servicios brindados por sus terminales, pero ese impulso no está orientado por una au-

toridad reguladora central o única, sino que responde a diferentes estructuras políticas y grupos de interés que no siempre tiran en la misma dirección. Si bien existe la Secretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, entidad dependiente del gobierno central y con alcance federal, cumple una función difusa en lo que a política portuaria respecta, permitiendo una cierta anarquía en la ejecución de proyectos. En consecuencia, para analizar el sistema portuario argentino es necesario separar sus principales integrantes, que son: el Puerto de Buenos Aires, los Puertos de la Provincia de Buenos Aires, los Puertos Patagónicos y las Terminales de la Hidrovía.

**EL PUERTO DE BUENOS AIRES** La Administración del Puerto de Buenos Aires, dentro del Programa “Desarrollo Portuario 2030”, encara obras de infraestructura para mejorar los accesos a las terminales, ya sea en canales (dragado), enlaces viales (conexión a autopista) y ferroviarios (estación de transferencia). Una siguiente etapa prevé el ensanche de la boca del puerto, la modificación del tercer espigón para permitir el ingreso de buques de más de 265 metros de eslora a la Dársena B y de 300 metros en Dársena C Sur, la construcción de una terminal de cruceros sobre el Antepuerto Norte, y el relleno del espejo de agua para aumentar en 17 hectáreas la superficie del puerto. En el futuro cercano se prevé la construcción de la Terminal 6, con tres muelles para buques de gran porte.

La empresa belga Jan de Nul NV ganó la licitación para el dragado del puerto. El objetivo es ensanchar el canal de acceso a 180 metros para las Dársenas A y B, a 250 metros para las C y D, ampliar a 500 metros del diámetro del Círculo de Reviro del

Antepuerto, y la uniformidad del calado de los canales a 10,50 metros. Finalizado el dragado, comenzarán las obras de ampliación en 88 hectáreas del área de contenedores para el 2015.

BACTSSA (Buenos Aires Container Terminal Services S.A.), empresa concesionaria del Terminal 5 de Puerto Nuevo (filial de Hutchison Port Holding de Hong Kong), instaló una segunda grúa pórtico súper post panamax, a un costo de casi diez millones de dólares, para operar con filas de hasta 18 contenedores de ancho.

El gobierno central encaró la adecuación de la Terminal de Pasajeros “Benito Quinquela Martín” del puerto, proyecto presentado por Terminales Río de la Plata (Grupo Dubai Ports World). Las obras incluyen: un edificio con capacidad para atender 2.000 pasajeros, controles de seguridad de última generación y un sistema de gestión operativa eficiente y moderno. Además, el proyecto incluye la ampliación del tercer espigón, y así la Dársena A atenderá buques de hasta 200 metros de eslora, mientras que los mayores operarán en Dársena B. Simultáneamente, se harán dragados en las Dársenas B y C. Las obras están destinadas a poder recibir cruceros de 300 metros de eslora, y deberán estar terminadas para fines de 2011.

El puerto de Buenos Aires contará con una terminal especializada en áridos en Dock Sud, en un predio de cinco hectáreas, a partir de una inversión de 9 millones de dólares realizada por cinco empresas areneras: Marimar SA, Blinki SA, Sunyin, Tonric y Transporte Jilguero SA.

Pero aunque no ha sido públicamente reconocido (y por algún tiempo no lo será), el Programa “Desarrollo Portuario 2030” habría admitido la realidad de la geología,

indicando que, en la más optimista de las opiniones, el Puerto de Buenos Aires no podrá ser profundizado a más de 12,50 metros. Esto lo colocaría en una clara posición de inferioridad frente al competidor histórico: Montevideo, y estaría llevando al gobierno federal a buscar otro puerto como principal terminal marítima del país.

**LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES** La Provincia de Buenos Aires administra cuatro complejos portuarios, algunos en forma directa y otros en gestión mixta con el sector privado. Estos son: La Plata, Mar del Plata, Quequén (Necochea) y Bahía Blanca (complejo que contiene a Ingeniero White, Puerto Galván y terminales privadas especializadas).<sup>4</sup> A la vez, el gobierno de la provincia está realizando estudios para un puerto en aguas profundas.

Están en ejecución obras para la ampliación del puerto de La Plata, las que consistirán en un nuevo frente de atraque de 173 metros lineales sobre la Cabecera Río Santiago, con un muelle multipropósito dotado de grúas móviles para contenedores, en una profundidad de 11 metros a pie de muro. El objetivo es desarrollar una terminal multipropósito para buques polivalentes de hasta 74.000 toneladas (220 metros de eslora y 35 de manga), con un área operativa para estiba/desestiba de 40 hectáreas. Estas obras vienen a complementar las que realiza la empresa TECPLATA sobre la Cabecera Berisso, que está construyendo una terminal de contenedores moderna, con 600 metros de muelle, 10 metros al pie de muro y 20 hectáreas de playa de operaciones. Ambos proyectos apuntan a capturar las cargas de su hinterland propio y aquellas de puertos argentinos que hoy se desvían a Montevideo.

Finalizadas en febrero pasado las obras de dragado en el canal principal de Mar del Plata, terminal que opera mayormente con contenedores de producción pesquera, y frutas (llevado a 8,40 metros, con 100 metros de solera), dos importantes navieras anunciaron que dejarán de operar allí por problemas de calado y de rentabilidad (los buques no pueden zarpar con el 100% de carga). Además, la Prefectura Naval Argentina no permite arribos o zarpadas nocturnas y no autoriza el ingreso a puerto de naves de eslora superior a 173 metros hasta que finalicen las obras de ampliación del canal alternativo, conocido como "Enfilación 216". Pese a lo reducido de las operaciones actuales, el puerto de Mar del Plata pretende, aunque con poco éxito, integrar la categoría de puerto oceánico.

El puerto de Quequén, terminal tradicionalmente dedicada a los graneles sólidos, amplió su oferta brindando servicios de reparación a flote. Para impulsarlo, la Dirección del Puerto asignó un espacio terrestre sobre la margen de Necochea a la radicación de un astillero y talleres navales. Además, se ha reabierto la exportación de chips, habilitando la planta que fuera abandonada hace unos años, gracias a un contrato de exportación de madera de eucalipto en rolos y chipeada a Japón. Simultáneamente, el Gobernador de la Provincia firmó las cartas intención para complementar las obras del Complejo Muelle Pesquero y la Zona de Actividad Logística (ZAL) del puerto, así como el estudio final para dotarlo de los elementos que le permitan operar como terminal de contenedores.

El Consorcio de Gestión de Bahía Blanca presentó el proyecto de dragar el acceso a la terminal hasta los 15 metros. En la

actualidad, este puede alcanzar los 13 metros bajo condiciones favorables de mareas y crecientes, aunque 10, 50 metros es la profundidad garantizada todo el año y en todos los tramos, lo que condiciona la operativa de graneleros y afecta la ecuación económica. El costo de los trabajos fue avalado en 50 millones de dólares y sería afrontado en partes iguales por el sector privado y el gobierno de la Provincia. Al mismo tiempo, finalizaron los trabajos del muelle multipropósito Andoni Irazusta, ganando una superficie de operaciones de poco más de una hectárea, mientras que en Cangrejales (Puerto Galván), Patagonia Norte prevé una importante inversión en infraestructura, con un muelle de 270 metros de frente de atraque, profundidad 15 metros a pie de muro, amplios espacios de almacenamiento, estacionamiento, servicio público, transferencia de mercaderías, y conexiones con las redes vial y férrea.

También, el gobierno de la provincia elevó al gobierno nacional el proyecto de desarrollo de un complejo portuario e industrial naval de aguas profundas en Puerto Rosales, Municipio Coronel Rosales, ubicado antes de la entrada del largo y sinuoso canal acceso a las terminales Puerto Galván e Ingeniero White. El complejo portuario constará de tres muelles transparentes de 1.700 metros, con cabecezas en T de 800 metros, con una profundidad de 18 metros al pie del muro. Uno de ellos será dedicado a terminal petrolera, con una refinería y una planta gasificadora, mientras que los otros dos atenderán cargas generales. Este puerto, además de evitar el costoso practicaje de ingreso a Bahía Blanca, se convertiría en el único sustentable en aguas profundas de Argentina, ya que el acceso brinda 19 metros de profun-

didad en todo su tramo. El proyecto incluye el desarrollo de un complejo industrial aledaño, complementario del existente en la vecina Base Naval Puerto Belgrano, y la construcción de un tercer dique seco capaz de alojar un Postpanamax.

### **LOS PUERTOS PATAGÓNICOS**

Dentro del litoral patagónico argentino cabe considerar cinco puertos de proyección internacional, a saber: San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia y Ushuaia. Existen otras terminales marítimas que se dedican al cabotaje, y no serán consideradas en este análisis. De los puertos de ultramar, solo dos reciben en estos momentos inversiones importantes para modernización o mejoramiento de la operativa portuaria.

San Antonio Oeste, especializado en frutas, profundizará y ensanchará su canal de acceso para recibir buques mayores. El proyecto procura una vía navegable de 9,60 metros de profundidad a la cota cero y un ancho de solera de 150 metros. Por la terminal se exportaron 655.000 toneladas de carga en 2008, pero se pretende llegar a 1:075.000 para 2020. En la actualidad el canal de acceso tiene una profundidad de 3 metros, por lo que se depende de la marea (7,50 metros) para la entrada y salida de buques (cada doce horas), lo que genera demoras, eleva costos, y aleja armadores.

El Intendente de Comodoro Rivadavia, Martín Buzzi, puso la piedra fundamental de los trabajos de ampliación del puerto de dicha ciudad, trabajo que se espera tener finalizado antes de dos años. Con una inversión de treinta millones de dólares, la obra consistirá en extender 72 metros el muelle de ultramar, agregar 84 metros de muelle para pesqueros, y un construir un edificio nuevo con muelle propio para la

Prefectura Naval que permita la estación permanente de un guardacostas de altura. En 2009 se había mejorado la caminería de acceso a la terminal, se pavimentaron 11.500 m<sup>2</sup> y se construyeron una plazoleta de contenedores y otra de carga general. Queda pendiente el mejoramiento de la maquinaria y utilería para el manejo de cargas, cuyo estudio se encarará cuando comiencen a verse los resultados concretos de la operativa portuaria.

Puerto Madryn está mejorando con presupuesto propio algunas de las estructuras actuales, aunque existe sobre las autoridades provinciales un reclamo por la necesidad de espacio físico para un área de maniobra y acopio de materiales, que permita agilizar una carencia que se manifiesta en lentitud operativa y conspira contra el empleo como puerto de aguas de ultramar.

Puerto Deseado continuará en el futuro con sus operativas actuales. En el último quinquenio ha disminuido el volumen de sus exportaciones en un 50%, por factores ajenos al puerto, lo que no alienta inversiones de mejoramiento u optimización de gestión.

Ushuaia ha tenido una fuerte reducción de la operativa a causa de sus costos elevados, lo que ha llevado a exportadores e importadores de Tierra del Fuego a mover sus cargas por tierra al puerto chileno Punta Arenas. Además, la naviera operadora de un servicio regular entre Montevideo, Ushuaia, Punta Arenas y Port Stanley (Malvinas), anunció la supresión de las escalas en Ushuaia y Punta Arenas, pasando a realizar solamente el enlace directo Montevideo – Stanley. Los motivos de esta decisión fueron el encarecimiento de los costos del puerto argentino, la poca operativa en el chileno, y las dificultades

impuestas por Buenos Aires a los buques que recalzan en Malvinas.

### **TERMINALES DE LA HIDROVÍA**

Argentina está avanzando en dragado y balizamiento de sus principales arterias fluviales: Paraná y Uruguay, aunque en esta última por ahora todo está en la mesa de proyectos y las buenas intenciones anunciadas.

El pasado mes de mayo autoridades del gobierno central y de la Provincia de Entre Ríos crearon una comisión mixta de desarrollo de la hidrovía del Uruguay como salida a la producción de Formosa, Misiones y Corrientes, que cuentan con un buen enlace ferroviario con los puertos de Concepción del Uruguay y Colón. El Parlamento Provincial reclamó encarar el dragado del Río Uruguay desde el KM 0 al puerto de Concepción del Uruguay a una profundidad mínima de 7 metros.

El Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina confirmó la ampliación de las obras de dragado del Paraná de Santa Fe al Norte, que abarcará el tramo comprendido entre los kilómetros 584 y 1.238 y consistirá en llevar el dragado a 4 metros y el ancho de solera a 104 metros. Simultáneamente, la Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía presentó fuertes críticas al proyecto de dragado, indicando que se hizo pensando en trenes de 12 barcas cuando en la actualidad se arman de 36 a 42, y por tanto, pide que se amplíe a 300 metros el ancho de solera.

Al quedar encerrado por la ciudad, el puerto de Santa Fe será trasladado. El gobierno central de Argentina autorizó una transferencia de fondos de 17 millones de dólares para obras de accesos viales e infraestructura del nuevo puerto que se establecerá en la zona conocida como Paso Tragadero.

Entre Buenos Aires y Rosario existen 59 terminales privadas especializadas desde las cuales se comercia con el mundo. La lista es muy larga y solo se considerará en este análisis aquellas que están en etapa de mejoramiento al futuro.

El Puerto de Rosario comenzó a operar con líneas marítimas internacionales a través de una joint venture que proporciona un servicio semanal regular con Montevideo, donde se trasbordan los contenedores de comercio internacional. Además, el gobernador de Santa Fe habilitó la Terminal III de Villa Constitución, cercana a Rosario, para cargas multipropósito.

El gobierno provincial de Entre Ríos e inversores privados acordaron recuperar el puerto de Ibicuy para insertarlo en la Hidrovía. El sector público comenzó con la adecuación del camino carretero y la vía férrea que conectan el puerto con el nudo de Paraje Roldán, y continuará en un predio de cien hectáreas con relocalización de depósitos, construcción de oficinas, zonas de cargas generales y cereales, depósitos de frío, de acopio de minerales y parque industrial. El sector privado construirá una terminal para el trasvase de mineral de hierro proveniente de Brasil de barcaza a buque de ultramar. Ibicuy se convertirá así en el puerto de mayor calado natural de Entre Ríos.

Ubicado a 200 km de Buenos Aires y 71 km de Rosario, el puerto de San Pedro será modernizado para servir de terminal especializada en exportaciones de frutas y carnes frescas. El proyecto apunta a atender un hinterland que llega hasta Tucumán, aprovechando la infraestructura de comunicaciones terrestres existente, como puerto feeder que alimente Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.

## PARAGUAY

Los puertos de Paraguay no recibirán modificaciones sustanciales en los próximos años, ya que se considera que con las condiciones actuales de navegación por la hidrovía no es necesario encarar modificaciones.

El único aspecto innovador en la política fluvial guaraní ha sido unirse a Argentina en el proyecto de dragado Santa Fe al Norte, compartiendo la responsabilidad del dragado del tramo Confluencia (KM 1.238) al KM 1.635.

## BOLIVIA

Bolivia anunció la construcción de un canal artificial que enlace Puerto Suárez con Puerto Bush y el Río Paraguay obviando el pasaje frente a Corumbá (Brasil). En ese lugar, las autoridades brasileñas han impuesto restricciones a la navegación, obligando al desarme de los convoyes para transitar el meandro con número menor de barcasas en tres puntos del tramo Puerto Bush – Central Aguirre (250 km), lo que encarece el costo del remolque al punto de haberse descartado la opción de la Hidrovía por los exportadores bolivianos. También, se llamó a licitación pública para la construcción de un enlace ferroviario entre Motacucito (el Mutún) y Puerto Bush, donde se cuenta con un calado de 3 metros todo el año, permitiendo que las barcasas de 1.500 toneladas carguen a plena capacidad, lo que no ocurre en el Canal Tamengo, que hoy impone a las embarcaciones el límite de 700 a 1.000 toneladas, obligando a completar la carga en muelle brasileño. Pero debe tenerse presente que los planes bolivianos están más cerca de la expresión de deseo que de la realidad.

## LOS COSTOS Y LOS PUERTOS

En 2006 el Banco Mundial y en 2009 el Banco Interamericano de Desarrollo coincidieron en sendos informes separados e independientes que los altos costos del transporte del comercio internacional de los países de América Latina afectaban seriamente sus respectivas economías. La mayoría pagaban para colocar sus productos en EEUU y Europa el doble que los países de Lejano Oriente, que están a distancias mucho mayores, y el peso más importante recaía en los costos intermedios de la cadena logística (o sea, antes de llegar a puerto). Por ejemplo, transportar un contenedor de Salta a Buenos Aires por camión cuesta el doble que su flete marítimo de Buenos Aires a Rotterdam.<sup>5</sup>

El exportador de un bien o commodity recibe por su exportación el importe que paga el importador menos el costo del transporte del producto desde la puerta o tranquera del lugar de producción hasta la puerta del comprador en destino (modalidad “*de puerta a puerta*”). En el ámbito del Mercosur, los mayores costos de transporte y gestión internos los tienen Argentina y Paraguay, seguidos por Uruguay y luego a buena distancia por Brasil. Aun así, este último entendió el mensaje y, con una economía floreciente y criterio político de orden y prioridades, está invirtiendo para optimizar la cadena logística. Y lo hace en puertos, ferrocarriles y carreteras, pero también en calidad y eficiencia de gestión y en la búsqueda de economías de escala.

En la región la mayoría de los armadores participan de servicios conjuntos con el Atlántico Norte. Normalmente el punto de arribo es Santos o Río de Janeiro, donde los buques que llegan de

EEUU o Europa dejan en el orden del 60% de su carga y después siguen al Sur, a Montevideo o Buenos Aires, donde descargan el 40% restante, zarpando de regreso con un volumen similar, lo que en números fríos resulta antieconómico. Como el tiempo Santos – Río de la Plata – Santos es de 8 días (11 en el caso de Río de Janeiro), en un viaje redondo de 42/45 días el tramo de rentabilidad negativa es del orden de la quinta parte, un valor importante.

También los armadores participan de servicios de transbordo entre buques de diferentes líneas, hacia Río Grande, Montevideo o Buenos Aires, pero esto ocurre con baja frecuencia porque Río de Janeiro, Santos, Paranaguá y São Francisco do Sul están desbordados por sus propias cargas y aplican tarifas muy altas a las operaciones de transbordo, para desalentarlas y empujar a los grandes buques a seguir al Sur. Sin embargo, cuando se comiencen a aplicar las mejoras de operativa y de gestión de Santos e Itapoá, esta situación comenzará de cambiar. Los trasbordos cobrarán prioridad y con el tiempo, quizá, por el Río de la Plata solo veamos navegar buques feeder.

La información estadística disponible indica que en épocas de oferta y demanda normales los buques grandes emplean pocos puertos, eligiendo en cada región una terminal importante (Puerto Hub), desde donde se distribuyen las cargas para y de otras terminales secundarias (Puertos Feeder) en naves menores. Según esas estadísticas, en el mercado de los contenedores el 17% viaja directamente entre dos puertos, el 62% sufre un transbordo y el 21% más de un transbordo.

El sistema funciona sobre la base de que el Hub elegido responde a un grupo de re-

querimientos excluyentes, como ser garantía de profundidad en canal y muro, infraestructura y equipamiento adecuados, gestión eficiente y confiable, personal idóneo en la operativa, capacidad de mantener las cadenas de frío, seguridad jurídica, y costos razonables.

Con las obras de Santos e Itapoá, Brasil va en camino de cumplir con esos requerimientos, y si ambos puertos logran ponerse de acuerdo y repartirse el mercado, no caben dudas que para el año 2015 serán los Puertos Hub del Atlántico Sur, recibiendo los grandes buques de nueva generación y haciendo los transbordos de y para los Puertos Feeder de la Cuenca del Plata, el litoral de Patagonia y el Sur de Chile.

Un nuevo sistema de transporte marítimo se insinúa en la región. No es algo novedoso, solo que la crisis lo está adelantando. Los involucrados del sector privado ya lo habían percibido y se estaban preparando para eso, aunque ahora les llegó el momento de acelerar el paso.

## Y POR CASA: ¿CÓMO ANDAMOS?

Mientras nuestros vecinos, con distintos grados de empuje, encaran la modernización de los puertos mirando al futuro, aquí aún estamos en la etapa de la discusión, con el sector público y el sector privado manteniéndose a distancia y cada uno mirando el problema desde su punto de vista propio. Así, la Sociedad de Prácticos de Montevideo tiene una idea, el Centro de Navegación otra y la ANP la suya, por mencionar solo algunas.

No está mal que así se haga, es más, es como debe ser, pero en la etapa inicial de identificar el problema, un tiempo que aquí ya pasó. Después debe necesariamente venir la definición de los intereses

sectoriales, su enfrentamiento para en la discusión determinar las convergencias (a fortalecer) y las divergencias (a solucionar).

Hoy, a fines de 2010, los grupos de interés ya tienen identificados los problemas y bosquejadas las posibles soluciones a nivel individual, pero está faltando el empujón que provoque la reunión de todos, para en la conjunción y discusión de las ideas encontrar el proyecto que se perciba como la mejor solución para el Uruguay del futuro. Y ese puntapié inicial debe venir del sector público, quien tiene que entender que deberá asumir el rol director como promotor de la oferta y como moderador entre los inversores, y como protagonista directo en la ejecución solo de aquellas áreas que no atraigan el interés del sector privado.

Uruguay no tiene volúmenes de cargas propias como para pensar en economías de escala, pero puede alcanzarlas a niveles razonables si logra capturar los muchos pequeños volúmenes de otros puertos de la Cuenca del Plata, la Patagonia, el Sur de Chile y Malvinas, como hoy lo hacen Montevideo y Nueva Palmira en dimensión más reducida.<sup>6</sup>

Históricamente, el Puerto de Montevideo ha sido el origen y el motor impulsor del Uruguay. A su vera creció una ciudad y después una provincia, la Banda Oriental. Su Apostadero fue el bastión militar del imperio español en el Atlántico Sur, brindando la seguridad militar al Virreinato del Río de la Plata, y en eso mucho le deben otras ciudades y otros puertos de la cuenca. Fue la causa del enfrentamiento y la guerra de reinos, de países vecinos, y por último la razón para la creación de un Estado independiente: la República Oriental del Uruguay. Ya en esa etapa, fue el

puerto por excelencia del país, lo ha sido por 180 años y lo será por algunos más. Pero toda etapa tiene su fin, y así como Buenos Aires está llegando al límite de sus capacidades portuarias, deberá reconocerse que Montevideo también alcanzará el tope de sus posibilidades. La geología marcará el límite máximo de los buques que puedan acceder, porque estos están creciendo más allá de los guarismos de profundidad que razonablemente se puedan mantener.

Sin descuidar Montevideo, que aún tiene tiempo útil por delante, Uruguay debe comenzar a buscar otra terminal marítima que brinde la capacidad de atender un megacarrier, y eso solo será posible sobre el litoral atlántico. Se lo impone la realidad. El país no puede conformarse con tener puertos feeder y nada más. No puede comprometer soberanía dependiendo de puertos de países vecinos que por cierto tienen comportamientos veleidosos y variables a la hora de interpretar intereses en un marco cargado de discursos ideologizados de pseudo-progresismo y solidaridad latinoamericana (los malos ejemplos sobran).

No se trata de una decisión fácil de tomar. Hablar hoy de un puerto no es solo decir canal seguro y muelles, sino también utilería de última generación para la movilización de las cargas, espacio físico para acopio y depósito, ofrecer servicios conexos, planes de gestión portuaria y aduanera eficientes, personal capacitado a nivel de Normas ISO. Y después una cadena logística eficaz y de bajo costo, con accesos por carreteras y puentes amplios que puedan resistir cargas pesadas en una dinámica ágil, con enlace ferroviario moderno.

Se trata entonces de una inversión mayor, quizá una de las más importantes de las siguientes décadas (como lo fue el Puerto de Montevideo en el 1900), que no puede ser enfrentada por el Estado actuando solo, pero tampoco cargar todo su peso en el sector privado. Es necesario unir intereses y esfuerzos.

Alguien puede preguntarse que, pasaría si el país y sus empresarios se empeñan en la enorme inversión de construir un puerto de ultramar moderno y después las cargas no vienen o se van por otros puertos. Tendríamos una terminal endeudada, incapaz de enfrentar sus propios costos, con infraestructura inerte, equipamiento ocioso y personal desocupado, como ocurrió con Paysandú y Fray Bentos hace más de tres décadas cuando ingenuamente se pensó que los puentes internacionales sobre el Río Uruguay traerían a sus muelles las cargas de la mesopotamia argentina cautivas de la burocracia y los intereses intermedios del puerto de Buenos Aires.

Es un escenario posible, que puede ocurrir, aunque también tiene su respuesta positiva. Las cargas no son caprichosas ni se mueven según humores cambiantes ni ideologías políticas. Las cargas van donde son mejor atendidas. Si Uruguay es capaz de ofrecer una terminal marítima segura y confiable, de operativa ágil, con servicios eficientes para el buque y la cadena logística, y a costos razonables, las cargas vendrán solas, no habrá necesidad de salir a buscarlas. Pero si no es capaz de cumplir esos requisitos, de nada servirán los esfuerzos e inversiones. El comercio marítimo no pierde tiempo con los ineficientes.

Entretanto, cabría tomarse un minuto para hurgar en la historia. A fines del si-

glo XIX y principios del XX, la discusión de las obras posibles para el nuevo Puerto de Montevideo ocupó muchas horas de discusión dialéctica, ríos de tinta y metros de papel en titulares y extensos artículos de prensa, debate que ocupó a políticos, empresarios y periodistas. Como en cada acontecimiento de notoriedad en nuestro Uruguay, todo el mundo emitió opinión, a favor o en contra, objetiva, analítica, de opinión o pasión. Pero al final emergió la verdad, porque se trató de obras que una vez concretas acallaron las voces de crítica al justificar largamente las expectativas de los optimistas, devolviendo con creces y en poco tiempo la inversión realizada.

Quizá sea hora que para mejor pensar en el futuro debamos por un momento detenernos en la historia.

## NOTAS

<sup>1</sup> La retirada obligatoria de los VLCC monocasco, prevista para el 31 de diciembre de 2010, ha servido de amortiguador y excusa para la retirada de bodega del mercado. No obstante, 58 buques de ese tipo seguirán en servicio durante 2011.

<sup>2</sup> Esto lleva a la aparición de una nueva clase de nave mercante, el "New Panamax", un portacontenedores de 12.500 TEUs que podrá cruzar por el tercer juego de esclusas del Canal de Panamá, cuya inauguración está prevista para 2014.

<sup>3</sup> Si bien Chile no es un país atlántico, su actividad portuaria tiene influencia sobre la costa oriental del continente, y por eso fue incluido en este análisis.

<sup>4</sup> También San Pedro, sobre el río Paraná, el que será tratado con las terminales fluviales.

<sup>5</sup> ZUIDWIJK, Antonio; “La nueva fase en el transporte marítimo de la Región y su impacto en las cadenas logísticas”, Fundación Nuestromar ([www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org)), Buenos Aires, 2010.

<sup>6</sup> No cabe detenerse a esperar las cargas del corredor bioceánico Valparaíso – Océano Atlántico. Por las trabas burocráticas aduaneras, los exportadores son muy reacios a cruzar más de una frontera.



## VELERO OCEÁNICO BONANZA

Viaje de Instrucción al Sur / Crucero del Bicentenario – FEBRERO 2010

**Capitán de Corbeta (CG) Carlos D. MAGLIOCCA FERRERO**



*El Capitán de Corbeta Carlos D. Magliocca Ferrero ingresó a la Armada el 1° de febrero de 1991. Como oficial subalterno prestó servicios en el ROU Uruguay, ROU Paysandú, ROU Maldonado. Comandó el Grupo de Lanchas de Desembarcos y el ROU Banco Ortíz. Posteriormente prestó servicio en la Escuela de Especialidades. Actualmente se desempeña como Capitán del V/O Bonanza. Está casado y es padre de tres hijos.*

El 6 de febrero arribó al Puerto de Montevideo el yate ARA Fortuna II a fin de encontrarse con su par uruguayo. Se realizaron actividades de camaradería entre ambas tripulaciones integradas fundamentalmente por alumnos de ambas escuelas navales.

El martes 9 ambos veleros zarpan rumbo al Sur, a efectos de participar en las celebraciones del Crucero del Bicentenario y efectuar un viaje de instrucción conjunto entre las escuelas navales de Argentina y Uruguay. Siendo despedidos por el Sr. Director General de Personal Naval, Contralmirante Alberto Caramés.

Ya en la navegación hasta Mar del Plata se realizaron intercambios de alumnos entre ambos veleros, experiencia muy importante desde varios aspectos. Con vientos portantes y fuertes se permitió obtener buenos rendimientos hasta Villa Gesell donde una fuerte tormenta local de 65 nudos proveniente de tierra hizo derivar al velero unas 4 MN al oeste.

El Bonanza fue recibido por el Sr. Comandante de la Base Naval de Mar del Plata CA García, en la mañana del miércoles 10 de febrero.

En este puerto se organizaron diversas visitas en la Base y al Museo Fagián en la ciudad de Balcarce, además de varias actividades de camaradería.

La zarpada prevista para el día viernes debió ser aplazada por condiciones meteorológicas adversas y el Bonanza cambió de atracadero pasando a las marinas del YCA Mar del Plata, donde fue recibido por el Comodoro y miembros de su directiva.

Se recibió a bordo la visita permanente de numeroso público hasta la zarpada producida el día domingo.

Cabe resaltar que desde un primer momento la integración entre cadetes argentinos y aspirantes uruguayos fue total, lográndose así el cumplimiento de uno de los principales objetivos de este crucero en conjunto.

La navegación rumbo a Puerto Madryn fue con mar gruesa y vientos fuertes, sobre todo en el transcurso de las últimas 24 horas con vientos de 40 nudos fuertes lluvias y olas de 5 metros.

La medianoche del miércoles 17 el velero trasluchaba con dos manos de rizo al través de Punta Delgada al sur de la Península Valdés poniendo rumbo al Golfo Nue-

vo y atracando finalmente en Puerto Madryn el jueves a las 0750 sin novedad, alcanzando así la latitud más austral de su historia.

Allí fue acogido por gran cantidad de público y autoridades, realizándose visitas varias como a la Base Aeronaval de Chubut, al Arsenal Naval y al Eco Centro Patagónico.

Se invitó a navegar a miembros del Club Náutico Local, siendo llevados por éstos a las zonas de delfines y leones marinos generándose importantes vínculos con todos ellos.

El viernes 19 al mediodía el Bonanza zarpa de Puerto Madryn pero cerca de la medianoche desde Puerto Belgrano llegan nuevos pronósticos y la situación se torna desfavorable, por lo tanto se toma la decisión de regresar nuevamente a Madryn.

El día domingo a las 0900 se zarpa nuevamente rumbo a Mar del Plata sin novedad.

A la altura del Golfo San Matías se recibe información de que una gran tormenta de vientos huracanados se desarrollaba más al Sur, en el Golfo de San Jorge, con componente SSW.

Un frente comienza a divisarse por el S la mañana del martes, ya casi a la altura de Punta Rasa, el cual llega con vientos muy fuertes (60 nudos) y abundante lluvia, se achica paño a dos manos de rizo y genoa 5. En cuestión de un par de horas el viento se establece de 40/50 nudos del SSW y no amana. Se arría la vela mayor.

La corriente de Malvinas contribuye a que el oleaje local se vea incrementado por el generado en San Jorge. Esto hace que sobre la madrugada las olas alcanzasen los 7 metros de altura.

La mañana siguiente encontraba al Bonanza capeando olas de 8 metros y vientos que permanecen constantes entre 40 y 45 nudos y una tripulación agotada.

Sin máquinas la única propulsión es el tormentín de proa y con éste se alcanzaron velocidades de 18 nudos por corredera (no se verificó el COG pero la corriente era a favor 2,5 nudos).

Sobre la tarde del miércoles 24 de febrero, a unas 60 MN al sur de Quequén y Necochea, bajo fuertes lluvias el viento seguía arreciando y la frecuencia de las enormes olas se hace cada vez más corta, éstas comienzan a romper peligrosamente llegando a provocar la tumbada del barco.

En este punto se toma la decisión de entrar en el puerto de Necochea.

La entrada no fue fácil pues la boca queda atravesada, pero esto permitió hacer un alto y encontrar un muelle al abrigo con todo el apoyo por parte de las autoridades que se pusieron a disposición del velero uruguayo.

Al día siguiente el temporal amaina y por la tarde, luego de realizarse un asado de camaradería en el Faro de Quequén con autoridades locales, y con el motor ya en servicio se zarpa rumbo a Mar del Plata, arribando en la madrugada del viernes 26.

Al mediodía, luego de pertrecharse para la navegación hacia Montevideo, se zarpa a fin de participar de la Parada Naval de veleros, y a las 1445 desfilaba el Bonanza con todo el paño izado y sobre la aleta de estribor del Capitán Miranda frente al Palco de Honor de Mar del Plata emplazado para las celebraciones del Crucero del Bicentenario, donde desfilaron además muchos otros tall ships de todas partes del mundo.

El Río de la Plata recibió a ambas naves con mares muy calmos.

Sobre la medianoche del sábado, el Bonanza propuso un brindis y navegando banda con banda a 7 nudos todo izado y máquinas, se brindó por la hermandad entre los pueblos de Argentina y Uruguay bajo una reluciente luna llena.

El Bonanza arriba finalmente a Montevideo atracando en la madrugada del día domingo 28 de febrero siendo recibido por numerosos familiares y autoridades como el Director de la Escuela Naval y el Presidente del Club Naval.

La tripulación del velero oceánico Bonanza estuvo conformada por 4 señores oficiales, 2 tripulantes y 6 aspirantes de la Escuela Naval. Se navegaron un total de 1.620 millas náuticas.

Es sin duda un claro hecho de que estos seis aspirantes, futuros oficiales de marina, no olvidarán jamás esta enriquecedora travesía.

Dentro de los objetivos principales del Bonanza se encuentra el de fomentar la conciencia marítima nacional, teniendo por Norte que la práctica de la vela es el más importante vínculo entre el Hombre y el Mar conjugándose así el más estrecho contacto con los elementos.

El deporte de la vela despierta en el joven grandes cualidades, donde la filada de una escota o una virada a tiempo son determinantes para no terminar en el agua.

Se fortalecen así valores como la confianza en sí mismo a la hora de tomar decisiones bajo presión. Donde las consecuencias de cada acto son inmediatas, muchas veces en condiciones de riesgo las cuales están siempre latentes.

El respeto por la Naturaleza, el trabajo en equipo, y el valor ante situaciones adversas, son otras de las valiosas armas con que este deporte nutre a quien lo practica, que aplicará a la hora de enfrentar diversas situaciones a lo largo de su vida.

El velero oceánico Bonanza es un Frers 50 pies construido en 1984 en los astilleros Green Marine de Inglaterra.

Que posteriormente adquirido por la Academia Naval de Annapolis.

Participó en múltiples regatas oceánicas en Europa y Estados Unidos, mientras se denominó Fujimo II –su nombre original – y Success, como lo rebautizaron en EEUU.

En 1997 es adquirido por la Armada Uruguaya, mediante la gestión del Club Naval, como Velero Oceánico para Instrucción y Regata.

Participando orgullosamente en todas las regatas de importancia en el Circuito Atlántico, así como regatas y paradas internacionales, es entre los veleros oceánicos de la región de los de mayor reconocimiento.

Actualmente nuestro velero está en manos del Club Naval mediante un Contrato de Comodato firmado con la Armada y es gestionado por el mismo, siendo su fuente de tripulantes marinos de la Armada Nacional y socios del Club.

Desde el punto de vista administrativo depende de la Dirección General de Personal Naval. Donde la concientización de la importancia de la vela en la formación de todo hombre de mar ha generado un importante apoyo y un constante propulsor de iniciativas en este ámbito; buscando obtener los mayores beneficios de este velero el cual representa un sin número de posibilidades.

Son claro ejemplo de esto el hecho de que el Plantel de Vela de la Escuela Naval haya triplicado su número de integrantes en el último año y de que las horas alumno a bordo de un velero sean hoy diez veces más de lo que eran ayer.

Para contribuir a lograr esto último cabe resaltar el hecho de que se hayan estrechado en forma muy importante los vínculos con el Yacht Club Uruguayo.

Mediante la actual alianza Club Naval – HSBC Bank Uruguay se brinda la oportunidad a muchas personas, ajenas a estas instituciones, de poder vivir la experiencia de la navegación a vela y se potencia además la performance general del velero.



Algunos datos relevantes del V/O Bonanza:

Eslora: 15 mts

Manga: 4.60 mts

Calado: 3mts

Aparejo: Sloop

Altura del palo: 23 mts

Sup. Velica: 145 mts<sup>2</sup>

Tripulación en Regata: 12 tripulantes





## EN CELEBRACIÓN DE LOS 70 AÑOS DE LA RESERVA NAVAL, SE CREA SU HERÁLDICA

### BLASONES DE LA RESERVA NAVAL



#### DESCRIPCIÓN HERÁLDICA

El Escudo de Armas de la Reserva Naval, se representa en campo de gules un ancla de oro con cepo y argolla de lo mismo, que lleva una cuerda de lo mismo. Jefe de azur con un sol naval figurado y de oro. Bordura de Plata. Timbra con corona naval de oro; y su divisa reza: “DAR MÁS DE LO QUE LA PATRIA PIDE Y ANTES DE QUE LO EXIJA”

#### SIGNIFICACIÓN HERÁLDICA

El sol en el Jefe es símbolo de la patria y la libertad y por el metal de oro representa la nobleza, la magnanimidad, la riqueza, el poder, la luz, la constancia y la sabiduría, cualidades que identifican a los componentes de la Reserva Naval que, desde su fundación, se ha visto reflejada por su carácter voluntario y honorario, manteniendo en lo más alto los ideales de la Fuerza Naval que representan. Su fondo en esmalte azur, representa la lealtad y serenidad y paciencia puesta de manifiesto en tal noble misión simulando el color de los océanos y del Pabellón Nacional, donde la Fuerza Naval ejerce sus funciones de soberanía.

El ancla de oro representa la identidad propia de la Reserva, como componente Naval, originado por ciudadanos voluntarios que al enlistarse en la Armada formaron dos Batallones históricos, “*Honor y Patria*” y “*Zapicán*”, que luego darían origen a la Reserva Naval, representados ambos por las anclas en sable en su bordura en metal plata, simbolizando la prudencia, rigor, honestidad, y obediencia de ambos batallones.

Su fondo en esmalte gules, es signo de fortaleza, victoria, osadía, alteza y ardid, características con que se han reglado históricamente los voluntarios y honorarios de la Reserva Naval.

La bordura en plata, distintivo de las Unidades de Enseñanza Naval, simbolizando elocuencia y verdad.

La divisa reza:

“DAR MÁS DE LO QUE LA PATRIA PIDE Y ANTES DE QUE LO EXIJA”

Da significado a la entrega y devoción total a la Patria ante su requerimiento, que los Reservistas Navales voluntarios han demostrado en toda oportunidad que han sido convocados.

## UNA SINGLADURA EN ALTA MAR

**Capitán de la Marina Mercante Emilio FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**

El buque tanque “SAMSON” había sido construido en 1963 en los astilleros de La Ciotat, cerca de Marsella en Francia. Enarbolaba un pabellón de conveniencia, el de Liberia, y sus armadores eran americanos judíos con su oficina en la Quinta Avenida de Nueva York. Su tripulación era totalmente española, de las muchas que en las décadas de los cincuenta, sesenta y setenta del siglo pasado navegaban en pabellones extranjeros, porque eran muy apreciadas por estar muy bien preparadas técnicamente y resultar sensiblemente más baratas que las tripulaciones del país de los armadores. No obstante su salario prácticamente doblaba el que recibían en la Marina Mercante española. Décadas después las tripulaciones españolas empezaron a resultar caras y paulatinamente empezaron a ser sustituidas por filipinas y de otros países orientales, aunque los Capitanes, Jefes de Máquinas y Primeros Oficiales siguieron encontrando empleo en pabellones de conveniencia.

El “SAMSON” era uno de los últimos petroleros construidos según el modelo tradicional, o sea con castillo, ciudadela y toldilla. Pronto la necesidad de ahorrar costes impuso la construcción de petroleros más grandes (L.C.C.- Large Crude Carriers) y el puente en medio fue desterrado por el todo a popa (All Aft). Tendencia que siguió con la construcción de los superpetroleros (V.L.C.C.- Very Large Crude Carriers). El puente en medio sin embargo tenía grandes ventajas para los Oficiales de cubierta; al estar alejado de la máquina los camarotes eran totalmente silenciosos y al estar más cerca de la proa,

en el “SAMSON” 85 m, era más fácil divisar obstáculos flotantes pequeños y en las maniobras se estaba más cerca del punto de giro.

El “SAMSON” tenía 201 m de eslora, 24 m de manga, 14,21 m de puntal y un calado medio a máxima carga de 11 m. Desplazaba a máxima carga 45.300 t con un Peso Muerto de 35.500 t lo cual significaba que podía cargar 33.500 t de crudo, empleando para ello un tiempo de 30 horas. Estaba propulsado por un motor Burmeister and Wain de ocho cilindros en línea, de 16.000 caballos de potencia que movían su hélice dextrógira a 120 revoluciones por minuto en “Toda Avante” y que le proporcionaban una velocidad de 16 nudos, consumiendo 56 t diarias de gas-oil. Cuando navegaba con lastre limpio llevaba en sus tanques 11.000 t de agua de mar y su calado medio era de 6,5 m. Tanto a plena carga como con lastre limpio navegaba con un asiento positivo de 1 m que le hacía más maniobrable. Cuando salía de puerto con lastre sucio y mientras limpiaba tanques aumentaba el asiento positivo a 2 m para facilitar las labores de achique. Tenía 10 tanques laterales de carga a babor, otros 10 iguales a estribor y cinco tanques centrales.

Esta historia comienza cuando:

-Toc, Toc- Juan Dopazo, timonel saliente de guardia golpeaba la puerta del camarote del 2º Oficial, siguiendo las ordenes del 3º Santiago Mille que también iba a acabar su guardia de ocho a doce de la noche.

-Don José Luis, son las doce menos cuarto- Una voz somnolienta le contestó -

De acuerdo, Juan-. Entonces se dirigió a popa, donde estaban los alojamientos de los Oficiales de Máquinas y el personal subalterno, recorriendo los 58 metros de pasarela sobre los tanques de carga, antes de llegar a la toldilla, para avisar al timonel entrante Luis Varela de igual circunstancia horaria. Regresó al puente de mando del buque tanque “SAMSON” y esperó a las doce en punto de la noche para ir a la parte posterior del mismo y dar cuatro toques dobles de campana que anunciaban el cambio de guardia.

La guardia en el puente de mando de un buque mercante estaba siempre compuesta por un Oficial y un timonel que en teoría era el que debía llevar el timón del buque, pero como casi siempre estaba conectado el piloto automático el timonel solo se hacía cargo del timón manual en las entradas y salidas de puerto y en circunstancias especiales, como navegación con niebla, zonas de mucho tráfico, etc. En el resto de las ocasiones el timonel ayudaba al Oficial en tareas de vigilancia e inspección.

El 2º Oficial José Luis Valdivielso ya había llegado al puente unos minutos antes y había intercambiado un saludo con el 3er. Oficial. Ambos se dirigieron al cuarto de derrota situado a espaldas del puente, donde el 3º señaló al 2º una situación estimada marcada a lápiz indicando 24h00m., sobre una línea loxodrómica que reflejaba el rumbo que seguía el buque en la carta de punto menor del Mediterráneo oriental, que abarcaba desde la costa de Túnez hasta la de Líbano e Israel. Las cartas náuticas usadas actualmente para la navegación emplean la proyección cilíndrica Mercator, la cual permite que cualquier línea recta trazada sobre ellas uniendo dos puntos, el de partida y el de destino, marque el rumbo real con el que se debe navegar para llegar al punto

de destino. José Luis pensó que era curioso que siguiese vigente este sistema de proyección, descubierto y perfeccionado por el geógrafo y cartógrafo belga flamenco Gerardus Mercator, cosmógrafo al servicio del emperador Carlos V, quien presentó su descubrimiento en 1569.

Santiago Mille, un gallego de El Ferrol, importante puerto de Galicia que contaba con uno de los astilleros más grandes de España, de familia de tradición marinera, la mitad en la Armada y la otra mitad en la Marina Mercante, comentó a José Luis Valdivielso - El rumbo verdadero a seguir es el 107º, que es el marcado en la carta, vamos a casi 16 nudos, hay buena visibilidad, hace buen tiempo y no hay ningún barco por la proa. - ¡Buenas noches y buena guardia! - En ese momento llegó el timonel entrante Luis Varela y Santiago Mille y Juan Dopazo salieron del puente para sus respectivos camarotes.

José Luis Valdivielso era un marino de tierra adentro. Había nacido y se había criado en Valladolid, corazón de la meseta norte castellana. De pequeño se había acostumbrado a divisar enormes extensiones de tierra llana desde cualquier montículo y le parecía que la tierra no tenía fin, sin embargo cuando supo que la tierra solo era una quinta parte de la superficie terrestre y que las otras cuatro partes estaban cubiertas por la mar, pensó que le gustaría muchísimo comprobarlo por sí mismo. A ello ayudó el hecho de vivir cerca del río Pisuega, afluente del río Duero, y al contemplar el discurrir de sus aguas tuvo la curiosidad de saber adonde iban a parar. Estudió Náutica en la Escuela de Barcelona, hizo sus dos años de prácticas, primero en un buque-escuela de la Marina Mercante y luego en un petrolero. Sacó el título de Piloto también en la Escuela de Barcelona, cumplió sus deberes militares

con la patria en la Armada. Se estrenó de 3er. Oficial en un buque carbonero haciendo cabotaje por puertos de la península ibérica, luego pasó a un buque tramp y ascendió a 2º Oficial en otro petrolero. Cuando terminó los 600 días de mar que le exigían para presentarse para los exámenes para el título de Capitán de la Marina Mercante se desembarcó, se preparó en una academia especializada en Madrid y sacó el nº 7 de su promoción compuesta por 148 aprobados. Hacía poco tiempo que acababa de cumplir los 27 años y después de unas buenas y merecidas vacaciones dio el salto de salir a navegar en buques extranjeros donde estaba mejor remunerado que navegando bajo pabellón nacional. El “SAMSON” era el primer barco en el que navegaba de 2º Oficial teniendo ya el título de Capitán.

Lo primero que hizo José Luis Valdivielso fue leer el “Libro de Ordenes Nocturnas del Capitán”, que estaba encima de la mesa del cuarto de derrota, para ver si había alguna instrucción especial. Solo indicaba: - Seguir rumbo 107º y si hay algún imprevisto avisarme-. Firmó el enterado y comprobó que el cuadro de luces reflejaba que las cinco luces reglamentarias de navegación nocturna (dos blancas: una sobre el mástil del puente y otra sobre el mástil de proa, la verde del costado de estribor, la roja del costado de babor y la blanca de alcance a popa) estaban encendidas. No obstante, comprobó visualmente que las luces blancas de los palos y las de color de los costados estaban encendidas, y siempre le decía al timonel saliente que cuando llegase a popa mirase la luz de alcance, y que si no volvía al puente es que estaba bien. Recordaba que cuando estuvo haciendo el servicio militar destinado como timonel-señalero en un destructor de la Armada, haciendo la misma comprobación de

rutina, descubrió que la luz verde del costado de estribor estaba apagada. Avisó al Oficial de guardia, un teniente de navío, que por ese hecho hizo que el sábado siguiente fuese felicitado públicamente cuando toda la dotación en cubierta formaba para revista y lectura de Leyes Penales. Pensó que era curioso que tanto en la vida militar como en la civil los profesionales deben realizar su trabajo con la destreza y el buen oficio que se les exige al ser contratados. Pero en la vida civil un trabajo bien hecho se da por supuesto, mientras que en la vida militar y dependiendo de la categoría del mismo te pueden llegar a condecorar. Cosas de la vida.

Una vez comprobadas las luces, José Luis echó una ojeada al repetidor de la giroscópica, que estaba situado a la izquierda de la bitácora, y vio que marcaba el 107º, con pequeñas oscilaciones de décima de grado al 106º y al 108º. El compás magnético marcaba 110º, el piloto automático funcionaba correctamente corrigiendo las guiñadas del buque y el clinómetro, situado en la línea de crujía, mostraba que navegaban adrizados. La corredera eléctrica SALT señalaba casi 16 nudos de velocidad, y no se veía ninguna luz por la proa. La visibilidad era buena a pesar de ser una noche oscura como correspondía a las de Luna nueva en las que era casi imposible distinguir la línea del horizonte. Soplaban un viento de cierta intensidad y en la mar había olas con borreguitos pero estos elementos no afectaban a la navegación del buque. La sonda no estaba operativa, pues al navegar en aguas profundas no tenía ninguna utilidad, y al tener buena visibilidad y estar lejos de la costa, el radar permanecía desconectado.

José Luis entró en el cuarto de derrota y tomando el cuaderno de bitácora pasó página y empezó a escribir:

## BUQUE SAMSON

Viaje de Isle of Grain (Reino Unido) a Ras Tanura (Arabia Saudita)  
Singladura nº 9, Día 3 de Febrero de 1965

Era curioso, los marinos navegando saben el ordinal del mes en que están pero les resulta difícil relacionarlo con el día de la semana. Los que trabajan en tierra saben cuando es jueves y, sobre todo viernes, pero no saben el día del mes en que viven. El viaje había comenzado en Isle of Grain, situada al norte del condado de Kent, en el banco sur de la desembocadura del río Támesis en el Mar del Norte, donde el día 24 de enero habían estado descargando un cargamento completo de crudo en la refinería allí localizada. Ese día había muerto Sir Winston Churchill y todo el Reino Unido se había conmovido y casi paralizado, pero el mundo del petróleo trabaja las 24 horas todos los días del año y no se iba a detener por esa circunstancia.

José Luis volvió al puente, y acercándose a una mesita donde había un calentador eléctrico de agua se preparó una infusión de manzanilla, con una tableta de sacarina, que escogió entre varios sobrecitos de café, café descafeinado y diversos tipos de infusiones allí preparados para los Oficiales de guardia. Luis Varela, el timonel, seguía con la vista los movimientos del repetidor de la giroscópica para comprobar que el buque mantenía su rumbo.

José Luis salió al alerón de babor, miró al cielo y pudo ver a la estrella Polar casi por el través y a unos 30° de altura sobre el imperceptible horizonte nocturno. Es bien sabido que en el Hemisferio Norte la altura de la Polar casi coincide con la latitud del observador. Esto se debe a que un observador que esté en el Polo Norte tiene a la

Polar sobre su cabeza. Esta circunstancia no se da en el Hemisferio Austral, donde la constelación de referencia es la Cruz del Sur, pero esta no se encuentra en el mismo Polo Sur, sino que tiene un movimiento de circunvalación a su alrededor, por lo que las alturas de las cuatro estrellas que forman la Cruz del Sur varían según la hora del observador, mientras que en el Hemisferio Norte la altura de la Polar permanece prácticamente invariable.

La estrella Polar está en el extremo de una constelación llamada Osa Menor. Cuando la observó José Luis a su izquierda estaba la llamada Osa Mayor o Carro, cuya estrella equivalente a la Polar por su posición en el extremo de la constelación era Alkaid (nombre árabe que significa jeque y de la que se ha derivado la palabra castellana alcaide) y a su derecha y a la misma distancia aproximadamente vio perfectamente la W que forman las estrellas de la constelación de Casiopea. Por la banda de estribor lucía en todo su esplendor la constelación de Orión. Siguiendo la enfilación a la izquierda de las dos estrellas inferiores que forman el cuadrilátero de la constelación, Rigel y Saiph, lucía en todo su esplendor la estrella más brillante del firmamento, Sirius, también llamada por los árabes Alhabor.

Luis Varela, el timonel que le acompañaba en la guardia, era un gallego cuarentón y enjuto que llevaba toda su vida en la mar. Natural de Camariñas, un puertecito pesquero, cercano al Cabo Villano, en plena Costa da Morte, que era famoso porque el 10 de noviembre de 1890, un crucero inglés, el *Serpent*, de 73 m de eslora, 11 m de manga, 4,42 m de calado y un desplazamiento de 1950 t se había estrellado en una noche de fuerte temporal del Sudoeste en Punta Boy. De 179 tripulantes fallecieron ahogados 176 y solo se salvaron tres que

llegaron a la costa a nado y que llevaban puesto el chaleco salvavidas. Este hecho sirvió para que la Armada británica valorara el uso de esta hoy habitual prenda del equipo de salvamento. En la costa hay un cementerio británico con los restos de los ahogados que se rescataron y durante años, en los aniversarios, la Armada Británica enviaba buques que arrojaban coronas de flores en el lugar del accidente. Hasta la década de los cincuenta cuando un buque de guerra inglés pasaba por allí disparaban las salvas de ordenanza. Pero no todo eran desgracias en la Costa da Morte ; debido al batir continuo de las aguas del Atlántico con los acantilados se crían los mejores percebes de toda Galicia, un marisco muy apreciado en toda España y que, en fechas concretas, como las de la Navidad, alcanzan un precio astronómico.

Desde los 20 metros de altura sobre las aguas que tenía el puente del "SAMSON", cuando navegaba en lastre, a José Luis le pareció ver una luz a proa. Tomó los prismáticos y, efectivamente, comprobó que dos luces blancas, una encima de otra, una luz roja a su derecha y otra verde a su izquierda pertenecían a otro buque que iba de vuelta encontrada con él. Era el primer caso de las reglas de Thomas Gray para evitar abordajes. "Si ambas luces de un vapor por la proa has avistado, debes caer a estribor dejando ver tu encarnado". Inmediatamente fue al piloto automático y girando su pequeña rueda de gobierno cambió el rumbo 10° a estribor. Pudo comprobar como el otro buque hacía igual maniobra pues dejó de verse su luz verde y de estar las blancas una encima de otra. Los Oficiales de ambos buques habían efectuado la maniobra correcta. En ese momento la distancia que los separaba debía ser de unas quince millas.

Poco después y según seguía vigilante empezó a ver unas señales luminosas procedentes del otro buque:

· \_ · \_ · \_ , A,A,A

Es decir, la letra A del alfabeto Morse, repetida varias veces, que es la señal de llamada. Se dirigió a un armario dentro del puente y sacó el proyector portátil de destellos luminosos ALDIS, lo enchufó y contestó con la señal de respuesta:

\_ \_ , la letra T

Inmediatamente desde el otro buque inició la siguiente conversación en inglés, el idioma universal de la mar, preguntando:

— what vessel? —

A lo que él contestó:

— liberian tanker spanish crew samson from uk to saudi arabia —

Recibió el enterado y desde el otro buque le respondieron:

— norwegian general cargo vessel pacific conqueror from alexandria to rotterdam —

A lo que contestó como despedida:

— good trip —

recibiendo la misma respuesta del buque noruego:

— good trip —.

En estos momentos el otro barco pasaba por su costado de babor a unos cinco cables de distancia aproximadamente. Enmendó el rumbo 10° a babor para volver al original, guardó el ALDIS, y siguió con la vista al buque con el que se había cruzado hasta que desapareció por la popa.

Comprobó la hora en el reloj del cuarto de derrota y vio que eran las dos menos veinte, así que, dirigiéndose al timonel, le dijo:

- Luis, ya puede Ud. ir a popa-

En la Marina Mercante española había dos leyes no escritas, pero que se llevaban a rajatabla: una era que la guardia se hacía de pie en el puente, y la otra

que en el puente solo podían fumar los Oficiales. Por ese motivo a mitad de la guardia al timonel se le permitía ir 20 minutos a popa para que fumase y se tomase un café si le apetecía. A la vuelta, el timonel y al ser las dos en punto - hora reloj de bitácora -, se dirigió a la campana situada en la parte posterior del puente y dio los dos toques dobles característicos de la media guardia.

José Luis entró en el cuarto de derrota, se apoyó sobre la carta y comprobó que la última tierra firme que habían avistado había sido la Isla de Pantellaria. Una pequeña isla italiana situada al norte de la costa de Túnez y al sur de Sicilia. Había sido a las seis de la mañana del día 1 de febrero cuando dejaron por el través de estribor, y a unas 8 millas de distancia el faro de Punta Spadillo que daba 2 destellos blancos cada 10 segundos. Volvió a salir al puente y se preparó otra infusión de manzanilla mientras recordaba una anécdota curiosa que le había sucedido cuando navegaba de agregado haciendo los días de mar de las prácticas reglamentarias. En un momento dado, el Capitán (familiarmente llamado por la tripulación, “el viejo”, con independencia de su edad) le había dicho al timonel, que hacía su primer viaje e ignoraba las costumbres del “viejo”

-Traígame un café con leche.

Se fue el timonel y al rato apareció con una taza sobre un plato y le dijo al Capitán:

-Aquí tiene su café.

El Capitán le fulminó con la mirada y le preguntó:

- ¿Cuánto café me ha puesto? ¿Cuánta leche? ¿Cuánto azúcar? Vamos que ha preparado el café a su gusto ¿No? Pues este café se lo toma Ud. y a mí me trae una bandeja con todas los ingredientes para que el café me lo prepare como yo quiera.

José Luis sonrió al recordar aquella anécdota y siguió dando paseos por el puente y los alerones, echando de vez en cuando una mirada a los repetidores de la giroscópica para comprobar que se mantenía el rumbo y oteando el horizonte para cerciorarse de que no había ninguna luz a la vista. Cuando vio que eran las cuatro menos veinte le dijo a Luis que fuese a avisar a los relevos. Calculó por la corredera las millas navegadas en sus cuatro horas de guardia y tomando el compás y llevándolo a la escala de la derecha de la carta, la de las latitudes aumentadas, a la altura de la latitud de donde estaban navegando, lo abrió adecuadamente para tomar allí para la carta la equivalencia de las millas de la corredera y lo aplicó en la derrota a partir de la situación estimada que le había dejado Santiago Mille. Marcó con lápiz una crucecita y reflejó al lado: 04h00m.

A continuación, y como hacen todos los Oficiales de las Marinas Mercantes del mundo, escribió al acabar su guardia las particularidades de la misma.

### CUADERNO DE BITÁCORA

Hora Reloj Bitácora	Rumbo Verdadero	Rumbo Aguja	Corrección Total	Viento	Mar	Barómetro	Termómetro Farenh.	Cielo
0400	107°	110°	-3°	SSW 4	3	1013 mb	63°	Despejado



REPUBLIC OF TURKEY  
Ministry of Maritime Affairs and Fisheries

## Fishing VES

Ministry of Maritime Affairs and Fisheries  
The Ministry of Maritime Affairs and Fisheries  
has a fleet of fishing vessels in the  
country's waters and is working to



La anotación del Rumbo de Aguja y la corrección total era muy importante porque en caso de avería en el sistema eléctrico que afectase a la giroscópica el buque podía seguir navegando con el compás magnético. La indicación del viendo era de donde venía, en este caso del Sur Sudoeste, con fuerza 4 (bonancible en la escala de Beaufort, almirante irlandés que la había diseñado en 1806) y de la mar, 3 (marejada según la escala Douglas, vicealmirante inglés que la creó en 1917).

José Luis esperó la llegada del 1er. Oficial Laudino Miravalles que iba a relevarle. Laudino, un asturiano de 34 años que también había aprobado el examen de Capitán en la misma convocatoria que José Luis y que estaba ya propuesto para el ascenso en la compañía, era natural de Luarca, importante puerto pesquero de Asturias, que contaba entre sus hijos ilustres a Severo Ochoa, premio Nobel de Fisiología y Medicina en 1959. Cuando llegaron Laudino y el timonel entrante, como eran ya las cuatro le dijo a Luis Varela que diese los cuatro toques dobles de campana para anunciar el cambio de guardia. José Luis puso a Laudino al tanto de la situación del buque y se despidió diciendo una frase coloquial que había aprendido en el buque escuela - Me voy a empujar la vagoneta. (Que quería decir me voy a la cama) José Luis recordaba también de aquel barco que, en una ocasión, estuvieron fondeados dentro del puerto de Montevideo todo un mes esperando se solucionase un conflicto laboral con los portuarios. Al volver de la ciudad en una lancha todas las noches, estaba de guardia un marinero que se apellidaba Bucetas, que tenía que despertarles al día siguiente, y todos los alumnos le cantaban con música de ranchera - Me voy a echar un ratito/ hasta que venga Bucetas/ que diga muy buenos días/ y le mande a hacer puñetas -

. José Luis pasó por el office, se preparó un desayuno, y fue a acostarse a su camarote.

Laudino, 1er. Oficial del “SAMSON”, además de hacer las guardias de cuatro a ocho de la mañana y de la tarde, donde tenía la gran ventaja de ser siempre testigo del orto y el ocaso del sol, era el jefe de cubierta, dependiendo de él el contra maestre (en términos coloquiales “nostramo”), los marineros, los mozos y parcialmente el bombero. Era responsable de la carga y descarga del buque, de sus lastres sucios que luego se tenían que convertir en limpios y del mantenimiento de la obra muerta en la lucha permanente contra la corrosión producida en el acero, empleado en la construcción del buque, y debida al ambiente hostil y salino del agua de la mar. Allí donde aparecía un punto de oxidación o corrosión, allí empezaba el trabajo de picar, rascar, miniar y pintar la chapa que lo sufría. Sin embargo, la conservación de la obra viva del buque solo se podía hacer en dique seco, donde se eliminaban las incrustaciones de moluscos adheridos al casco y se daba tratamiento con pintura especial a la parte habitualmente sumergida.

A las once de la mañana, esta vez era un camarero el que golpeaba la puerta del camarote de José Luis para despertarle. Se afeitaba, duchaba, y se vestía, normalmente con camisa y pantalón caqui, prendas que compraba a buen precio en Port Said mientras esperaban turno para formar el convoy para pasar el Canal de Suez, y se dirigía al comedor de Oficiales donde le servían la comida en solitario. Las doce era la hora oficial de la comida que presidía el Capitán, Ignacio Udondo (el viejo), un solterón, casi cincuentón, vasco de Bermeo y a la que asistían todos los Oficiales de cubierta libres de guardia y el Oficial radiotelegrafista. Pero como José Luis en-

traba a las doce tenía que comer él solo antes. El Jefe de Máquinas y los Oficiales de ese departamento comían en un comedor destinado a ellos en la toldilla.

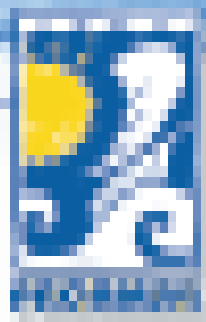
Cuando José Luis subió al puente a las doce del mediodía, el 3er. Oficial Santiago Mille le puso al corriente de las novedades. Al comenzar su guardia había dado cuerda al cronómetro del cuarto de derrota (siempre a la misma hora y la misma persona), había efectuado las observaciones astronómicas que le habían permitido señalar en la carta la posición verdadera y no estimada del buque a las 12h00m. Latitud 32° 50' N. Longitud 27° 55' E. El Capitán había variado el rumbo un grado a estribor, al 108°, para corregir el abatimiento a babor producido por las corrientes y el oleaje, había recibido el parte meteorológico entregado por el radiotelegrafista y había tomado el Estado Absoluto del cronómetro con las señales horarias para llevar la hora exacta del meridiano de Greenwich a bordo. Como 3er. Oficial, Santiago Mille, que tenía el Título de Piloto de 1ª de la Marina Mercante, además de sus guardias era el responsable del trabajo administrativo; listas de tripulantes, manifiestos de carga, cartillas de navegación de la tripulación, rol del buque, puesta al día de cartas náuticas y derroteros, etc. También los botes y aros salvavidas estaban bajo su custodia.

En esta ocasión Santiago le informó a José Luis de algo especial. A las 15h00m. esperaban cruzarse con otro buque de la compañía, el "DIANE", que venía cargado con crudo del Golfo Pérsico para Hamburgo. La guardia diurna de José Luis era más animada que la nocturna, pues de vez en cuando alguien subía al puente para charlar un rato con él, entre ellos el radiotelegrafista que tenía su oficina y camarote casi pegados al puente. Echó una ojeada a la carta y comprobó que les faltaban unas trece horas

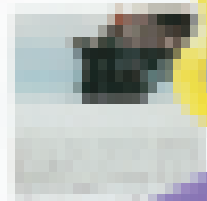
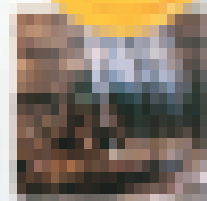
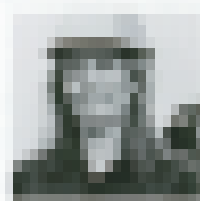
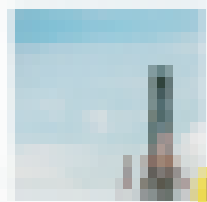
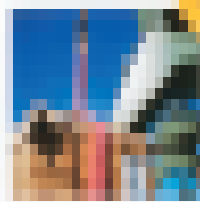
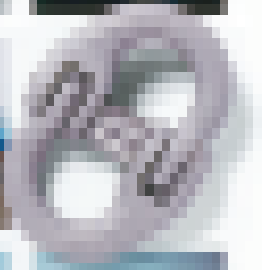
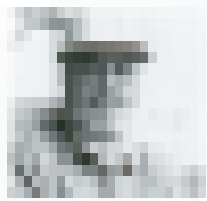
de navegación para recalar en Damietta, ciudad situada en la orilla este del delta del río Nilo, la situada en la orilla oeste era Rosetta. Como llegarían de noche, y en su guardia, comprobó en el Libro de Faros que identificarían el de Damietta, porque daba 2 destellos blancos cada 30 segundos con un alcance de 20 millas. El rumbo estaba dado para dejar el faro a 12 millas al sur. Como era de día miró hacia la popa y vio una estela blanquecina, dejada por la hélice, casi rectilínea, que indicaba que el buque navegaba correctamente.

Su timonel, Luis Varela, le interrumpió sus cálculos y le dijo: - Tenemos un barco por estribor-. José Luis salió al alerón de esa banda y miró con los prismáticos. En efecto, se distinguía a lo lejos la silueta de otro buque mostrando su costado de babor, y que cruzaba su derrota. Recordó otra de las reglas de Thomas Gray. "Si a estribor ves colorado debes con cuidado obrar, cambia a uno u otro lado, para o manda ciar". Inmediatamente se dirigió a la alidada superpuesta al repetidor de la giroscópica del alerón de estribor, que servía para tomar demoras, y enfiló al otro buque. Sabía que marcación constante equivalía a riesgo de colisión así es que esperó 10 minutos y volvió a la alidada para ver si había variado la enfilación. Como no había variado, tomó la decisión de maniobrar ya que era a él al que le correspondía hacerlo. Por descontado que descartó parar, o el mandar ciar que sugería Thomas Gray (Se supone que esas eran maniobras para casos límite). Se dirigió al piloto automático y poco a poco fue cayendo a estribor hasta enfilarse con su proa al otro buque, el cual no tardó en quedar por su costado de babor, cada vez abriéndose más. Se imaginó el suspiro de alivio del Oficial de guardia del otro buque cuando pudo comprobar que José Luis había hecho la maniobra correcta. Cuando ya no hubo pe-

RENDERING 3D, 4D & 5D  
CONSTRUCTION, PROJECT  
AND COST MANAGEMENT  
[www.machete.com.au](http://www.machete.com.au)



**Machete**



10000 3D/4D/5D CONSTRUCTION  
PROJECT AND COST MANAGEMENT  
SOFTWARE DEVELOPMENT

**Machete**

# Sistemas de Comunicaciones



CALLE JUAN MANUEL ROSALES 1028 - TEL. 004 80007  
AVILA - P.R. 00003 - WWW.SICOMEX.COM

Única distribuidora autorizada en el Grupo

**FASTEST  
T880**  
Sistema de comunicaciones de voz

Cambia a digital 



Manejable como un PC

International Emergency Call Centers  
Ayuda de voz en español



International Emergency Call Centers  
CALLE JUAN MANUEL ROSALES 1028  
AVILA - P.R. 00003  
TEL. 004 800070007  
WWW.IECC.COM

ligo volvió al piloto automático y enmendó el rumbo al original que llevaban. Ya hacía un rato podían hablar por radioteléfono con el “DIANE” y, efectivamente, sobre las dos y media de la tarde vieron su proa en el horizonte. Venía un poquito abierto por babor, por lo que no hubo que rectificar el rumbo. A eso de las 15h. pasó por el costado de babor a unos cuatro cables de distancia, y, en ese momento, mientras los tripulantes de ambos buques se saludaban, José Luis hizo el saludo de ritual con la bocina: 3 pitadas largas, dos cortas y una larga que fue igualmente contestado por el “DIANE”, que se fue alejando poco a poco por la popa hasta perderse de vista. A las 16h.00m volvió a marcar en la carta la situación estimada y a continuación escribió:

cortas estancias en puerto. Después, de cinco a seis, iba a la oficina del buque y seguía con el trabajo de la nómina de la tripulación que era otra de sus responsabilidades y que a final de mes tenía que estar terminada para que la compañía diera la orden de transferencia de los haberes de los tripulantes a sus respectivos bancos.

A las seis de la tarde acudía al comedor de Oficiales para asistir a la cena, presidida por el Capitán, que en esta ocasión sí podía compartir con sus compañeros, así como a la sobremesa posterior a la misma. En ella se hablaba de lo divino y de lo humano y cada uno contaba sus batallitas, llegando al final de la charla todos a la misma conclusión, que era qué bien vivía la gente que trabajaba en tierra. A las siete se retira-

### CUADERNO DE BITÁCORA

<b>Hora Reloj Bitácora</b>	<b>Rumbo Verdadero</b>	<b>Rumbo Aguja</b>	<b>Corrección Total</b>	<b>Viento</b>	<b>Mar</b>	<b>Barómetro</b>	<b>Termómetro Farenh.</b>	<b>Cielo</b>
1600	108°	111°	-3	SSW 5	4	1010 mb	61	Despejado

El viento había aumentado a fresquito y la mar a fuerte marejada.

José Luis entregó la guardia a su relevo Laudino Miravalles y se dirigió al botiquín del buque. Una de sus obligaciones era ser el hacer de ”médico” a bordo, y dedicaba una hora diaria, de cuatro a cinco de la tarde, a atender ese menester: curar heridas y quemaduras, gastroenteritis producidas por beber bebidas demasiado frías por el personal que en la máquina o en cubierta trabajaban a altas temperaturas, contusiones, dolores musculares, etc. y, de vez en cuando inyectar antibióticos a tripulantes con enfermedades venéreas contraídas durante sus

ba a su camarote, escribía cartas a su familia y amigos cuando se acercaban a puerto y leía alguna novela, si podía ser histórica, que era el género que más le gustaba, mientras oía música clásica en su transistor. Cuando el sueño le vencía se acostaba y se dormía. Había comprobado otra de las leyes no escritas de los barcos, cuando estás de guardia el tiempo transcurre lentamente, cuando sales de guardia el tiempo corre a toda velocidad.

A las doce menos cuarto de la noche escuchó en la puerta de su camarote el golpear de Juan Dopazo: - Toc, Toc, Don José Luis es la hora -.