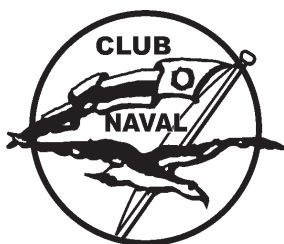


REVISTA NAVAL

ABRIL



2011

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXIII N° 66

ISSN 0797 - 1222

ABRIL 2011

DIRECTOR

CN (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCOLI

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CN (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego ROMBYS

TN (CG) Martín PEREYRA

AN (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Colaboraron en este número:

Prof. Yuri GRAMAJO

Bach. Mauro FRANCESCOLI (Traducción)

Coordinador Informático: CN (CG) Jorge FILARDI

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: Crucero ROU “Uruguay” (1910-1951), fondeado en la rada interior del puerto de Montevideo, en 1910.

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>Entrevista exclusiva al Jefe de Estado Mayor de la Defensa General del Aire José Bonilla</i> Prof. Yuri GRAMAJO	9
<i>La gestión de los recursos humanos de las Fuerzas Armadas</i> Capitán de Navío (R) Gustavo E. VANZINI	19
<i>El Servicio Naval es Conjunto</i> Almirante Frank B. KELSO II	23
<i>Bicentenario 1811-2011 ¿Qué celebramos?</i> Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	29
<i>Oportunidades y desafíos para la cooperación regional en el actual ambiente estratégico marítimo</i> Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY	35
<i>A cien años de un episodio autóctono de “diplomacia de Cañoneras”: la misión del crucero “Uruguay” durante la crisis paraguaya de 1911</i> Capitán de Navío (CG) (R) Daniel LOUREIRO	41
<i>¿Reme(s)ión islámica o algo más?</i> Heber ARBUET-VIGNALI	51
<i>El simulador de puente</i> Capitán Eduardo Oscar GILARDONI	67
<i>Combate en Santo Domingo de Soriano</i> Emilio HOURCADE LEGUISAMO	73
<i>MEDEVAC/ CASEVAC: Un faro guía en el oscuro océano donde a veces se navega sin rumbo certero</i> Capitán de Corbeta Álvaro NOVO ARRUDA	81
<i>Los North American (Sud Aviation) T-28 Fennec en la Aviación Naval Uruguaya</i> Esc. Tabaré Ifrán RODRÍGUEZ	89
<i>La política exterior en el ámbito del MERCOSUR</i> Prof. Bernardo QUAGLIOTTI DE BELLIS	109

A NUESTROS LECTORES

Coincide esta edición de nuestra Revista Naval con el comienzo de las celebraciones nacionales del Bicentenario, mientras muchos orientales nos preguntamos que bicentenario estamos celebrando. Damos repuestas a nuestros lectores con un artículo que nos lleva a los importantes sucesos de nuestra historia nacional que están cumpliendo 200 años, como así también su trascendencia a través de los tiempos. El combate de Santo Domingo de Soriano, unos de los primeros hechos militares de nuestra Lucha emancipadora y que tuviera lugar en 1811, recibe atención en este número.

Habiendo cumplido un año de la promulgación de la Ley Marco de la Defensa Nacional y aprobada la Ley de Presupuesto, se ha iniciado un proceso de cambios en el componente militar de la defensa que creemos nos llevará a repensar los lineamientos estratégicos y operativos que nos han guiado hasta la fecha.

Para obtener información sobre estos temas hemos ido a las fuentes, entrevistando al Jefe del Estado Mayor de la Defensa en procura de conocer cuales son los nuevos rumbos para nuestras Fuerzas Armadas. Cuando son referidas las modificaciones a aplicarse en el sistema nacional de defensa, se hace mención con insistencia a dos factores, la “conjuntez” y los recursos humanos. Sobre ellos también aportamos material, analizando las mayores experiencias, en relación a las otras Fuerzas, que poseen las Armadas en operaciones conjuntas, derivadas de la articulación del medio terrestre, aéreo y marítimo, que constituyen sus componentes orgánicos. La gestión de los recursos humanos militares es presentada en la com-

paración de los modelos institucional y funcional.

La región en que vivimos condiciona nuestras decisiones como país, por lo cual cualquier estudio estratégico nacional debe ser realizado visualizando lo que sucede en nuestra vecindad. La alternativa de desarrollar una política exterior común, más allá de los conceptos fundacionales del MERCOSUR, constituye tema de un artículo que ofrecemos a la opinión de nuestros lectores.

Otro asunto referido a política exterior es la cooperación regional en el ambiente marítimo y sobre el mismo presentamos la oportunidad y los desafíos que su implementación conlleva a través de una exposición de gran valor estratégico.

A pesar de no responder exactamente a la temática central de nuestra Revista, consideramos que los recientes sucesos del mundo árabe tienen tal trascendencia estratégica global que justifica sobradamente su consideración. Asimismo tenemos muy presente que más allá de la actualidad de muchos artículos, nuestras publicaciones constituyen una referencia documental para el análisis de variados temas.

Así, hemos recurrido a nuestro prestigioso colaborador el Dr. Heber Arbuet Vignali, quien resume y analiza los sucesos bajo la óptica del Derecho Internacional y el atributo de la Soberanía de los Estados. Por razones de tiempo, el trabajo que presentamos fue cerrado al pasado 14 de febrero, por lo cual procuraremos continuar el análisis en próximas ediciones.

Las aeronaves T-28, además de llenar un espacio importante en la historia de nuestra Aviación Naval, nos llevan a una época de enfrentamientos y confusión, de-

rivados de los momentos políticos y militares tumultuosos en los cuales ocurrió su incorporación. Nos retrotraemos a esos tiempos en un trabajo histórico que llamará a la opinión y el recuerdo.

Desde hace muchos años las Armadas de todo el mundo han recurrido a los simuladores con el objetivo de lograr una mayor eficiencia y economía en los entrenamientos de su Personal. Nuestra Escuela Naval se encuentra en proceso de incorporación de un equipamiento de este tipo. El Simulador de puente es el tema que desarrolla unos de nuestros valiosos colaboradores, bajo una visión más técnica que de opinión, pero que creemos resultara ilustrativa sobre un asunto de importancia profesional.

Las Armada ha constituido desde siempre una herramienta imprescindible en la política exterior de un Estado. En una bella e inédita página de nuestra historia naval, incluimos un hecho que cumple cien años y que nos muestra otra marina y otros hombres pero fundamentalmente, la defensa de los intereses nacionales fuera de fronteras. Tenemos gran satisfacción en presentarles esta investigación, realizada por un camarada Oficial Naval.

Con el apoyo de nuestros colaboradores hemos conformado un número que creemos será del agrado de nuestros lectores, en el comienzo de un año que prometemos estará pleno de trabajo intentando informar y crear opinión entre quienes nos honran con la lectura de nuestra Revista Naval.

La Redacción



ENTREVISTA EXCLUSIVA AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA GENERAL DEL AIRE JOSÉ BONILLA

Prof. Yuri GRAMAJO



Yuri Gramajo es Periodista especializado en Seguridad y Defensa. Diplomado en el “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.

El Estado Mayor de la Defensa fue creado a fines de 2010, habiéndose designado como Jefe del mismo a quien fuera hasta ese instante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Gral. del Aire José Bonilla.

Desde ese momento, varias han sido las interrogantes que han surgido sobre cuál será efectivamente el papel del ESMAD. Los primeros pasos fueron algo desconcertantes y no parecía estar muy claro el alcance y el rol a desempeñar por este nuevo organismo.

Conocer de parte de su primer jefe designado, cuál es el pensamiento con el que se encara este desafío, se hacía impostergable.

De modo que fuimos a conversar con el nuevo Jefe del ESMAD. La entrevista, realizada en el marco de una conversación de casi tres horas en el hogar del General del Aire José Bonilla, permite saber de cerca el pensamiento de quien hoy tiene por delante delinear y en buena parte contribuir a definir cómo será el Estado Mayor de la Defensa.

La entrevista ha sido dividida en áreas temáticas, aunque como se verá muchos temas se cruzan, inevitablemente, entre sí.

SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LAS FFAA.

YG: De acuerdo a declaraciones del Ministro de Defensa se le han planteado al Estado Mayor de la Defensa dos objetivos para fin de año. Uno de ellos es determinar qué Fuerzas Armadas precisa el país, y la otra, de carácter funcional, la reducción de los efectivos en un número que ha oscilado entre 1.500 a 6.500.

¿Estos objetivos pueden ser alcanzados si no se establece primero la política de defensa nacional, que incluye, entre otros temas, las diversas hipótesis de conflicto?

¿El Presidente de la República, asesorado por el CODENA, ha establecido estas pautas o la conformación de las FFAA., su despliegue y sus efectivos, se seguirán llevando a cabo bajo directivas sin tomar en cuenta la implementación de una política de defensa nacional?

Esto ha sido histórico en Uruguay, no solo en este gobierno.

JB: El señor Presidente de la República es parte del CODENA o Consejo de Defensa Nacional. El CODENA es un órgano asesor y consultivo del Presidente de la República en materia de Defensa, pero está integrado entre otros por el Presidente y además éste preside el Consejo. A su vez, lo integran el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Defensa Nacional, el Ministro del Interior, el Ministro de Economía y existe una Secretaría. El Presidente puede citar o invitar a otros participantes. Citar, por supuesto, cita a un subalterno, como los Comandantes en Jefe o al Jefe

del Estado Mayor de la Defensa. Invitar, por ejemplo, invita a una autoridad política. En todo esto, el Estado Mayor de la Defensa actúa como secretario del CODENA. En este sentido, nuestra primera meta es conjuntar toda la información, todos los estudios y análisis estratégicos primarios a nivel nacional, para que el Estado Mayor de la Defensa pueda presentarle al CODENA la situación general del Uruguay.

Por ejemplo, hoy por hoy ningún país va a invadir el Uruguay, quizás a muy largo plazo esto pueda suceder, pero hoy día no está en la cabeza de nadie que esto pueda suceder. Si tenemos que cumplir con la misión de toda la sociedad uruguaya, de defender nuestra soberanía. Cuando hablamos de soberanía hablamos de un concepto muy amplio. Soberanía es por supuesto defender el espacio territorial o las aguas jurisdiccionales, pero hoy la soberanía está hasta en las comunicaciones. La soberanía está en Internet. Soberanía es el conjunto de recursos estratégicos que tiene nuestro país. Y ahí es donde apunto en primer lugar. Hoy día hay 25 millones de personas errando por el mundo entero. Y se estima que entre cuatro y cinco millones de personas más van en el mismo sentido. ¿Y qué buscan? Buscan espacio donde vivir, buscan comida. Hoy, la gran preocupación es el agua y la comida, no tanto otras riquezas. Y América es una chacra del mundo. Y Uruguay tiene la gran suerte de contar entre sus recursos estratégicos con un campo muy fértil, con una ganadería consolidada, una agricultura también muy rica, una riqueza ictícola que aun no ha sido explotada e incluso con riquezas en la plataforma que hacen a posibilidades de futuro. Nosotros tenemos que presentarle al CODENA todas las hipótesis de conflicto y el CODENA priorizará cuáles son las más

importantes y se traducirán en políticas de defensa nacional, que es lo que hasta hoy no existe. Una vez que tengamos la política nacional de defensa eso se traducirá en políticas militares, en lo que hace al Ministerio de Defensa. El Ministerio de Economía tendrá las suyas, etc. Y de ahí haremos los planes para determinar qué Fuerzas Armadas tenemos hoy y qué Fuerzas Armadas necesitamos. Hay que evaluar su despliegue, su cantidad, su entrenamiento, otras misiones que tenemos como la participación en misiones de paz de Naciones Unidas, donde hay más de dos mil efectivos que están desplegados y otros tantos preparándose en el país para relevar. Ver en definitiva si están distribuidas acorde a la situación. Hay que sumar un tema no menor, y es que en el interior, muchas unidades significan una fuente de trabajo en sí mismas. Hay localidades donde las fuentes de trabajo son el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y los Municipios. Por otro lado, tenemos muchas fuerzas concentradas en Montevideo y no sé si es tan necesario que esto sea así. De los estudios saldrán si es necesario mantener esas unidades en la capital o desplegarlas adecuadamente a lo largo del territorio, con rápida movilidad, concentradas en algunos departamentos y no en divisiones, porque más que de divisiones podemos hablar de batallones. Todo esto requiere de un estudio serio, profesional y científico de la situación, para contrarrestar o disuadir a los que vengan a constituir una amenaza para Uruguay, en las innumerables hipótesis de conflicto. A su vez hay que ver también la realidad social de los soldados. No es lo mismo un soldado que ingresa en un cuartel cerca de donde vive, que si debe pasar a vivir en un lugar lejano al de su residencia. A veces podemos sumergirlo en la indigencia si lo hacemos pagar un alquiler con el

suelo que tiene. Hay que tener en cuenta que cuando ingresamos un ciudadano a una unidad en Montevideo, ingresa alguien que no ha conseguido otro medio de trabajo con sueldos mejores que los que pagan las Fuerzas Armadas. A veces ingresan personas con muchas carencias, a las que hay que formar y eso implica una inversión. Todo esto hay que tenerlo en cuenta al momento de visualizar las Fuerzas Armadas a corto y mediano plazo.

Recién estamos comenzando en esta tarea, muy ardua, muy difícil. Recién tenemos la sede, estamos integrando al personal. En uno o dos años se verán los resultados. Lo importante es que ya se comenzó la tarea. La gran revolución es ver qué Fuerzas Armadas se necesitan. Algo nada menor, por la complejidad que tiene hoy día la defensa nacional, que pasó de ser netamente del Ministerio de Defensa o de las Fuerzas Armadas, para ser responsabilidad de toda la sociedad.

Vinculado a esto mismo, hoy día nuestro país cuenta con FFAA. caracterizadas por un reducido nivel tecnológico y con una estructura orgánica y concepción de empleo que las hace intensivas en cuanto a mano de obra. A su vez, la asignación para inversiones es prácticamente cero. Por su parte, los salarios son muy bajos y sin salarios adecuados no hay buen reclutamiento, como usted mismo reconoce. La capacidad de selección es prácticamente nula, con consecuencias institucionales de corto, mediano y largo plazo.

Todo esto en el marco de una visión social negativa que disminuye el atractivo para el ingreso a la actividad militar.

Con esta situación absolutamente objetiva parece muy difícil que desde el punto de vista organizacional se pueda siquiera mantener las capacidades de las FFAA.

A pesar de que no se manifiesta con claridad, parece inevitable que parte de estas capacidades se perderán, cuantitativamente, cualitativamente o en ambos sentidos. Por otro lado, si bien se anuncian reducciones en los efectivos afectados a misiones de paz, cada vez se asignan más tareas a las FFAA., ya sea por vía legal o por medidas de emergencia, que las afectan «tanto para un lavado como para un fregado...», como expresara el propio Ministro de Defensa, en radio El Espectador, el 4 de mayo de 2010.

Todos estos son hechos que influyen en el desafío de reestructura que tiene por delante el ESMAD.

¿Cómo piensa usted encarar la reestructura que le ha sido ordenada, en este cuadro de situación?

La pregunta es muy amplia y da para hacer muchas apreciaciones y podríamos hablar días enteros sobre esto. Indudablemente que las capacidades, que es de lo más importante que tienen las Fuerzas Armadas, es la reserva de poder que tiene un Estado..., hoy..., es cierto, se están perdiendo. Por muchas razones. Una de ellas el tema monetario. Las retribuciones que recibe nuestro personal son muy bajas. Oficiales y personal. En diciembre de 2010, en el día de la Policía, escuchamos que el señor Ministro del Interior decía que un policía, agente de segunda, al fin de esta administración, va a ganar \$ 25.600 más 50 horas de servicio 222. Un Mayor de la Fuerza Aérea, un Mayor del Ejército, un Capitán de Fragata de la Armada, está ganado esa misma plata. Entonces el desequilibrio es grande y la motivación a llevar adelante por parte de los superiores se hace prácticamente nula. Más aún con el desarrollo económico que está habiendo. Por ejemplo, hay más compañías aéreas que están haciendo llamados a pilotos y

aerotécnicos que ganan U\$S 3.500 frente a lo que ganan en las FFAA. Así el superior no puede ofrecer ninguna motivación. Incluso las misiones de paz están siendo afectadas. Fíjese que un soldado que se va de misión al exterior gana unos U\$S 1.000 adicionales. Bueno, eso hoy por hoy, lo puede ganar acá en un trabajo extra o quizás algo menos de eso, pero no tiene que irse lejos de la familia y esperar en algunos casos hasta seis meses para cobrar. A veces no es atractivo salir en misiones de paz. Es una lástima porque nosotros tenemos una trayectoria de país en lo que hace a misiones de paz de Naciones Unidas.

Hay problemas con los repuestos y el mantenimiento... El material es obsoleto... No hay inversión prácticamente...

En fin, las Fuerzas Armadas han perdido mucho...

...Parece difícil plantearse una reestructura...

...Es difícil, es muy difícil, pero no imposible. Si como dice la misma Ley, todas las vacantes se van a traducir en sueldos... La Ley dice que se podrá reducir hasta 6.500 efectivos y esos sueldos se traducirán en mejoras salariales para los que quedan en las fuerzas. Eso solo se puede hacer en el Ministerio de Defensa. Hay que trabajar, hay que sacar servicios, servidumbres, ser más eficientes, unificar unidades, incluso de distintas fuerzas. Eso permitirá mejorar los ingresos de los militares.

En la determinación de sus objetivos, ¿el ESMAD toma en cuenta los trabajos de carácter doctrinario que a lo largo de los años han desarrollado las tres fuerzas, especialmente en sus escuelas de posgrado, ya sea el IMES, ESGUE o ECEMA, o el CALEN? Muchos de esos estudios contienen profundas y serias experiencias de carácter profesional.

En este momento estamos dedicados a la lectura. La Ley habla de eficiencia conjunta. Es la primera vez que se utiliza este término. En la Ley y en la doctrina de las FF.AA es la primera vez. Por tanto es poco lo que podemos encontrar de los trabajos anteriores, salvo algún trabajo que pueda haber sobre las FF.AA. del futuro y alguien lo haya encarado desde lo conjunto. Sobre eficiencia conjunta, la Ley en su artículo 19 dice hay que unificar funciones, actividades y servicios, salvo en lo que hace a la especialización de cada fuerza. Si mañana se está hundiendo un barco, indudablemente irá la Armada a rescatar a ese barco, pero si se requiere la intervención de otras fuerzas, ahí hay que ir a la eficiencia conjunta. ¿Para qué la Armada, el Ejército o la Fuerza Aérea van a comprar material si ya lo tiene otra fuerza? ¿No es de sentido común pedirle a una fuerza que lleve adelante una operación, utilizando los medios de las tres fuerzas...?

...Justamente, ya que tanto se habla de esfuerzo conjunto, ¿usted tiene en estos momentos algún tipo de previsión de esfuerzo conjunto, pero a nivel operativo y que trascienda lo estrictamente logístico? Le pregunto esto porque si bien desde hace algunos años se viene hablando de este tema, personalmente advierto que muchas veces se confunden algunos conceptos y cuando se habla de esfuerzo conjunto suele reducirse este concepto a las compras o aspectos de carácter logístico. Obviamente esto es parte del tema, pero lo conjunto debería ser, sobre todo a nivel operativo, ¿no le parece?

Mire, una de las tareas del ESMAD es las compras. Como también lo es el tema de las Misiones de Paz. Sobre las Misiones de Paz le hemos planteado al Ministerio que esto se pase para más adelante, porque tan-

to a nivel de SINOMAPA como los CECOMAPAZ de cada fuerza, está funcionando muy bien. ¿Para qué traerlo acá cuando hoy no lo podemos atender? Lo mismo que las compras. Será paulatino, de a poco. Por lo menos hasta el año que viene no vamos a avanzar en esto. Pero ya estamos pensando en que los uniformes deberían ser unificados, el uniforme de base, el de trabajo, debería ser uno solo para las tres fuerzas; salvo los de gala o de paseo, en los que cada fuerza tendrá el suyo. Cuando hablo de uniformes, también hablo de comida, hablo sistemas de armas, de comunicaciones. Hablo de todo lo que significa una logística de fuerzas armadas que debe ser unificada. Pero le reitero, esto lo dejamos para el año que viene.

Respecto a su comentario sobre temas operativos, coincido, pero francamente en esto no quisiera ahondar para no herir susceptibilidades, ya que en algunos temas no estoy convencido y si bien tengo algunas ideas, primero hay que tirarlas en una mesa de trabajo y con estudio de Estado Mayor, hay que ver qué es lo mejor.

¿Por ejemplo...?

...Puedo poner muchos ejemplos pero temo pecar y poner alguno que pueda ser mal interpretado.

¿Tiene alguna fecha concreta en todo esto?

Para el primero de noviembre, día más día menos, esperemos tener la propuesta de qué FF.AA. se necesitan para defendernos de los peligros que enfrenta nuestro país.

¿El Estado Mayor de la Defensa tendrá integración puramente militar o se incorporarán civiles a su staff; y de ser así, civiles de carrera o por designación política?

Ya elevamos una reglamentación de la Ley, porque a la Ley le falta el alma que es la reglamentación. La ley en su artículo número 16 habla del Estado Mayor de la Defensa, pero no dice cómo va a estar constituido, ni cómo se mueve, ni qué tiene adentro. Estamos esperando la aprobación de la reglamentación en la que hay un organigrama a llevar adelante. Uno de los temas es un Estado Mayor especialista, en el que se integren civiles especializados en distintos temas. ¿Y por qué en ese lugar? Porque el Estado Mayor de la Defensa es una organización militar. Es un Estado Mayor militar. Entonces hay que colocar a los civiles en el Estado Mayor especialista donde pueda estar un Economista o un especialista jurídico. Un Estado Mayor especializado que dependa directamente del Jefe del Estado Mayor de la Defensa.

EDUCACIÓN

¿Cómo se concibe a nivel ESMAD el tema educación militar? Por otro lado, ¿qué rol se le otorga a las fuerzas y en particular al propio ESMAD en la preparación del proyecto de Ley de educación militar y policial que deberá elevarse el próximo diciembre?

Le hago esta pregunta porque, por ejemplo, la Comisión que establece la Ley de Educación Nacional promulgada, ya lleva más de cinco reuniones realizadas, así como la preparación de un Seminario con expertos extranjeros, y en estas reuniones, según tengo entendido, los representantes de las FF.AA. solo participaron de una de ellas en donde expusieron la visión de cada fuerza, 30 minutos cada representante, y en lo que hace a la preparación del Seminario han estado totalmente por fuera de la misma.

Yo visualizo... Visualizo un Ministerio de Defensa integrado por civiles, ya que la defensa es un tema de toda la sociedad. Civiles que hay que ir capacitando, ir formando en las áreas que hacen a la defensa. El Ministerio de Defensa es un ministerio que tiene especificidades. Cuando hablamos de las Fuerzas Armadas del futuro, esto pasa por la educación. Lo conjunto pasa por la educación. Visualizo, no sé en qué plazo, pero visualizo una sola Escuela de Estado Mayor. No puede ser que para un país como el que tenemos haya tres Escuelas de Estado Mayor, cuando lo futuro es lo conjunto. Una Escuela de Estado Mayor conjunta que por supuesto en lo que atañe a cada fuerza tenga sus especificidades...

...Le reitero la pregunta.

Mire, las Fuerzas Armadas de futuro solo van a ser ejecutoras del plan que lleva adelante el Ministerio de Defensa. Ya no van a planificar a futuro toda su actividad. Solo serán ejecutoras de lo que ordene el Ministerio de Defensa en lo que hace a la política militar de defensa. El artículo 16 es muy concreto, dice: “Armada Nacional, Ejército Nacional y Fuerza Aérea Uruguaya, ejecutarán las tareas necesarias para cumplir los cometidos asignados atinentes a la defensa...” Y el artículo 17 dice expresamente que “... las Fuerzas Armadas, institución militar de la defensa, son responsables de la ejecución de las actividades militares de la defensa”. Es muy claro. Entonces, si tendremos que trabajar en educación, para que esto que hoy se está haciendo se consolide con el tiempo y sirva para que toda la sociedad esté inmersa en lo que es la defensa nacional.

Una pregunta referida a un tema que ambos sabemos que les preocupa a muchos oficiales. ¿Qué impacto estima ten-

drá sobre la educación militar, y particularmente en cuanto a aspectos técnicos específicos de cada fuerza, la reorientación de recursos presupuestales que determina que no se pague incentivos a los docentes/instructores militares a partir de 2012?

Sí..., en eso hay toda una polémica, una polémica que nace con las famosas dietas. Y no es menor, porque acá en Uruguay existen fuerzas armadas compuestas por tres fuerzas y cada fuerza tiene una situación diferente. Habría que no estandarizar hacia abajo, habría que pagarles a todos los oficiales lo mismo... Nosotros le planteamos al mando superior en su momento pagarle a todos los oficiales el 20% de aumento de sueldo, que es lo que cobran algunos en concepto de dieta, algunos el 20% otros menos, según la fuerza... Entonces... Luego de esa estandarización, pagarle una dieta o algo por el estilo a aquellos que efectivamente ejercen la docencia. Docencia, que es distinto de dar clase. Porque a mí me prepararon para ser un líder y si soy un líder yo tengo que dar instrucción militar, algo que es propio de la carrera. Entonces yo no tendría que cobrar aparte por dar instrucción de tiro, instrucción de vuelo, instrucción militar o de otro tipo. Distinto es la docencia, a aquel que ejerza la docencia hay que compensarlo. Esto está en estudio.

¿...Estas visiones son compartidas por usted y las diversas jerarquías a nivel político, ya sea el Ministro de Defensa o el propio Presidente?

...Hemos estado hablando de esto...

MORAL Y SALARIOS

Usted sabe que un elemento para compensar en algún modo las afectaciones derivadas de inversiones mínimas y bajos

salarios, es la motivación y moral de los militares. En este sentido permítame volver al tema salarial y contrastar algunas manifestaciones del Ministro Rosadilla sobre los salarios militares, cuando manifestó que serían «los más amplios posibles», algo expresado en la Comisión de Defensa de Diputados, el 6 abril de 2010. A pesar de esta manifestación, los militares son los únicos funcionarios públicos excluidos de la norma que fijó un salario mínimo de \$ 14.400, según el artículo 754 de la Ley de Presupuesto vigente.

Un soldado o marinero, con dedicación total y sujeto a disciplina, guardias, etc., ganarán al final del ejercicio presupuestal aproximadamente \$ 11.000 y este tema, a su vez está sujeto al éxito de la reducción de vacantes y otros ajustes previstos. Una situación similar es la de los oficiales, si se les compara con cargos públicos de similar dedicación y responsabilidad.

¿En el marco del estudio de reestructura que le fuera ordenado, está pensada alguna medida para paliar en concreto esta situación que aparece como bastante difícil de sostener?

Es muy difícil pero cuando nosotros abrazamos esta profesión... En mi caso yo quería volar... Mire, el sacrificio es parte del ser militar... Cuando uno recibe un orden y la cumple, termina su jornada sabiendo que se va a su casa con la satisfacción del deber cumplido. La motivación económica en la profesión militar es distinta a otras profesiones. Hemos planteado a la superioridad la situación de nuestro personal. Es parte del liderazgo plantear esta situación. Y lo hicimos antes, durante la presentación y después del presupuesto. Presupuesto en el que no se tuvo en cuenta la situación de las categorías de Jefe a General. Ningún aumento. Salvo el que el Po-

der Ejecutivo otorga a todos los empleados públicos, del entorno del 7% a partir del primero de enero. A su vez, la posibilidad de sacarnos las dietas, lo que se consideraba una reducción del salario. Es cada vez más difícil para el líder en las Fuerzas Armadas motivar a la gente. Por todo esto: baja retribución, poco material para ejercer su trabajo... Si yo doy una orden, una orden sencilla, por ejemplo de barrer la plaza de armas, lo mínimo que le tengo que dar al personal para que cumpla esa orden, son los elementos necesarios para cumplirla... Un ejemplo sencillo. Todo esto hace muy difícil el ingreso a las Fuerzas Armadas. Y algo similar sucede con los que se van. Parece algo simple, que unos se van y vienen otros. Pero a quienes ingresan hay que formarlos. Que tengan la formación requerida a veces es muy costoso. Un piloto experimentado tiene que tener 10 u 11 años de vuelo, un capitán experimentado de un barco necesita haber pasado mucha agua bajo sus pies. Y esto sin mencionar las capacidades del personal subalterno, en lo que hace a la mecánica de un blindado u otro tipo de ejemplos. Todo esto hace que a los líderes se les agoten las soluciones. El oficial siempre está alerta a las situaciones del personal, hay que apoyar, hay que mitigar los problemas; pero cada vez se hace más difícil. Esperemos que esto se revierta. Vamos a ver con las vacantes... Hasta ahora con cerca de 1.100 vacantes se han podido dar \$ 500 a la gente, desde soldados hasta alférez o guardiamarina. Para este año está previsto reducir hasta 2.500 efectivos. Según el Ministerio de Defensa cada 1.000 efectivos se ahorran más o menos \$ 80.000.000. De modo que podemos hablar de \$ 200.000.000 a redistribuir en sueldos. Hay que hacer algún planteo y las autoridades van a decidir cómo es esa distribución... Las vacantes dan posibilidades de

aumento de sueldo. Lo que aspiramos nosotros es generalizar el 20% para todos los oficiales. Y a aquellos que den clase que cobren una compensación.

JERARQUÍAS

¿Cuál es su relación con los Comandantes en Jefe de las tres Fuerzas y cómo definiría su vínculo institucional con ellos?

El Estado Mayor de la Defensa es el órgano asesor del Ministro de Defensa. No tengo canal de mando ni canal con los Comandantes en Jefe. Ellos dependen del Ministro de Defensa y son los responsables y administradores de sus respectivas Fuerzas. Yo con ellos tengo un diálogo muy fluido, somos contemporáneos, somos colegas, con Rosales fuimos Comandantes en Jefe hasta hace poco... Pero..., este..., frente a una situación de emergencia, el Jefe de Operaciones del Estado Mayor de la Defensa va a ser el mando operativo. Es decir que a través del Ministerio de Defensa, éste le indicará a las tres fuerzas qué elementos se requieren para potenciar el Estado Mayor y llevar adelante una tarea específica. Algo de esto pasó con la basura. El Estado Mayor hizo su plan en el que se le asignó a cada fuerza qué elementos debía disponer para llevar adelante la tarea y cada uno cumplió eficientemente su cometido y el Ministerio de Defensa salió en general muy bien parado, Creo que hay un antes y un después de eso...

¿...Por qué...?

...Porque la sociedad vio que no tiene a un enemigo en las Fuerzas Armadas. Vio que son parte integrante de la sociedad. Somos ese mismo vecino que necesita limpiar su barrio. Incluso, sabiendo el soldado que ganando \$ 5.000 estaba haciendo una tarea de un funcionario público que gana

muchísimo más... Yo estuve allí, con calor y con lluvia se hizo y el ciudadano vio la actitud de las Fuerzas Armadas. Salieron frente a una emergencia que podía afectar a la sociedad. Las Fuerzas Armadas preparadas como siempre para actuar frente a una emergencia. Lo mismo pasa con las inundaciones, la aftosa, los incendios...

...Ahora, respecto del tema de la basura, usted es consciente que en muchos militares hubo dos sentimientos opuestos, lidiando internamente en cada uno de ellos. Muchos me lo han confesado. Por un lado la satisfacción de cumplir una tarea que iba en beneficio de la sociedad, la que demandaba una solución al problema de la basura; pero por otro lado, muchos sentían y decían: "Nos transformamos en basureros..." ¿Qué reflexión le merece esto?

Es respetable. Cada opinión es respetable. Pero el militar debe obedecer. Al militar cuando le dan una orden, la cumple. No cabe la menor duda. Pero, desde siempre, ante una situación que desborda al gobier-

no o una administración, las Fuerzas Armadas deben actuar. Sí, también somos bomberos. También somos rescatistas ante una desgracia en el mar, en un cerro o en una inundación. Cerramos la frontera ante el problema de la aftosa. Sí, tenemos muchos temas para llevar adelante. ¿Pero, por qué? Porque tenemos una sociedad a la que nos debemos. Una sociedad que paga impuestos y que sabe tiene unas Fuerzas Armadas que le reintegran esos impuestos en la defensa y ante un estado de emergencia.

FUTURO

¿Cómo visualiza usted el ESMAD de futuro?

Recién estamos comenzando. Avanzamos de a poco. El ESMAD se está comprendiendo de a poco. Todos los militares son leídos, todos acceden a Internet. El oficial inquieto, permanentemente está evolucionando. El mundo va a lo conjunto. A largo plazo, el ESMAD va a ocupar, no solo el lugar que tiene hoy, sino que va a estar llamado a más cosas.





www.revistanaval.com.uy

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

secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS DE LAS FUERZAS ARMADAS ¿MODELO INSTITUCIONAL O MODELO OCUPACIONAL?

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.

Uno de los asuntos que genera un creciente interés entre los administradores políticos y militares de las Fuerzas Armadas, ha sido el dilema entre la adopción de un modelo institucional o un modelo ocupacional en la gestión de los recursos humanos militares. Al ser modelos teóricos de análisis, no llegan a representar la real situación de ningún caso práctico que sea estudiado ya que sus características están siempre presentes, con mayor o menor preeminencia.

La base de todas las discusiones se encuentra en determinar en qué medida los recursos humanos militares deben ser regulados bajo las mismas o diferentes concepciones que el resto de la población civil, o sea, si las mismas están insertadas en la sociedad en una manera convergente o divergente. Una pregunta que surge de inmediato es conocer si el cambio de lo que se denomina modelo institucional a un modelo ocupacional, no genera consecuencias negativas en el cumplimiento de sus misiones dentro del sistema de defensa.

Para una mejor comprensión de este dilema, conocido como I/O, desarrollaremos las características de cada uno.

MODELO INSTITUCIONAL

Ha sido la forma en que se han gestionado los recursos humanos militares en las Fuerzas Armadas de los tiempos modernos. Parte de que las mismas constituyen una institución con características diferenciales dentro de la sociedad, cuya existencia se encuentra legitimizada por valores tales como el deber, el honor y la patria. Pertenecer a las FFAA, implica trascender del mero interés individual hacia un bien común que es la defensa de la sociedad.

El ingreso a las mismas se produce bajo condiciones fijas, pautadas administrativamente para las diferentes categorías funcionales, aceptando el ingresado a partir de ese momento, una disponibilidad de tiempo completo al servicio. Las condiciones de trabajo, los salarios y los beneficios que están estipulados, no constituyen materia de negociación ya que el militar tiene estrictas restricciones a este respecto como así también a cualquier tipo de sindicalización. Todos los recursos deben procesarse de manera personal por la vía jerárquica y la mayoría son resueltos administrativamente dentro de la institución. Los

traslados, cambios de destino y largos periodos fuera del hogar, forman parte de la dinámica profesional afectando en muchos casos a sus familias. A su vez los militares están sometidos, además de las regulaciones jurídicas del resto de la sociedad, a leyes y reglamentos de disciplina propios y diferenciales, y en el caso de oficiales, a códigos de honor de juzgamiento interno.

La sociedad acepta, a diferencia de cualquier otro grupo social, que el militar está sometido, en el transcurso de sus entrenamientos y operaciones, a riesgos físicos que incluyen la pérdida de su vida, los cuales son salvados con la mera calificación de “actos de servicio”.

Estos conceptos divergentes, aplicables solamente a los militares, abarcan también un sistema paternalista de remuneración, mucho menor que en la actividad privada para igual capacitación y experiencia, pero compensado con retribuciones en “especies” (alimentos, alojamiento, uniformes y servicios médicos, entre otros) y aplazado mediante la alternativa de un favorable sistema de retiro. En todos los casos las remuneraciones responden más a veteranía y experiencia que a competencia medida.

Largos periodos de convivencia en bases terrestres y en buques, crean una internalización de actitudes grupales, que llevan a aceptar penas y alegrías propias del servicio militar con una comunidad de sentimientos y valores, que constituyen lo que se denomina “espíritu de cuerpo”, factor preponderante en la creación de un relacionamiento poderoso y único del individuo con la institución militar.

De esta forma se han manejado los recursos humanos de las Fuerzas Armadas durante largos periodos, siendo una forma comprobada de obtener militares con los valores necesarios para estar listos y enfrentar las misiones que le sean encomendadas por las autoridades nacionales.

MODELO OCUPACIONAL

La tendencia hacia un modelo ocupacional de gestión de los recursos humanos de la Fuerzas Armadas, se ha dado principalmente en los países industrializados, especialmente en aquellos que durante muchos años mantuvieron un sistema de reclutamiento en la modalidad de servicio militar obligatorio y han cambiado a fuerzas voluntarias.

Este modelo se legaliza por las leyes del mercado respondiendo a la oferta y la demanda laboral. Prima el interés del individuo sobre la organización y cualquier normativa que de ella emane. Quien ha sido reclutado se integra a las FFAA mediante un contrato en el cual se especifica las tareas para las cuales es incorporado, como. así también, las condiciones en que desarrollará sus tareas.

Este modelo, convergente con la sociedad civil, conduce a que las personas así integradas se sientan más relacionadas en forma horizontal con similares ocupaciones fuera del ámbito militar.

La aplicación de este modelo ocupacional parte de ciertas premisas básicas:

- a) En términos de eficacia/costo, no existe una distinción analítica entre el sistema militar y los otros existentes en la sociedad civil.
- b) La remuneraciones militares deben ser en su totalidad de carácter metálico.
- c) Las remuneraciones militares deben estar directamente vinculadas con la capacidad y los conocimientos de sus miembros y relacionadas con similares ocupaciones civiles.

Otro aspecto a considerar es el resultado que en este modelo la justicia militar en todas sus expresiones, pierde validez hacia una aplicación plena de la justicia civil.

COMPARANDO AMBOS SISTEMAS

Como ya fue indicado al inicio, ninguno de estos modelos aparece en forma ex-

clusiva en la gestión de los recursos humanos de las FFAA en ningún caso práctico que sea analizado. Lo importante realmente es determinar cuál es la tendencia del cambio y cómo esto puede influenciar sobre la eficiencia y la eficacia en las misiones asignadas a los militares.

La primera pregunta a contestar es la razón que motiva el cambio. Al respecto existen condiciones externas y objetivos políticos internos. Entre las primeras es posible destacar las profundas modificaciones experimentadas en la sociedad en los tiempos recientes. Las personas, por diferentes razones que han estudiado los psicólogos, se ha vuelto individualistas, motivadas en gran medida por afanes consumistas y con una pérdida progresiva de los valores colectivos.

A su vez, algunos gobiernos, especialmente en Latinoamérica, condicionados por el pasado reciente y por motivaciones ideológicas, han procurado “desmilitarizar” lo militar y este camino les ha resultado una opción valedera.

La forma de contrato en el modelo ocupacional, con sus características específicas y condiciones funcionales prescriptas, quita flexibilidad al cumplimiento de las misiones que le son asignadas a las FFAA, especialmente en aquellos países donde se hace uso de las mismas en tareas subsidiarias. Éstas implican una multiplicidad de trabajos que exceden lo militar, no haciendo posible realizar una previsión de los mismos al momento del alistamiento.

Lo anterior crea especiales complicaciones en aquellas FFAA, como las de Uruguay, que mantienen, durante largos periodos, sus tropas en misiones de paz en zonas conflictivas como así también en el caso de misiones navales con tiempos extendidos fuera de su base. Todas estas situaciones no se presentan en el modelo institucional en el cual la dedicación al ser-

vicio militar es completa, sin limitaciones de horario.

Otro hecho anómalo para la organización militar han sido los intentos de sindicalización que pueden ocurrir dado la relación horizontal de los enlistados bajo la modalidad funcional con el resto de la sociedad, lo cual crea un fenómeno de consecuencias imprevisibles en lo que es la esencia de lo militar. Lo anterior, que en el caso de las FFAA aparece por ahora de manera incipiente, se ha hecho realidad en las fuerzas policiales, habiendo generado abundantes problemas de creciente complejidad, como ha sucedido recientemente en Ecuador y también, de manera esporádica en nuestro país.

LA TENDENCIA

La aplicación del modelo ocupacional en la gestión de los recursos humanos en las FFAA, en aquellos países que han intentado este camino básicamente por razones emergentes de los cambios sociales, ha experimentado un retroceso. Dos razones se visualizan como causas del mismo. En primer lugar, los costos involucrados en este sistema de alistamiento han sido mayores en términos presupuestales, al deberse remunerar en su totalidad en metálico y relacionado con los salarios mayores que se pagan para los mismos conocimientos y destrezas en el ambiente civil. Por otro lado, las FFAA han demostrado su inviabilidad en el logro de adecuados niveles de eficiencia y eficacia en el cumplimiento de las misiones militares asignadas, presionando hacia el retorno del sistema institucional.

No obstante, además de la decisión entre un sistema u otro, hay dos asuntos que también deben ser considerados y que refieren a la convivencia de los dos modelos bajo una misma organización.

Uno de ellos ha sido la adopción de contratos de tercerización, o sea la aplicación parcializada del modelo ocupacional, que se realizan con operadores privados, para hacerse cargo de determinadas tareas usualmente llevadas a cabo por los propios militares, especialmente en áreas logísticas y de servicios. Las mayores remuneraciones y las condiciones más favorables en que este personal tercerizado lleva a cabo sus tareas, genera tensión con el personal militar con el cual conviven. A su vez, en general, los contratos de tercerización no prevén las múltiples y diferenciales misiones que le son asignadas a las fuerzas militares, en especial las que se llevan a cabo fuera de base, para las cuales los “institucionalizados” deben tomar parte, pero habiendo perdido las capacidades que los mismos poseían cuando tenían a cargo de manera exclusiva la ejecución de los mismas.

Como fue dicho al inicio, ninguna organización funciona “in totum” con alguno de los dos modelos, ya que sus características están presentes en todos los casos. Pero de todas formas debe existir preeminencia de uno sobre otro para que el sistema funcione.

En este aspecto, no resulta socialmente justo mantener retribuciones salariales marcadamente menores en relación al resto de la sociedad y en especial al resto de los funcionarios públicos, y a su vez eliminar las retribuciones “en especies” que en cierta forma dan un cierto balance a esta situación.

A su vez, integrantes de las FFAA, sin ninguno de los derechos laborales en cuanto a horarios, licencias y demás condiciones de trabajo, solamente se ven compensados con un beneficio “aplazado”, como es el derivado de un sistema jubilatorio más favorable que el resto de la sociedad.

Pero quizás lo más importante se encuentre en el “ethos” de lo militar, cuyos fundamentos son valores tales como la obediencia, el deber, el valor y la patria y que solamente se sustenta mediante una verticalidad jerárquica voluntariamente aceptada por todos los integrantes de la organización militar. Cualquier acción intentando horadar este concepto, echa abajo todo el modelo y sus consecuencias son imprevisibles.

CONCLUSIONES

1) Las experiencias internacionales sobre la adopción del modelo ocupacional en la gestión de los recursos humanos de las FFAA, se encuentran en retroceso, en parte debido a los altos costos involucrados pero especialmente por la pérdida de eficiencia y de eficacia en el cumplimiento de las múltiples misiones que le son requeridas a los militares en estos tiempos.

2) Los modelos de gestión deben funcionar con el máximo de sus conceptos vigentes. La aplicación parcial de los mismos puede conducir a caminos erráticos que afectan de manera negativa el funcionamiento de las FFAA en el cumplimiento de sus funciones en la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

1) Bañón y Olmeda (compiladores). *La Institución Militar en el Estado Contemporáneo*, Alianza Universidad, Madrid 1985.

2) Moskos Charles. *Tendencias Institucionales y Ocupacionales en las Fuerzas Armadas*, Lo militar más que una Profesión, Ministerio de Defensa del Reino de España Madrid 1991.

3) Moskos, Williams y Segal. *The Postmodern Military*, Oxford University Press 2000.

EL SERVICIO NAVAL ES CONJUNTO

Almirante Frank B. KELSO II, U.S. Navy, &
el General Carl E. Mundy, Jr., U.S. Marine Corps

Nota de la Redacción

1. El artículo que se transcribe a continuación fue publicado en la revista *Proceedings* de mayo de 1993. En ese momento, el Almirante Kelso era Jefe de Operaciones Navales y presidente del Instituto Naval de los EEUU y el General Mundy Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina.(Marine Corps)

2. El concepto "Servicio Naval" del título y a lo largo del artículo, debe interpretarse como la actividad coordinada de la Armada y Marine Corps

3. A pesar de que el artículo fue escrito hace 18 años, nos parece de actualidad para nuestra realidad. En efecto, el trabajo refiere a las primeras impresiones y consecuencias de la ley Goldwater – Nichols, que en 1986 impusiera el inicio de una profunda visión conjunta para las FF.AA de los EE.UU. En Uruguay nos encontramos iniciando un proceso que aspira también a una adecuada consideración de aspectos conjuntos; de allí la opinión de que los enfoques y experiencias que presenta el artículo, fundamentalmente en lo orgánico por encima de las notorias diferencias de dimensión y estratégicas, pueden interesar a los lectores y la decisión de la Comisión Editorial de publicarlo.

4. Si bien el artículo refiere a las fuerzas navales de los EEUU, deseamos destacar especialmente que un número muy significativo de Armadas del mundo y en particular de Sudamérica, tienen una estructura orgánica y experiencia histórica que las hace especialmente adecuadas para liderar y ser tomadas como referencia en procesos de "avance hacia lo conjunto" y de "conformación de paquetes de fuerza adaptados a la misión".

En concreto en nuestro país, desde el año 1977, la Armada cuenta con un Comando y Estado Mayor con la misión específica, capacitación y experiencia práctica diaria para conducir las operaciones de sus fuerzas navales, aéreas y terrestres.

Asimismo, desde la década de los 50's hasta la fecha, ha desarrollado una amplísima experiencia en cuanto a la conformación y conducción de Organizaciones de Tarea, tanto internas, como conjuntas y combinadas.

5. Acercamos este trabajo, entonces, con la idea de realizar un aporte a la anunciada reestructura de nuestras FF.AA. que permita incrementar su eficiencia y reafirmar su prestigio y profesionalismo

La Redacción

La nueva Estrategia de Seguridad de los Estados Unidos requiere diferentes aptitudes militares para un mundo cambiante. Las fuerzas militares de EEUU de hoy deben estar preparadas para realizar un amplio espectro de operaciones regionales, contra muchos enemigos de menor

capacidad militar, en vez de llevar a cabo una guerra global contra un solo superpoder. Hoy hay menos dólares para defensa y menos bases de EEUU en el exterior. Mañana, habrá menos todavía. Para usar fuerzas militares exitosamente bajo estas nuevas condiciones, la nación

requiere fuerzas conjuntas más pequeñas, rápidamente desplegables, fácilmente adaptables a las diferentes misiones, y altamente entrenadas.

El desafío para los planificadores de la defensa de EEUU es aprender cómo hacer más con menos. Reestructurar las fuerzas militares de EEUU -en forma, tamaño y capacidades- para realizar estas diversas tareas requerirá una cooperación entre ellas como nunca se ha visto antes en nuestra historia. El servicio naval se está preparando para hacer su parte.

“...Desde el Mar”, el nuevo concepto estratégico del servicio naval, traza el rumbo para las contribuciones de la Armada y del “Marine Corps” (Cuerpo de Infantería de Marina), a las capacidades militares nacionales hacia el siglo XXI. Es una muy significativa variación de la Estrategia Marítima que dominó la planificación estratégica naval durante la Guerra Fría. La amenaza naval global ha desaparecido. En vez de prepararse para operaciones de alta mar independientes, para derrotar a una poderosa armada soviética, nuestra Armada y Marine Corps se concentrarán en proyectar poder militar en regiones litorales del mundo. En vez de proveer apoyo indirecto a operaciones militares conjuntas, la potencia naval abrirá puertas dondequiera que se necesite la fuerza militar de EEUU, contribuyendo directamente a las operaciones conjuntas en tierra.

La dimensión agregada de poderosas fuerzas de la Armada y del Marine Corps operando desde el mar transforma la batalla “aire-tierra” de ayer en la batalla “mar-aire-tierra-espacio de mañana”. Para dominar los desafíos de este complejo nuevo entorno, nuestro servicio

naval está perfeccionando sus capacidades únicas para luchar la próxima guerra como una parte integral de una Fuerza de Tarea Conjunta.

Innovaciones en Ejercicios Conjuntos

La Armada y el Marine Corps están trabajando activamente en la redefinición de los roles navales en los ejercicios conjuntos. El ejercicio “Ocean Venture”, del Comando del Atlántico, en mayo de 1992, mostró varios métodos nuevos para mejorar la integración de la fuerza naval en una Fuerza de Tarea Conjunta. Por primera vez en la historia reciente, un comandante del componente de la Armada estableció su cuartel general en tierra. Usando innovadores procedimientos y nuevas técnicas y equipamientos de comunicaciones, el comandante de la fuerza naval dirigió las operaciones de su flota mientras se encontraba junto al comandante de Fuerza de Tarea Conjunta.

Esta dimensión agregada trajo una nueva definición de las capacidades de una fuerza naval en apoyo directo a las operaciones conjuntas en tierra.

Igualmente significativo resultó que el comando de la Fuerza de Tarea Conjunta en sí mismo, en principio ocupado por un general de Ejército, pasó a un general del Marine Corps para completar el ejercicio.

El Ejercicio “Ellipse Bravo” del Comando Europeo, en junio de 1992, fue una demostración similar de nuevas capacidades de la fuerza naval en operaciones conjuntas. El ejercicio fue diseñado para probar nuestra habilidad de generar rápidamente una Fuerza de Tarea Conjunta capaz de llevar a cabo una operación de evacuación de emergencia. En 48 horas, el Comandante

de la Sexta Flota, actuando como el Comandante de Fuerza de Tarea Conjunta, reunió una fuerza de 22.000 efectivos y comenzó la operación. Esta vez, el Estado Mayor de la Fuerza de Tarea Conjunta comenzó su trabajo en tierra, pero más tarde embarcó en una nave de comando de flota. Dicho Estado Mayor mantuvo continuidad en el comando a lo largo de esta evolución. Como hecho significativo, este ejercicio demostró también que un comandante de componente aéreo de fuerza conjunta (CCAFC) y su personal podían funcionar en el mar.

En una tercera demostración de nuevas capacidades de la fuerza naval, durante el Ejercicio “Tandem Thrust” del Comando del Pacífico, el Comandante de la Tercera Flota, comandó una Fuerza de Tarea Conjunta de 15.000 hombres en operaciones de proyección de poder, que culminaron en desembarcos anfibios y asaltos aerotransportados. Este ejercicio fue único, en tanto que el Estado Mayor de la Fuerza de Tarea Conjunta permaneció a bordo durante toda la operación, mientras el CCAFC, un general de la Fuerza Aérea, coordinaba todas las operaciones aéreas desde un remoto y protegido cuartel general en tierra.

Finalmente, fuerzas de tarea conjuntas antidrogas dirigidas por la Armada en el Caribe y el Pacífico Oriental, proveen ejemplos de futuras operaciones conjuntas y “multiagencia” en apoyo a objetivos nacionales. Estas fuerzas de tarea conjuntas explotan las capacidades de la Armada para la vigilancia aérea y de alta mar, así como también en lo que respecta a comando, control, y comunicaciones. Los barcos y aviones de la Armada operan en una red integrada que incluye unidades de la Guardia Costera, de las otras Fuerzas, y de agen-

cias federales, con el propósito de reducir el flujo de narcóticos ilegales hacia los Estados Unidos.

El Nuevo Modelo Operativo

El Comando Central de EEUU se ha convertido en el banco de pruebas, a nivel operacional, para la próxima generación de operaciones integradas de fuerzas de tarea conjuntas. Frente a requerimientos permanentes de contingencias del mundo real, nuestras fuerzas desplegadas en este teatro han alcanzado nuevos niveles de cooperación conjunta, eficiencia, y efectividad de combate.

Durante las operaciones de escolta de petroleros en el Golfo Pérsico a principios de 1988, empezamos a trabajar con un nuevo concepto: adaptar las capacidades de fuerzas conjuntas a tareas específicas.

Durante esta operación, se emplearon helicópteros armados del Ejército a bordo de buques de la Armada y una fuerza de tarea “aire-tierra” de Infantería de Marina, especialmente configurada (FTMATEC). Más tarde, el Comando Europeo empleó otra FTMATEC para operaciones en Liberia. Hasta hace poco, tales esfuerzos se aplicaban a misiones especiales de duración limitada. Ahora, el Comando del Atlántico ha perfeccionado el concepto y propuso nuevos “paquetes de fuerza” para su uso en ciclos regulares de despliegue, en lo que él ha calificado de “configuración de paquetes de fuerzas conjuntas adaptables”.

Es una idea cuya hora ha llegado. Las unidades de aviación embarcada de la Armada y la Infantería de Marina, junto con un ala de capacidades múltiples de la Fuerza Aérea en tierra, han estado ayudando a hacer respetar una zona de prohibición de

vuelo en el sur de Iraq. La Infantería de Marina y Fuerzas de Operaciones Especiales llevan a cabo rutinariamente ejercicios conjuntos de contingencia. Unidades de superficie hacen cumplir las sanciones de la O.N.U. en el Golfo Pérsico, ayudadas por aviones AWACS de la Fuerza Aérea. Una FTMATEC dirigió las operaciones iniciales en Somalia. La Marina y la Infantería de Marina están trabajando estrechamente con todos los Comandos Unificados para desarrollar mejores formas de organizar, entrenar, y desplegar fuerzas conjuntas en el exterior. Nuestro objetivo es proporcionar fuerzas conjuntas configuradas “a la medida” y entrenadas específicamente para satisfacer los requerimientos operativos regionales de los Comandantes en Jefe.

La presión de continuas tareas operativas en el teatro de operaciones a su cargo ha causado que el Comando Central genere muchos conceptos conjuntos nuevos. En un ejercicio a nivel de “teatro” a principios de 1992, un CCAFC a flote planeó y ejecutó exitosamente una operación aérea multifase que culminó en una misión de ataque llevada a cabo por 70 aviones de la Armada, Infantería de Marina y Fuerza Aérea. El valor de este innovador entrenamiento conjunto se pudo apreciar claramente en enero de 1993, cuando las fuerzas conjuntas dirigieron ataques reales contra fuerzas iraquíes que habían violado Resoluciones del Consejo de Seguridad de la O.N.U.

Innovaciones en Comunicaciones Conjuntas

Una de las lecciones más importantes, reiterada en la Operación Tormenta

del Desierto, fue que las operaciones conjuntas demandan sistemas de comunicaciones interoperables y procedimientos estándar bien establecidos para su uso. Un claro ejemplo de progreso en esta área vital es la evolución del formato y la transmisión de la orden de tareas aéreas (OTA). Durante Tormenta del Desierto, los sistemas de comunicaciones de la flota no eran compatibles con los del CCAFC de la Fuerza Aérea en tierra. De este modo, el importantísimo OTA era pasado a la Armada muy lentamente, vía medios alternativos. Después de la guerra, le dimos alta prioridad a encontrar una solución permanente a este irritante problema.

Hoy en día, las unidades de flota han recibido nuevos sistemas de comunicaciones conjuntas, desarrolladas en coordinación con la Fuerza Aérea. Ellos han demostrado la capacidad de transmitir y recibir regularmente OTAs del tamaño de las empleadas en Tormenta del Desierto, en el mar, en menos de cinco minutos.

Hemos proporcionado esta capacidad a cada portaviones desplegado y, más importante aún, hemos ajustado los planes de obtención de largo plazo para dotar no sólo a cada portaviones, sino también a cada buque de asalto anfibio con estos sistemas de comunicaciones.

Nueva visión de la Doctrina Naval

Al preparar nuestro nuevo concepto estratégico, nos percatamos de que los métodos actuales para estandarizar tácticas, procedimientos, y terminología resultaban insuficientes. Nuestros bien intencionados esfuerzos estaban descentralizados y carecían de cohesión. No estába-

mos sincronizados ni entre nosotros ni con la comunidad militar conjunta. Sabíamos que cualquier esfuerzo para conducir mayor capacidad naval en operaciones conjuntas dependería, en última instancia, de una clara afirmación de doctrina naval. Para corregir esta situación, hemos establecido el Comando de Doctrina Naval en Norfolk, Virginia. Será comandado de forma alterna por un contralmirante de la Armada y un Mayor General del Cuerpo de Infantería de Marina y su personal estará compuesto por Oficiales de todas las Fuerzas. El Comando de Doctrina trabajará regularmente con centros de doctrina tanto conjuntos como de otras Fuerzas, para desarrollar e incorporar una doctrina naval sensata a los procedimientos de guerra conjuntos.

Promoviendo la cooperación entre Fuerzas

Tomando nota de la historia de los Fuerzas, hemos restablecido una serie de consejos o comisiones conjuntas, cuyo rol es promover la cooperación, el entendimiento, y el aumento de la eficiencia en las acciones de las Fuerzas. La Junta “Armada-Fuerza Aérea-Marine Corps”, la Junta “Armada-Ejército-Marine Corps”, y la Junta “Armada-Guardia Costera” son comisiones permanentes que fomentan la cooperación entre dichas Fuerzas y eliminan obstáculos a la interoperabilidad conjunta. Estas Juntas ya han alcanzado algunos éxitos dignos de mención. Han consolidado varios programas de armas aire-tierra particulares de alguna Fuerza en un único programa conjunto; han expandido la cooperación en el uso aviones tanqueros de la Fuerza Aérea para reabastecer avio-

nes navales con base en portaviones; han establecido criterios comunes de diseño para software interoperable de computadoras y de sistemas de comunicaciones; han desarrollado requerimientos comunes para dispositivos de visión nocturna; y ahora están trabajando para desarrollar un sistema integrado de defensa de misiles balísticos. Más importante aún, estas Juntas reflejan una mejor disposición por parte de todas las Fuerzas para cooperar en la resolución de los problemas del “día a día”.

Mirando al Futuro

“... Desde el Mar” establece el concepto estratégico para el servicio naval hacia el próximo siglo. Exige un esfuerzo amplio y acelerado para incorporar aptitudes navales únicas a la corriente principal de las operaciones conjuntas. La amenaza soviética de alta mar ha desaparecido. Los Estados Unidos cuentan con una Armada capaz de controlar los mares en cualquier lugar del mundo. La posibilidad de contar con menos bases permanentes de EEUU en el exterior, hace más clara la necesidad de mayores contribuciones navales a las operaciones de las fuerzas conjuntas

Las fuerzas navales son hoy participantes plenos de estas operaciones conjuntas. La Armada y el Marine Corps están explorando maneras innovadores de “hacer más con menos”, sacando provecho de la inherente flexibilidad y el carácter expedicionario de las fuerzas navales. Hemos comenzado cambios significativos en las prioridades de entrenamiento, obtención, organización, y financiamiento, lo que demuestra ampliamente nuestro compromiso con la visión “conjunta”. Hemos avanzado, pero mucho

más queda por hacer. Enfrentarse a los desafíos de un futuro incierto exigirá nuestros mejores esfuerzos. El objetivo es garantizar que las fuerzas navales hagan la contribución más efectiva y eficiente posible a las aptitudes militares conjuntas. Nada menos

es aceptable para honrar nuestro compromiso con el pueblo americano que llegar a disponer de fuerzas expedicionarias navales, estructuradas para operaciones conjuntas, a la medida de las necesidades nacionales, operando “hacia delante, desde el mar”.



BICENTENARIO 1811-2011 ¿QUÉ CELEBRAMOS?

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN



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

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

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

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

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

EL SIGNIFICADO DE 1811

Nos hallamos a 200 años de aquellos días donde nació la “Patria Vieja”, al decir de Reyes Abadie, la “alborada de nuestra nacionalidad”⁽¹⁾, una hora que, posiblemente, va a poseer el necesario fasto en los que los diversos actores de nuestra sociedad dejarán marcadas sus reflexiones ante una opinión pública asaz necesitada de cualquier esbozo de sentimientos que sirvan a eso que se denomina patria. Por ende no podemos faltar a dicha cita.

1811 nos muestra un desarrollo que supera cualquier concepto de tiempo pues en apenas meses el pueblo oriental, vertiginosamente, se vio inmerso en una sucesión de hechos que marcaron el alumbramiento de una hora histórica completamente nueva, donde el territorio rioplatense se hallará en el vértice de una tormenta sobre la que actuarán innumerables actores, tanto endógenos como exógenos.

El grito de Asencio, la “admirable alarma”, la toma del Colla, los combates de Paso del Rey y San José, la batalla cam-

pal de Las Piedras -primera derrota del poder peninsular en América- el primer sitio de Montevideo, la toma de Colonia, la invasión portuguesa, el armisticio de Buenos Aires con Elío, el Congreso de Paso de la Arena y finalmente la consumación de corte bíblico que se vivirá con el Éxodo, cierra el año más cardinal en la existencia de esta patria. No quedan dudas de que aquellos meses fueron los de mayor significado y los más trascendentes de cara a la misma esencia interpretativa de la historia nacional, pues consuman un punto de partida cuyo fin sería algo en ese momento por nadie siquiera soñado: la absoluta independencia oriental consagrada en apenas 19 años de constante conflicto.

Empero, sostenemos que, por encima de esta notable crónica tan plena de hechos librados en los campos de esta Banda Oriental, sobrevuelan varios factores que al paso arrollador de los tiempos van a marcar claramente que los habitantes de este suelo toman un camino absolutamente diferencial, netamente opuesto a los dictados de la ex capital virreinal, pues mientras los directores bonaerenses, se mostraban crudamente adscriptos a tomar un rumbo que los mostraba como sucesores de los poderes centrales de la metrópoli⁽²⁾, por aquí, en el campo oriental, surgía el federalismo republicano con la figura de don José Artigas. Y este es el mayor legado intrínseco, en nuestra opinión, de este año 1811, pues nace con ello el sentimiento de libertad y autonomía provincial que al fin y al cabo llevaría, tras una continua disputa, con porteños y lusobrasileños hacia lo inevitable: 1830.

Sin un quizás, la presencia de Artigas marca que fue un hombre propio a su tiempo, férreamente ligado a su tierra, pues sus pensamientos y sus mismos actos así lo

dicen, no solo ya en esta Banda sino proyectando su persona por todo el espacio del cono sur americano. Y sin su presencia se hace imposible entender el desarrollo que tuvo nuestra emancipación y asimismo asumir su significado bien allende las fronteras del Río de la Plata.

Como bien señalan plumas tan prestigiosas como las de los profesores Roberto Ares Pons y Alberto Methol Ferré, entre otros, el desarrollo político de los hechos platenses de 1810-1811 poseen una raíz netamente hispánica, cuya profunda raigambre proviene de fundamentos nacidos en la península ibérica que posibilitan obtener la ubicación y el preciso conocimiento, sobre este caso, del mismo Artigas, un caudillo rural que no puede desligarse de las ideas, de su atavismo, que modeló su personalidad y por consiguiente todos sus actos posteriores. Como lo ubica buena parte de la historiografía de la otra orilla del Río: “el primer caudillo rioplatense en su faz más pura”⁽³⁾.

“América había recibido de España una tradición doctrinaria fundada en el principio de la libertad individual y en el concepto de la soberanía popular. En el cauce de esos principios político-filosóficos, la sociedad es anterior a la constitución del Estado y, lógicamente, a su forma de gobierno. Cuando llega a ser perfecta elige y transfiere el mando, libre y concientemente, sin dejar por eso de ser depositaria de la soberanía”⁽⁴⁾.

Por supuesto que en este capítulo no es de desdeñar la enorme influencia que tuvieron en la alborada de la emancipación iberoamericana acontecimientos de corte global, como las revoluciones norteamericana y francesa⁽⁵⁾. Y si a ello sumamos la entrada de Napoleón en la liza y a la invasión de España por sus tropas, obtenemos el conocimiento de que nada quedaba li-

brado al azar en aquellos meses de hace 200 años, situaciones unidas a hechos dados en otras latitudes. “La emancipación americana se prepara y comienza a realizarse en un momento de profunda y radical transformación ideológica de corte universal pues el siglo XVIII es un siglo de profunda crisis de los pueblos occidentales”⁽⁶⁾.

Por ende y debido a esos marcados factores espaciales, sobrepuestos sobre los intereses provinciales, la obra de Artigas se muestra manifiestamente opuesta al monarquismo de los Belgrano y San Martín y al cesarismo de Bolívar. Y ello se da desde el vamos, incluso a apenas semanas, luego de la diana de Las Piedras, cuando la junta porteña comienza a mostrar su orientación centralista, justamente enarcanada sobre aquellas ortodoxas políticas de supremacía que habían sido una constante del virreinato: Buenos Aires versus Montevideo y de paso por sobre todo el resto provincial rioplatense.

Resentimientos, lucha de puertos, entendimientos con el Montevideo realista y los portugueses, todo en un marco formado en un profundo sentido de cerco sufrido desde este mismo 1811 por las gentes de la Banda Oriental. Y Artigas jamás pudo entender los devaneos monárquicos bonaerenses y sus sentimientos unidos a los poderes transoceánicos; su voluminosa correspondencia con los cabildos de Montevideo, Córdoba y Paraguay así lo dice con una prosa netamente volcada hacia el sistema republicano y federal en esencia.

Es entonces 1811 un momento histórico clave ya que la oposición de Buenos Aires a todo vestigio de autonomía y a la innoble acción de sus directores, que posee en la figura de Sarratea su más clara representación, llevan a Artigas a dar los prime-

ros pasos para convertirse “en el más genuino intérprete del ideario revolucionario, federal y republicano, porque fue el único en proclamarlo integralmente y en luchar hasta el fin para imponerlo”⁽⁷⁾.

Entonces, la configuración de la idea federal, tomada desde aquellos venerables fueros de los pueblos hispánicos y ya con el aporte concreto del ejemplo de la revolución angloamericana, surge a la luz pública con las Instrucciones del año XIII, que poseen en los hechos de 1811 su forja intelectual.

Artigas, primero entre sus pares, frente al desconcierto que la conducta política de Buenos Aires provocaba y asimismo la rubricaba crudamente con sus intenciones de sumir en el vasallaje al interior platense, se presentaba no como un mero caudillo localista, sino ya con una proyección de corte superior, en aras de lograr una soberanía absolutamente cristalizada en una fórmula global para estos territorios. Esto se dio en 1811, al menos en el pensamiento más íntimo de Artigas y sin dudas su exteriorización más concluyente la obtenemos en los constantes oficios que envía al independiente Paraguay informando de los hechos del Éxodo, todo un esbozo de conductas posteriores⁽⁸⁾.

Para dar final a esta crónica, que ejemplifica la trascendencia de lo que se pone sobre el tapete no se debe olvidar que desde Mayo de 1810 los gobiernos porteños fueron todos, sin excepción, consecuencia de renovados golpes de estado. Esto es muy señalado en las fuentes documentales y supone que siempre desde la ex virreina platense, hasta bastantes años adelante, los sueños monárquicos cubrieron las intenciones de sus directorios.⁽⁹⁾ Si hasta en dichas idas y vueltas los Belgrano, Alvear, Pueyrredón y demás, tuvieron la intención de coronar a un Inca para instalarlo en esa

suerte de Escorial bonaerense. La crónica así lo dice.

CONCLUSIÓN

“Quien no tiene Fe, no transmite.”
Goethe. (1749-1832)

En los meses por venir evidentemente habrá quienes se preguntarán el significado que posee en sí mismo conmemorar el Bicentenario de 1811.

Quizás haya muchas respuestas y sin duda la mayoría quedarán sujetas a la sola lectura de la crónica de aquellas jornadas, donde el ciudadano se transforme en un simple consumidor pues es muy corriente que se asuma que la memoria pública se mantiene mediante estridentes conmemoraciones, actos, homenajes, fanfarria oficial, etc, etc.

Empero “memoria e historia son dos formas distintas de entender el pasado”⁽¹⁰⁾ y el historiador, que es aquel más preparado para encabezar estos fastos, debe de realizar todo el esfuerzo posible por desvincular sus juicios de sus prejuicios y por ello encarar algo muy difícil: superar la subjetividad que hoy campea por sus respetos en la forma de una cosmovisión posmodernista que todo transforma y mixtifica.

Entonces ante este panorama cabe preguntarse como cierre de estas conclusiones: ¿estamos preparados como sociedad para asumir en forma límpida la conmemoración de aquel fundacional 1811? Y particularmente: ¿podemos poner en juego la objetividad necesaria como para considerar como propias a las instituciones que consagraron la patria, más allá de la mirada corta de la historia? Los operadores mediáticos criollos: ¿se hallan capacitados para tener la honradez intelec-

tual precisa como para transmitir a la opinión pública una verdad histórica inobjetable?

Seguramente mucho se hará luz en este terreno pero si nos sumergimos en los seguros derroteros que nos marca la sociología, ciencia madre si la hay⁽¹¹⁾, para poseer el raciocinio necesario y la potencia intelectual positiva que nos conduzca a la cabal interpretación histórica de los hechos reseñados⁽¹²⁾, es dable observar que la condición militar de José Artigas significó razón de peso absoluto como para convertirse en el guía de todo nuestro pueblo, una comunidad que entendió desde el vamos que el camino que marcaba su Jefe significaba su misma supervivencia, su razón para existir. ¡Y vaya si el general don José Artigas lo logró en este 1811 ante las presiones de peninsulares, bonaerenses y lusitanos!

Y fue bajo el tronar del cañón, la irresistible atropellada de la caballada, el entrechocar de las armas blancas y la gritería del combate donde cuajó la patria, donde surgió el “pueblo en armas”, donde se mostró ante ojos de un mundo incrédulo como se defendía, arma en mano, la libertad de una tierra ubicada en una posición privilegiada entre dos potencias dominantes.

Condición militar, pues, que ameritó su liderazgo que aglutinó raudamente, tras su uniforme, a todo un pueblo que se sintió protegido, conservada su unión esencial, aceptando hasta alejarse de sus amadas tierras para concordar su misma salvación. “El militar tiene el sentimiento de la patria, de la justicia, del valor, hasta de la gloria. En verdad que tiene por ciencia un cañón, una ciencia terrible; pero es el cañón que muchas veces anuncia un pensamiento.”⁽¹³⁾

La Historia Universal muestra, en cada una de sus páginas, como innumerables

caudillos militares conformaron decenas de estados en los cuatro puntos cardinales del orbe, no importando épocas o fechas. Y el nuestro no podía quedar atrás.

En este menester, el entendimiento de este hecho, quizás mayormente en esta hora, necesita de un pensamiento superior, de una tabla de valores que nos indique cómo encarar los sucesos de ese pasado bicentenario, doblemente recordable, sin caer en una negación, en el sofisma o la mentira interesada. Pasado al que le debemos, desde el nacimiento de la República, buena parte de nuestro mismo desarrollo socio- institucional ulterior, o sea la construcción nacional; obra ya centenaria que muestra la labor de muchos orientales de uniforme. No en balde los tres grandes partidos que hoy se hallan en la arena política fueron en su momento y en su hora, salvando circunstancias de tiempo y forma, fundados por militares

Hacemos votos para que este Bicentenario sea recordado con la adecuada dignidad que merece tamaña fecha: sin maquinaciones y delirios o pensamientos disolventes, sin mucha alharaca ni oscuras exclusiones que vayan contra la verdad histórica, con el pragmatismo que se hace obligación cada vez que repasemos, con honor, las páginas de la historia patria.

NOTAS

(1) En el número seis de REVISTA NAVAL se publica una conferencia que el profesor Washington Reyes Abadie dictó en la Liga Marítima Uruguay, sobre la influencia del mar en la historia nacional.

(2) La segunda gran empresa que lanzó la Junta de Buenos Aires de Mayo de 1810 fue la invasión del Paraguay, cuya Junta con toda lógica se negaba a prestarles obediencia. La

primera había sido ordenar el fusilamiento sin juicio alguno del Brigadier de marina, héroe de la Reconquista, el ex virrey Santiago de Liniers.

(3) Villanueva Héctor. "Vida y pasión del Río de la Plata". Buenos Aires. 1984.

(4) Capillas de Castellanos Aurora. "Artigas, la conciencia cívica". Enciclopedia Uruguay. Montevideo. 1968.

(5) Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806-1807) tuvieron una influencia colateral en los sucesos revolucionarios que estamos reseñando. En Quito, Chile, Gran Colombia y México no hubo invasiones extranjeras y el proceso revolucionario fue de una enorme ferocidad. La causa central: la prisión de Fernando VII.

(6) Gros Espiell Héctor. "La formación del ideario artiguista". Ediciones de El País. Montevideo. 1975.

(7) *Ibidem*.

(8) "V.S. puede contar con este gran resto de hombres libres, muy seguro de que marcharán gustosos a cualquier parte donde se enarbole el estandarte conservador de la libertad". 7 de diciembre de 1811.

(9) La cronología de los hechos políticos de la vecina orilla no deja de ser sugestiva y ha sido olvidada por muchos historiadores. En los congresos de 1816 y 1819 recién surge la conformación republicana, (pero siempre unitaria), aunque algún que otro señalado personaje siguiera en sus trece de consagrar un trono real en Buenos Aires. Solo en 1853, con la constitución federalista propugnada en el congreso de Santa Fé, bajo el dominio del general Urquiza se conforma la República aunque ello significó un conflicto civil recurrente, recién solucionado en 1880 con la inevitable situación de la federalización de Buenos Aires.

(10) Buela Alberto. "Pensamiento de ruptura". Buenos Aires. 2008.

(11) Claudio Saint Simón (1760-1825) señalaba que la sociología había nacido en cuanto "Adán y Eva mordieron la manzana".

(12) Uno de los más grandes positivistas, August Comte (1798-1857), señalaba que la objetividad histórica se alcanza cuando se obtiene la “verdad fáctica”, entendiendo este término como que la observación de

las cosas debe ser contrastada con una investigación racional exenta de cualquier especie de dogma.

(13) Barcia Roque. “Diccionario de Sinónimos Castellanos”. Buenos Aires. 1958.



OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS PARA LA COOPERACIÓN REGIONAL EN EL ACTUAL AMBIENTE ESTRATÉGICO MARÍTIMO

Capitán de Navío (CG) Eduardo ULERY



Egresó de la Escuela Naval en 1981 con el Grado de Guardiamarina del Cuerpo General, siendo premiado por haber obtenido las más altas calificaciones en Operaciones y Armamento Naval.

Como Oficial Subalterno se desempeñó en el Destructor “Uruguay”, Patrullera “Comodoro Coe” y Cuerpo de Fusileros Navales.

Cursó Operaciones Navales en la Marina del Brasil.

Integró la primera tripulación del Buque de Salvamento “Vanguardia” que lo trasladó desde Alemania a nuestro país, habiendo participado en la primera campaña antártica de dicho buque.

La entonces Academia de Guerra Naval lo premió por haber egresado con las más altas calificaciones del curso de pasaje de grado, correspondiente a su jerarquía.

En el ámbito de la Enseñanza Naval se desempeñó como Jefe del Cuerpo de Aprendices y posteriormente Sub Director de la Escuela de Especialidades de la Armada.

Como Oficial Jefe fue por tres años consecutivos Jefe del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval.

Obtuvo el certificado de “Proficiency in English”, otorgado por la Universidad de Michigan, EEUU.

Es Oficial Diplomado de Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval donde obtuvo el primer puesto de su clase, por lo cual fue invitado a participar como alumno extranjero en el Curso de Comando y Estado Mayor de la Armada Argentina, donde se graduó con distinciones, habiendo recibido el premio Instituto Nacional Belgraniano por haber obtenido las calificaciones más altas en las asignaturas del Área Estrategia, siendo destacado su trabajo de investigación profesional titulado “La Oceanopolítica y el Mercosur”, el que fuera luego publicado por la Revista de la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina.

Es Asesor en Defensa diplomado del Instituto Jurídico de Defensa del Ministerio de Defensa Nacional, así como Asesor en Asistencia de Seguridad certificado por el Departamento para Asistencia Internacional en Seguridad de la Wright Patterson Air Force Base, EEUU.

Se graduó como Asesor Jurídico de Defensa en el Centro de Altos Estudios Nacionales.

Ha ejercido la docencia en la Escuela de Guerra Naval en las asignaturas Estrategia, Estrategia Operacional, Derecho Internacional Humanitario y Juegos de Guerra.

Fue comandante del Guardacostas “Río Negro” y del Barreminas “Audaz”.

Fue miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval durante 16 años, habiendo publicado artículos de interés profesional, que le valieron en 1994 el Premio al Mejor Artículo, otorgado por los lectores al titulado “Operaciones de Remolque, una Realidad Ineludible para el Oficial Naval”.

Recibió el Segundo Premio en el concurso internacional organizado por el Colegio Interamericano de Defensa por su trabajo “Gobernabilidad y Seguridad Hemisférica”.

Realizó la Maestría en Estabilización y Reconstrucción de países en situaciones post conflicto en la Naval Postgraduate School de Monterrey, California, donde se graduó con honores y recibió la mención de mejor alumno extranjero. Por tal motivo fue invitado especial a cursar el Programa sobre Seguridad y Terrorismo en el Gerorge Marshall Center for European Studies en Garmish-Partenkirchen, Alemania.

Su tesis de Maestría (en inglés) titulada “Las Fuerzas Armadas Uruguayas y el Desafío de las Operaciones de Mantenimiento de Paz bajo Capítulo VII del Siglo XXI” fue publicada por el Centro de Conflictos Contemporáneos de Monterrey, California.

En el transcurso de su maestría otros trabajos de su autoría (todos en inglés) fueron también publicados:

Los títulos traducidos al español son los siguientes

- “La República Democrática del Congo como Prueba de Fuego para las Naciones Unidas”
- “Los Disturbios en Trinidad y Tobago luego del Ataque Terrorista en Londres de julio de 2005”, ambos publicados por el Centro de Conflictos Contemporáneos de Monterey, California.
- “El Fracaso del Modelo Económico Neoliberal en América Latina como Factor Relevante en el Surgimiento de los Gobiernos de Izquierda”, publicado por el Instituto para Estudios Internacionales de Monterrey, California.

Las Naciones Unidas lo seleccionó por concurso para servir como Comandante de Sector y posteriormente como Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Monitores de la Misión Política Especial de las Naciones Unidas en Nepal, que monitorea el acuerdo de paz alcanzado por las partes luego de diez años de conflicto. Posteriormente las Naciones Unidas lo seleccionó, nuevamente por concurso, para desempeñarse como Comandante de la Fuerza de Monitores desplegados en dicha misión y Presidente del Comité Coordinador de Monitoreo Conjunto, donde sirvió por un período de tres años.

En tales circunstancias le fue conferida la Medalla al Servicio Especial de las Naciones Unidas por seis períodos consecutivos, la Medalla al Servicio en la Misión de las Naciones Unidas en Nepal y la Medalla como Comandante de la Fuerza de Monitores en Nepal. Por su gestión al frente de la Fuerza de Monitores y como Presidente del Comité Coordinador de Monitoreo Conjunto le fueron entregadas las siguientes medallas:

- Reconocimiento del Ejército Nacional de Nepal
- Reconocimiento del Ejército de Liberación Nacional - Maoísta

Actualmente se desempeña como Jefe de la División Política Naval y Planes del Estado Mayor General de la Armada.

El actual ambiente estratégico marítimo regional difiere del esbozado hace no muchos años en dos importantes aspectos: los intereses a respaldar y las amenazas a los mismos. En el pasado, los esfuerzos regionales en el ámbito marítimo se basaban en el concepto de seguridad colectiva y en un criterio de utilidad. El interés principal era preservar el sistema interamericano democrático de economía liberal y su principal amenaza era el avance de la influencia soviética de entonces. El sistema de seguridad colectiva implicaba la alianza de los Estados de la región para enfrentar a un enemigo común. En el escenario marítimo, la amenaza exigía dar protección y seguridad a las líneas de comunicación marítimas. Esta alianza de seguridad colectiva era de carácter reactivo y era útil porque constituía un medio para servir a un fin determinado, para el caso, la seguridad hemisférica.

En la actualidad, los intereses son otros. Así como hemos sido actores insertos en el “nuevo orden mundial”, somos testigos del afianzamiento de un sistema subordinado a aquél, que algunos han llamado “nuevo orden oceánico”, y que sin dudas, está definiendo un nuevo ambiente estratégico. Este nuevo orden está permitiendo a los Estados incorporar derechos de soberanía sobre cada vez más distantes espacios marítimos. Por ende, la constante evolución del Derecho Internacional del Mar debe ir acompañado, por parte de los Estados con intereses marítimos, de una postura que haga tangible su protagonismo y rápida inserción en el marco legal surgente. Para el Uruguay, la incorporación de nuevos espacios marítimos constituye la reivindicación más importante desde su independencia y debería ser una nueva etapa en la consolidación de la integración regional.

Por consiguiente, la proyección del Uruguay en el Atlántico Sudoccidental es nues-

tro escenario estratégico marítimo. El Uruguay, junto a Argentina y Brasil, es uno de los tres Estados ribereños de este “despoblado” océano, fundamento de los intereses marítimos nacionales y regionales. Este océano es fuente de recursos, vía de comunicación y vehículo de respaldo a la inserción del país en la comunidad internacional. Como fuente de recursos, el Atlántico Sudoccidental reúne una de las más importantes reservas de pesca del globo y todavía no totalmente valorada fuente de recursos minerales. El reciente descubrimiento de grandes yacimientos de petróleo por parte de Brasil en su vasta plataforma, a incorporarse legalmente en el futuro cercano, es un ejemplo de ello. Como vía de comunicación, es el medio que hace posible el comercio de la región con el mundo desarrollado y el acceso a las reservas minerales y energéticas del África, el Medio Oriente y la Antártida. Como vehículo para la inserción internacional, la proyección del Uruguay en el Atlántico Sudoccidental demuestra vocación de integrarse a este “nuevo orden oceánico”, y de este modo, ser protagonista y tener iniciativa sobre los eventos que ocurran en el mismo, que de una forma u otra, afectarán la prosperidad de nuestro país. Para el Uruguay, proyectarse en el Atlántico Sudoccidental, significa, parafraseando a nuestros hermanos de América del Norte, la conquista de nuestra próxima frontera.

La valoración del Atlántico Sudoccidental como interés nacional junto al determinismo impuesto por la geografía genera desafíos y oportunidades para la cooperación regional. En este sentido, el Uruguay, que es un país 15 veces más pequeño que la Argentina y 45 veces menor que Brasil, está ubicado en un punto intermedio entre los extremos norte y sur de la región, donde se generan condiciones pro-

picias para el desarrollo de especies ictícolas, y goza de un generoso acceso marítimo que permite ingresar al corazón de América Meridional. Estas cualidades han determinado que el Uruguay y sus espacios marítimos, sean un área focal donde convergen líneas de comunicaciones que se dirigen tanto al hemisferio norte, como al África, Medio Oriente y Asia Pacífico.

Por todas estas razones, la oportunidad para vislumbrar espacios de cooperación regional se manifiesta en varios aspectos. Desde el punto de vista de la explotación de los recursos, el Uruguay comparte especies icticas transzonales y altamente migratorias con Argentina y Brasil, cuya depredación por parte de flotas extra regionales merecería el diseño de una estrategia común de explotación y protección por parte de los tres países ribereños. Con respecto a las líneas de comunicación marítima, la característica de Área Focal que tiene el Uruguay, también hace necesario tener un enfoque común con los países vecinos sobre control del tráfico, seguridad, mantenimiento expedito y protección de dichas vías. Por último, la presencia de unidades navales de los tres países ribereños en el Atlántico Sudoccidental sería una clara señal de unidad regional, imprescindible a la hora de pretender influir en las decisiones que se tomen en los foros internacionales, a la luz del nuevo ambiente estratégico marítimo.

En el actual ambiente estratégico las amenazas también son otras. No hay enemigo fijo contra el cual aliarse. Tampoco existe un único centro de gravedad contra el cual aplicar la fuerza. Esta realidad nos lleva al concepto de seguridad cooperativa. Bajo este enfoque, la seguridad es indivisible e interdependiente. Es indivisible porque amenazas como el narcotráfico, el

terrorismo, la piratería, el tráfico ilícito de armas y la contaminación intencional del medio marino están normalmente relacionadas e interconectadas. Todas ellas afectan la estabilidad de las instituciones democráticas y socavan el capital social de los países. Es interdependiente porque los centros de gravedad de tales amenazas están dispersos y tienen carácter trasnacional, por lo que ningún país puede por sí solo actuar sobre los mismos. El concepto de seguridad cooperativa requerirá que los Estados se comprometan a desarrollar capacidades de doble efecto. Uno de disuasión, basado en la adopción de normativa legal adecuada, en la concepción de fuerzas alistadas para enfrentar las amenazas y en un fluido intercambio de información y logística. Y otro de acción, sustentado en la capacidad de responder en forma inmediata cuando se le requiera.

En cuanto a la capacidad de disuasión, es importante que los países adopten un marco legal que brinde seguridad jurídica a la cooperación entre fuerzas navales. El Uruguay ha ratificado todos los tratados y convenios internacionales que tienen que ver con materias relacionadas a las actuales amenazas. La cooperación multilateral entre Armadas es un acto legítimo, cuando el mismo se encuentra en el dominio de la legalidad y sin violar principios fundamentales del orden moral. De esta manera se tendrá el camino despejado para avanzar en una estrategia naval que contenga aspectos comunes que fortalezcan la disuasión y avalen el accionar de nuestras fuerzas navales para enfrentar las actuales amenazas.

En cuanto a la capacidad de acción, lo importante pasa por constatar un cambio en la importancia relativa de algunos de los clásicos principios de la guerra. En un pasado no muy lejano, los principios de masa, ofensiva y objetivo gobernaban el

éxito de las operaciones navales. Sin embargo, para cooperar en la neutralización de las actuales amenazas, los principios de economía de fuerzas y seguridad cobran mayor importancia. Precisamente en estos últimos dos principios la Armada del Uruguay ha debido desarrollar sus acciones, producto de haber cumplido la misión de ejercer la soberanía en los espacios marítimos de interés. Tareas como el control de aguas jurisdiccionales ante eventuales amenazas o infracciones a la legalidad, control del tráfico marítimo, seguridad de vías navegables, aguas e instalaciones portuarias, salvaguarda de la vida humana en el mar y asistencia a poblaciones costeras en situaciones de desastre, han sido las tareas más importantes que la Armada del Uruguay debió desarrollar en los últimos treinta años. Y este mismo tenor incluyó las tareas que los contingentes navales uruguayos han venido desarrollando en las Misiones de Paz de las Naciones Unidas en el Congo y Haití. Por consiguiente, ha capitalizado experiencia para compartir y perfeccionar con las Armadas de la región, a la hora de elaborar una estrategia común para operar en el actual escenario estratégico marítimo.

Para el Uruguay, la prosperidad de las futuras generaciones está en la próxima frontera, es decir en el Atlántico Sudoccidental. Por ello, el desafío está en concebir espacios de cooperación regional en la gestión de los espacios marítimos ampliados. Las Armadas, como herramienta de respaldo a los intereses marítimos, son el instrumento que pone en práctica la ejecución de una política de cooperación regional en el ámbito marítimo. Pero ello requiere primeramente de voluntad política para acordar políticas regionales. El desafío que hay por delante en el ambiente estratégico marítimo constituye razón suficiente para lograr tales

acuerdos. La ya existente confianza mutua e interoperabilidad entre las Armadas de la región será un elemento esencial y multiplicador para que los gobiernos enfrenten tal desafío.

Una estrategia coherente de explotación y preservación de las especies ícticas compartidas, supone adoptar criterios comunes, como ser llevar los derechos de soberanía de los países más allá de la zona económica exclusiva, o sea en el área adyacente, comúnmente llamada milla 201. Por ejemplo, las fuerzas navales de países como Australia y Canadá tienen en sus misiones proteger los derechos del Estado en dicha “milla 201”. Las fuerzas navales de la región podrían asumir un rol similar. En otro orden, prevenir la contaminación del medio marino es un objetivo a satisfacer que está directamente relacionado con la preservación y explotación de los recursos.

El interés por las líneas de comunicaciones en el Atlántico Sudoccidental implica que nuestras Armadas sean capaces de asegurar la navegación de los buques libre de interferencias, que hagan peligrar el arribo de las cargas a los puertos de destino. Vaya para el caso el incremento reciente en la piratería en áreas focales importantes de otras partes del mundo. La navegación segura por los canales y accesos de la región abre la puerta a desarrollar capacidades operacionales diversificadas entre las Armadas vecinas. Sería el caso, por ejemplo, de que una o más Armadas se especializaran en tareas de contraminado al servicio de la región. La seguridad de las vías de comunicaciones implica también verificar que no se violen las normas internacionales del ámbito marítimo, poniendo énfasis en aquellos aspectos que puedan tener derivaciones en la seguridad de los Estados ribereños. Tales situaciones, no solamente se refieren a eventuales violaciones a la

soberanía e integridad territorial, sino que también se corresponden a los efectos que sobre el Estado ribereño pueden tener ciertos ilícitos. Concretamente podrían ser violaciones a reglamentaciones sanitarias, que de no constatarse a tiempo, provocarían la diseminación de afecciones como la aftosa, la vaca loca o la gripe aviar, lo que para un Estado de economía agrícola-ganadera y de exportación de productos primarios sería una catástrofe. Para prevenir situaciones como la descrita las Armadas de la región deberán desarrollar la capacidad de inspeccionar la carga de los buques en el mar, previo a su arribo a puertos regionales, así como también operaciones de contra interferencia ilícita de buques.

Por último, el despliegue periódico de fuerzas navales de la región en el Atlántico Sudoccidental eleva la estatura estratégica de los países ribereños, al constituir a nivel internacional, una señal de apoyo a la Resolución de Naciones Unidas que declaró al Atlántico Sur “Zona de Paz y Cooperación”.

Hoy día existe cooperación desde el punto de vista operativo entre las Armadas de la región en temas puntuales. Ellos son

la búsqueda y rescate y el control del tráfico marítimo, además de realizarse ejercitaciones periódicas combinadas e intercambios de información y personal. Existe una buena base de confianza mutua e interoperabilidad. Pero para aceptar el desafío de proyectarse como naciones marítimas y consolidar un bloque regional de peso en el nuevo ambiente estratégico marítimo habría que abordar una agenda común que contenga criterios similares en materia de explotación y conservación de recursos, de seguridad de las líneas de comunicaciones marítimas y de presencia naval en el Atlántico Sudoccidental. Cualquiera de las tres áreas son susceptibles de ser afectadas por la acción de las actuales amenazas y solamente un enfoque cooperativo permitirá minimizar sus efectos negativos y con ello, contribuir a cautelar el principal bien colectivo, o sea, el desarrollo y prosperidad de nuestros pueblos. A su vez, la cooperación entre las Armadas de los tres países ribereños del Atlántico Sudoccidental tendrá un valor agregado. Estará fomentando la estabilidad regional y por ende, contribuirá a la paz y seguridad internacionales.



A CIEN AÑOS DE UN EPISODIO AUTÓCTONO DE “DIPLOMACIA DE CAÑONERAS”: LA MISIÓN DEL CRUCERO “URUGUAY” DURANTE LA CRISIS PARAGUAYA DE 1911

Capitán de Navío (CG) (R) Daniel LOUREIRO



Ingresó a la Escuela Naval en el año 1969, pasando a situación de retiro en el 2007. Se diplomó de Estado Mayor en el Instituto Militar de Estudios Superiores del Ejército Nacional y en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina, habiendo realizado además el Curso de Aplicación para Oficiales de Infantería de Marina en la Armada Argentina, el Curso Superior de Guerra en la Escuela de Guerra Naval de la Armada Nacional y el Curso de Auditor

Marítimo y de Sistemas de Gestión de la Calidad en el Centro de Adiestramiento Regional para Sudamérica del Lloyd's Register. Prestó servicios a bordo del entonces Buque Hidrográfico ROU “CAPITÁN MIRANDA”, el Buque Mercante “SAN NICOLÁS”, el Buque Tanque ROU “JUAN ANTONIO LAVALLEJA”, el Guardacostas ROU “SALTO” y la Fragata ROU “GENERAL ARTIGAS”, como Comandante. En tierra se desempeñó en el Cuerpo de Fusileros Navales, la Escuela Naval, el Estado Mayor General de la Armada, la Dirección Registral y de Marina Mercante, la Dirección General de Personal Naval, el Centro de Altos Estudios Nacionales y el Comando General de la Armada. Fue Agregado Naval a la Embajada del Uruguay en los Estados Unidos de América, co-autor del libro “Petroleros en la Armada Nacional” y miembro fundador de la Asociación de Amigos del Museo Naval. Actualmente es miembro de número del Centro de Estudios Navales de la Escuela de Guerra Naval.

En una conferencia dada ante calificada audiencia en el Estado Mayor General del Ministerio de Guerra y Marina el 21 de noviembre de 1896, el entonces Teniente 1° de Marina Francisco Prudencio Mirandaa manifestó:

“Por la naturaleza de su campo de acción, la marina tiene forzosamente que tomar la vanguardia, tanto en la paz como en la guerra, en beneficio de los intereses y en defensa de la integridad del suelo patrio. A ella sólo puede serle confiada la

guarda del comercio, representado en la marina mercante, y la defensa de las vidas y propiedades de nuestros connacionales, en cualquier parte del mundo donde sus necesidades los obliguen a domiciliarse”¹.

Esta visión premonitoria, en línea con la corriente de pensamiento estratégico surgida en 1890 a instancias del Almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, fue expresada por quien diera nombre a nuestro actual velero escuela sin imaginar que, quince años después, la marina militar uruguaya

iba a estar haciendo precisamente eso en Paraguay, dando lugar a un curioso caso de “diplomacia de cañoneras”, único en la historia de la política exterior de nuestro país.

Este término se acuñó para definir la práctica usada en las relaciones internacionales de “emplear o amenazar con el empleo de fuerza naval limitada de manera sutil para que no se interprete como un acto de guerra, a fin de sacar partido o prevenir pérdidas en una controversia internacional, o contra ciudadanos extranjeros en el territorio o la jurisdicción de su propio estado”².

El centenario de la independencia de la República del Paraguay encontró a ese país sumido en una crisis interna de todo orden, la cual desencadenó una nueva y poco recordada intervención militar de los mismos países que participaron en la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870)³.

El 17 de enero de 1911, el entonces Ministro de Guerra y Marina de Paraguay Coronel Albino Jara, derrocó al Presidente de la República Manuel Gondra, quien se refugió en territorio argentino.

El 28 de febrero estallaron dos focos revolucionarios contra el Coronel Jara: uno en el norte, en Concepción, sobre el río Paraguay, liderado por el Dr. Adolfo Riquelme, quien fuera Ministro del Interior del presidente depuesto; y el otro en el sur, en Encarnación, sobre el río Paraná, a cargo del Coronel Pedro Mendoza, Comandante de la IV Zona Militar.

Ambos bandos procuraron desde el comienzo retener para sí la mayor cantidad posible de medios de transporte fluvial cualquiera fuera su bandera de matrícula, con el fin de facilitar el desplazamiento de sus respectivas fuerzas por los ríos Paraguay y parte del Paraná, ya que las comunicaciones terrestres eran vulnerables y/o poco desarrolladas.

El gobierno del Coronel Jara se apoderó de los buques mercantes surtos en la bahía de Asunción, incluyendo los vapores de bandera argentina “*Posadas*”, “*Aurora*” y “*Brasil*”, pertenecientes a la Compañía naviera anglo-argentina Nicolás Mihanovich.

Mientras tanto en Concepción, los revolucionarios hicieron lo propio con los vapores argentinos “*Apipé*”, “*Alemania*” y “*Holanda*” de la misma Compañía, al tiempo que detenían y ocupaban varios vapores brasileños, impidiendo la navegación y reteniendo la correspondencia postal -que en esa época se llevaba preferentemente por vía fluvial-, en clara violación a los Tratados vigentes. A consecuencia de estos hechos, lo que inicialmente comenzó siendo un conflicto interno paraguayo, pronto se internacionalizó.

La Legación argentina en Asunción presentó una protesta formal ante el gobierno del Coronel Jara que no tuvo efectos, motivo por el cual el 1° de marzo de 1911 el gobierno argentino dispuso el envío inmediato al Paraguay de la cañonera “*Rosario*”, las torpederas “*Pinedo*” y “*Thorne*” y el monitor “*El Plata*”, con órdenes de hacer respetar el pabellón argentino. Concomitantemente, al Encargado de Negocios uruguayo en Asunción, Sr. Alfredo Silva y Antuña, le fue denegado el permiso para embarcar a los ciudadanos paraguayos asilados en nuestra Legación⁴ en el vapor argentino “*Lambaré*”.

Ese mismo día en Uruguay, José Batlle y Ordóñez asumía por segunda vez la presidencia de la República. La preocupante situación en Paraguay hacía temer al nuevo gobierno uruguayo por la suerte de los buques de bandera nacional que se encontraban en aquellas aguas, escuchándose voces que reclamaban el envío de una unidad de la Armada Nacional para garantizar

la inviolabilidad de los derechos de la bandera uruguaya.

Por instrucciones de la cancillería argentina, su Encargado de Negocios en Asunción intimó al gobierno paraguayo para que devolviera en un plazo perentorio los buques argentinos apresados, debiendo simultáneamente dar las satisfacciones debidas, para lo cual se dispuso que los buques de guerra que estaban en viaje al Paraguay apoyaran, si fuera preciso con la fuerza, la reclamación diplomática de aquel país. Quedó a cargo del representante argentino en Asunción la tarea de fijar el monto de las indemnizaciones a pagar a los damnificados, previo estudio de las quejas que éstos presentaran.

Al no contar con suficientes medios de transporte fluvial para poder enviar sus mejores tropas al norte para combatir el foco principal de la revolución, el Presidente Coronel Jara se vio obligado a enviarlas por tren a Misiones para enfrentar a los sublevados que habían ocupado posiciones estratégicas en cercanías de Encarnación, mientras que en Asunción continuaba la instrucción militar de una fuerza movilizada de guardias nacionales activos y de reserva, destinada a ser empeñada en el norte cuando las circunstancias lo permitieran.

Dada la presión diplomática argentina respaldada por su fuerza naval, el 7 de marzo el gobierno paraguayo devolvió los buques argentinos que había capturado, aceptando las condiciones impuestas por el gobierno argentino, que incluían la indemnización a la Compañía Mihanovich por los perjuicios sufridos, asegurando que los buques en poder de los revolucionarios serían restituidos a medida que las fuerzas del gobierno se fueran apoderando de ellos.

El 8 de marzo el gobierno brasileño comunicó oficialmente al argentino las medidas que había adoptado para garantizar el “libre comercio” en el Alto Paraguay y el Alto Paraná, y proteger los buques de su bandera y los intereses de sus connacionales. Estas medidas incluían el envío al Paraguay de la Flotilla del Mato Grosso -apostada en Ladário, Mato Grosso del Sur-, compuesta por el contratorpedero “*Gustavo Sampaio*”, el aviso fluvial “*Oyapock*”, el aviso a ruedas “*Vidal de Negreiros*” y el monitor fluvial “*Pernambuco*”. En caso de requerirse, la Flotilla apoyaría la reclamación argentina operando en forma combinada con su fuerza naval. El gobierno brasileño dispuso también el traslado de numerosas naves de guerra desde sus bases en Río de Janeiro y Florianópolis hacia el Río de la Plata. Mientras tanto, las unidades navales argentinas llegaban a Asunción y comenzaban el patrullaje de sus inmediaciones, al tiempo que el vapor argentino “*Río Iguazú*” denunciaba ser hostigado con fuego de fusilería mientras navegaba frente a Humaitá, supuestamente por fuerzas afines al gobierno.

El 10 de marzo el gobierno paraguayo dio por sofocada militarmente la sublevación en la región del sur, en los Departamentos de Misiones e Itapúa, con importante cantidad de bajas por ambos lados. Mientras tanto la escuadrilla argentina salió de Asunción para el norte, con órdenes de intimar la entrega de los buques argentinos en poder de los revolucionarios.

Cuando parecía inminente un ataque revolucionario sobre la capital paraguaya, el 13 de marzo trascendió que las tropas gubernamentales, al mando del Coronel Jara en persona, habían obtenido dos días antes un segundo y decisivo triunfo militar sobre el movimiento revolucionario en proximidades de Villa Rosario, al norte de Asun-

ción. Este combate, que fue considerado el más sangriento en la historia de las guerras internas del Paraguay hasta ese momento, incluyó el bombardeo naval de las concentraciones revolucionarias por parte de cinco vapores gubernamentales. Debido a la censura y las limitaciones tecnológicas de la época, las noticias sobre el desenlace de este evento fueron “goteando” contradictoriamente en los días subsiguientes. Recién una semana después se sabía que en este combate había sido capturado y después asesinado el líder de la revolución, Dr. Adolfo Riquelme. Los revolucionarios devolvieron los buques argentinos que retenían en su poder, haciendo innecesaria la intervención de la escuadrilla argentina que se había trasladado a Concepción, razón por la cual se envió la cañonera argentina “Rosario” al área general de Villa Rosario, con el propósito de asistir sanitariamente a los numerosos heridos de los bandos beligerantes.

Las fuerzas del gobierno ocuparon el buque de bandera uruguaya “Progreso de Villa Pilar”, perteneciente a la flota del hacendado y saladerista compatriota Don Pedro Risso⁵, con el pretexto de impedir que fuera usado por los revolucionarios. Paralelamente trascendió que el gobierno paraguayo había depositado fondos de conversión destinados a la agricultura en garantía por el uso dado en el transporte de tropas a los vapores paraguayos pertenecientes a la Compañía armadora “Vierci Hermanos”, e impartió órdenes terminantes a sus fuerzas en Humaitá de no obstaculizar más el paso de los buques argentinos, en respuesta a una reclamación hecha por el gobierno de aquel país.

Debido al deterioro de la situación y la anarquía reinante en Paraguay, el Poder Ejecutivo uruguayo dispuso el envío inme-

diato a esas aguas del crucero-torpedero⁶ “Uruguay”, con el fin de proteger los buques mercantes de bandera nacional y a nuestros connacionales. En ese momento, la principal nave de guerra de nuestra marina militar se estaba alistando para su primer entrada a dique, razón por la cual, al emitirse la orden preparatoria, se encontraba sin provisiones, munición ni combustible. Su zarpada iba a estar diferida el tiempo que insumiera la carga de los abastecimientos y particularmente, del carbón necesario para tan largo viaje, tareas nada sencillas si se toma en cuenta que en esa época los buques de guerra estaban al ancla y no atracados a muelle.

El nivel de alistamiento del personal y del material era excelente. Hacia siete meses que el crucero había llegado al país procedente de Stettin, Alemania, donde fuera especialmente construido para Uruguay, habiendo cumplido ya para esa fecha su primer misión operativa en el exterior, que lo llevó hasta el puerto de Río de Janeiro. Al mando del crucero se encontraba su primer comandante, el Capitán de Navío Juan Escabini⁷, quien además enarbolaba la insignia de Jefe de la Escuadrilla Nacional⁸, dependiendo directamente como tal del Comandante de Marina y Capitán General de Puertos, Coronel Guillermo Lyons.

La medida adoptada por el Poder Ejecutivo respondía a indicaciones formuladas por el propio gobierno paraguayo, según las cuales era necesario el envío de un buque de guerra para posibilitar la libre navegación de embarcaciones nacionales a cubierto de entorpecimientos o atentados que pudieran cometer los revolucionarios paraguayos. Estas indicaciones coincidían con el pedido formulado por Don Pedro Risso al Presidente Batlle y Ordóñez, en una visita que le realizó con anticipación, en la



Crucero ROU "Uruguay" (1910-1951), fondeado en la rada interior del puerto de Montevideo, en 1910.

cual le expuso la necesidad de proteger en forma eficaz a los buques de la marina mercante nacional en aguas paraguayas.

El 14 de marzo el gobierno brasileño estacionó en Montevideo una poderosa escuadra con intención de intervenir e influir en los sucesos que estaban ocurriendo en Paraguay. La misma estaba compuesta por los cruceros "*Almirante Barroso*" y "*Río Grande do Sul*", el crucero-torpedero "*Tiradentes*", los contratorpederos "*Parahyba*", "*Río Grande do Norte*" y "*Santa Catarina*" y el buque auxiliar "*Itaúba*", que transportaba carbón para la fuerza naval.

Finalmente, el crucero "*Uruguay*" quedó listo en la noche del 15 de marzo de 1911, levando anclas de su fondeadero habitual en el puerto de Montevideo, donde ahora está la playa de contenedores, rumbo a una misión que implicaba potencialmente el uso de la fuerza. La misma con-

sistía en proteger los buques de bandera nacional y la vida de nuestros connacionales, tal como lo había concebido el Teniente 1° Miranda mucho tiempo antes que se materializara esta amenaza.

El 17 de marzo el Coronel Jara consolidó su control militar en Concepción y particularmente, sobre los vapores que habían estado en manos revolucionarias. Los asilados que se encontraban en las legaciones extranjeras salieron de las mismas sin ser molestados por el gobierno, confirmando el retorno progresivo a la calma del convulsionado país en un clima de acercamiento entre las partes. Sin tener certeza sobre el resultado de los últimos acontecimientos en Paraguay, los contratorpederos brasileños "*Parahyba*", "*Río Grande do Norte*", "*Santa Catarina*" y el buque auxiliar "*Itaúba*" zarparon de Montevideo con destino al corazón de América luego de reaprovisionarse.

El 21 de marzo el crucero "*Uruguay*" debió fondear en la boca del Bermejo porque la bajante del río Paraná no permitía continuar con la navegación. Cuando tres días después mejoraron las condiciones, el Comandante despachó la lancha a vapor del crucero para sondear el río en busca de un paso seguro que le permitiera seguir aguas arriba. Luego de encontrarlo, levó anclas y continuó viaje para Asunción, siendo seguido por la fuerza naval brasileña, con excepción del transporte "*Itaúba*", que varó al tener más calado que el resto de los buques.

El crucero "*Uruguay*" llegó a Asunción el 27 de marzo, fondeando en la bahía después de saludar la plaza en cumplimiento del ceremonial naval; más tarde llegaron los contratorpederos brasileños. De acuerdo con sus instrucciones, el CN Escabini desembarcó y se reunió con el Presidente Coronel Jara.

Al día siguiente, antes que el crucero "*Uruguay*" continuara viaje para la desembocadura del río Apa, donde según las informaciones disponibles se encontraba la mayor parte de los buques de bandera nacional que debía proteger, el Dr. Manuel Franco⁹, asilado en la Legación uruguaya desde el comienzo de la revolución, se trasladó a bordo acompañado por el Encargado de Negocios compatriota. Tres horas después desembarcó en una lancha del buque, dirigiéndose directamente a la casa particular del Presidente Coronel Jara con objeto de negociar una salida a la crisis.

El 29 de marzo el crucero "*Uruguay*" llegó sin tropiezos a Villa Concepción; al no poder navegar más al norte por falta de agua, el CN Escabini se trasladó en una embarcación menor hasta el Saladero Risso, donde efectivamente se encontraban los barcos de bandera uruguaya, para comprobar la situación de los mismos. Cuando poco

después el río lo permitió, el "*Uruguay*" llegó al saladero sin ningún tropiezo.

Al trascender que nuestro crucero se encontraba en la región, la numerosa colectividad uruguaya en Rosario de Santa Fe canalizó por vía diplomática al gobierno nacional una solicitud para que el buque hiciera escala en ese puerto cuando volviera al Uruguay y poder homenajearlo. El 7 de abril el Ministerio de Guerra y Marina autorizó con beneplácito el pedido formulado por nuestros compatriotas.

Con el paulatino retorno a la normalidad, el crucero "*Uruguay*" volvió para Asunción. El 10 de abril las autoridades paraguayas promovieron un encuentro en San Bernardino, a orillas del lago Ipacarái, con los Jefes y Oficiales de las naves de guerra extranjeras surtas en Asunción, al que concurrieron nuestros marinos.

Mientras el crucero "*Uruguay*" permanecía fondeado en la bahía de Asunción haciendo acto de presencia, el 16 de abril la colectividad uruguaya residente en la capital homenajeó a su tripulación en el mismo lugar donde el General Artigas pasó sus últimos años de vida en Paraguay. En compañía del Encargado de Negocios y del Cónsul de Distrito de nuestra Legación, Sr. J. Oscar Griot ó Griotti, una partida del buque encabezada por el CN Escabini se dirigió en un tren expreso hasta el Pueblo Santísima Trinidad, a 7 kilómetros de Asunción. Allí los esperaba una comisión de la colectividad uruguaya y autoridades locales. Al descender del tren los marinos formaron en columna, encabezados por una niña uruguaya que llevaba el pabellón paraguay y dos niños uruguayos con el pabellón nacional. Así marcharon hasta la casa que el ex Presidente paraguay Carlos Antonio López construyó para nuestro Prócer en su chacra de Ivyray¹⁰, donde espe-

raba el resto de los concurrentes. Abriendo el acto, una banda de música de Asunción ejecutó los himnos de ambos países, que fueron saludados con numerosos vivas y aplausos por el público presente. El Sr. Pedro Lamy Dupuy hizo uso de la palabra, expresando en parte de su alocución:

“...en nombre de los uruguayos residentes en Paraguay, saludo en vuestra persona, Sr. Capitán, a la patria y a nuestra marina, haciendo votos para que las armas que la ley deposita en vuestras manos, no sirvan nunca para herir al compatriota, sino para saludar a nuestras efemérides inmortales...”¹¹

Después hablaron representantes de dos centros de estudiantes y el Sr. Silva y Antuña. Por último, el CN Escabini agradeció la presencia de tantos uruguayos, las palabras de elogio y las demostraciones de apoyo a la presencia de su nave. Esta fue la segunda vez que un grupo de uruguayos peregrinó a ese lugar desde la muerte del General Artigas: la primera había sido en 1885, en ocasión de la visita de la cañonera “*General Artigas*”, cuando trasladó los trofeos conquistados por las tropas orientales en la Guerra de la Triple Alianza y la comitiva oficial encargada de devolverlos. Por la noche, la colectividad uruguaya ofreció un banquete en el Hotel París, al que asistieron nuevamente los representantes diplomáticos de Uruguay, oficiales del crucero e integrantes del Centro Estudiantil y del Centro de Estudiantes de Derecho, prodigándose en discursos y halagos hacia el Uruguay y su buque de guerra.

El 25 de abril el crucero “*Uruguay*” recibió órdenes de regresar a Montevideo. El 27 fondeó en el puerto argentino de Corrientes¹², desembarcando el CN Escabini para saludar al gobernador provincial, a

quien el 3 de mayo recibió a bordo para ofrecerle un almuerzo en su honor.

Prosiguiendo el viaje de regreso, el viernes 5 de mayo el crucero fue recibido aguas arriba del puerto de Rosario de Santa Fe por una flotilla de vaporcitos que lo estaban esperando con gran cantidad de uruguayos a bordo, escoltándolo hasta su lugar de atraque, donde se había congregado numeroso público para darle la bienvenida. En el muelle esperaba la comisión de residentes uruguayos organizadora de la visita presidida por el Cónsul Le Bas, quien preparó una nutrida agenda de actividades para los días subsiguientes, comenzando esa misma noche con un banquete en honor a la plana mayor del buque en el Hotel Saboya organizado por las autoridades locales, seguido de una función de gala en el Teatro Olimpo.

El sábado los marinos del crucero “*Uruguay*” visitaron los principales paseos de la ciudad, siendo sus guías el propio Cónsul Le Bas y conspicuos miembros de la colectividad uruguaya allí radicada.

El domingo se ofreció un asado criollo a la marinería y la plana mayor concurrió a la Sociedad de Socorros Mutuos “Entre Orientales”, para un lunch en su honor. Durante la tarde, numerosas familias rosarinas visitaron el buque. Por la noche, la plana mayor fue invitada a un restaurante céntrico, donde 170 uruguayos y argentinos les ofrecieron una cena a la que también concurrió el jefe político de Rosario.

En las primeras horas de la tarde del 9 de mayo, el CN Escabini celebró a bordo en reciprocidad una reunión social a la que asistieron autoridades rosarinas y numerosos compatriotas, agradeciendo las múltiples atenciones recibidas durante la estadía del buque en puerto. Finalmente el crucero zarpó rumbo a Montevideo, adonde llegó sin inconvenientes en la noche del

11 de mayo tras dos meses de despliegue en aguas paraguayas, con la satisfacción que brinda la culminación de un trabajo bien hecho.

En este particular episodio de nuestra historia naval, en el que la Armada Nacional fue instrumento ejecutor de la política exterior del país, el crucero “Uruguay” no tuvo que emplear ni amenazar con el empleo de otras armas que no fueran el tacto, la firmeza y el profesionalismo de sus tripulantes, demostrando con su sobria presencia en aguas paraguayas la determinación del gobierno nacional de hacer respetar los derechos de nuestra bandera frente a la agresión o el atropello que la anarquía y la desprotección suelen estimular.

NOTAS

¹ Extraído de la conferencia titulada “La influencia de la Marina en el porvenir del país”, del Tte. 1º de Marina Francisco P. Miranda, publicada en “Apuntes y recuerdos marítimos”, del Capitán de Navío Jorge V. Bayley (Montevideo, 15 de diciembre de 1900), pág. 326.

² James Cable, “Gunboat Diplomacy: Political Applications of Limited Naval Force” (New York, 1971), pág. 21.

³ Los detalles de esta crisis fueron extraídos de las crónicas de época de los diarios “El Siglo” y “El Día” de Montevideo, archivados en las hemerotecas del Museo Histórico Nacional y del Palacio Legislativo respectivamente.

⁴ En esa época, las representaciones diplomáticas permanentes se denominaban Legación. Normalmente estaban a cargo de un ministro residente y plenipotenciario, a quien le seguía en jerarquía el encargado de negocios.

⁵ Hijo de un navegante genovés que se radicó en Uruguay a comienzos del siglo XIX y llegó a ser propietario de una flota de buques a vela de ultramar con matrícula uruguaya, Don Pedro Risso nació en Montevideo en 1845, completando su educación superior en Europa cuando tenía quince años.

A su regreso al país estalló la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870), alistándose en el ejército uruguayo como proveedor, para lo cual debía desplazarse a retaguardia de las tropas por los campos de batalla. Hizo toda la campaña, se dice que alternando sus funciones comerciales con alguna participación directa en la lucha armada desde filas orientales. Como su negocio lo obligaba a “bajar” frecuentemente a la ciudad argentina de Corrientes, allí creó un núcleo de amistades y conoció a quien sería su esposa, una dama de la alta sociedad correntina, con quien contrajo enlace en 1868. Cuando estalló la “Revolución de las Lanzas” (1870-1872), volvió al Uruguay para integrar la plana mayor del ejército del General Timoteo Aparicio. En esos años fundó en Montevideo una barraca de amplio giro comercial, donde comercializaba productos paraguayos que traía en el buque “Luis y Pedro” de su propiedad, cuya construcción dirigió personalmente. En 1901, a orillas del Alto Paraguay, en proximidades de la desembocadura del río Apa, límite con Brasil, fundó el saladero y colonia “Risso”, donde asistido por sus hijos se dedicó a la cría, faena e industrialización de ganado y a la explotación forestal de maderas duras en el obraje “La Novia”, 80 kilómetros aguas debajo de la “Colonia Risso”. Don Pedro Risso fue un verdadero precursor del desarrollo ganadero e industrial del Paraguay de esa época, llegando a ser en nuestro país el principal importador de maderas duras de ese origen, proveyendo los durmientes empleados por la “Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay” en la red ferroviaria. Era conocido de los Presidentes Juan Lindolfo Cuestas y José Batlle y Ordóñez, por haber sido gestor, junto al Dr. José Pedro Ramírez, de los convenios de paz sobrevinientes de las revoluciones de 1897 y 1904. Al incrementar sus negocios en Paraguay, adquirió una flota compuesta por los vapores “A. F. Braga” y “Quebracho” y cinco buques a vela con bandera uruguaya, usada para el transporte a Montevideo de parte de su producción, de donde era embarcada en su totalidad para los mercados de Cuba, Brasil y Europa. En el viaje de regreso al Paraguay, las naves llevaban los insumos y provisiones demandadas por sus establecimientos ganaderos e industriales donde trabajaban cerca de 300 operarios, muchos de ellos de nacionalidad uruguaya. Falleció en Asunción en 1925; sus restos fueron repatria-

dos a bordo del vapor “*A. F. Braga*” (el autor agradece al Sr. Juan Ignacio “Polo” Risso, vinculado familiarmente con Don Pedro Risso, por el aporte documental de la información precedente).

⁶ Denominación original del tipo de buque.

⁷ Con experiencia en navegación al Paraguay por haberse desempeñado como 2º Comandante de la cañonera “*General Artigas*” cuando en 1885 transportó los trofeos de la Guerra de la Triple Alianza para su devolución.

⁸ Creada el 16 de marzo de 1910.

⁹ Miembro del Superior Tribunal de Justicia durante el gobierno del ex Presidente Gondra y Presidente de la República del Paraguay, desde 1916 hasta su fallecimiento en 1919.

¹⁰ Lugar conocido actualmente como “Solar de Artigas”.

¹¹ Pedro Lamy Dupuy, “Artigas en el cautiverio” (Montevideo, 1913), pág. 219.

¹² En esa época era común que los buques uruguayos de viaje al Paraguay carbonearan en Corrientes o Rosario, Argentina.





República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección

¿REME(SZ)ÓN ISLÁMICA O ALGO MÁS? *

Heber ARBUET-VIGNALI

H. Arbuet-Vignali es libre investigador (Premio Conicit 1999), antiguo Catedrático en Derecho Internacional Público y en Historia de las Relaciones Internacionales y Consejero del CURI.

1. Los actores y sus antecedentes.

El 17 de diciembre de 2010 amanecía como un día más en los países islámicos del Norte de África, incluso en Túnez, y en otros del Cercano Oriente. Todos ellos con una cultura ajena y enfrentada desde sus orígenes con la europea, aunque muchos habían sufrido la colonización de esta, su dependencia, o su fuerte influencia aún después de independizarse entre 1918 (Yemen) y 1962 (Argelia).

Túnez se había independizado como Monarquía en 1956, transformado en República en 1957 y había sido gobernada bajo la presidencia de Bourguiba, entre 1957/75 como líder del partido único y, entre 1975/87, en el marco de una República que admitía la reelección. En 1987 se produjo un golpe de Estado a consecuencias del cual el antiguo primer ministro de Bourguiba, Zine El Abidine Ben Ali, pasó a detentar el poder hasta 1989, año en el cual fue elegido con más del 99 % de votos, lo que repitió en 1994. Luego de una reforma constitucional en el 2000, continuó en el poder y fue reelecto en 2009, perdiendo un 10 % del respaldo en las urnas, al lograr sólo algo más del 89 % de las voluntades. A fines del 2010 seguía siendo presidente tras gobernar 24 años. WikiLeaks entre las

filtraciones que pone en el dominio público, incluyó informes que señalaban actos de corrupción en el gobierno tunecino.

Egipto logró su independencia en 1936 y, hasta 1952 fue gobernado por una Monarquía complaciente con Occidente. En 1952 se establece la República con un régimen que admite la reelección y que es gobernada hasta 1970 por Gamal Abdel Nasser siendo sucedido por Anwar al Sadat como presidente. Al Sadat es asesinado en 1981 y el mando lo toma Hosni Mubarak quien sigue en el poder hasta el 11 de febrero de 2011. Tras 30 años gobernaba una República semi presidencialista, bajo una ley de emergencia desde 1967 (44 años) sólo interrumpida 18 meses en la década de los 80', lo que le permitía disponer de amplias facultades policiales, la suspensión de los derechos constitucionales, la censura, la proscripción de partidos políticos y la expulsión de opositores. La ley de emergencia se implantó para impedir el acceso al poder de los Hermanos Musulmanes, grupo fundamentalista religioso. En ese marco se perpetuó la reelección de Mubarak que preparaba la sucesión para su hijo Gamal, al frente de un partido que dispone de 500 de los 512 escaños del parlamento. El 40 % de la población está bajo la línea de pobreza, enorme corrupción y brutalidad

* Remesón: Acción de arrancar el cabello o la barba; porción de pelo arrancado. Remezón (americanismo): Terremoto ligero o sacudimiento breve de la tierra. Salvat, tomo 23, 3196.

policial. Egipto es aliado estratégico de EE.UU., y junto a Jordania son los dos únicos países árabes que tienen relaciones diplomáticas con Israel.

Yemen se independiza como Reino en 1918 y en 1962 se constituye en la República Árabe del Yemen o del Norte. En 1967, al independizarse de Gran Bretaña otra zona, se establece el Yemen del Sur. Ambos Yemen se unifican en 1990 creándose la República del Yemen. Alí Abdullah Saleh era, desde 1978, Presidente de la República Árabe del Yemen (Norte) y cuando ambos se unifican en 1990, continúa en la presidencia de la República del Yemen hasta hoy: treinta y tres años; en la zona es el mandato más antiguo después del de Mouamar al Gadafi (Libia) (ver infra # 7 de este numeral). Debe tenerse en cuenta que, desde 1999 en Yemen se admite la reelección.

Mauritania se independiza en 1960 como República Islámica presidencialista, con una inestable situación constitucional anterior; después de 2008 está gobernada por Mulay Uld Mohamed quién luego de dar un golpe de estado ha iniciado un proceso electoral contestado por la oposición.

Jordania es independiente desde 1946 adoptando una monarquía constitucional con fuertes poderes atribuidos al rey Abdalá II. El nuevo Primer Ministro es Marof al-Bakhit.

En la zona también se encuentran otros Estados aún no involucrados directamente, pero que están, de alguna manera, comprometidos con estos procesos. **Argelia**, independiente desde 1962 como República presidencialista, registró algunas presidencias extendidas: Buomediane, trece años; Beudjedid, catorce años y la actual de Abdelaziz Buteflika que lleva doce años.

Siria, se independiza en 1946 y se organiza como República unipartidista en 1963. En 1970 Hafez al-Assad da un golpe

de Estado, conservando el poder hasta el 2000; a partir de entonces lo ejercerá hasta hoy su hijo Bashard, que fue reelegido en 2007, sumando entre padre e hijo 41 años en el poder. **Arabia Saudita**, es independiente desde 1926 y su gobierno es una Monarquía absoluta dónde actualmente reina Abdalá bin Abdelaziz.

Hay otros tres Estados de la región que, eventualmente, pueden ser implicados en estos acontecimientos, pero que no están por el momento en el ojo de la tormenta o en sus cercanías. **Marruecos**, independiente desde 1956, con una Monarquía constitucional y de derecho divino que dispone de amplios poderes, cuyo Rey, desde 1999, es Mohamed VI. **Libia**, independiente desde 1951 como República popular, ha sido gobernada por 42 años, desde 1969, por el Presidente Muammar al-Gaddafi. Y **Turquía**, sucesora del Imperio Otomano, República parlamentaria desde 1923, cuyo Presidente desde 2007 es Abdullah Gül. Los otros dos Estados de la región son **Libano**, del que es muy difícil pensar asuma un papel protagónico por sus problemas internos; e **Israel** que, ajeno a los problemas propios de los Estados árabes de la zona, se involucra directamente con los avatares del momento, desde que los dos únicos Estados árabes que mantienen relaciones diplomáticas con él son Egipto y Jordania, el primero con situación interna aún no asentada y el segundo con movimientos que podrían conducir a un cambio interno.

2. Los hechos desencadenantes. Túnez, el detonante.

WikiLeaks¹, entre las filtraciones que dio a publicidad, incluyó cables de la Embajada de EE.UU. en Túnez en los que la CIA consideraba a este país como enfermo y corrupto, con un alto índice de desempleo,

represiones políticas, corrupción en el gobierno y nepotismo de su presidente. Esto, ya percibido en Túnez, se puso en evidencia pública.

En ese entorno se produce un hecho, significativo en lo particular, pero sin necesarias repercusiones públicas previsibles.

En diciembre 2010 Mohamed Bouazizi, un titulado en informática desocupado, que se ganaba la vida con un puesto callejero de venta de frutas, fue reprimido por inspectores del mercado que le secuestraron sus instrumentos y mercaderías y le maltrataron; sus reclamos no fueron oídos por las autoridades y, en definitiva, el 17/12/10, como protesta, se auto incendió ante el ayuntamiento de Sidi Bouzid. La población se entera por los medios electrónicos y reacciona protestando contra este hecho, pero también por los otros problemas sociales evidenciados por WikiLeaks: altos precios de los alimentos, corrupción, crisis económica, desempleo, falta de oportunidades, etc. Se inicia la revolución tunecina, o de los jazmines, o intifada de Sidi Bouzid, inédita en el mundo musulmán.

Ante las protestas el Presidente autócrata Ben Alí manda reprimir y pretende bloquear los medios electrónicos de comunicación; mueren manifestantes entre el 17 y 24 de diciembre.

Los internautas de Anonymus apoyan a los manifestantes y colapsan la página web del gobierno (2/I); el 4/I muere Bouazizi y se inicia una huelga general; en respuesta el gobierno detiene a activistas, periodistas y “blogueros”, se dan enfrentamientos con muertos y heridos (8 y 13/I) y se decretan varios toques de queda (10-12/I). Más adelante, ante las presiones, Ben Alí, ofrece crear 300.000 puestos de trabajo (10/I) y luego accede a retirarse en el 2014; pero se siguen sucediendo las manifestaciones multitudinarias. En la mayoría de los casos

estas son pacíficas, sin desbordes y las fuerzas armadas las controlan y encausan estableciéndose vínculos correctos entre el pueblo y la tropa.

Entre el 14 y el 15/I se suman presiones del ejército a las manifestaciones en todo el país que reclamaban la renuncia del presidente y el 15 de enero el presidente Ben Alí se desentiende del mando, abandona Túnez y luego de un breve periplo de rechazos por el extranjero se refugia en Arabia Saudita.

El primer ministro Mohamed Ghannuchi toma el mando; el 17/I se forma un gobierno provisional de unidad con ministros del régimen y la oposición, se legalizan todos los partidos² y se liberan los presos políticos; siguen las revueltas; el gobierno provisional se desestabiliza; y en definitiva, el 22/I, siguiendo la normativa constitucional, asume el mando el presidente del Congreso Fuad Mbazzaa, quién llamará a elecciones en 60 días. Se trata de la primera revolución popular no islámica en un país musulmán, que se desarrolló en relativa calma, no obstante haber tenido no menos de 78 muertos y que resultó exitosa, aunque si bien Ben Alí, Ghannuchi y otros personajes del antiguo régimen se fueron al exterior o han cedido sus puestos, aún se mantiene la estructura de poder anterior a la revuelta. El tiempo despejará las dudas: ¿régimen islámico fundamentalista?, ¿retorno a lo anterior?, ¿sistema posmoderno con libertades y garantías? Al 12 de febrero de 2011, fecha en que cerramos el recibo de información, este último parece ser el camino, aunque aún es prematuro afirmarlo.

3. El primer actor entra en escena: Egipto, el gravitante.

En Egipto existía un profundo malestar político y social como consecuencias de la

situación. Entre el 17/18 de enero cuatro personas se habían inmolado o intentado hacerlo; existía agitación y protesta. Inspirados en la revuelta de Túnez y recurriendo a similares procedimientos mediáticos³ el 25 de enero comenzará una protesta de los jóvenes, la que no tiene precedentes en Egipto y muy pocos, si los hay, contemporáneos: el día de la ira árabe. Se protesta contra la brutalidad policial, las leyes de emergencia, la falta de libertad de opinión, la corrupción y la pobreza, el alto desempleo, la carencia de viviendas y alimentos, los bajos sueldos y la inflación. Se exige decididamente la salida de Mubarak, pero no hay grandes actos de violencia y si oraciones.

El 25 de enero, el día de la ira, se producen manifestaciones en varias ciudades⁴, y quince mil personas protestan en la plaza Tahir en el Cairo. Hay enfrentamientos en que el gobierno lanza gases y agua y los manifestantes responden con piedras. Con variante de número, estilo e intensidad de los choques, las manifestaciones y enfrentamientos se mantienen hasta el retiro de Mubarak; también la exigencia de renuncia de Mubarak y el aferrarse de este al poder.

Durante todo el tiempo habrá toque de queda que no se respetará y el ejército mantendrá una posición expectante, sin reprimir pero guardando el orden; hay más muertos. El 25 el gobierno bloquea las redes sociales, twitter, los sitios web y la internet

El 27 Gamal Moubarak, el hijo de Hosni, según *The Sun* es visto en Londres con su familia. El 27 Mohamed el-Baradei, líder opositor, anuncia su regreso desde el exilio y se postula para suceder a Mubarak; los Hermanos Musulmanes apoyan a los manifestantes.

El 28 de enero es “el viernes de la ira”, por Facebook se insta a la manifestación

del millón; se reúnen varios millares; El-Baradei regresa desde Austria y se une a los manifestantes; hay represión policial, se cierra Internet y el gobierno impone un “apagón” de las comunicaciones, pero Mubarak anuncia nuevo gabinete y promete reformas, aunque insiste en mantenerse. El 29 los revoltosos mantienen una alta moral y se reúnen hombres, mujeres y niños: los islamitas se unen con los cristianos, con profesionales de la clase media, con jóvenes frustrados, con obreros y con comerciantes. Mubarak, por primera vez nombra un Vicepresidente, Omar Suleiman, y cambia el Primer Ministro El 30 El-Baradei se hace presente en la plaza y se cierran los bancos y la bolsa. La sede central del Partido Nacional Democrático, el de Mubarak, es incendiada y el parlamento anuncia que se revisarán los resultados de las elecciones legislativas del 2010 que eran contestadas por la protesta.

El 31 por Facebook se llama a “la marcha del millón de personas”. Según Al-Jazeera se reúnen dos millones, *The Guardian* dice que más de un millón; el ejército colabora y ordena a los manifestantes; la protesta se extiende a varias ciudades. Mubarak reforma nuevamente el gobierno.

El 2 y el 3 siguen las protestas. El 4 de febrero el grupo de facebook convoca al “viernes de la salida” de Mubarak, los partidarios de este convocan a “la marcha de la lealtad”. En la plaza Tahrir se reúne más de un millón de personas. Mubarak dice estar harto del servicio público “...me iría hoy mismo, pero si me voy habrá caos...”. El 6, ante la declaración de una huelga general e indefinida, Mubarak hace ajuste en el gobierno con pocos cambios y procura el diálogo con la oposición. Las tensiones continúan del 7 al 10 y Mubarak, aunque hace concesiones, sigue resistiéndose a

abandonar el poder. El 11 de febrero, después de 18 días de manifestaciones y con más de 300 muertos en las refriegas -pese a lo pacífico que fue el movimiento en general pues se evitaron los choques entre pueblo y ejército-, los manifestantes egipcios logran su primer propósito: Mubarak resigna el mando, dimite y se retira a su residencia de verano en el Mar Rojo. Suiza congela sus fondos; se deposita transitoriamente el poder en manos de las autoridades del ejército; Arabia Saudita e Israel manifiestan su preocupación por el cambio; y el resto del mundo lo saluda con satisfacción por la poca violencia y, en general con simpatías y esperanzas, aunque algunos países guardan un sospechoso silencio.

De esta manera se abre la misma interrogante que nos planteaba el caso Túnez (ver supra Numeral 2, # 5 in fine). Es de desear que pueblo y fuerzas armadas egipcias continúen por el mismo derrotero de los últimos días y emprendan juntas el camino de la democracia evitando intervenciones extranjeras y radicalismos internos, superando los intereses sectoriales de cualquier procedencia y sepultando el pasado en una visión positiva.

4. Autores de libreto, actores de reparto y extras: atentos participantes.

Las Organizaciones Internacionales fueron medidas e instaron a la solución pacífica. La **ONU** pidió al gobierno egipcio abstenerse de la violencia, restablecer Internet y los servicios móviles y que se garanticen los derechos de reunión y expresión. Lo mismo hizo la **Unión Europea** que después de la caída de Mubarak apoyó las aspiraciones del pueblo egipcio; la **Unión Africana** instó a Mubarak a hacer reformas económicas, sociales y políticas y la

Liga Árabe a establecer una democracia multipartidaria.

Las potencias en general fueron prudentes; primero guardaron silencio y luego, sin adoptar posiciones tajantes, en general, apoyaron a los pueblo tunecino y egipcio, respaldaron la democracia, instaron a superar la crisis por vías pacíficas, pidieron a las partes moderación, calma y evitar que se produjeran víctimas y exhortaron al diálogo. Cuando se resolvió la situación, se pronunciaron en general saludando con beneplácito y esperanzas los cambios.

EE.UU., para quién el gobierno de Egipto era un aliado confiable y útil pero cada vez mas comprometedor, no lo respaldó abiertamente pero evidenció que prefería su mantenimiento reconociendo los reclamos de los manifestantes y alentando una transición hacia un cambio aperturista, pero bajo la dirección de Mubarak: el futuro de Egipto “lo determina su pueblo, los gobiernos deben mantener el poder por el convencimiento, no por la coerción” dijo Obama y Clinton apoyó una transición ordenada. Al instalarse el nuevo gobierno interino, lo respaldó y abogó por un cambio en paz. En el **Vaticano**, el Santo Padre, en la homilía del domingo 6, mientras cristianos y musulmanes se reunían para protestar en El Cairo pidió tranquilidad y “la coexistencia pacífica en el compromiso compartido por el bien común”. **Alemania, España, Francia y Gran Bretaña** primero guardaron silencio y luego, sin adoptar posiciones tajantes, apoyaron en general a los pueblos rebeldes, respaldaron una salida democrática, instaron a las partes a superar la crisis por medios pacíficos, pidieron moderación, calma, evitar que se produjeran víctimas e instaron al diálogo; bregaron por la salida de un gobierno de unidad.

Alemania ofreció, para el caso, refugio a Mubarak; el primer ministro de **Italia**, se solidarizó con Mubarak y **Rusia** guardó silencio. Después de la caída de Mubarak; en general y con algunas excepciones, los países siguieron las actitudes de EE.UU.

El gran interesado en la situación egipcia, **Israel**, mostró gran preocupación y no adoptó posición oficial. En el partido laborista algunos apoyan a Mubarak y otros a los manifestantes, cosa esta última que también hacen los árabes israelíes. Al caer Mubarak, el Primer Ministro Netanyahu vio con preocupación el futuro del tratado de paz y se inquietó por la posibilidad de que se instalara en Egipto un régimen fundamentalista afín al iraní; reclamó que cualquier gobierno egipcio respetara los acuerdos de paz de 1979. **Irán** apoyó a los manifestantes en el entendido que son acordes a la fe islámica. En **Palestina**, en tanto que la Autoridad manifestó su apoyo a Mubarak, el Frente Popular se solidarizó con los manifestantes e instó a profundizar la revolución.

China en Internet bloqueó la búsqueda de la palabra Egipto.

En América del Sur y el Caribe, **Bolivia** y **Cuba** instaron a una solución pacífica y rechazaron la injerencia de EE.UU., en tanto, Fidel Castro respaldó las revueltas, destacó a Nasser y pronosticó la caída de Mubarak. En **Venezuela** el gobierno no se pronunció, pero siguió atento la situación y criticó a EE.UU; **Colombia** respaldó los derechos humanos de la población y confió en que Mubarak solucionara la situación facilitando la democracia. A **Ecuador** le preocupó la situación del petróleo; **Brasil** instó a una solución pacífica encaminada hacia la democracia y confió en que se evitaría la injerencia extranjera; **Argentina** adoptó una actitud prescindente evitando

pronunciarse; y de **Uruguay** no encontramos noticias que lo posicionen hasta un comunicado de la Cancillería del 12/II, cuando la tormenta ya estaba amainando.

Después de la dimisión de Mubarak **Brasil, Argentina y Ecuador** mostraron satisfacción por lo acontecido y **Venezuela** manifestó que nadie debía inmiscuirse en Egipto.

En otros países islámicos las repercusiones fueron más activas, profundas y de diferentes significados. Parecería que en **Túnez** se procura afianzar un orden que conduzca a algún tipo de democracia más liberal que los gobiernos anteriores; en Egipto, en el que, por ahora, se coincide en la salida de Mubarak y en la extinción de su régimen, puede tomarse un camino similar, pero la Hermandad Musulmana es fuerte, está organizada, se inclina al fundamentalismo religioso, y además juegan los intereses de Israel y las necesidades estratégicas de las potencias.

Jordania, junto con Egipto los únicos países árabes que tienen relaciones diplomáticas con Israel, es uno de los Estados donde las repercusiones son más fuertes.

Desde fines de enero/11, después de conocerse la caída de Ben Alí en Túnez se producen en Amman y otras cinco ciudades manifestaciones de protesta exigiendo al rey Abdalá II reformas políticas radicales y rápidas y la destitución del primer ministro Samir Rafai. El Rey, que está respaldado por ser su dinastía descendiente del Profeta y su esposa palestina, dispone rebajas en los alimentos y los combustibles y promete reformas en la ley electoral. El 1 de febrero destituye al Primer Ministro y designa a Marouf al-Bakhit. La oposición - especialmente el Frente de Acción Islámica, brazo político de los Hermanos Musulmanes - continúa sus reclamos que no irían más allá de mejorar el sistema de vida,

mayores libertades políticas y más claras garantías en el sistema electoral, sin afectar al régimen monárquico.

Yemen es el otro país dónde se dan los mayores incidentes, aunque acá el propósito parecería ser sólo el cambio de las elites gobernantes. Desde 2004 existe y se mantiene un conflicto entre el gobierno central y los Huthis del norte en el que influyen otros países (Arabia Saudita, Irak).

El 17/I hay manifestaciones en Sana de apoyo a Túnez y llamando a la rebelión frente a los dirigentes yemenitas; se pide la dimisión del presidente y se protesta contra la corrupción y la dictadura. El 27 y 28/I se repiten las manifestaciones con los mismos objetivos, negándose a extender nuevamente el mandato del presidente Ali Abdalá Saleh, oponiéndose a que le suceda su hijo Ahmad Saleh y atacando el proyecto de modificación constitucional para hacer vitalicia la presidencia. El 31/I el Presidente da marcha atrás con su proyecto de perpetuarse en el poder. El 3/II Saleh promete no procurar la reelección ni la sucesión de su hijo, proponiendo un gobierno de unidad nacional, pidiendo el cese de las manifestaciones y propiciando el diálogo.

El 4 se dan choques entre manifestantes y partidarios de Saleh y la policía procura separarlos.

En **Libia** Gaddafi se manifiesta a favor del pueblo tunecino; sin embargo se producen manifestaciones violentas, con quema de comercios en Darna y Bengasi.

En **Líbano** se dan algunas manifestaciones de apoyo, pero el país tiene su propio problema por la crisis de su gobierno.

En **Argelia**, desde diciembre/10 se producen manifestaciones de protestas por el desempleo, la inflación, la falta de viviendas, la carestía de los alimentos, la corrupción y la falta de libertades, las que se intensifican en enero/11. En ese mes 12 per-

sonas se inmolan o intentan hacerlo; la oposición se organiza y concreta manifestaciones no admitidas por el gobierno, este reprime y mantiene el estado de emergencia (19 años) pero, a la vez, anuncia su levantamiento y rebaja los precios de los alimentos.

En **Siria y Arabia Saudita** se extienden las protestas por las crisis de Túnez y Egipto mientras el rey apoya a Mubarak y condena las manifestaciones.

En **Mauritania** un joven se inmola frente al senado en Naukehot protestando por maltratos del gobierno a su tribu.

En **Marruecos**, dónde el Rey prohibió las manifestaciones de apoyo a los revoltosos de Túnez y Egipto y en **Turquía**, dónde el gobierno las permitió⁵ y envió aviones a Egipto para evacuar sus nacionales, las repercusiones han sido menores.

Sudán tiene su propio problema con la secesión del sur y con su Presidente desde 1989, al-Bashir a quién la Comunidad Internacional requiere por el genocidio en Darfur.

Irán que se mostró alarmado por las protestas en Túnez, pero que es contrario a Mubarak, el 4/II instó a los manifestantes de Egipto a través del ayatolá Ali Jamenei a profundizar una revolución islámica. Siendo nuestro compromiso concluir y entregar este trabajo al 14/II, cerramos el registro de información dos días antes.

5. Coincidencias y diferencias en la región.

Los países de la región que está agitada por los hechos relatados, coinciden en el idioma árabe, lo cual es un importante factor de identidad. Todos comparten tal forma de comunicación por ser su única lengua oficial⁶, o una lengua oficial compartida con otra colonial⁷, o compartida con otra

propia, el hebreo, como ocurre con Israel. En Turquía, cuyo idioma oficial es el turco, en el sur se habla también el árabe.

La segunda coincidencia generalizada se da con la religión, la que es islamita, mayoritariamente suní: en la mayoría de los Estados con un entorno de más del 90%⁸, en tres países con menor porcentajes, pero igualmente con más del 50 %⁹ y, por supuesto, en el caso de Israel dónde predomina la religión judía sólo se alcanza a un 16 %. Es una constante en todos estos países, incluso Israel, que la religiosidad sea sentida, profunda y muy influyente en la política, ya que en la mayoría de los casos, de forma más o menos intensa, la justificación del poder de mando ordenador se remite a concepciones ideológico religiosas enmarcadas formalmente en Repúblicas¹⁰ o en sistemas monárquicos¹¹. Todos son sistemas en algunos casos absolutistas, en otros ideológico religiosos cercanos al fundamentalismo, en ocasiones dictatoriales, y en oportunidades con mezclas de concepciones ideológico políticas mas o menos marxistas.

La tercera coincidencia que se da en la zona es la larga extensión de los mandatos de sus autoridades nacionales, jefes de estado o de gobierno que actualmente están o hasta hace poco han estado en el poder. La Monarquía absoluta y teocrática de Arabia Saudita es la de más larga extensión: la dinastía de bin Saud gobierna desde hace 84 años. La Monarquía constitucional jordana está en el poder desde hace 66 años, siendo 11 los del mandato del actual rey; y la Monarquía constitucional marroquí lleva 49 años. Esto puede considerarse normal en doctrina política¹² por tratarse de reinos, pero no es aceptable en absoluto en las Repúblicas dónde, en la región, la extensión temporal del gobernante o de la sucesión

de este dentro de un partido o familia es sensiblemente considerable. En la Yamahiriyya popular de Libia el poder lo asume Gaddafi desde hace 42 años; en la República dictatorial de Sudán, Bashir lo hace desde 22 años.

Lo más significativo y alarmante resulta que en otros cinco países, que admiten la reelección indefinida¹³ se ha perpetuado por este medio el poder de sus gobernantes: en Yemen Saleh manda desde hace 33 años; Mubarak en Egipto llevaba 30 años y sumándolos a los de Al Sadat, del mismo grupo político, a quién sucedió, se llegan a 58 años en el mando; en Túnez Ben Alí llevaba 24 años en el poder cuando cayó y, sumándole los de Burghiba a quién derrocó desde el partido se redondean 54; en Siria la familia Assad lleva 41 años gobernando y su partido Baazth 48; en Argelia el mandato del actual presidente Bouteflika es más normal, de 12 años; en Mauritania dónde en el 2006 se limitó la extensión de los mandatos el presidente Uld Abdelaziz lleva 3 años en el poder.

Este fenómeno no se da en Israel, ni en Turquía por el funcionamiento de sus sistemas, y tampoco en el Líbano por la inestabilidad del propio.

En resumen se trata de países árabe parlantes, con mayorías islámicas y personalismos de larga data ejerciendo el poder.

Una cuarta coincidencia se puede encontrar en el hecho de que, con algunas excepciones, estos países parecían estar bastante alejados de la época posmoderna y de sus adelantos tecnológicos. Sin embargo, curiosamente¹⁴, también coinciden estos pueblos cuando reaccionan de tal actitud y, para cambiar su situación políticas, inician revueltas utilizando en provecho de sus ideas y aspiraciones los instrumentos y conceptos que trajo de la mano la civilización posmoderna.

Utilizándolos en forma totalmente original para la región y el mundo han recurrido a ellos para procurar la libertad de los pueblos: frente a los medios de comunicación de masas que forman, desinforman o pueden manipular la opinión política, las redes sociales, twitter, google y demás, permitieron a una persona o a un conjunto, sin liderazgos manifiestos, crear movimientos de opinión que lograron abatir a regímenes cuasi sexagenarios.

Este es un fenómeno al que el futuro debe atender.

Una quinta coincidencia aparece. Todos estos sistemas políticos que imperaban en la zona eran ajenos a la tradición europea, que se ha extendido a América y parte de Oceanía, y que justifica el ejercicio del mando ordenador interno en las repúblicas democráticas y las monarquías constitucionales a partir de la legitimación enmarcada en la teoría jurídica de la soberanía¹⁵.

En la región de alguna manera, la mayoría de los gobiernos recurrieron y aún recurren para justificar el mando a concepciones ideológico religiosas, a las que suman elementos de sustentación ideológico políticos (Argelia, Libia), pre-éticos o tribales (Marruecos) o en los hechos de la grosería del poder o de la tradición (Sudán, Arabia Saudita). En otros casos se suman instrumentos y métodos propios de la teoría jurídica de la soberanía, pero sin que esta sea la verdadera y exclusiva justificación del poder y, el sistema más próximo a tal teoría, el de Israel, también está fuertemente influido por elementos religiosos.

6. Novedades que aportan los hechos.

Lo primero que llama la atención son los métodos que influyeron y que fueron utilizados en una región árabe e islámica para abrir los cauces de una revolución

política: las filtraciones de WikiLeaks, las redes sociales de Internet, los sitios web. Todos instrumentos traídos de la mano por la civilización posmoderna, que parecían ser patrimonio preferencial de las prácticas europeas, las del mundo desarrollado y, complementariamente de las antiguas colonias europeas en América y Oceanía. En las regiones antedichas para justificar el poder también se había recurrido en general a los instrumentos y procedimientos aportados por la teoría política de la soberanía¹⁶, los cuales eran rechazados en muchas regiones, especialmente en África y Asia influidas por el Islam (ver supra Numeral 1, # 1). Las ideas de la teoría jurídica de la soberanía¹⁷ no eran aplicadas en la práctica institucional en ningún lado; sólo se les podía encontrar en algunas instituciones del llamado “mundo occidental”; pero no estaban presentes ni en la doctrina, ni en la práctica del resto del mundo, en especial en la región que nos ocupa.

No obstante las revueltas-revoluciones allí producidas nos muestran en ellas la presencia de muchos de sus elementos (ver infra Numeral 7).

Los países árabes involucrados en estos hechos parecían ajenos a la influencia política y jurídica de las corrientes aportadas por la posmodernidad.

También es evidente que esos Estados, en el marco de sus relaciones **internacionales**, recurren para encauzar y justificar las mismas al marco ordenador de la teoría de la soberanía¹⁸, pero, como lo señaláramos supra (Numeral 5 #4 in fine) no recurren, precisamente, a tal teoría para justificar el mando ordenador interno¹⁹. Ante esto es procedente formular algunas preguntas: el fenómeno tunecino-egipcio y sus repercusiones ¿indica que la región se encamina a situarse definitivamente en la época posmoderna?, ¿marca una tendencia en el

sentido de que sus Estados abandonarán la justificación del mando ordenador interno recurriendo a sensibilidades ideológico-religiosas y, complementariamente a posiciones ideológico-políticas²⁰, o a sentimientos de fidelidad clánicas o tribales, para sustituirlas por explicaciones racionales como las que brinda la teoría jurídica de la soberanía al determinar que el mando ordenador sólo se justifica cuando se origina y emerge de los propios seres humanos que son ordenados, quienes deciden y, a la vez, gozarán del acierto o sufrirán del error de sus decisiones?

Sería prematuro e irresponsable pretender responder hoy a estas interrogantes, pero es una actitud responsable prestar atención a la secuencia tunecino-egipcia y a sus repercusiones observándola desde la perspectiva de las posibilidades de un cambio que, seguramente no será inmediato y radical, pero cuya secuencia puede haberse iniciado. Entre otras cosas que nos ha traído la posmodernidad, respaldan esta percepción la velocidad y profundidad que presentan las modificaciones en esta época.

Siendo responsables de haber dado forma a la teoría jurídica de la soberanía²¹, parece que nos corresponde analizar cuáles de sus componentes están relacionados o se ven reflejados en el fenómeno tunecino-egipcio de fines del 2010 y principios del 2011.

7. Los acontecimientos políticos y la teoría jurídica de la soberanía.

a. La soberanía y el poder condicionado.

La expresión soberanía tiene diferente significado en las distintas ciencias²² y, en el marco de la teoría jurídica de la soberanía, dentro de las ciencias jurídicas, en el ámbito interno, la soberanía es un atributo

jurídico que justifica por legitimación el ejercicio de un poder de mando ordenador, supremo pero condicionado en su ejercicio, por parte de uno, de varios o de todos los seres humanos miembros de una sociedad (los gobernantes) sobre el conjunto de todos ellos (gobernantes y gobernados)²³.

Ese mando ordenador está condicionado en su ejercicio a que los gobernantes, para mantener legitimación, lo ejerzan sólo para lo que les fue otorgado por los gobernados que son el origen y justificación de tal mando: ordenarlos armónicamente según reglas anteriormente pactadas, respetando las individualidades y amparando el bien común y a que todo esto se haga en forma satisfactoria para los gobernados.

Teniendo en cuenta estas ideas y los hechos protagonizados por los pueblos tunecino y egipcio, podría pensarse que ellos en algún momento confiaron el poder del mando ordenador a sus respectivos gobiernos sometiéndose a los mismos. Que la sociedad les transmitió a esos gobernantes el poder necesario para gobernar que sólo de ella emana, pero para que sólo lo usaran como se les condicionó; y que los gobernantes, en algún momento dejaron de utilizar ese poder para lo que se les había confiado y lo usaron para sus fines políticos e intereses personales o grupales. En ese momento se quebró el pacto, traicionaron al pueblo del que formaban parte, se apartaron de él y el ejercicio de su poder perdió la legitimidad que le confiere la teoría jurídica de la soberanía y sólo se apoyó en la grosería del poder material y las insidiosas maquinaciones políticas. Más allá de las teorías de gobierno que funcionaban en Egipto y Túnez en el momento de las marchas, esto es lo que parecen haber sentido esos pueblos cuando iniciaron las mismas: sintieron que algún pacto social había sido

quebrado por los gobernantes²⁴ y que por ello se abría su derecho de resistencia a la opresión²⁵.

No estamos diciendo que los pueblos o algunas personas hubieran registrado conciencia teórica acerca de cuales eran las bases doctrinarias de sus acciones; ni mucho menos que quisieran llevar a la práctica los supuestos de la teoría jurídica de la soberanía. Creemos que se tratan de movimientos espontáneos, que recurrieron a algunos instrumentos de protesta ante su penosa situación y que los acontecimientos se ordenaron en adelante como consecuencia de las imprevisiones de su propia lógica, de la fuerza de las convicciones de sus protagonistas y de la justicia de los reclamos. Pero afirmamos que los sustentos conceptuales de la teoría jurídica de la soberanía estuvieron presentes en el devenir de los hechos.

No debe pensarse que en el futuro, si el efecto dominó se produce en la región, las cosas sucedan de igual forma. La situación política de varios países de la zona (ver *supra* numerales 1 y 4) es campo fértil para explosiones espontáneas como la tunecino-egipcia²⁶, pero con mayores probabilidades que en los casos ya vividos, es posible que las nuevas protestas sean mas pensadas y aunque populares aparezcan en ellas “elites” que pretendan conducir las o aprovecharlas.

b. El derecho de resistencia a la opresión.

En la evolución de la teoría de la soberanía, los autores que la fueron construyendo trataron este instrumento de muy distinta forma. Bodín lo ignoró, Hobbes y Hegel lo negaron radicalmente²⁷; en Rousseau no tiene sentido la diferenciación²⁸; y Vattel, Locke y Kant lo admiten plenamente²⁹. En nuestra teoría jurídica de

la soberanía es un elemento imprescindible³⁰ ya que sin controles de los gobernados sobre los gobernantes esta no puede funcionar.

Antiguamente la forma de llamar a responsabilidad al gobernante sólo podía actualizarse mediante la revolución violenta contra el opresor, y posteriormente aparecieron formas institucionalizadas (ver llamada 27).

Tanto en el asunto tunecino como en el egipcio los pueblos se sintieron traicionados y oprimidos por sus gobernantes en quienes habían confiado y resistieron a esa opresión recurriendo a un tercer camino poco utilizado anteriormente³¹: una resistencia no institucionalizada, pero pacífica y eficaz.

A esos pueblos se les negó el ejercicio de los controles y las posibilidades de la resistencia institucionalizada a la opresión; no tenían elecciones libres y periódicas, con iguales posibilidades para todos los participantes; y menos aún disponían de otros elementos de control para recurrir ante los abusos de los gobiernos, ya que estos estaban bloqueados “de jure” o “de facto”. Además mediante las reelecciones indefinidas y las transmisiones del poder dentro de la familia o el grupo de intereses, los dirigentes lograron transformar esos sistemas en mezclas híbridas de repúblicas formales y monarquías plebeyas, de hecho en especies de monarquías ideológico-grupales o de familia.

Ante esto la protesta tomó un nuevo camino y el que esta nueva forma de resistencia a la opresión, enfrentando a las perpetuaciones en el poder por medios amañados, haya funcionado, al menos en principio y hasta ahora, en Túnez y en Egipto, insinúa que en esas sociedades, de alguna manera funcionaron instrumentos propios de la teoría jurídica de la soberanía.

nía. Las actitudes también evidencian la presencia de un alto espíritu de tolerancia.

c. La tolerancia³²

La tolerancia es el "...respeto y consideración hacia las opiniones o prácticas de los demás aunque repugnen a las nuestras..."³³. La intolerancia puede aparecer en el marco de otro tipo de sistema que funde un mando ordenador; pero la tolerancia es imprescindible si el mando se justifica por la teoría jurídica de la soberanía³⁴.

Estos pueblos árabes, islámicos, sufrientes de largas opresiones, que parecían alejados de la posmodernidad y de su teoría jurídica de la soberanía, logran que sus manifestantes recurran a una actitud firme, dura, pero tolerante en sus métodos, encuentran respuestas tolerantes en los militares jóvenes que, en lugar de reprimirlos, les ordenan y se identifican con ellos y, en definitiva aquellos logran su primer propósito. Esos pueblos, después de imponer su idea de cambio y acatar el orden que propongan sus conductores, también deberán vigilar que sus líderes no les traicionen y luchar para que sus deseos se concreten para la felicidad de todos. Y sería bueno que, como hasta ahora, todos actuaran con tolerancia, porque este espíritu debe cuidarse y mantenerse.

d. Últimas reflexiones.

Al futuro de estas revoluciones le caben varias posibilidades. Que se continúe por la senda de la democratización de los sistemas. Que quienes administren la salida institucional se apropien del timón, dejen de lado al pueblo y atiendan a sus intereses. Que las potencias extranjeras impongan sistemas que no atiendan los deseos del pueblo. Que se entre en un régimen de explicación del poder ideológico religiosa o

ideológico política fundamentalista e intolerante.

Todo es posible.

Creemos prudente observar con atención estos procesos, pero también con justificadas esperanzas. Las principales potencias del sistema han visto el desarrollo de los acontecimientos con cautelosa prudencia, han observado una conducta inteligente, parecen haber tomado conciencia de que los tiempos son otros, han cambiado. Y los hechos demuestran que las nuevas herramientas de la posmodernidad pueden estar al servicio del común de las gentes, de los seres humanos individuales mancomunados, darles protagonismo e impedir que, como antes, se pueda prescindir de ellos y arrasarlos por la fuerza material sin arriesgarse a graves consecuencias.

Estas experiencias parecen mostrarnos que los pueblos han tomado conciencia de que pueden ser los protagonistas de sus destinos políticos; de que el mando ordenador que otorgan a sus gobernantes está condicionado a que estos atiendan sus deseos y necesidades y obren para satisfacción de los gobernados; de que cuando el común de las gentes se siente traicionado y oprimido por aquellos en quienes confiaron la conducción, el pueblo está legitimado para reaccionar contra ello. También parece mostrarnos que cuando el pueblo es firme y tolerante, genera la temerosa tolerancia de quienes abusaron del poder y la necesariamente tolerante prudencia de las potencias que aprovecharon de su sometimiento.

No nos caben dudas de que en estos hechos se han hecho presente elementos estructurales y esenciales de la teoría jurídica de la soberanía, pero ¿los pueblos, que son los protagonistas en ella, podrán avanzar por sus propuestas y construir un sistema político acorde a esta teoría, demo-

crático republicano o monárquico constitucional, justo y respetuoso de los derechos de todos?

Para concretar estos caminos deberá crearse un sistema político enmarcado y a partir de la idea del derecho³⁵; que distinga entre el poder constituyente que ejerce el común de las gentes y es el supremo y los meros poderes de gobierno que desempeñan los gobernantes por encargo y bajo la supervisión de aquellos³⁶; todo organizado dentro del marco de un sistema equilibrio de poderes, control de los gobernados sobre los gobernantes y tolerancia que permita a las mayorías encausar a la sociedad hacia el bien común y garantice a las minorías el derecho de poder constituirse pacíficamente en mayorías. El actual interrogante es si ese camino se completará o el esfuerzo se perderá cayendo en algún tipo de gobierno más o menos autocrático o democrático tradicional (moderno).

8. Conclusiones.

Cuando dimos forma a nuestra teoría y doctrina jurídica de la soberanía entre 1975 y 2010, no sabíamos si la íbamos a ver funcionar, pero, además, jamás imaginamos que si encontráramos algunos de sus rasgos en cualquier proceso, ello se daría en el Norte de África y Cercano Oriente, en pueblos árabes islámicos.

Hoy sería imprudente y un error científico afirmar o meramente suponer que los hechos resumidos supra en los Numerales 1 a 4, constituyen una puesta en práctica de la teoría jurídica de la soberanía. También sería imprudente y un error metodológico no vincular para nada esos hechos con tal teoría y doctrina, quedándonos con los métodos y los instrumentos de interpretación de la modernidad.

Pienso que estamos frente a la primera revolución posmoderna de la historia, concretada con los instrumentos y por los caminos que la nueva civilización nos procura y que sus exigencias aconsejan. Desearía que esta revolución estableciera el primer sistema jurídico-político posmoderno asentado sobre las bases de la teoría y doctrina jurídica de la soberanía.

Afirmar que esto ocurrirá, o que es imposible que ocurra, o que se dará alguna mezcla híbrida de sistemas, es tan presuntuoso como irresponsable. Creo que debe seguirse con la observación de los hechos políticos que se sucederán en la zona, teniendo en cuenta todas las teorías que sustentaron la organización estatal en la modernidad y también esta nueva teoría que proponemos y que procura adecuar el mando ordenador a las exigencias de la Posmodernidad³⁷.

Bibliografía

1. ARBUET-VIGNALI, Heber (1991): El atributo de la soberanía en el origen y desarrollo del Derecho Internacional clásico, contemporáneo y el actual sistema adecuado a la tecnología nuclear. En *Curso de Derecho Internacional del Comité Jurídico Interamericano*, edición Secretaría General de la OEA, Washington (EE.UU.) 1991.
2. ARBUET-VIGNALI, Heber (1997): Soberanía e integración ¿conceptos opuestos o complementarios?. En *Libro colectivo Temas de integração com enfoques no MERCOSUL*, Ed. LTr Editora limitada, Sao Paulo, S.P., Brasil, 1997, tomo I, pp. 84 a 105.
3. ARBUET-VIGNALI, Heber (1999): La soberanía hacia el siglo XXI: ¿desaparición, divisibilidad o nuevos odres para añejos vinos?. En *Revista de la Facultad de Derecho, Montevideo*, enero-junio 1999, N° 15, pp. 93 a 120.
4. ARBUET-VIGNALI, Heber (2000): El atributo de la soberanía en Emeric de Vattel. En *Revista de la Facultad de Derecho*, N° 13, Montevideo julio-diciembre 2000, pp. 165 a 197.

5. ARBUET-VIGNALI, Heber (2004): Claves jurídicas de la integración. En los sistemas MERCOSUR y Unión Europea. Ed. Rubinzal Culzoni Editores. Buenos Aires (Argentina) 2004.

6. ARBUET-VIGNALI, Heber (2004/1): Los precursores de la idea de soberanía: Nicolás Maquiavelo y Juan Bodin. Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo 2004.

7. ARBUET-VIGNALI, Heber (2005): Los contactualistas ingleses y su idea de soberanía. Thomas Hobes y John Locke. Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo 2005.

8. ARBUET-VIGNALI, Heber (2006): Peligrosos prejuicios sobre soberanía. En Anuario de Derecho Constitucional Latinoamericano 2006. Ed. Konrad Adenauer Stiftung, Montevideo 2006, pp. 65 a 103.

9. ARBUET-VIGNALI, Heber (2006/1): La idea de soberanía en el siglo XVIII francés: Montesquieu, Voltaire, Rousseau, Gregoire. Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo 2006.

10. ARBUET-VIGNALI, Heber (2009): El Estado posmoderno y la soberanía. En Estudios del CURI (Consejo uruguayo para las Relaciones Internacionales), Estudio N° 1/09 del 17 de julio de 2009 (www.curi.org.uy).

39 Ver H.Arduet-Vignali, t/p, Capítulo II, Numeral 11.

11. ARBUET-VIGNALI, Heber (2009/1): El significado de la soberanía en los idealistas alemanes. Kant, Fichte, Hegel. Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo 2009.

12. ARBUET-VIGNALI, Heber (2010): WikiLeaks. En Búsqueda, revista semanal, años XXXIX, N° 1589, Montevideo 9 a 15 de diciembre 2010, pp. 46 y 47.

13. ARBUET-VIGNALI, Heber (2010/1): WikiLeaks: la punta del iceberg. En La Revista Digital, revista digital del 22 de diciembre de 2010 (www.larevistadigital.uy)

14. ARBUET-VIGNALI, Heber (t/p): La soberanía en la época posmoderna. Teoría y doctrina jurídica de la soberanía. En trámite de conclusión y publicación.

15. ARBUET-VIGNALI, Heber y BARRIOS, Luis (2003): La soberanía, los Estados y un mando coordinado u ordenado mundial. Ed. Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo 2003.

16. Salvat, Diccionario Enciclopédico (1987). Ed. Salbat, Barcelona 1987.

Notas

1. Ver H.Arduet-Vignali 2010 y 2010/1.

2. Entre otros el Frente Democrático para el Trabajo y las Libertades, el Partido Demócrata Progresista, el Movimiento Ettajdid (Renacimiento), el comunista Hamma Hammami y el Congreso para la República, cuyo líder regresa del exilio en París; los proscriptos Partido Islamita Enahda y el Partido Comunista de los Obreros de Túnez. Los grupos religiosos islámicos son mas moderados en Túnez que en otros países musulmanes.

3. El movimiento del 6 de abril, fecha que recuerda la jornada del 6 de abril de 2008 en apoyo de los obreros del delta del Nilo y otros grupos similares convocan a manifestar utilizando para ello la red social de Facebook

4. El Cairo, Suez, Alejandría, Sinaí y otras.

5. A fines de enero se produjeron en Ankara y Estambul protestas en rechazo del primer ministro.

6. Arabia Saudita, Argelia, Egipto, Libia, Marruecos, Mauritania, Siria, Yemen y también Palestina.

7. En Líbano y Túnez con el francés y en Jordania con el inglés.

8. Arabia Suadita 100 o/o, Argelia y Mauritania 99 o/o, Marruecos y Túnez 98 o/o, Libia y Turquía 97 o/o, Jordania 92 o/o y Egipto 90 o/o.

9. Siria 74 o/o, Yemen 55 o/o y Líbano 54 o/o; de este último un 28 o/o de chiitas y un 26 o/o de sunitas; a los que se suman, además, un 40 o/o de cristianos.

10. Que pretenden, generalmente sin conseguirlo, reflejar el modelo occidental (la mayoría), o el de las democracias populares (Libia), o son abiertamente dictaduras (Sudán).

11. Monarquías constitucionales (Jordania y Marruecos) o absolutistas teocráticas (Arabia Saudita).

12. Más allá del absolutismo del régimen (Arabia Saudita) o del autoritarismo en el mando político y religioso.

13. Esta tendencia del Norte de África y Cercano Oriente es emulada en América dónde la República Popular de Cuba ha sido regida por los hermanos Fidel y Raúl Castro desde hace 52 años y, en la última década se ha constitucionalizado la reelección indefinida en Bolivia, Ecuador, Nicaragua y Venezuela, se intentó hacerlo en Honduras y,

en Argentina, el matrimonio Kirchner venía alterándose en el poder.

14. Y es un dato que debe tenerse en cuenta.

15. Toda sociedad requiere de un mando ordenador fuerte para que la encauce, la desarrolle e impida que se desestabilice y se destruya a sí misma. Este mando ordenador se ejerce por un grupo de seres humanos (los gobernantes) sobre el total de la sociedad (gobernantes y gobernados) y para que funcione normalmente, sea duradero y eficaz es necesario que su ejercicio por los que mandan se encuentre justificado ante los ojos y el sentir de quienes son mandados. Esta justificación en los actuales

Estados se puede fundar en concepciones ideológico políticas (China, Corea del Norte, Cuba), ideológico religiosas (el Afganistán de los talibanes, Irán, Vaticano) o en concepciones racionales e ideológicamente asépticas a partir de la teoría jurídica de la soberanía. También pueden darse situaciones intermedias o confusas, como ocurre en la mayoría de los Estados de la región que nos ocupa (ver *supra* Numeral 5, # 2 in fine); o justificaciones a partir de concepciones tribales; o ausencia de justificación cuando el ejercicio del mando descansa exclusivamente en el poder de que se dispone, como ocurre en las dictaduras y las monarquías absolutas. Ver H.Arbut-Vignali, 2009, numeral 7 y t/p, Capítulo II, Numeral 6

16. La que también había servido para explicar políticamente su dominio a las potencias coloniales e imperiales y que el derecho, con error y perjuicios, había adoptado.

17. Ver H.Arbut-Vignali 2004/1, 2005, 2006, 2006/1, 2009 y 2009/1 y H.Arbut-Vignali y L.Barrios 2003.

18. Todos ellos son miembros de Naciones Unidas que funda su sistema en el Principio de la Igualdad Soberana de los Estados (Carta art. 2 inc. 1). También todos ellos se manifiestan como celosos defensores de su independencia frente a los demás poderes y se consideran iguales a estos; y, en el ámbito internacional el atributo de la soberanía se expresa en la igualdad e independencia de los Estados.

19. Mas bien puede decirse que esos Estados rechazaban la concepción política moderna de soberanía a la que las potencias coloniales europeas habían recurrido para explicar sus desbordes de poder en los espacios sometidos a colonización o

dominio imperial y parecían desconocer la concepción de soberanía jurídica posmoderna.

20. Que, en definitiva, mucho se asemejan en la subjetividad de sus explicaciones y en la dependencia para hacerlo de seres humanos que adoptan el papel de interpretes de la voluntad de Dios o de la Naturaleza de las Cosas, o el papel de doctrinos iluminados o de conductores infalibles.

21. Sobre la misma ver: H.Arbut-Vignali 2009 y las demás obras citadas en llamada 19.

22. Ver H.Arbut-Vignali 2009, Numeral 3 y t/p, Capítulo V, Numeral 4.

23. Ver H.Arbut-Vignali 2009, Numeral 9 d y t/p, Capítulo VII, Numeral 2 # 2. En el marco de las relaciones internacionales, el atributo justifica por legitimación la coordinación de los poderes ordenadores de los Estados para que, en conjunto, regulen su convivencia mediante normas obligatorias que, por su estructura y origen, no afectan su atributo paradigmático.

24. Ver H.Arbut-Vignali, t/p, Capítulo II, Numerales III y IV.

25. En el marco de la teoría jurídica de la soberanía, cuando un gobernado o un conjunto de ellos, desobedecen a la autoridad y violan las reglas, quebrantan el pacto y, por la vía de la represión normada las autoridades pueden castigarlos y reponer el ordenamiento. En igual forma, si el o los gobernantes, no cumplen sus obligaciones para con sus ordenados, son aquellos quienes rompen el pacto y pueden ser reprimidos y castigados. El castigo puede concretarse por dos vías clásicas: una la institucionalizada (el equilibrio y mutuo control de los poderes, el sometimiento a elecciones periódicas, la responsabilidad política de las autoridades, los juicios de residencia, etc.) y otra, para los casos extremos, de hecho, con la protesta de los gobernados (marchas, insubordinación, revolución).

26. Especialmente en Arabia Saudita y Sudán; tal vez también en Jordania y Yemen; quizá en Mauritania; con menos probabilidades por ser regímenes mas firmemente establecidos en Argelia, Libia, Marruecos y Siria. También en Irán, que está cercano a la región.

27. Ver H.Arbut-Vignali 2004/1, Sección III, Numeral 2 h; 2005 Secciones II Numeral 2 e; y 2009/1, Sección IV, Numeral 2 f.

28. Ver H.Arbut-Vignali 2006/1 Sección IV. Dado que el autor pone la titularidad, la radicación y el ejercicio de los poderes consecuencia de la

soberanía en un mismo conjunto, el pueblo, aquellos se concretan en un mismo conglomerado y no tiene sentido hablar de derecho de unos frente a la opresión de otros, ya que son una unidad.

29. Ver H.ARBUE-T-VIGNALI 2000; 2005 Sección III, Numeral 3 g; y 2009/1, Sección II, Numeral 5 h.

30. Ver H.ARBUE-T-VIGNALI t/p, Capítulo VII, Numeral 3 d.

31. Los más claros y recientes ejemplos pueden referirse a algunos, no todos, los movimientos de resistencia contra la discriminación racial en EE.UU en la década del 60' y a la prédica de la no violencia de Gahndi en sus actividades políticas en Sud África y la India.

32. Ver H.Arbut-Vignali 2009, Numeral 9 h y t/p, Capítulo II, Numeral 7.

33. Salvat, 1987, tomo 25, 2358.

34. En la mecánica de esta teoría siempre es necesario escuchar al otro, siempre debe negociarse y acordarse, siempre las mayorías tienen derecho a

hacer valer su última opinión y mandar, pero siempre las minorías deben ser consideradas y se les deben dejar los espacios necesarios para poder llegar a ser mayorías. Pero además, en este sistema, manda el común de las gentes que deben ser lo suficientemente tolerantes para estar dispuestas a someterse a un grupo de entre ellos para que les ordene gobernando con un poder fuerte y efectivo que el común les otorga; y a la vez, estos gobernantes que disponen de los resortes del poder, deben ser tolerantes para admitir quedar sometidos al control y decisión de los gobernados. Nada de esto funciona sin tolerancia.

35. Ver H.Arbut-Vignali 2009, Numerales 6, 8 y 9b; y t/p, Capítulos II, Numeral 8 y VII Numeral 3 b.

36. Ver H.Arbut-Vignali 2009, Numeral 9 e y f; y t/p, Capítulos II, Numeral V y VII, Numeral 3 h e i.

37. Ver H.Arbut-Vignali, t/p, Capítulo II, Numeral 11.



EL SIMULADOR DE PUENTE

Una excelente herramienta para entrenar e investigar

Capitán Eduardo Oscar GILARDONI



El Capitán Eduardo Oscar Gilardoni es graduado de la Escuela Nacional de Náutica de la República Argentina en 1963, habiendo recibido su titulación como Capitán de Ultramar en 1969. Es poseedor de una proficua y dilatada experiencia profesional y académica en su país y en el extranjero. Profesor de la Escuela Nacional de Náutica y otros Institutos profesionales de varios cursos entre ellos sobre Simulador de Maniobras. Nos presenta un valioso y profesional artículo de carácter técnico que nos permite apoyar la incorporación de nuevas tecnologías en nuestra Escuela Naval.

A) Entrenamiento

El simulador es un excepcional medio de entrenamiento, tanto personal como grupal.

Permite entrenamiento en conducción de buques de acuerdo con los requerimientos de la Convención STCW'95 (Conducción de Equipo de Puente, ARPA/Radar, ECDIS, AIS, SSAS).

También permite el entrenamiento del personal de tierra que se encuentra a cargo de las estaciones de control de tráfico. (VTS)

Pueden realizarse tres tipos de entrenamiento:

- o Relacionados con maniobras
- o Relacionados con navegación en distintas condiciones
- o Relacionados con el control de tráfico marítimo

Relacionados con maniobras:

- ✓ Manejo del buque en aguas restringidas.

- ✓ Operaciones de manejo de remolcadores empujadores con trenes de barcasas.
- ✓ Operaciones *off shore* en alta mar y con el sistemas de posicionamiento dinámico (DP).
- ✓ Operaciones de pesca.
- ✓ Operaciones de remolque portuario y/o marítimo.
- ✓ Operaciones navales como operaciones de reabastecimiento en navegación y maniobras de flota.
- ✓ Operaciones de alijo o completado.
- ✓ Atraque y desatraque a muelles en condiciones normales o adversas.

Navegación:

- ✓ Planificar y conducir un pasaje en zonas de alto riesgo aplicando índices paralelos, marcaciones, enfilaciones y/o radios de giro controlados.
- ✓ Mantener una guardia de navegación segura en zonas de alta densidad de tráfico con o sin niebla.

- ✓ Utilización del radar y ARPA para mantener la seguridad de la navegación.
- ✓ Responder a emergencias propias o externas.
- ✓ Responder a una señal de peligro en el mar.
- ✓ Conducción del buque en zona de hielos.
- ✓ Planificar una derrota y conducir la navegación acorde a la misma.
- ✓ Desarrollar una navegación costera.
- ✓ Determinar y aplicar errores del girocompás.
- ✓ Coordinar operaciones de búsqueda y rescate con otras embarcaciones o aeronaves
- ✓ Establecer organizaciones y procedimientos de la guardia.
- ✓ Mantener una navegación segura mediante el uso del radar, del *ARPA*, del *ECDIS* y del *AIS* para asistir a la toma de decisiones de mando.
- ✓ Maniobrar y conducir el buque en toda condición adversa

Relacionados con el control de tráfico marítimo

- ✓ Control de tráfico marítimo de acuerdo con la norma IALA V 103 para la certificación y formación de personal de VTS.

¿POR QUÉ ENTRENARSE?

Porque el error humano es todavía la causa principal de accidentes.

El error humano, estuvo, está y estará con nosotros en todos los niveles de decisión.

Hay errores que son generados, por lo general, no conscientemente, sino están motivados por la falta de entrenamiento y/o conocimiento que tienen los que de-

ben operar un buque en determinadas circunstancias.

El poder maniobrar un buque virtual, antes de haber pisado la cubierta de su gemelo real, permite conocerlo y tomar confianza y seguridad en su manejo.

Todos los viejos capitanes sabemos los sofocones que pasamos cuando tuvimos que debutar en un buque sin haber tenido la experiencia de haber, aunque sea “visto”, como hacía otro la maniobra.

Un práctico que debe asesorar permanentemente distintos buques, puede adquirir experiencia entrenando en los diferentes modelos matemáticos de los que puedan navegar las aguas que él asesora, obteniendo un conocimiento que, para ganarlo en la realidad, lo debería hacerlo a costa de experiencias reales, que seguramente serían estresantes y posiblemente riesgosas.

Los modelos matemáticos, por la simple razón de ser virtuales, facilitan probar y practicar maniobras que ni los armadores ni autoridades marítimas permitirían.

¿POR QUÉ ENTRENAR UN TEAM DE PUENTE?

El simulador permite detectar y luego analizar la “cadena de errores” que va cometiendo el team de puente, con acciones erradas.

Tiene como objetivo optimizar las defensas del equipo contra el “error humano” en todos sus niveles, desde la equivocada interpretación de un dato, hasta la inadecuada asignación de los recursos humanos disponibles.

Tengamos presente que la tecnología actual nos brinda una cantidad importantísima de información sumamente útil, pero no nos garantiza que la estemos usando adecuadamente. Debemos aprender a interpretarla y ¡practicar como utilizarla!

Cada integrante practica sus funciones y además aprende a supervisar las tareas de sus colegas, lográndose formar un equipo eficiente y coordinado que actuará inmediata y acertadamente ante una emergencia y minimizando en consecuencia los errores que puedan cometerse ante la falta de prácticas.

Además logra que el grupo adquiera reflejos condicionados, los que, en situaciones de riesgo y alto estrés, cuando el tiempo apremia, redundarán en una respuesta rápida y adecuada para la seguridad de la tripulación, el buque y su carga.

Resumiendo podemos afirmar que:

- ✓ Permite el entrenamiento en profesionales en nuevas áreas o con diferentes buques.
- ✓ Se pueda entrenar con diferentes tipos de buques y escenarios no conocidos, actuando más allá de los límites de seguridad.
- ✓ Se pueden generar situaciones de emergencia para condicionar respuestas individuales o grupales ante ellas, encontrando la mejor solución para cada una de ellas
- ✓ Se pueden tomar riesgos, para encontrar los límites operativos, que no causarán daños reales.
- ✓ Permite el entrenamiento de novatos y su evaluación.
- ✓ Se puedan evaluar reacciones adversas de algunos individuos que los inhabilitaría para la función que deberían desempeñar.
- ✓ Permite detectar situaciones de pérdida de conciencia situacional.
- ✓ Se puedan realizar los cursos BRM (*Bridge resource managment*)

Nota del autor:

El *BRM* es parte del Código de Formación contenido en el *STCW95* y está incluido en el Capítulo VIII Sección B-VIII/I (Orientación sobre las Guardias de Puente), y puede definirse como: “El uso y coordinación de todas las habilidades, conocimientos, experiencias y recursos disponibles para que el equipo de puente pueda lograr o cumplir con las metas establecidas de seguridad y eficiencia”.

Cabe destacar que en las “Enmiendas de Manila” de 2010, los cursos de *BRM* pasaron al libro “A” y serán compulsivos, lo mismo que los de *ERM* (*Engine Resource Managment*), a partir del 1 de enero de 2017, comenzando a aplicarse a partir del 1 de enero de 2012, debiendo las escuelas de formación incluirlos en sus programas de forma tal que, los oficiales que egresen a partir del 1 de junio de 2013, lo hayan cumplimentado.

B) Investigación

La otra utilidad, de tanto o más valor que la mencionada anteriormente, son las tareas de investigación.

Las mismas las podemos clasificar en dos categorías:

- ✓ Evaluación sobre futuros escenarios y los buques que los navegarán
- ✓ Análisis de incidentes o accidentes que hayan ocurrido

Evaluación de escenarios

Cuando se deben tomar decisiones respecto a modificaciones portuarias a realizar o modificación a reglamentaciones relacionadas con diseño o dimensiones de buques que las deban utilizar; un simulador permite que capitanes y prácticos saquen conclusiones sobre las posibilidades de realizar determinadas maniobras con la mayor seguridad, pudiendo determinar con gran precisión las condiciones hidrometeorológicas límites para realizarlas, como ser:

- ✓ Alturas de marea,
- ✓ Dirección e intensidad de la corriente,
- ✓ Dirección y fuerza del viento,
- ✓ Cantidad y potencia de los remolcadores,
- ✓ Cantidad de prácticos necesarios,
- ✓ Modificación que deban hacerse a obras de arte y
- ✓ Etc.

Sin tener que recurrir solo a lo que “la experiencia me dice...” o al antiguo y riesgoso sistema de “prueba y error”.

Análisis de incidentes o accidentes

La posibilidad de recrear la situación real que se vivió en tal circunstancia, permite hacer un análisis imparcial y muy certero de las causas que lo motivaron.

La tecnología con que cuentan los buques modernos permite acceder, con total precisión, a los parámetros reales previos a los acontecimientos lo que hace que la reproducción del mismo se pueda realizar con un grado de certeza muy grande.

Las autoridades marítimas, compañías aseguradoras, sociedades de clasificación, sindicatos marítimos y armadores ven en ellos una muy importante herramienta que permite encontrar porcentajes de culpabilidad dentro de los involucrados

PREPARACIÓN DE UN EJERCICIO DE SIMULADOR. COMO GENERARLO

Se debe ser muy cuidadoso en la preparación de un ejercicio, sobre todo en lo siguiente:

- ✓ Tener plena certeza de que tanto el modelo matemático del/los buque/s a utilizar se comportan como los

modelos reales. Ello se logra haciendo que profesionales que los conozcan perfectamente avalen su comportamiento en distintas condiciones (geográficas e hidrometeorológicas)

- ✓ Tener recreado el escenario donde se va a desarrollar el ejercicio de la forma más real posible, no solo en su aspecto visual, sino además las condiciones que influirán en el comportamiento del buque (efecto banco, veril, corrientes, aguas someras, vientos, oleaje, interacción con muelles u otros buques, etc.)
- ✓ Tener preparadas las carpetas con los datos de protocolo del/los buque/s participantes, en forma similar a una *pilot card*, como la que se le entrega a un práctico cuando sube a bordo
- ✓ Que los participantes tengan a su disposición la cartografía y bibliografía necesaria para la navegación en la zona.
- ✓ Que estén establecidas las estaciones de VTS, con sus frecuencias y señales de llamada
- ✓ Que los participantes tengan a su disposición las reglamentaciones imperantes en la zona.

El ejercicio deberá ser probado primeramente por los instructores con el fin de tener la certeza de que todo funciona de acuerdo a lo previsto.

Es fundamental que los que participen del ejercicio sientan que realmente están viviendo una situación real en el puente de un buque y que no tomen el mismo como un “juego de computadora”.

Luego de una situación de gran riesgo... el puente debe oler a sudor!

Si el ejercicio fue mal preparado y/o hubo fallas que lo desacrediten los alum-

nos le perderán confianza y no se harán cargo de las posibles fallas que hayan cometido, achacándoselas al equipo.

El número recomendable de participantes debería estar comprendido entre tres y cinco. El máximo aprovechamiento se logra cuando todos participan. El alumno que solo mira no saca provecho de la clase.

Una vez constatada la disponibilidad de estos elementos se podrá comenzar con el ejercicio, el cual consta básicamente de cuatro etapas claramente definidas:

1. Familiarización con el puente
2. Reunión previa informativa (*briefing*)
3. Ejercicio
4. Reunión posterior de análisis (*debriefing*)

Familiarización con el puente:

Se debe tener presente que este aspecto adquiere gran importancia cuando los participantes entran por primera vez al simulador.

Una clase demostrativa debe ser realizada concienzudamente.

No debemos olvidar que la mayoría de los simuladores actuales adolecen de dos problemas que el alumno debe superar:

1. Falta de la tri dimensionalidad: Para evaluar la distancia a un objeto se debe valer de un instrumento (radar o *ECDIS*), no sirviéndole el paralaje ocular para hacer un cálculo “a ojo”.
2. Cuando el simulador no tiene 360° de visión, una de sus pantallas cubre, a pedido, los sectores ciegos, lo que puede generar un desconcierto en el alumno. Algo parecido también sucede cuando se pasa a “visión de un alerón”.

Reunión previa al ejercicio - *Briefing*:

En el mismo se asignan funciones que cumplirá cada uno de los participantes. Lo ideal es generar una rotación de puestos, repitiendo el ejercicio tantas veces como alumnos asistan al mismo.

En esta reunión se les explicará detalladamente cuál es la tarea a realizar, proveyéndoles de la documentación e información necesaria para realizarla.

Estos dos pasos se efectúan por única vez con cada grupo.

Ejercicio

Previo al “descongelamiento” se debe permitir que cada uno de los participantes tome conciencia de sus tareas, dándole un tiempo prudencial de aclimatación.

Una vez descongelado cada uno deberá cumplir con sus tareas de igual forma que lo haría en un puente real.

El instructor deberá estar presente supervisando el comportamiento de cada participante.

Es conveniente que si observa que se comete algún error lo deje pasar, tomando nota del mismo, para determinar si dicha equivocación es la primera de la llamada “cadena de errores” que llevara al buque a una situación de riesgo, o por lo contrario se toman las medidas adecuadas para corregirlo.

Un buen reporte de las acciones equivocadas realizadas permitirá un provechoso análisis en el *debriefing*.

La duración del ejercicio no debería sobrepasar los 40 minutos.

Reunión posterior al ejercicio - *Debriefing*

Si los participantes fueron cinco es conveniente que a uno de ellos se le haya asignado la tarea de “observador”

El observador, munido de una tablilla con papel y lápiz y sin emitir palabra durante el ejercicio, irá tomando debida nota de lo que, a su criterio, hayan sido aciertos o desaciertos de los demás integrantes del team. En el *debriefing* será el primero en emitir opinión, lo que permitirá que el instructor, basado en lo acertado de sus observaciones, lo califique. Los demás integrantes del grupo emitirán sus impresiones que podrán o no coincidir con las del observador, generándose de esa forma un debate sustancioso que aportará diferentes puntos de vista sobre el desarrollo del ejercicio, y permitiendo que el instructor, con su experiencia, aporte ideas enriquecedoras y evalúe a sus alumnos

CURSOS QUE SE DICTAN EN EL FULL MISSION SIMULATOR DE LA ESCUELA NACIONAL DE NÁUTICA “MANUEL BELGRANO”

- ✓ Maniobra de buques (curso básico para pilotos)
- ✓ Maniobra de buques (curso avanzado para capitanes)
- ✓ Maniobra de buques (curso avanzado para prácticos)
- ✓ Maniobra de buques en situaciones críticas (maniobras de emergencia para prácticos)
- ✓ Maniobras especiales (amarre a buques fondeados, operaciones de alije, amarre a boyas, etc.)
- ✓ BRM (*Bridge Resource Management* - Gestión de los Recursos del Puente)

CLASIFICACIÓN DE LOS SIMULADORES DE PUENTE EN FUNCIÓN A SU DESEMPEÑO

Clase A (NAV): Denominado “*Full Mission Simulator*”. Debe ser capaz de recrear el puente de un buque en pleno funcionamiento, incluyendo la capacidad de navegar y maniobrar en canales y aguas restringidas.

Clase B (NAV): Un simulador capaz de recrear el puente de un buque en funcionamiento, pero excluyendo la capacidad de navegar y maniobrar en canales y aguas restringidas.

Clase C (NAV): Un simulador de tarea limitado, capaz de recrear el puente de un buque en funcionamiento, contando solo con instrumental de navegación y maniobras para evitar colisiones.

Clase S (NAV): Un simulador de las tareas esenciales de puente capaz de recrear el funcionamiento y/o desenvolvimiento en un puente, particularmente el manejo del instrumental.

EQUIVALENCIA EN SINGLADURAS DE LAS PRÁCTICAS EN UN SIMULADOR

El *U.S.Coast Guard* reconoce que cada día de entrenamiento en un *Full Mission Simulator* equivale a seis días de navegación, considerando que el alumno tuvo un aprovechamiento superior al 50%.

Pero debe tener presente que el simulador solo no logra los objetivos buscados... ¡y el instructor es una pieza clave para su total aprovechamiento!



COMBATE EN SANTO DOMINGO DE SORIANO

4 de abril de 1811

Emilio HOURCADE LEGUISAMO
Centro Histórico y Geográfico de Soriano

El tema al que nos referiremos es al combate desarrollado en Santo Domingo de Soriano el 4 de abril de 1811, en donde las fuerzas patriotas apostadas en el pueblo y bajo las órdenes del Capitán Miguel Estanislao Soler Otarola, se enfrentaron a las españolas, que desde el río Negro atacaban bajo el mando del Capitán de Navío Juan Ángel de Michelena y Moreno.

Ubicado el hecho, es bueno enmarcar el contexto que se vivía en aquel tiempo y que propició dicho enfrentamiento. Los aires de revolución comenzaron a tomar toda la Banda Oriental, los acontecimientos de Mayo de 1810 en Buenos Aires tenían eco en estas tierras y ya se habían manifestado el 27 de febrero de 1811 cuando después de la proclama de Asencio, las fuerzas patriotas al mando de Viera y Benavides se habían presentando en Mercedes en las primeras horas del 28 de febrero, tomándola y enviando ese mismo día a Pedro Viera a Santo Domingo de Soriano para que se presentara antes sus autoridades e intimara su adhesión a la causa, lo que se produce, quedando Celodonio Escalada como comandante militar.

Ahora bien, es importante para ver la importancia que tuvo este combate casi olvidado por nuestra historia el conocer quiénes eran y cómo llegaron allí sus dos principales personajes, Soler y Michelena.

Miguel Estanislao Soler Otarola

Militar argentino nacido en Buenos Aires en 1783 y muerto en 1849. Fue uno de

los soldados más notables de su tiempo, apenas llega a Soriano, recibe el parte de Celodonio Escalada, que le comunicaba la peligrosa presencia de buques españoles que amenazaban con tomar Santo Domingo de Soriano.

Eran las 20:30 horas del 2 de abril cuando Soler se pone al frente de 200 hombres y parte a Soriano, a donde llega a las 21:45 horas, disponiendo enseguida que partidas exploradoras controlaran los movimientos de las naves españolas.

La noche transcurre sin novedades al igual que el día siguiente.

En la madrugada del 4 de abril de 1811, las embarcaciones al mando de Michelena entran en el puerto y se aprontan para iniciar las hostilidades.

Presentado Soler es hora de conocer al personaje que lo enfrentó.

Juan Ángel de Michelena y Moreno

Nacido en Maracaibo (Venezuela) en 1774 y muerto en Ferrol el 29 de setiembre de 1831. Fue el segundo de cuatro hermanos que presentaron servicios a la corona española.

A temprana edad demostró su pasión por el mar y así llegó a Cádiz obteniendo carta de guardia marina en 1786. Luego de cursar estudios elementales, se embarcó y estuvo en Tánger, Cartagena, Constantinopla y Siria. Rápidamente fue ascendiendo en el escalafón de la marina y pasó por Puerto Rico, La Habana; estuvo en la escuadra de Córdoba que el 14 de febrero de

1797 en aguas del Cabo San Vicente enfrentó a los españoles con los ingleses.

Cumplió destacada labor en la persecución de piratas ingleses en el Estrecho de Gibraltar y en 1802 dentro de varios puertos americanos en los que estuvo, pasó fugazmente por Montevideo, a donde regresó en 1805 para ponerse a las órdenes de las autoridades españolas en plena guerra contra los ingleses.

El 12 de agosto de 1806 toma activa participación en la reconquista de Buenos Aires, al mando de la tercera columna que penetra las defensas británicas por la calle de la Catedral.

Su segunda notoria aparición en nuestra historia y capaz la más importante por las consecuencias que tuvo fue cuando mandado por el virrey Liniers, se presenta en Montevideo para sustituir al Gobernador Francisco Javier de Elío.

La relación entre Elío y Liniers se había deteriorado a causa de los acontecimientos que se venían sucediendo en Europa. La corona española había sido desplazada por Napoleón, y la corona portuguesa se había desplazado a Río de Janeiro.

El origen francés de Liniers despierta sospechas en Elío, al ser de la misma nacionalidad que los usurpadores de la corona española, y esta situación se vio acentuada con la llegada de Curado, enviado por los reyes portugueses a pedir la entrega de esta tierra a esa corona, quienes la devolverían a los reyes españoles una vez restablecidos. Liniers rechaza dicha misión, pero el enviado portugués no deja pasar la oportunidad de sembrar más desconfianza en Elío.

Posteriormente llega el marqués de Sassenay, enviado por Napoleón, se entrevista con Liniers y regresa a Montevideo con orden expresa del Virrey de facilitar su regreso a Europa, pero desobede-

ciendo esas órdenes, Elío lo detiene en Montevideo.

Por último, debemos mencionar la llegada de Irigoyen, enviado desde Sevilla con el mensaje de que España declarararía la guerra a Francia y se aliaría con Inglaterra.

Todos estos avatares llevan a que Liniers mande a Juan Ángel de Michelena a Montevideo el 20 de setiembre de 1808 con la finalidad de sustituir a Elío.

Apenas llega comunica la orden del Virrey a los comandantes de las fuerzas voluntarias de Montevideo González Vallejo y Murgiondo, pero ambos se excusaron en tener otras tareas para no acompañarlo, al igual que el Administrador de Aduana Prego de Oliver, quien se excusó por tener problemas de “reuma”.

Michelena se presenta solo ante Elío y le comunica la orden que traía de sustituirlo, y allí se produce un cambio de palabras y posteriormente de golpes de puño entre ambos personajes.

Consultando el libro “Ismael”, puede recrearse aquel encuentro, pero si nos basamos en el relato de Lucas Obes, podemos decir que enojado Elío se negó a dar cumplimiento con lo ordenado y lo trató de traidor a Michelena, este respondió a dicho ataque y diciéndole que haría lo que Pack no pudo hacer, “quemarle el mascarón”, tomó su pistola, pero Elío tirándose encima de este logró sacarlo de posición de tiro.

Calmado los ánimos, Michelena se dirige al Cabildo a presentar sus credenciales y una vez recibido por este e iniciada la reunión, comienzan a sentirse gritos de desaprobación desde la calle.

El pueblo no acepta esta sustitución y muestra un total apoyo a Elío. La rivalidad existente entre Elío y Liniers se unía a la de Montevideo (ciudad apostadero), con Buenos Aires (la ciudad señorial) y sus dos

visiones diferentes de la situación en España.

Así podemos ver que el 20 de setiembre de 1808 el Cabildo estampó dos Actas, la primera acusando recibo del Oficio de Liniers y reconociéndolo a Michelena como Gobernador Político y Militar Interino, y la segunda, a raíz de los reclamos de la gente, resolviendo escuchar los reclamos de la gente que no solo se oponían al cambio sino que también solicitaban Cabildo Abierto, quedando abierto el presente Acuerdo para cerrarlos luego del resultado de los presentes sucesos.

Michelena, visto lo sucedido, se dirige a la casa del Administrador de Aduana Prego de Oliver, a esperar hasta el otro día en que se desarrollará el Cabildo Abierto, pero la gente continúa alterada, y al grito de ¡Viva Elío! El Gobernador sale ante ellos y les dice: *¡Ignoro los motivos pero, si tengo delito quiero que me quiten la cabeza en Montevideo; no quiero ir a Buenos Aires!*, en clara desobediencia a las órdenes de Liniers.

Los disturbios continuaron y esa noche, bajo la proclama de ¡Muera Michelena!, ¡Muera el Traidor!, se dirigen a la casa de Prego de Oliver. Éste, junto al Capitán Juan Villamil y otras autoridades militares de Montevideo, intentan convencer a Michelena para que se vaya, que su vida corría peligro, pero el Capitán de Navío no estaba dispuesto a amilanarse y costó convencerlo, cediendo solo cuando la señora de Oliver se arrojó sobre sus pies y le imploró llorando que se retirase, que lo hiciera por su mujer y sus hijos.

Así lo hizo y en la madrugada del 21 de setiembre de 1808, parte a caballo rumbo a Montevideo.

Este episodio de enfrentamiento entre Michelena y Elío será un importante factor

en las futuras acciones que desarrollará la corona española en la Banda Oriental, que llevaron a su completa caída.

Michelena vuelve a Buenos Aires, en donde vive su mujer Carmen del Pino y sus cuatro hijos.

Carmen del Pino era hija del Virrey y ex Gobernador de Montevideo Joaquín del Pino y dentro de sus hermanos estaba Ramón del Pino, Comandante Político y Militar de Colonia en 1810.

Ahora bien, producidos los sucesos antes descriptos en 1808, llegamos a Mayo de 1810 en donde se produce la Revolución de Mayo en Buenos Aires. Ante este acontecimiento, Michelena es enviado a Montevideo (abandonando a su mujer e hijos) para fortalecer el último bastión español en el Río de la Plata, y actuando bajo las órdenes del Gobernador Joaquín de Soria y el Capitán de Navío José María Salazar, desembarca con sus hombres, conjuntamente con José de Posadas y desarmar al Regimiento de Voluntarios que existía en la plaza, tomando prisioneros a sus comandantes Murguiondo y González Vallejo, quienes habían demostrado adhesión a Buenos Aires.

Michelena luego toma parte en la toma de Colonia que había caído en manos de los insurgentes y parte a Entre Ríos, con la misión de pacificar esa zona y oponerse al ingreso a la Banda Oriental de fuerzas juntistas, neutralizando algunos focos de revolución que se produjeron en Paysandú.

Allí lo veremos al mismo José Gervasio Artigas cumpliendo tareas bajo las órdenes de Michelena, y es así que ante el robo de caballos de la estancia de Francisco García Petisco, Michelena ordena el inicio de un sumario para capturar a los ladrones y Artigas apresa en Nogoyá a 3 de ellos, quienes luego de ser interrogados manifiestan

que el que efectuó el robo fue Bartholo Zapata, y que los caballos tenían como destino la Junta de Buenos Aires.

El 12 de enero de 1811 llega Elío a Montevideo, pero ahora con el cargo de Virrey del Río de la Plata, y por lo tanto Michelena queda bajo las órdenes de este personaje con quien había tenido aquel altercado en 1808.

Elío una vez que asume adopta dos medidas que serían netamente perjudiciales para sus propios intereses, y serán informadas por José María de Salazar en nota del 26 de marzo de 1812 al Secretario Universal de Marina, manifestando que con ellas Elío favoreció el sublevamiento de la Banda Oriental:

1. Ordena a Michelena a retirarse con sus fuerzas pasando por Mercedes y Colonia, dejando completamente descuidada la zona norte del río Uruguay, permitiendo el libre ingreso de fuerzas insurgentes a la Banda Oriental, oponiéndose Michelena a dicha acción, pero sus consejos no fueron oídos diciéndole al Jefe del Apostadero de Montevideo, Salazar en aquellos días *“Desde enero te tengo dicho que para febrero se vería en completa insurrección toda esta campaña, no me creíste, pero ya lo vemos.”*

2. Sustituye a Ramón del Pino (cuñado de Michelena) por Vicente Muelas, quien rápidamente se gana el odio de Artigas llamándolo el “coquito de la Campaña” y acusándolo de que sus hombres andaban robando, y éste “escupiendo venganza”, se marcha a unirse a Buenos Aires, levantando los pueblos a su paso.

Así vemos como llamativamente Elío toma dos medidas que afectan directa o indirectamente a Michelena, quien a mediados de enero de 1811 se ubica en Mercedes, para posteriormente el 1º de febrero de 1811 dirigirse a Colonia.

El 12 de marzo de 1811 llega a Colonia el Virrey Elío y en Junta de Guerra Michelena expone que su retirada de Entre Ríos ocasionaría la insurrección general, ordenando el Virrey que se embarcara con 100 hombres en el bergantín “Cisne”, falucho “Fama” y balandra “Tortuga” y acosara las costas del río Uruguay para desarticular las operaciones insurgentes.

Michelena parte y el 26 de marzo de 1811 desembarca en Calera de la Narvona en donde robaron y destrozaron cuanto había, llegando a robar la corona de la Virgen y ornamentos de decir la Misa y rompieron un brazo al niño Jesús.

Allí los españoles son atacados por las fuerzas de Gregorio Illescas y Francisco Bicudo con 80 hombres y más tarde auxiliados por el Capitán Félix Rivera con 60 hombres más, por lo que se reembarcan, tomando Bicudo un prisionero, quien es interrogado y declara que Juan Ángel de Michelena estaba al mando de la expedición y era acompañado por Antonio Villalba y el Alcalde Víboras.

Michelena siguió hostilizando la costa, incluso el 29 de marzo de 1811, Pedro Viera comunicaba que no podía unirse al resto de las fuerzas patriotas ubicadas en La Paraguaya (San Salvador), por estar vigilando estas naves que amenazaban desde el río Uruguay.

Como ya manifestamos anteriormente, el día 4 de abril de 1811, las naves se ubican en el puerto de Santo Domingo de Soriano.

EL COMBATE

Miguel Estanislao Soler había apostado 50 hombres a su mando en la costa izquierda de la Villa, 50 hombres en la costa derecha al mando de Venancio Benavides y el resto de las fuerzas queda-

ron protegidas en el pueblo al mando de Ramón Fernández.

Las naves españolas eran:

Bergantín “Cisne”: Buque de dos palos y velas cuadradas o redondas, armado con 12 cañones de a 18 libras (que era el peso de la bala que podía disparar cada categoría de cañón). Tripulación: 90 hombres.

También se había unido la **Sumaca “Nuestra Sra. de Aranzazú”:** Embarcación americana de dos palos y planuda, de diseño fluvial que tenía 28,40 m de eslora, 8,15 m de manga, 3,65 de puntal y 1,85 m de calado medio, armada con 10 cañones de hierro de a 12 libras. Tripulación: 80 hombres.

Balandra “Tortuga”: Embarcación de cubierta corrida a lo largo de todo el barco con un solo palo que tenía 18 m de eslora, 2,80 m de manga, 2,75 m de puntal y 1,5 m de calado medio. Tripulación: 25 hombres.

Falucho “Fama”: Embarcación de casco ligero, dos palos con velas latinas que tenía 18 m de eslora, 4 m de manga, 2,9 m de puntal y 1,6 m de calado medio, armada de 1 cañón de a 18 montada fija en proa. Tripulación de 25 a 30 hombres.

Completaban la fuerza española un lanchón armado y dos botes más de pequeño porte.

Temprano en la mañana Michelena envía el primer “parlamento” dirigido al Comandante del Pueblo Celodonio Escalada, que es recibido por el Capitán Francisco Montes y Larrea, mandado por Soler junto a 4 hombres más. En él, se solicitaba la rendición del pueblo dándole dos horas para entregar sus armas en la ribera, a lo que Soler contesta que las armas de Fernando VII y la patria no pueden ser entregadas ya que están en manos de patriotas que entregarán hasta la última gota de sangre por su patria.

A continuación el falucho, el bergantín y un lanchón iniciaron fuego con calibre de a 18 libras desde las 9:45 horas hasta las 12:45 horas, causando graves daños en la población e hiriendo a un artillero.

Las fuerzas patriotas no contaban con armamento de porte como para repeler el ataque, así que Ramón Fernández que se ubicaba con su fuerza en el centro del pueblo, opta por salirse de él al igual que Venancio Benavides, que emboscado por el fuego de metralla del “Cisne” también se retira, reuniéndose en un bajo en las afueras del pueblo, mandando partidas de observación.

A las 12:45 horas, Soler envía un parlamentario conducido por Dionisio Gamboa, desafiando a Michelena a desembarcar, manifestando que son a los intrépidos patriotas que debe abatir y no a los ranchos del pueblo, a lo cual éste contesta tocado en su orgullo que todo aquel que no se sujeta a las leyes del gobierno de Montevideo, será visto como traidor del Rey Fernando VII, ya sean tropas o vecinos de la población. Agrega también que él mismo se encargará de atacarlo y destruirlo en pocos momentos, despidiendo al parlamentario patriota con un cañonazo del lanchón que lo transportó, matando a un caballo e hiriendo a otro.

El fuego continuó hasta las 15 horas, en que desembarcaron 100 hombres con dos piezas de artillería y atacaron por tres puntos a la población, dejándolos Soler penetrar en él para disponer el contraataque de la siguiente manera:

Por la izquierda atacó el Capitán Eusebio Silva con 50 hombres apoyado por Ramón Fernández, por la derecha atacó el Capitán Ignacio Borrás con 40 hombres apoyado por Venancio Benavides y por el centro los Capitanes Francisco Bicudo (quien mori-

ría en las acciones bélicas llevadas a cabo en la toma de Paysandú por las fuerzas de Elío el 30 de agosto de 1811) y Bartolo Quinteros con 60 hombres apoyados por el mismo Estanislao Soler.

El ataque patriota obligó a los españoles a replegarse y reembarcarse, muriendo dos de ellos e hiriendo a otros dos, prendiendo fuego a varias casas en su huida.

El fuego desde los buques continuó hasta las 17 horas, quedando acampados los orientales a 15 cuadras del puerto, mandando partidas de vigilancia para controlar los movimientos enemigos.

Cae la noche sin novedad y a las 8 horas del día 5 de agosto de 1811, parte rumbo a Mercedes el falucho “Fama” y la balandra “Tortuga”, por lo que Soler, aunque sabía que ya habían llegado los 80 hombres de la tropa de Artigas, parte con 37 hombres a socorrerla, ante un posible ataque español, dejando a Venancio Benavides a cargo del pueblo y controlando las naves que aún se encontraban apostadas frente al pueblo.

Luego la sumaca “Aranzazú” se dirige al río Uruguay con un lanchón, mientras que el bergantín “Cisne” queda allí hasta el día 6, en que recibe orden de Elío de retirarse a Colonia.

Como se verá, el combate no estuvo caracterizado por una acción militar de mucha envergadura, pero sí marca algunas cosas de importancia:

1. Es el primer triunfo que los patriotas obtendrán frente a las fuerzas navales españolas.

2. La acción marcaba la voluntad de Michelena de atacar Santo Domingo de Soriano y posteriormente Mercedes, como manera de disolver las partidas revolucionarias que se venían formando, manifestando que así se las dividiría y se verían obligados a andar solos, lo que sumado a la

llegada del invierno y a un bloqueo de los buques españoles en los pasos de ingreso a la Banda Oriental, se controlaría la situación sin la necesidad de la ayuda portuguesa. Evidentemente había interpretado mucho mejor que Elío la situación que se venía presentando y sabía a dónde había que atacar, pero el Virrey no lo escuchó ni le dio el apoyo necesario para semejante empresa.

3. También es importante ver que de no existir aquel triunfo de las fuerzas patriotas en Soriano, los españoles hubieran tomado el pueblo y marchado sobre Mercedes, foco principal de la revolución oriental.

Otro aspecto importante a rescatar de aquel suceso es la decisión que adopta Artigas el 11 de abril de 1811, una vez que es nombrado Segundo Comandante de las Fuerzas del Norte, de tomar medidas contra Estanislao Soler por haber saqueado Santo Domingo de Soriano cuando fue a socorrerla, y envía una partida para poner orden y devolverle a los pobladores lo que le había sido robado por las fuerzas patriotas.

Es sugestivo cómo aquel hecho no pasa a mayores y no se toma ningún tipo de medidas contra Soler, pero cabe recordar la relación de parentesco que existía entre éste y Cornelio de Saavedra (Presidente de la Junta de Buenos Aires). La segunda esposa de Saavedra, Sra. Saturnina Otarola era hermana de Manuela Otarola Larrazabal y del Ribero de Soler, madre de Miguel Estanislao Soler, por lo que Saturnina era su tía y Cornelio de Saavedra era su tío político.

Las desavenencias entre Artigas y Soler continuarán, pero a pesar de ellas estarán juntos en los sitios a Montevideo, cumpliendo Soler una destacada tarea al mando del Regimiento Nº 6 de Pardos y Negros, pero llegará a su punto culminante cuando

en agosto de 1814 es declarado Gobernador interino de la Provincia Oriental, pero se demora su asunción ya que Buenos Aires le encomienda a él mismo, dirigirse a la campaña para neutralizar a Artigas, quien era acusado de no respetar los tratados de paz y fraternidad y de impedir el ingreso de víveres a Montevideo.

En noviembre de 1814 Soler publica un bando en donde confisca los bienes de los americanos que siguen a Artigas, y ante la situación de que el Regimiento de Pardos y Negros que él mandaba se muestra partidario del caudillo oriental, amenaza con fusilar a los desertores, lo que lleva a cabo el 20 de febrero de 1815, ejecutando a dos hombres delante de las tropas.

Las continuas deserciones y el asedio de Artigas, obligarán a Soler a renunciar e irse y así lo hace el 23 de febrero de 1815, trasladándose a Buenos Aires.

Para terminar de conocer a Soler podemos agregar que fue general en jefe de las fuerzas de Buenos Aires en 1815, Mayor general en el ejército de los Andes (1816 y 1817), Gobernador de la Provincia en 1820, cumplió altos cargos militares hasta 1827 y fue Ministro plenipotenciario en Bolivia en 1828, muriendo a los 66 años de edad.

En cuanto a Juan Ángel de Michelena, recibida la orden de retirarse de Santo Domingo de Soriano y dirigirse a Colonia, llega a ésta y se le encomienda introducir ganado al no contar con víveres por estar sitiada, ingresando 1.000 cabezas de vacunos que las transporta, para que pudiesen pastar, a las islas de Horno y San Miguel que forman el Puerto de Colonia.

Luego recibe la orden de abandonar Colonia y marchar a Montevideo lo que hace transportando a sus habitantes y llegando el 1º de junio de 1811.

Estando en Montevideo, y en represalia por el sitio que se ejercía sobre ésta, Elío envía a Michelena a bombardear Buenos Aires, lo que efectúa el 16 de junio de 1811, arrojando 80 bombas de trece pulgadas y 36 granadas reales de 9, pese a que en ella se encontraban viviendo su mujer y sus hijos.

Posteriormente regresa a Montevideo y cuando se firma el tratado de Armisticio con Buenos Aires el 13 de noviembre de 1811, se le comisiona a Michelena tomar el mando de la Fragata de 44 la "Efigenia", que partiría para España y llevar a bordo al Virrey Elío con toda su familia, partiendo a Cádiz el 18 de diciembre de 1811.

Una vez en Cádiz sigue al mando de la fragata y se le ordena que la habilite pues debía ir a Rusia con la comisión de llevar Embajador y 200 hombres de tropa española a Suecia. Michelena sin recibir ninguna ayuda, gasta de su pecuneo para pintarla, hacer Enfermería y dividir la Cámara, pero el 2 de agosto de 1812, recibe la orden de entregar el mando al Brigadier José María Salazar, lo cual representó un agravio para Michelena, recibiendo solo la contestación de que la Regencia no solo resolvería a quien darle el mando sino que le entregó 8.000 pesos a Salazar para adorno de la fragata.

Posteriormente Michelena es comisionado a volver a Montevideo, y así lo hace el 22 de agosto de 1813, pero cuando llega no es tenido en cuenta por el Capitán General de Montevideo Gaspar Vigodet, no participando en las diferentes juntas de guerra que hubieron para la rendición de la Plaza.

El 23 de junio de 1814, se rinde Montevideo por Capitulaciones pero a pesar de esto, Michelena es hecho prisionero y enviado a Buenos Aires, en donde sufrirá todo tipo de peligros, trabajos forzados, miserias y poniéndolo dos veces en la línea de

fusilamiento, no teniéndose ningún tipo de consideración, ya que aún estaba en la memoria de éstos el bombardeo que había realizado sobre aquella ciudad.

Cae enfermo y logra ser trasladado al Hospital de Buenos Aires, en donde apenas ingresa se le pone una barra de grillos, la que logra quitarse presentando la fianza de 6.000 pesos, debiendo ser el fiador español europeo y con fincas que valiesen la expresada cantidad.

Intenta fugarse varias veces hasta que lo logra el 14 de abril de 1820, luego de 6 años de prisión, en donde junto a su familia huye a Montevideo, luego a Río de Janeiro y más tarde a España.

En carta escribe desde Gibraltar el 19 de noviembre de 1821 al Secretario de la Marina, en donde relata sus vivencias como prisionero en Buenos Aires y la situación del Río de la Plata, solicita ser ascendido a Brigadier, pero retroactivo a cuando había ascendido José María Salazar, que tenía su misma antigüedad, grado al que no había podido acceder por caer prisionero.

También es llamativo lo relatado por este verdadero militar, en donde manifiesta estar sumergido en la mayor pobreza junto a su familia, ya que cuando debió bombardear Buenos Aires por orden de Elío, la gente al ver quien era el agresor se había dirigido a la casa de su mujer e hijos a saquearla, salvándose estos por haber huido al campo, confiscándosele todos los bienes de patrimonio paterno de Carmen del Pino, quien había vivido en suma pobreza en los años que su esposo estuvo preso.

El 17 de setiembre de 1823 participa del ataque y bombardeo que se hizo de Cádiz por la escuadra francesa del Almirante Duperré, tarea que le valió la Cruz de la

Legión de Honor, otorgada por el Rey de Francia y por real orden de 5 de noviembre de 1824 ascendió a Brigadier pero con la antigüedad del 30 de mayo de 1815.

También se le otorga la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo por su labor en América.

En 1831 fue designado Gobernador Militar y Político de Castellón de la Plana (Valencia), pero murió antes en el Ferrol a los 57 años de edad.

Hasta aquí la historia de aquel combate desarrollado en nuestro río Negro, que nos ha permitido conocer también a dos personajes tan particulares que dejaron su marca en nuestra historia, los cuales sufrieron triunfos y derrotas, pero entregaron sus vidas a una causa, correspondiendo a nosotros que aquellas gestas no queden en el olvido.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

Don Juan Ángel de Michelena en el Río de la Plata. Prof. Alejandro Bertocchi Morán. Revista de Historia Naval, Museo Naval de Madrid. Núm. 81, 2003.

Lic. Alberto Piñeiro. Director Museo Histórico de Buenos Aires. "Cornelio de Saavedra".

Acontecimientos rioplatenses a través del historial de servicios de Juan Ángel de Michelena y Moreno. Flavio A. García.

Juan Ángel de Michelena. Jefe de Escuadra. F. P. Pavia.

Hoja de Servicio de Juan Ángel de Michelena. Archivo Artigas.

Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina. Pablo Arguindeguy.

Agradecimiento por la información aportada. Historiador Alejandro Bertocchi y CN Edgardo Aníbal García. Agregado Naval Argentino en la República Oriental del Uruguay.



MEDEVAC/ CASEVAC: Un faro guía en el oscuro océano donde a veces se navega sin rumbo certero.

Capitán de Corbeta Álvaro NOVO ARRUDA



Álvaro NOVO ARRUDA. Capitán de Corbeta. Jefe de Comunicaciones de la Quinta División del Estado Mayor de Fusileros Navales. Nació en Montevideo el 25 de julio de 1973. Ingresó a la Escuela Naval el 1° de febrero de 1993. Egresó con el Grado de Guardia Marina del Cuerpo General el 5 de diciembre de 1996. Ascende a su actual jerarquía de Teniente de Navío el 1° de febrero de 2005. Como Oficial Subalterno prestó servicios en: la Fuerza de Mar, en la Fragata ROU 02 “General Artigas” y en el ROU 23 “Maldonado”. En la Dirección de Personal Naval, en la

Escuela de Especialidades de la Armada. En el Cuerpo de Fusileros Navales como Jefe de Pelotón, Jefe de Compañía de Fusileros, Jefe de la Compañía Comando y Servicios, Jefe de la Segunda y Cuarta Divisiones del Estado Mayor. Bajo el Mandato de ONU prestó servicios como Jefe de Pelotón en el Destacamento de Seguridad de la Compañía “Mike”, desplegada en la República Democrática del Congo entre el 2002 y 2003; como Jefe de la Sección de Seguridad de la misma Compañía entre el 2006 y 2007. Ha realizado el curso Básico de Paracaidismo Militar en el Ejército Nacional; en la Armada Nacional el curso Básico para Oficial de Infantería, Curso para Comandante de Compañía de Fusileros, Curso de Perfeccionamiento Docente en la ESNAL; en el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) ha obtenido el título de Especialista en Sistemas de Gestión de la Calidad UNIT-ISO 9001:2000; en la Cruz Roja Uruguaya el curso de Instructor de Primeros Auxilios. Ha participado en UNITAS 1998, ACRUX III y PANAMAX. Ejerce la docencia en la Armada Nacional desde 1999, ha sido docente de la Escuela Nacional de Operaciones de Paz de Uruguay y en la Escuela de Fusileros Navales, es instructor del Centro de Instrucción de Misiones de Paz e instructor de Operaciones Fluviales y Organización Administrativa y de Combate. Desde marzo del año 2009 presta servicios en la Quinta División del Estado Mayor de Fusileros Navales.

Mucho se habla del tema cuando estamos planificando una Operación y sobre todo, cuando estamos en las diferentes fases de la ejecución.

Pero, ¿qué sabemos en realidad sobre MEDEVAC o CASEVAC?, ¿tenemos claras las acepciones de estos términos?, ¿no hemos escuchado en algún momento, que se manejan significados, tan diferentes como ambiguos de estos conceptos? Y entonces, ¿sobre qué bases conceptuales firmes y fidedignas estamos planificando y

ejecutando Operaciones de evacuaciones médicas?

Sin duda alguna este es un buen tema para reflexionar y este trabajo se propone mucho más que una reflexión; desarrollaremos los conceptos de MEDEVAC/ CASEVAC, que actualmente se encuentran vigentes y ustedes luego de esta lectura, sacarán sus propias conclusiones...

La primer pregunta que me surgió cuando empecé a investigar, fue sobre el origen del término medevac y de cómo se originó

este procedimiento, que hoy en día es tan difundido mundialmente.

Una muy buena idea

Las pistas me llevaron hasta el “Australian Royal Flying Doctor Service”, establecido en 1928 para llevar los doctores hasta los pacientes y a los pacientes hasta los hospitales, hacia y desde lugares remotos en el interior de la isla australiana.

El promotor de esta idea fue el Reverendo John Flynn, en ese entonces solo dos doctores brindaban servicios, en un área de unos 300.000 km cuadrados en el Oeste de Australia y un 1.500.000 km cuadrados en el Norte del territorio.

Flynn vio el potencial de combinar la aviación y las radiocomunicaciones, dos desarrollos que estaban en pañales en la primeras décadas del siglo pasado, pero que sin duda alguna, hicieron la diferencia desde el momento en que comenzaron a ser empleadas, con el fin de prestar un mejor servicio sanitario.

El Teniente Clifford Peel, un joven victoriano estudiante de medicina, que tuvo un interesante desarrollo en la aviación de su país, al conocer las intenciones de Flynn, le contó las suyas y juntos, dieron forma a una novedosa práctica.

El 15 de mayo de 1928, el Servicio Aeromédico fue establecido en forma experimental, por un lapso de un año. Hasta el día de hoy en forma ininterrumpida, el “Australian Royal Flying Doctor Service”, presta servicios de asistencia, traslados, evacuaciones de emergencia y consultas médicas en toda Australia.

La capacidad militar no destruye las buenas ideas...

El Ejército norteamericano tomó la idea australiana y en forma tímida, realizó un

pequeño número de evacuaciones y rescates durante la Segunda Guerra Mundial, estos fueron suficientes para dejar claro que el helicóptero, sería el futuro de los Medevac en el campo de batalla. La guerra de Corea transformó esa promesa en una realidad operacional.

El concepto de los helicópteros tuvo obvias ventajas para las operaciones militares y los diseños fueron desarrollados y experimentados en los primeros años de la década del 40, con algunos modelos de práctica producidos durante la Segunda Guerra Mundial.

El 20 de abril de 1942, Igor Sikorsky llevó a cabo una exitosa demostración de vuelo de su helicóptero. En marzo de 1943 el ejército ordenó la construcción de treinta y cuatro helicópteros Sikorsky.

En Corea el uso de helicópteros como ambulancias, fue especialmente importante debido a la geografía. El terreno escarpado y difíciles carreteras, hicieron de los viajes en los camiones ambulancias algo demasiado incómodo y lento, para llegar a tiempo y en condiciones a una estación de asistencia médica y satisfacer así, las necesidades de los soldados heridos.

A menudo los soldados heridos fueron víctimas de Shock, debido a los rigores del viaje en ambulancia y al tiempo perdido, antes de que se les brindara el tratamiento adecuado. Oficiales médicos señalaron para resumir el problema, que *«Un hombre muere en un período de tiempo, no sobre una distancia de millas»*.

No hubo ninguna doctrina que prescribiera el uso de los helicópteros, para la evacuación de heridos en el campo de batalla.

Pero como siempre, en tiempo de guerra las necesidades llevaron a resolver los problemas en forma práctica y los helicópteros, se convirtieron rápidamente en el principal medio de evacuación médica, para

movilizar las víctimas desde el campo de batalla a las instalaciones de tratamiento médico/ quirúrgico. Los helicópteros también fueron utilizados para el transporte de pacientes entre buques.

Desarrollo del MEDEVAC durante la Guerra de Corea

En los primeros meses de la guerra de Corea, tras la invasión de Corea del Sur en junio de 1950, un destacamento de helicópteros de la 3er. Air Rescue Squadron de la USAF, tenía la misión de salvamento de los pilotos derribados en el mar o detrás de las líneas enemigas, usando los viejos helicópteros H-5 de la Segunda Guerra Mundial.

El 3rd Air Rescue recibió ocasionalmente solicitudes de elementos terrestres, para evacuar las víctimas desde terreno dificultoso y cuando hubo tiempo, se respondió. En agosto de 1950, se les pide responder a tantos que oficialmente se encontraron en medio del “negocio de las evacuaciones médicas”.

Las unidades de combate a veces solicitaban la evacuación por helicópteros por conveniencia; esta práctica tuvo que ser minimizada ya que había relativamente pocos helicópteros y eran vulnerables al fuego desde tierra.

Por la pérdida de un helicóptero en 1951, las evacuaciones en helicóptero fueron restringidas solamente para casos de lesiones en la cabeza, tórax, abdomen, fracturas múltiples y hemorragias masivas.

Incluso entonces, solo se disponía de evacuación aérea en caso de que una ambulancia no pudiera llegar al paciente, si el duro viaje en ambulancia agravaba las heridas graves, o si era necesario llevarlo rápidamente a un centro asistencial.

Como premisa de trabajo, el cirujano decidía si el paciente necesita evacuación

por helicóptero y el Comandante del Destacamento de helicópteros, decidía si los helicópteros podían llegar al paciente.

Las camillas fueron montadas en cada patín; una característica distintiva del modelo militar H-13G del Bell 47D, fue el «Goldfish Bowl» un dosel de plexiglás, muy difundido por la serie de televisiva MASH en la década de los '70.

El H-13 se ganó el apodo de «Ángel de la Misericordia» por haber evacuado unas 18.000 víctimas durante la guerra.

Se introdujeron modificaciones al H-13 por parte del personal médico del Destacamento, para mejorar la comodidad del paciente.

Las camillas fueron equipadas con cubiertas removibles, tipo ventanas de plexiglás, a la altura de la cabeza del paciente. El aire caliente de las tuberías del motor, se direccionaba a través de un colector para que los soldados heridos, estuvieran más cómodos.

Las botellas de plasma fueron montadas en el exterior de las aberturas de las puertas de la cabina, para facilitar la sustitución de la sangre, mientras se estaba volando.

A este modelo le siguió el 360 “Hiller” triplaza, en su versión militar H-23 “Raven” o “Cuervo”, en sus variantes D, F y G.

El modelo Sikorsky S-55 en su versión militar H-19 “Chickasaw”, fue el primer helicóptero de transporte en el mundo.

El H-19 con capacidad para 12 pasajeros, (rediseñado como UH-19 en 1962) con una tripulación de dos personas, sirvió como transporte de tropas y helicóptero de rescate con malacate.

Los modelos de la Fuerza Aérea fueron numerados H-19A y H-19B, mientras que los modelos del Ejército fueron numerados como H-19C y H-19D. En el rol de Medevac, podría llevar seis camillas y un

médico; por primera vez, las bajas podrían ser transportadas y atendidas a cubierto, dentro de la aeronave.

A finales de 1951, se combinó la evacuación aeromédica (AE) en Corea con el apoyo de buques en el teatro de operaciones, que servían como hospitales flotantes y no simplemente para el transporte de heridos; mientras que para largas distancias, las AE desde Corea a OCONUS (o CONUS) fueron proporcionadas por el “Military Air Transport Service”.

En diciembre de 1952, los destacamentos de helicópteros fueron denominados como “Destacamentos Médicos” o “helicópteros ambulancia”.

El Bell H-13 “Sioux” se utilizó en Corea para operaciones de Medevac, como transporte de camillas en 1951.

Evolución de un concepto.

Según el “Medical Dictionary” el Medevac tiene tres posibles acepciones:

1. Transporte aéreo de personas a un lugar donde puedan recibir atención médica o quirúrgica, evacuación médica.
2. Un helicóptero y otras aeronaves utilizadas para ese transporte.
3. Transportar un paciente a un lugar donde la atención médica está disponible.

Según el “Marine Corps Dictionary” Medevac es la evacuación de los heridos por helicóptero normalmente.

El término MEDEVAC se aplica generalmente a un vehículo, aeroplano o helicóptero usado como ambulancia. Esto permite el rápido transporte de personas seriamente traumatizadas, desde la escena del accidente al hospital.

En la moderna terminología militar norteamericana, la evacuación médica (MEDEVAC) es a menudo diferenciada de la evacuación de heridos (CASEVAC).

En el manual del Ejército norteamericano FM 8-10-6 “Medical Evacuation in a Theater of Operations”, se define el MEDEVAC como *“el movimiento eficiente y oportuno de lesionados, heridos y enfermos, con cuidados durante el traslado por parte de personal médico, desde el campo de batalla y otras ubicaciones a los MTF (Medical Treatment Facility). El término MEDEVAC refiere a la utilización de medios terrestres y aéreos”*.

En cambio el CASEVAC en el FM 1-113 “Utility and Cargo Helicopter Operations” es definido como *“el movimiento de las bajas a instalaciones para tratamientos iniciales y el movimiento de las bajas hacia los MTF’s en la zona de combate. No incluye cuidados durante el traslado por parte de personal médico. El CASEVAC debe ser usado solamente cuando la Unidad tiene un gran número de bajas (excediendo la disponibilidad de un MEDEVAC) o cuando el MEDEVAC no es posible.”*

El CASEVAC es muy utilizado por el US Marine Corps y la dotación del US Navy Hospital Corpsman. Sus helicópteros y aviones de combate, según sea necesario, aterrizan en las “zonas calientes”; los helicópteros de MEDEVAC debido al fuego hostil, no lo pueden hacer.

En esta oportunidad, habiendo aclarado las diferencias de conceptos entre MEDEVAC y CASEVAC, desarrollaremos aún más estos tipos de operaciones.

Dejemos de mirar al “cubo mágico” como algo extraño y entendamos, de qué forma lo podemos armar completamente.

Sin duda alguna los conceptos de MEDEVAC/ CASEVAC están íntimamente relacionados, con la condición sanitaria de

los pacientes de la manera que veremos a continuación.

En primer lugar y teniendo en cuenta lo que ya hemos expresado, podemos convenir que el MEDEVAC es una abreviación inglesa que significa “evacuación médica” y hace referencia a evacuaciones médicas en general, de rutina, que pueden ser realizadas dentro de las próximas 24 horas e incluyen cuidados médicos, durante el traslado.

En el mismo sentido, el CASEVAC es una abreviación inglesa que significa “evacuación de bajas” y hace referencia a aquellas necesidades de evacuación de lesionados en combate, o durante el cumplimiento de una misión; no incluye cuidados médicos durante el traslado.

Por las características y gravedad de las lesiones, el CASEVAC requiere tiempos reducidos para ser ejecutado.

Se utilizan las “*Prioridades de Evacuación*”, para determinar el grado de celeridad con que deben ser realizadas las evacuaciones médicas cualquiera sea su tipo; estas prioridades se relacionan directamente con el riesgo de vida, que representan las lesiones.

Estas prioridades orientan tanto al personal que solicita la evacuación, como al personal médico y pilotos involucrados, sobre la celeridad con la que debe ser efectuado el correspondiente traslado.

Se definen por lo tanto, cuatro prioridades de evacuación para el MEDEVAC/ CASEVAC, que son:

1) EMERGENCIA: Paciente que debe ser evacuado tan pronto como sea posible, dentro de la **primer hora**. Incluye amenazas a la vida tales como:

- ✓ Hemorragias temporalmente controladas.
- ✓ Lesiones en la vía aérea temporalmente controladas.

- ✓ Problemas respiratorios temporalmente controlados.
- ✓ Torniquetes.
- ✓ Neumotórax a tensión.
- ✓ Obstrucciones parciales o totales de la vía aérea.
- ✓ Hemorragias internas masivas.

2) URGENTE: Paciente que debe ser movilizado dentro de las **4 primeras horas**, debido a que su estado se deteriora, pudiendo transformarse en EMERGENCIA. Incluye lesiones que potencialmente amenazan a la vida, tales como:

- ✓ Cuadros de Shock estabilizados.
- ✓ Fracturas de brazos con pérdida del pulso distal.
- ✓ Quemaduras de 2do. Grado que afectan largas extensiones de las extremidades o abdomen.

3) RUTINA: Personal cuya condición no se espera que empeore significativamente y quienes, requerirán evacuación dentro de las próximas **24 horas**.

Incluye heridas tan insignificantes que las posibilidades de sobrevivencia, no dependen del tiempo de evacuación. Algunos ejemplos incluyen (aunque no están limitados a) lesionados con:

- ✓ Abrasiones
- ✓ Heridas extensas en la cabeza.
- ✓ Pequeñas fracturas, luxaciones, etc.
- ✓ Quemaduras por congelamiento.
- ✓ Quemaduras de 2do. y 3er. grado mayores al 70 %

4) CONVENIENCIA: Utilizado para el movimiento administrativo de pacientes.

Es necesario hacer algunas puntualizaciones generales que refieren, a cuatro aspectos fundamentales en el desarrollo de un MEDEVAC/ CASEVAC.

Los aspectos contemplados refieren a la *ejecución de la solicitud de la evacuación* de las víctimas; a las *comunicaciones necesarias*; al *concepto de seguridad*, que debe ser tenido en cuenta por los solicitantes y al *equipo especial*, que como mínimo puede ser tenido en cuenta al momento de alistar, algún medio de evacuación.

a) EJECUCIÓN: El MEDEVAC/ CASEVAC es un esfuerzo de equipo. Basados en el METT-T y en las prioridades de evacuación, se deben usar las técnicas de evacuación por tierra y aire que mejor se adapten.

b) COMUNICACIONES: Deben tener en cuenta las capacidades de comunicación (equipos, frecuencias y alcances) de las unidades involucradas en el proceso de evacuación.

Estos recursos deben ser compatibles entre sí y estar apoyados, por procedimientos estandarizados y comunes a todos los órganos intervinientes.

Se debe evaluar la necesidad de utilizar mensajes codificados o “palabras procedimiento” específicas para estos casos, por razones de seguridad en las comunicaciones.

c) SEGURIDAD: Los líderes deben usar el “sentido común” y prestar atención a las consideraciones de seguridad, que deben primar, a pesar de las preocupaciones por los lesionados.

d) EQUIPO ESPECIAL: En la línea 4 del formato de solicitud de MEDEVAC/ CASEVAC, se detallan los equipos especiales que podrían ser requeridos; destacando en especial el ítem D, problemas cardiorrespiratorios.

Sólo se hace referencia a aquel equipamiento básico para tratar la vía aérea; no se contemplan los equipos para RCP, pero éstos podrían ser sugeridos por un médico.

Criterios generales para el Planeamiento de un MEDEVAC/ CASEVAC.

Deben estar listados en la correspondiente ORDOP los requerimientos de evacuación médica, así como también las unidades disponibles para ello, sus ubicaciones, misiones e incorporaciones.

Las posiciones de puntos de colección de heridos y los puntos de extracción para las ambulancias, deben estar ubicados a cubierto.

Se deben identificar las posibles rutas, recursos disponibles, planes primarios y alternos y responsables, de la evacuación médica; requiere además, de procedimientos y canales de comunicación específicos.

Formato de solicitud de CASEVAC y MEDEVAC.

A continuación desarrollaremos el formato para las evacuaciones médicas, formato que es utilizado tanto por las Fuerzas Armadas norteamericanas, como por las Naciones Unidas.

Antes que nada dos puntualizaciones necesarias, la primera: la forma de diferenciar entre un MEDEVAC y un CASEVAC, es la repetición tres veces de uno u otro tipo de evacuación médica.

La segunda: al formato original le he modificado ligeramente la línea 4, detallando los diferentes tipos de equipos especiales, dentro de las categorías predefinidas en el formato original, teniendo en cuenta aquellos equipos que podamos tener; así por ejemplo para los equipos de izado y extracción, se determinan cuatro posibles métodos; para los problemas cardiorrespiratorios, se establecieron dos posibles condiciones de asistencia,

pero pueden ser más si los médicos lo creyeran necesario.

El motivo de estos ligeros cambios, fue hacer aquel formato más útil para nuestros militares y médicos, al momento de tener que solicitar una evacuación médica con determinadas características y en consecuencia tener que tomar una decisión basada en el mayor número posible de datos concretos.

El formato en cuestión sería el siguiente:

Línea 1: Ubicación del lugar de extracción.

Línea 2: Frecuencia/ Señal de llamada del lugar de extracción.

Línea 3: Cantidad de lesionados y Prioridad de evacuación:

- A – Urgente
- C – Prioridad
- D – Rutina
- E – Conveniencia

Línea 4: Equipamiento especial para:

- A – Ninguno.
- B – Izado:
 - 1 – “Boa”
 - 2 – Camilla tipo canasta
 - 3 – Jaula
 - 4 – Penetrador
- C – Extracción:
 - 1 – Cizalla
 - 2 – Motosierra
 - 3 – Hacha
 - 4 – Barreta de acero
- D – Problemas cardiorrespiratorios (pacientes ventilados):
 - 1 – Balón de O² con máscaras MFL o MFC
 - 2 – Balón de O² con bolsa-válvula-máscara (“AMBU”)

Línea 5: Cantidad de lesionados por tipo:

- L # en camillas.
- A # ambulatorios.

Línea 6: Seguridad del lugar de extracción (*en combate*):

- N No enemigo.
- P Posibilidad de tropas enemigas en el área (aproxímese con precaución).
- E Tropas enemigas en el área (aproxímese con precaución).
- X Tropas enemigas en el área (requiere escolta armada).

Línea 6: Cantidad y tipo de lesiones o enfermedades (*en tiempo de paz*).

Dé información específica, por ejemplo: herida por arma de fuego, hemorragia, tipo de sangre si lo conoce.

Línea 7: Método para el marcado del lugar de extracción.

- A Paneles.
- B Señales pirotécnicas.
- C Señales de humo.
- D Ninguna.
- E Otra.

Línea 8: Origen y condición del lesionado.

- A Militar.
- B Civil.
- C Militar extranjero.
- D Civil extranjero.
- E Prisionero de guerra o Detenido.

Línea 9: Contaminación NBQ (*en combate*).

- N NUCLEAR
- B BIOLÓGICA
- Q QUÍMICA

Línea 9: Descripción del terreno (*en tiempo de paz*).

Se incluyen detalles de las características del terreno, en y alrededor del lugar propuesto para el aterrizaje.

Es recomendable si es posible, relacionar el lugar de extracción con alguna característica prominente del terreno (lago, cerro, antena de comunicaciones, etc.).

Espero con este aporte, brindar un poco de luz a tanta ambigüedad para al menos, dejar de ser ignorantes inconcientes y movilizarlos hacia un estadio superior de conocimiento, donde con mayor propiedad abordemos estos temas, tan importantes como actualizar las doctrinas de empleo de nuestras Fuerzas y armamentos.

Bibliografía

- FM 8-10-6 “Medical Evacuation in a Theater of Operations”
- FM 1-113 “Utility and Cargo Helicopter Operations”
- Curso TCCC (Tactical Combat Casualty Care) del USARMY
- www.answer.com Aeromedical Evacuation; Air Ambulance; Casualty Evacuation.
- www.umm.edu/shocktrauma
- www.hahnemannhospital.com
- www.usamma.army.mil
- www.btls.org
- www.jrtc-polk.army.mil/OPS/AVN
- www.usaarl.army.mil
- www.perscom.army.mil/opmsc

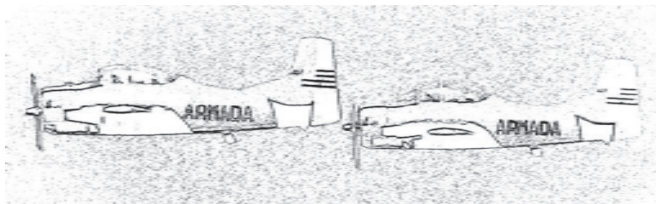


LOS NORTH AMERICAN (SUD AVIATION) T-28 FENNEC EN LA AVIACIÓN NAVAL URUGUAYA

Esc. Tabaré Ifrán RODRÍGUEZ



Escribano Público y empleado. Miembro de número de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico. Escribe acerca de la historia aeronáutica uruguaya en la revista "Gaceta de la Aviación", editada anualmente por la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay acerca de nuestras alas navales, Fuerza Aérea y especialmente acerca de nuestra aviación civil. Miembro activo del foro virtual "Ratones de Hangar" y escribe también en el sitio web de Latin American Aviation History Society. Colaborador de historiadores aeronáuticos argentinos y consultor de instituciones alemanas e inglesas en la materia.



INTRODUCCIÓN

En este pequeño trabajo les presento al último avión a pistón producido por la North American: el T-28 Trojan (troyano). Han pasado sesenta años de su primer vuelo, treinta de su llegada a suelo patrio y diez de la venta al exterior de las dos últimas unidades operativas con las que contaba la Aviación Naval Uruguaya.

GÉNESIS

La North American Aviation Co. creadora del P-51 Mustang, B-25 Mitchell y AT-6 Texan de probada versatilidad en nuestras alas militares, ensayó un modelo que alivianaría la transición entre el AT-6 y un

avión a reacción o como alternativa para sustituir a ese entrenador con una plataforma de vuelo más potente. Prueba de lo anterior es que el NA F-86 tenía el panel de instrumentos idéntico al del T-28, con la salvedad que el F-86 era un reactor.

El prototipo NA-159 XT-28 Trojan nació en base al proyecto del Fireball, cuyos derechos habían sido adquiridos por la NA a la compañía Ryan Aeronautical Co. El primer vuelo del XT-28 fue el 26 de setiembre de 1949. La USAF, a través del Air Training Command (Comando de Entrenamiento) ordenó 1.194 ejemplares de la versión A, equipada con una planta de poder Wright Cyclone R-1320-A1 en configuración radial de 7 cilindros que entregaba 800 HP, accionando una hélice bipala de paso variable.

En 1952 la US Navy se interesó en el modelo pero exigiéndole más potencia. El prototipo del T-28B voló por primera vez el 6 de abril de 1953, incorporando un motor de 9 cilindros Wright Cyclone R-1820 de 1.425 HP que accionaba una hélice tripala de paso variable. En total fueron 489 T-28B adquiridos por la marina estadounidense.

El 19 de setiembre de 1955 voló el prototipo del T-28C, modelo concebido para operar embarcado. Se acortó el avión para dotarlo de gancho para portaviones y se le redujo el diámetro en la hélice para su operación en cubierta. La US Marine Corps ordenó 299 máquinas de esa versión.

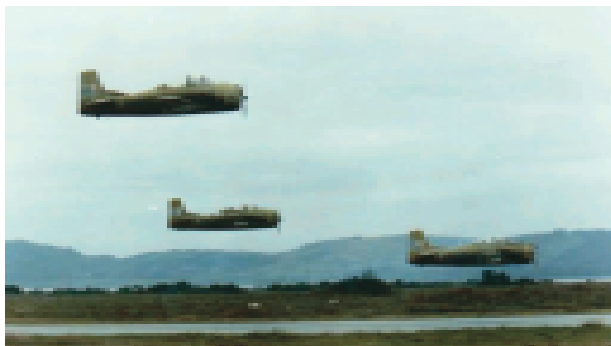
A fines de 1956 la USAF lo retiró de servicio, estacionando los aviones en Davis-Monthan Air Force Base, Tucson, estado de Arizona. En el capítulo siguiente veremos cómo Francia le dio nueva vida a parte de los T-28A conservados en el desierto de Arizona, trasformándolos en aviones COIN (contra insurgencia), al proveerles seis soportes alares para operar con una carga bélica máxima de 2.500 libras. En base a esa idea nació en Estados Unidos la variante D artillada, probada años después y con buenos resultados en la guerra de Vietnam.

La producción del T-28 alcanzó las 1.986 máquinas en todas sus versiones.

El Trojan es un biplaza en tándem de ala baja cantilever de fuselaje metálico semi monocasco. Posee dos tanques de combustible de 335 litros cada uno. Su tren de aterrizaje es triciclo retráctil. Vacío pesa 2.835 kilos y su máximo al despegue es de 3.855. Desarrolla una velocidad crucero de 320 km/h y la máxima es de 566 a 16.000 pies. Puede soportar cargas estructurales de +9G y -5G. La variante que usó nuestra fuerza naval era similar a la empleada por la US Navy (T-28B), equipado con un motor radial de 9 cilindros Wright Cyclone R-1820-86 de 1.425 HP que accionaba una hélice tripala comandada hidráulicamente Hamilton Standard 33D 50-119 de 3.092 metros de diámetro. Usa nafta de 100/130 octanos y su autonomía es de 3 horas. Su techo de servicio alcanza los 35500 pies.

FRANCIA Y LA OPERACIÓN DEL T-28 EN ARGELIA

El conflicto bélico que enfrentaba Francia contra la guerrilla independentista argelina (1954-1962), supuso el despliegue de variado material aéreo por parte del país galo. Entre los aviones figuraba el venerable AT-6, modelo que a fines de los cincuenta demostraba un gran desgaste en dicha guerra.



Arribo de la segunda tanda del ferry. Los ARMADA 406, 407 y 409 en pasada baja sobre la pista 18-36 del Aeropuerto de Laguna del Sauce. 31 de octubre de 1979 (Armada Nacional).



Perfiles de los T-28 Fennec utilizados por Francia y Argentina (www.acig.org)

En la época que Francia mostró interés en el T-28, estaba en producción la variante B para la US Navy. La fuerza naval norteamericana había comprado todos los ejemplares de esa variante, de manera que al país europeo no le quedó otra alternativa que recurrir a los T-28A, que estaban en reserva en el desierto en Davis Monthan Air Force Base. Ante esta situación Francia entabló negociaciones con la Pacific Airmotive de California, empresa que se dedicaba a remotorizar los T-28A superplus de la USAF. Dicha compañía le colocaba un motor Wright Cyclone R-1820-56S de 1.300 HP, bautizado “Nomad I” o la variante de 1425 caballos; R-1820-76, apodado “Nomad II”. Los motores guión 76 también estaban disponibles en Davis Monthan como superplus de los B-17 que se usaron en la guerra. El motor 1820-86, también de 1.425 HP, no estaba disponible, ya que la US Navy los había comprado todos, hecho muy lógico, ya que de esa ma-

nera se aseguraba la plena operatividad de sus aviones T-28B.

El primer T-28A convertido voló el 2 de junio de 1958. Esa máquina, junto a otra, ambas con motores de 1.425 HP fueron vendidas a la fabricante francesa Sud Aviation, adquiriendo esta la invención a su símil californiana. De manera que el fabricante francés fijó un patrón industrial para las restantes 147 células adquiridas en los Estados Unidos junto a un número similar de motores 1820-76 de 1.425 HP. Esas aeronaves, como ya se dijera, estaban estacionadas en el desierto y habían pertenecido a la USAF. Una vez en Francia, se les agregó dos placas de blindaje lateral para proteger el puesto delantero del piloto, se reforzaron las alas y la parte trasera del fuselaje. Se le colocó hélice tripala, nuevos magnetos, una toma de aire adicional en el capot (cosa que distingue al Fennec del resto de los T-28), pilón antivuelco entre el puesto del piloto y del observador y seis



ARMADA 401 artillado. Porta 4 ametralladoras Browning M-3 de 12.7 mm(.50), 2 cohetas con 6 cohetes de cabeza explosiva Aspid de 57 mm cada una y dos bombas de propósitos generales AN-M30 de 100 libras. (Armada Nacional)

pilones para portar armas. En agosto de 1959, en las instalaciones de la Sud Aviation en St. Nazaire, se modificó el primer T-28A, tratándose del NA 174-131 51-3593. Así nació el “Fennec” (zorro del Sahara), que era ni más ni menos que un T-28B con célula reforzada. Su estructura ligera y motor potente dejaban margen para aumentar el peso del avión.

Los galos descubrieron en el T-28 un avión más poderoso, más rápido y con mayor capacidad bélica que el Texan. La única desventaja que presentaba el T-28 era que, al ser más rápido, alteraba el rendimiento en su rol de observador.

Los Fennec operaron en Argelia para el “Armée de l’Air” (Ejército del Aire) en las “Escadrilles d’Aviation Légère d’Appui” (Escuadrillas de Aviación Ligera de Apoyo). Fueron destinados como aviones de observación y apoyo a las unidades de tierra, con numerales que iban desde el N° 1 hasta el 147. Dado que el teatro de operaciones era en el desierto a los motores se les colocaron filtro de arena. Entre abril de 1960 y junio de 1962 los galos desplegaron más de 100 Fennec en Argelia. Fueron distribuidos en cuatro escuadrones: 3/09 en Boné, 3/10 en Batna, 3/04 en Telergma y 3/05 con asiento en Mecheria, mientras que en Francia operaban tres escuadrones reservistas: el 3/37 situado en Rennes, el 1/36 con asiento en Dijon y el 4/37 ubicado en Tours.

Los nueve Fennec que operó nuestra Armada (401 al 409) fueron distribuidos de la siguiente manera: los ARMADA 403, 404 y 405 fueron asignados al escuadrón 3/04 en febrero de 1961, el ARMADA 401 fue asignado en marzo de 1961 al 3/09, pasando a operar luego en el 1/36 y por último en el 3/37. El ARMADA 402 fue asignado al escuadrón 1/36 en mayo de 1961, mientras que el ARMADA 406 se lo asignó al escuadrón 3/10 en noviembre de 1960,

pasando luego al 3/37. El ARMADA 409, asignado en julio de 1960 al 3/09, pasó a revestir tareas luego en el 1/36 y por último en el escuadrón 4/37.

Lamentablemente desconocemos en que escuadrones operaron los ARMADA 407 y 408. Cabe aquí hacer una aclaración: el C/N Federico Strasser, ex Comandante de la Aviación Naval y piloto de T-28 nos comentó que en varios de los T-28 de nuestra Armada, a la hora de revisar su filtro algunos tenían arena, y que otros no. Eso demuestra que no todos los Fennec uruguayos operaron en Argelia. Presumimos que únicamente los ARMADA 403, 404 y 405 operaron en África. El resto, si bien fueron asignados a escuadrones en ese continente, no llegaron a operar en la guerra, sino que por el contrario, se mantuvieron en Francia como aeronaves de reserva.

Tengamos presente que de los 149 ejemplares adquiridos, 100 participaron en el conflicto. Los restantes permanecieron en Europa, no logrando la operatividad en el continente africano por una razón muy sencilla; la guerra terminó a principios de 1962.

Las patrullas armadas se realizaban en el suroeste argelino, cerca de la frontera con Marruecos, sobrevolando Batna en la región de Nemecha y Beni Melloul. La misión de los Fennec era buscar a los insurgentes que se escondían en los montes de Ksours y Djebel Amour.

En 1962, una vez finalizado el conflicto, los Fennec fueron destinados a operar en aeropuertos civiles que compartían unidades militares, operando en los aeródromos de Lille, Rennes, Lyon, Bordeaux y Villacoublay. Allí, el “Armée de l’Air” los utilizó como aviones de entrenamiento para pilotos reservistas. En 1964 dejaron de volar y se los preservó para una futura venta al exterior, hecho que se concretó en el año 1966 como veremos en el capítulo siguiente.

ANU	NA n/c	Nº Bo. US	Armée de l'Air	Aviacion Naval Argentina
401	174-232	51-3594	94	0554 / EAN-118 / A-267
402	174-136	51-3598	102	0555 / EAN-119 / A-268
403	174-141	51-3603	78	0556 / EAN-117 / A-266
404	174-163	51-3625	62	0557 / EAN-102 / A-251
405	174-172	51-3634	80	0558 / EAN-109 / A-258
406	174-508	51-7655	141	0575 / EAN-125 / 4-G-57 / A-274
407	174-585	51-7732	130	0621 / EAN-121/ A-270
408	174-595	51-7742	134	0577 / 4-G-55 / A-253
409	174-665	51-7812	19	0581 / EAN-101 / A-250

AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA

En febrero de 1966 la Armada Argentina seleccionó en Francia 45 T-28, firmándose el contrato de transferencia el 26 de junio de ese mismo año. En setiembre se llegó a un acuerdo para incorporar 20 máquinas más. Al año siguiente comenzaron a operar en la Escuela de Aviación Naval, situada en la Base Aeronaval de Punta Indio.

Los 65 Fennec adquiridos por el país vecino fueron numerados del 0547 al 0591 y del 0619 al 0638. En noviembre de 1968 pasan a la numeración 250 a 284. En total fueron cuatro las unidades que operaron este avión: Segunda Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales, Primera y Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque y la Escuela de Aviación Naval. En mayo de 1968 nació la variante embarcada T-28P. Para dicha modificación se sometió a un ejemplar a pruebas para medir su factibilidad. Los ensayos se realizaron en la Base Aeronaval de Punta Indio. Se reforzó el cono de cola, instalando en ese lugar el gancho de frenado y se limaron las puntas de las palas para evitar que toque la cubierta del portaviones, entre otras modificaciones en la cabina, como ser mando hidráulico para subir y bajar el gancho, y retoques en el comando de gas para

extralimitar la potencia del motor. Se modificaron en total 14 aviones. El primer aterrizaje con enganche tuvo lugar el 30 de mayo de 1968 en el ARA Independencia.

La primera y última unidad en operar con T-28 fue la Escuela de Aviación Naval, decidiéndose la baja de los aviones en 1978, la cual quedó sin efecto a consecuencia del conflicto limítrofe con Chile por el canal de Beagle, que surgió en diciembre de 1978.

Todos los T-28F en orden de vuelo de la escuela recibieron un camuflaje táctico en verde y ocre. El modelo de camuflaje variaba de una en otra aeronave. Para el operativo “tronador” (nombre clave dado a todas las aeronaves de la Armada Argentina que participaron en el conflicto), una sección de 3 T-28F fueron enviados a la Base Aeronaval de Río Grande, haciendo reconocimiento armado y apoyo aéreo en el teatro de operaciones del Atlántico Sur. El 3 de julio de 1979, con la entrada de los T-34C se desactivó el sistema T-28F en la Aviación Naval Argentina.

Para terminar este capítulo cabe agregar que en el año 1968 se cambiaron los motores originales (R-1820-56S) por los R-1820-56S. Luego, a esos motores se le cambiaron los cilindros, instalándose émbolos del motor 1820-76B, modificación



Los ARMADA 408 y 401 (Nery Mendiburu -J. P. Trabal-Colección E. Luzardo) compartían el mismo esquema de camuflaje. Año 1980. BAEN N° 2. C/C Carlos Curbelo.

que trajo muchos problemas en la operatividad de los aviones en nuestro país, traducido en plantadas de motor, tema que será tratado en el siguiente capítulo.

AVIACIÓN NAVAL URUGUAYA

La vinculación de nuestra Armada con el T-28 nació mucho tiempo antes de la incorporación de las aeronaves. Varios fueron los pilotos navales compatriotas que lo volaron como aeronave de transición en la US Navy.



ARMADA 401 (Immer Borba-Richard Gutiérrez) y sección 409 (Álvaro Bernet-Uruguay Larronda) despiden al ROU 20 V/E Capitán Miranda el 2 de agosto de 1987 frente a Piríapolis, en su octavo viaje de instrucción y única vez que dicho velero dio la vuelta al mundo. (Álvaro Bernet)

El curso de piloto naval en esa arma comprendía la instrucción en T-34B, T-28B, UC-45 y S-2. En el año 1960 recibieron instrucción en T-28 el V/A Rodolfo Invidio y los capitanes de fragata Ludovico Toletti, Yamandú Ciganda, Amabilio Sosa, Reclus Cavallieri y el T/N Walter March. En 1962 reciben instrucción el C/F Wilman Bentancourt y el C/C Eduardo Fazzio. En 1970 hace lo propio el C/C Leonel Bernhardt y en 1971 el A/F Hugo Barral. En 1971 en la Armada Argentina realizan enteramente el curso de aviador naval en T-28 el T/N Immer Borba, el A/N Heber Lastra y el T/N Ricardo Chávez.

En nuestro país los pilotos que lograron calificarse fueron: Federico Strasser, Mario Gutiérrez, Julián Valdéz, Daniel Dogliotti, Alejandro Costa, Carlos Gatti, Gastón Bianchi, Carlos Fuentes, Atilio Liendo, Álvaro Bernet, Fernando Caparroz, Daniel Guimaraens, Oscar Sucunza, Gonzalo Picón y Gonzalo Ciganda, mientras que Juan Lobountchenko y Alejandro Rosa recibieron únicamente curso de vuelo por instrumentos en dicho avión, pero no llegaron a calificarse.

La resolución de la Armada Argentina número 823/79 dispuso la baja de 23 T-28. En esa lista figuraban los 9 que recibió nuestra Armada.

A mediados de octubre de 1979 fue enviado a la base Aeronaval de Punta Indio el



Министерство
Оборонной промышленности

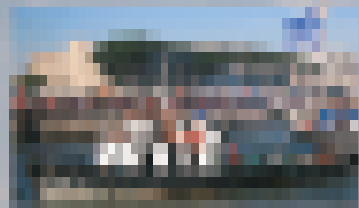
Решение 1/20

О формировании и структуре

Генерального штаба Вооруженных

Сил Российской Федерации

О формировании и структуре



A/N Ariel Conde, jefe de mantenimiento de nuestra Aviación Naval, junto a un grupo de mecánicos, para la selección de las aeronaves. Conde eligió 9 aeronaves de 14 operativas. El estado de los “taco” (apodo que recibieron los T-28 en Argentina) era satisfactorio, aunque en el anecdotario de los pilotos navales no faltan los comentarios de que algunos tenían nidos de pájaros, sin perjuicio de que los mecánicos argentinos los mantenían a punto realizando constantemente carreteos y pruebas de motor.

Conde viajó en el barreminas ROU Río Negro, embarcación que al regreso a nuestro país trajo el armamento de las aeronaves y un lote de repuestos, donde se incluían dos motores. En Punta Indio se les pintó los nuevos numerales que iban del 401 al 409.

Recordemos que en diciembre de 1978, los T-28 de la Escuela de Aviación Naval Argentina recibieron un camuflaje táctico en vista del operativo “tronador”. Ese esquema de pintura no agregaba el numeral de la aeronave ni otra marca de identificación, a no ser por la bandera argentina a ambos lados de la deriva del avión. Ese hecho facilitó la conversión de los numerales de nuestra arma, agregándose en color negro la palabra “ARMADA” en ambos lados del fuselaje, detrás del puesto del observador, bandera uruguaya en la parte media del timón de dirección que también abarcaba la deriva junto al numeral en pequeño, el cual se repetía en el capot del motor. La escarapela con la bandera de Artigas iba a ambos lados en la parte inferior de las alas.

El 19 de octubre de 1979 viajaron a Punta Indio en un C-45 de nuestra Armada los pilotos encargados de traer los aviones. Allí recibieron recalificación en T-28 el T/N Immer Borba, el C/F Yamandú Ciganda y el C/C Leonel Bernhardt, realizando cada

uno en promedio 1.5 horas para el refresco en ese tipo de avión. Los tres pilotos orientales fueron instruidos por Luis Antonio Collavino, piloto que voló en la guerra de Malvinas en Dassault Super Etendard.

El 31 de octubre de 1979 fue la jornada elegida para realizar el ferry. Habiendo sólo tres pilotos calificados los aviones se trajeron en tres tandas.

Temprano en la mañana despegó de nuestra Base Aeronaval de Laguna del Sauce el Grumman S-2 ARMADA 851 con rumbo a Punta Indio, tripulado por el C/N Luis Chiaparro y el C/C Winston Wilson, con la misión de dar ayuda a la navegación a los Fennec y llevar a las tripulaciones del ferry de regreso a Argentina para emprender las siguientes tandas a nuestro país. Una vez aterrizado el S-2 en la base aeronaval argentina comenzó el primer raíd de traslado, oficiando el Tracker como líder de la formación, seguido de las siguientes aeronaves: ARMADA 401 tripulado por el C/F Yamandú Ciganda, ARMADA 403 tripulado por el C/C Leonel Bernhardt, llevando de acompañante al mecánico Mro. F. Fernández y ARMADA 404 tripulado por el T/N Immer Borba, acompañado del mecánico A. De León. Despegaron de Punta Indio a las 09.05 y aterrizan en Laguna del Sauce a las 10:10.

Una vez en tierra, luego de un breve intercambio de vivencias que dejó el primer vuelo de traslado, parte nuevamente el Tracker con los tres pilotos para iniciar el segundo raíd. A las 13:45 despegan de Punta Indio los ARMADA 406, 407 y 409 tripulados por Ciganda en compañía del mecánico Mro. M. Pereira, Bernhardt acompañado del Mro. J. Barreneche y Borba que vuela solo en el 409, aterrizando los tres aviones en Laguna del Sauce a las 15:15 horas.



**Llegan los 3 primeros T-28. ARMADA 401, 403 y 404. BAEN N° 2.
31 de octubre de 1979. (via I. Borba)**

Los aviones de la última pierna del ferry despegaron de Punta Indio a las 17:45 horas, siendo los ARMADA 402, 408 y 405 tripulados por Ciganda el primero, acompañado por el Cbo. L. Nuñez, Bernhardt en el 408 en compañía del Cbo. W. Olivera y Borba a bordo del 405, acompañado del A/N Ariel Conde. La última pierna del ferry aterrizó en nuestra base a las 19:03. Minutos después en el 402 y en el 408 salieron como acompañantes el V/A Hugo Márquez y el C/A Rodolfo Invidio por su orden, con el fin de mostrar el nuevo material de vuelo a esas autoridades navales, aterrizando esos T-28 a las 19:36.

Debemos recordar que la fuerza de mar desplegó varios navíos en la ruta de navegación de los T-28 por si ocurriera una emergencia en vuelo, por lo cual algún aparato se viera obligado a acuatizar en el Río de la Plata.

En el correr del mes de noviembre, Borba y Bernhardt fueron dejando en condiciones a las aeronaves, aunque algunas tuvieron una vida efímera, como se verá. El 6 de noviembre vuela el 407, el día 7 lo hace el 408, el día 8 vuela el 409 y el día 9

hacen lo propio el 401 y 402. El 15 de noviembre vuela el 403 y el día 30 vuelan el 404, 405 y 406. Los dos primeros harían su único vuelo ese día, siendo las primeras aeronaves en quedar inactivas, sumándose a ese par en los primeros días del año 1980 el 402 y 408 que registraron cada 6.5 horas en 4 vuelos cada uno.

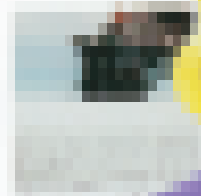
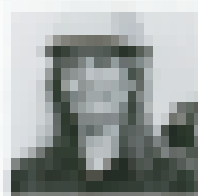
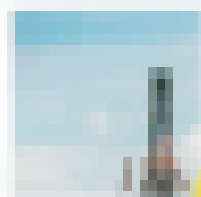
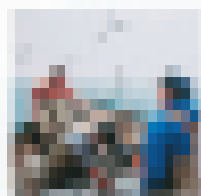
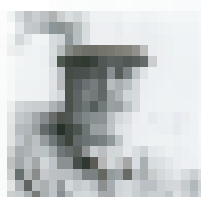
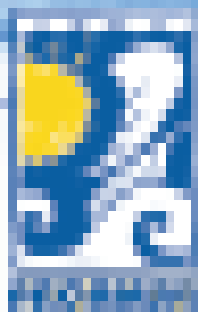
En buenos términos digamos que los ARMADA 402, 404, 405 y 408 fueron destinadas como fuente de repuestos para mantener en vuelo a los numerales 401, 403, 406, 407 y 409. El 18 de noviembre de 1980 se registra el último vuelo del 403. Hasta esa fecha había registrado 82 salidas en 121.5 horas mientras que al año siguiente, el 30 de setiembre de 1981 hace lo propio el 406, registrando 188 vuelos en 281.4 horas.

Volvamos a noviembre de 1979. El día 16 de ese mes tuvo lugar la ceremonia oficial de entrega de los nueve T-28 y de los tres TC-45H, matriculados ARMADA 215, 216 y 217, donados también por la Armada Argentina, los cuales habían arribado a la Base Aeronaval N°2 C/C Carlos Curbelo el 25 de julio de 1979. En la ceremonia estu-

RESEARCH, DESIGN, CONSTRUCTION,
OPERATION, MAINTENANCE, DEMOLITION
AND RECYCLING OF STEEL STRUCTURES

www.marine-steel.org

Steel



STEEL IS THE MOST VERSATILE AND
SAFE MATERIAL IN THE CONSTRUCTION
INDUSTRY AND IS USED IN A WIDE
RANGE OF APPLICATIONS.

Steel

vo presente como madrina de las aeronaves la señora esposa del Comandante en Jefe de la Armada Argentina, Almirante Armando Lambruschini. Cabe agregar que por esos días estuvo en nuestra base naval el piloto Carlos Benítez de la Armada Argentina, encomendado a calificar a Federico Strasser, primer piloto de T-28 en ser instruido en nuestro país. A su vez Strasser calificó a Mario Gutiérrez en marzo de 1980. Benítez murió en la guerra de Malvinas el 3 de mayo de 1982 con el grado de teniente de fragata. Sufrió un accidente en la aeronave que tripulaba; un Aermacchi MB-339 matrícula 1-A-113 de la Armada Argentina.

Con el nuevo material de vuelo se creó el Escuadrón de Apoyo Táctico, dentro del conjunto de escuadrones de la aviación naval (ESCAN). Es preciso aclarar aquí una cosa; los escuadrones del ESCAN eran en realidad escuadrillas, ya que algunos pilotos volaban a la vez en S-2 y C-45 en los restantes escuadrones, compartiendo además el mismo lugar físico en cuanto a oficina de operaciones.

La calificación requería de un mínimo de 6 horas para volar solo, unas 5 horas de

acrobacia, otras 5 de instrumentos y vuelo nocturno. La parte de tiro requería entre 7 y 10 horas. El curso de instrucción requería de unas 130 horas, pero recordemos que aquí los pilotos hacían una adaptación al avión, ya que la mayoría se formó en SNJ, T-34B o T-34C.

La seguridad del T-28 requería de paracaídas y para vuelos sobre el mar se llevaba un bote individual, el cual resultaba un tanto incómodo en la cabina. El mismo pack se llevaba en el S-2 con la diferencia que en el S-2 había más lugar. Las puertas de la cabina se deslizaban en forma eléctrica, y para saltar del avión se tenía que bajar el asiento.

Con la llegada de los Fennec la aviación naval contó nuevamente con un avión artillado. Su armamento se componía de cuatro ametralladoras Browning M3 de 12.7 mm (.50) con 100 cartuchos por arma que iban instaladas en dos pods en los pilones más internos de las alas. La disponibilidad de los pods estaba limitada a seis de las nueve aeronaves. Debajo de cada ala se podían enganchar en dos pilones bombas y cohetas de distinto tipo.



Comandante de la Aviación Naval C/N Luis Chiapparro y madrina de los T-28 y C-45 en la jornada de embanderamiento. 16 de noviembre de 1979 (via foro Uruguay Militar).

En nuestro país se emplearon bombas de propósito general AN-M30 de 100 libras y bombas de ejercicio de menor porte. En 1986 se adquirieron en Argentina cohetas SUP-MX 657, fabricadas en Argentina por Munex SRL, que podían cargar hasta seis cohetes, modelo Aspid de cabeza explosiva de 57 mm (2.25 pulgadas). Estas cohetas también se han utilizado en el sistema T-34C, S-2 y excepcionalmente en el B-200T ARMADA 871 en febrero de 1995, cuando se procedió a hundir al Destructor DE1 ROU “Uruguay” en aguas del Atlántico.

En los aviones generalmente se equipaban los seis pilones de armamento con cuatro ametralladoras, dos bombas y dos cohetas. Cada pilón soportaba 300 libras, mientras que las perchas para los pods de las ametralladoras sujetaban aproximadamente como máximo unas 500 libras, lo que le daba una capacidad de llevar hasta 2.200 libras de armamento. En un solo avión se adaptaron herrajes NK-51 para cargar bombas de 500 libras AN-M43 de propósitos generales. Esas perchas habían sido usadas por los cazas F6F de nuestra Aviación Naval. Solo se llegó a colgar las bombas pero nunca se tiraron. Los lugares donde se hacían las prácticas del armamento eran la propia Laguna del Sauce, el mar, y para el ametrallamiento con las .50 se improvisó un pequeño polígono entre las pistas del aeropuerto, el cual se dejó de usar cuando se amplió la terminal aérea. En la laguna se colocaban boyas para tirar con los cohetes y las .50, mientras que en el mar se arrojaban señuelos. La mira para ubicar los objetivos era una SFOM 83A.

También, junto a los S-2 Tracker, se realizaron prácticas de tiro en la Isla de Flores. Las ametralladoras tenían un seguro eléctrico, y en su master correspondiente se podía seleccionar para hacer tiro con 2

o con 4 ametralladoras. También operaban con seguro eléctrico las cohetas, seleccionando en su caja o master el tiro en ráfaga o de a un solo cohete.

El armado en tierra de los T-28 era confiado a Milton Pereira, mecánico de armamento. Las bombas AN-M30 llevaban una cabeza de 30 kilos de TNT. El rack de bombas, del tipo 4 Aero 14B tenía dos puntos de sujeción. Por la espoleta, que podía ser de nariz o de cola indistintamente, se pasaba un alambre de cobre que no permitía girar la hélice de la misma, es decir, no permitía el armado de la bomba. En el selector correspondiente (master) se colocaba en “armar espoleta”. De esa manera, el alambre quedaba en el rack y la hélice de la espoleta libre. Las bombas se armaban sin retardo, salvo si se las arrojaba a alturas inferiores a los 80 metros, de lo contrario la bomba no explotaba.

La operatividad de los aviones no sólo se vio menguada por el desgaste que cargaba el propio material, sino también por los problemas que presentaban las plantas de poder. Recordemos que en Argentina se les cambió el motor original (R-1820-56S) por el R-1820-56SB. Pero la cosa no terminó ahí, ya que también se le cambiaron los cilindros, colocándose los del motor 1820-76B. Esta modificación hacía que los motores rindiesen 1.425 HP, como el motor 1820-86 que equipaba al T-28B de la US Navy. Todo esto derivó en otro problema. Se debía prestar especial atención a la luz indicadora del carter, donde se alojaba un detector de chips metálicos. Es decir que se trataba de un sensor que era un electro imán que atraía los metales, como ser birutas de ese material que yacían en el aceite, avisando de una posible anomalía o rotura a nivel de aros, bielas o paredes de cilindros. Si la luz de carter se encendía se debía de forma inmediata aterrizar para



A nadie le gusta la canibalización, pero es necesaria para que otras aeronaves puedan estar en orden de vuelo. (Leonel Bianco y Eduardo Luzardo)

evitar posibles emergencias. Todo lo anterior sirvió para que en 1984 y bajo la gestión del Comandante de la aviación naval de la época, C/N Reclus Cavallieri, se adquirieran en Estados Unidos 6 motores 1820-86, que eran los que usaban los T-28B de la US Navy, avión que voló en aquel país el propio Cavallieri a principios de los años sesenta.

Además de los motores se adquirieron repuestos para poner en estado operativo a los numerales 401, 407 y 409, manteniendo al 406 en reserva, que a la postre no volvió a volar y fue vendido al exterior, como se verá en el capítulo siguiente.

Estuvieron plenamente operativos a partir del año 1985, además con un nuevo

esquema de pintura. En el correr de ese año se los pintó de gris, salvo el timón de dirección y la parte inferior de las alas que quedaron en blanco. Al igual que en el esquema anterior, el numeral, la palabra “ARMADA” y el panel antireflejo quedaron en color negro. También se dejó la bandera nacional en el timón de dirección. La escarapela de Artigas se repetía en ambas alas, abajo y arriba, y sobre el medio del ala izquierda se pintó un ancla. La novedad fue la pintura negra en los paneles negros en el fuselaje por detrás de la descarga de gases del motor, pintura que facilitaba la remoción de los residuos de los gases de escape que eran altamente corrosivos.



**Esquema definitivo que lucieron los T-28 401, 407 y 409.
(Perfil de Fernando Ceróvaz)**

El sistema T-28 se cobró la vida de dos aviadores navales en nuestro país. El 7 de diciembre de 1987 despegaron de la cabecera 18 del aeropuerto de Laguna del Sauce los tres T-28 en servicio. El numeral 401 iba tripulado por Immer Borba, mientras que en el 409 iba Carlos Fuentes y en el 407 iba como piloto al mando el A/N Daniel Guimaraens Sosa, acompañado por el alumno de la ESANA (Escuela de Aviación Naval) A/F Justo Nicola Serrón de Moraes como observador.

Los tres aparatos, liderados por Borba, se dirigieron hacia la zona de José Ignacio, aproximadamente a 6 millas de la costa, entre aquel balneario y la Isla de Lobos. Allí en aguas del Río de la Plata, se estaba desarrollando una maniobra aeronaval, o como bien expresó en su momento nuestro amigo Nelson Acosta, ejercicio de tránsito con amenaza aérea. Se trataba de una operación conjunta entre la división escolta de la fuerza de mar



ARMADA 403. Único ejemplar entero sobreviviente que está en BAEN II. Pintado y acondicionado en 2009. (Tabaré Ifrán)

que desplegó en la zona a los destructores ROU 1 Uruguay y ROU 2 Artigas y la Aviación Naval que participó con los T-28 A-401, 407 y 409 del Escuadrón de Apoyo Táctico, el S-2 A-853 del Escuadrón Antisubmarino y el B-200T A-871 del Escuadrón de Exploración y Antisubmarino.



ARMADA 401 sobre el mar en la lente de Ricardo "Chango" Figueredo, Plataforma fotográfica ARMADA 871 Beechcraft B-200T.

El ejercicio consistía en un ataque simulado a los dos navíos por parte de los T-28, realizando padrones de espera a 1500 pies, mientras que el S-2G A-853 volaba por encima de estos, y más arriba hacía lo propio el BT-200 A-871.

El orden de ingreso para la pasada de tiro a los buques era: primero el 401, segundo el 409 y por último el 407. En la primer pasada del 407 ocurrió la tragedia. Borba, como líder de la formación, descendió a 500 pies para hacer su pasada, seguido por Fuentes y Guimaraens. Una vez que Borba hizo su primer padrón de tiro ascendió para realizar el hipódromo de espera, previo a su segunda pasada. Al abandonar el padrón de espera e iniciar el descenso para atacar a los navíos, Borba ve de atrás como el 407, que era el último en hacer la pasada de ataque, toca las aguas, desapareciendo de la superficie en ese instante.

La búsqueda del avión y sus tripulantes no arrojaron resultado. El 23 de diciembre de 1987 fueron declarados desaparecidos en acto de servicio.

El 19 de noviembre de 1989 se firmó en nuestra base aeronaval un acta por la cual la Aviación Naval se comprometió entregar el último T-28 uruguayo en vuelo al acervo del futuro museo aeronaval argentino a formarse en la Base Comandante Espora. Esa entrega no se concretó, ya que los últimos ejemplares en vuelo fueron vendidos al exterior.

El único T-28 que quedó entero fue el 403, aparato que por años estuvo a la intemperie en la parte trasera del hangar del MAGAN.

En el año 2000 se le hizo un reacondicionamiento parcial, traducido en una pintura base de zinc para evitar la

corrosión y la colocación del motor y de la hélice.

En esa época quedaban los restos de los numerales 402, 404, 405 y 408. Hoy en día solo quedan los restos del 404 y en pie, entero el 403.

A mediados de 2009 la ANU decidió pintarlo con el último esquema que usaron los Fennec. Aunque aún no se le ha pintado su numeral original, en breve será guardián de la Base Curbelo junto al Wessex 60 ARMADA 063 y el Tracker S-2A ARMADA 851. Actualmente se encuentra hangarado en la ESANA, conjuntamente con el Tracker 854.

Nuestra aviación naval acertó en preservarlo, brindándole un final adecuado a su pasado como avión de combate.

Con solamente dos máquinas operativas y desplazadas del presupuesto de la ANU, volcados a los aviones de patrulla, los T-28 vislumbraban su final.

Entrada la década de los noventa ambos aviones disminuyeron sus horas de vuelo. En 1992 se los mantiene en reserva, volviendo a volar a fines de 1994. La historia dice que el ARMADA 409 voló por última vez el 5 de febrero de 1995, mientras que el 401, tripulado por Federico Strasser se despidió de los aires el 14 de junio de ese mismo año.

En esa época también dejaron de volar los S-2 Tracker ARMADA 854, 855 y 856. En 1997 sólo volvió a volar el 854, pasando a retiro en 1999.

El numeral 401 acumuló 812.9 horas en 512 vuelos realizados, mientras que el 409 fue el aparato que más horas realizó: 1.278.2 en 808 salidas. Ambos aviones quedaron bajo techo en el hangar de la ESANA, y cada tanto sus motores eran encendidos para mantenerlos a punto.

PROTAGONISTAS

Immer Borba

Era un excelente avión. En él me formé como piloto naval en Argentina en 1971. Antes de irme a Punta Indio llegué a volar sólo en PA-18 y en SNJ, por lo que puedo decir que mi formación avanzada como piloto la logré en el T-28.

Tengo muchas anécdotas de ese avión, tanto cuando volé allá como cuando lo volé acá. Recuerdo que una vez junto al instructor de turno, que en ese vuelo fue Jorge Davini, tuvimos una emergencia en el T-28 numeral 258 argentino, que luego fuera el 405 nuestro. Aterrizamos largo y ambos al mismo tiempo pisamos los pedales a fondo para frenar el avión, lo que provocó que se trabaran. El T-28 se salió de pista. Procedimos a hacer la emergencia que para ese caso con-

sistía en poner tren arriba y por suerte todo salió bien.

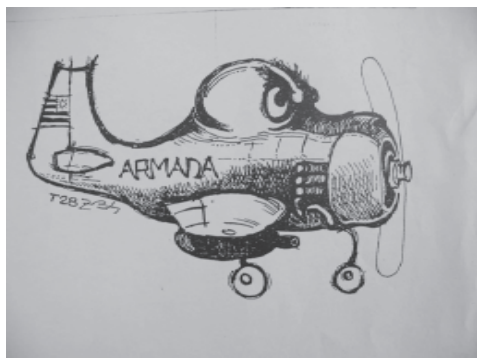
También en Punta Indio practicábamos el abandono del avión, lo que era parte del curso de supervivencia. La aeronave era colocada sobre unos tacos con el motor a 36 pulgadas. Saltábamos de la cabina hacia la izquierda y caíamos sobre una cama elástica.

Te cuento una de acá: de Brasil venía navegando el destructor “18 de julio”. Salimos a recibirlo al Río de la Plata con Strasser, entre Piriápolis y la Isla de Flores. El medidor de combustible de mi avión empezó a fallar, entonces declaré emergencia diferida a Carrasco. Era el 17 de marzo de 1980. La Fuerza Aérea tenía en el aire todos sus aviones para el desfile, de manera que Carrasco estaba cerrado. Yo igual bajé, no tenía alternativa. Al principio no fui muy bien recibido que digamos, pero al cargar combustible en la base reconocieron que era hijo de un piloto de la vieja aeronáutica militar, y empezaron a tratarme bien. Recargué combustible y volví a Curbelo.

Fui instructor de T-28. Mis primeros alumnos fueron el Comandante de la Armada, Hugo Márquez y el Comandante de la Aviación Naval Luis Chiapparro. Ambos llegaron a salir solos en esa maravillosa aeronave.

Federico Strasser

Aproximándose a un T-28 estacionado en planchada para comenzar la inspección previa al vuelo, lo primero que impresionaba era su tamaño; era un avión grande, apoyado sobre sus altas patas de los trenes de aterrizaje, su masivo motor radial con hélice de tres palas, todo él transmitía una imagen de fortaleza y potencia. La cabina de pilotaje, con dos asientos en tandem, cubierta por una cúpula deslizan-



El T-28 Fennec inmortalizado con lápiz y papel por Immer Borba.



ARMADA 401 tripulado por A. Bernet y ARMADA 409 tripulado por F. Strasser. Plataforma fotográfica ARMADA 066 CH-34. (Peter Steineman)

te transparente, ofrecía una visibilidad muy amplia para ambos pilotos, en todas las direcciones, similar a los aviones de caza que fueron contemporáneos, como el Republic F-84, North American F-86 y F-100. Dentro de la misma, la conformación del panel de instrumentos, los paneles laterales, el bastón y su empuñadura, las palancas de control de potencia, tren de aterrizaje, flaps, eran similares a los aviones de combate en servicio en Estados Unidos durante la década de 1950, para lograr una mejor familiarización de los alumnos pilotos a las cabinas de aviones más avanzados.

En vuelo, sus controles perfectamente balanceados y armonizados, lo convertían en una delicia para maniobrar, su importante exceso de potencia permitía con el avión sin cargas externas ejecutar series acrobáticas con gran precisión y amplios márgenes de maniobra, lo cual fomentaba rápidamente que los alumnos tomaran confianza en sus habilidades y conocieran las capacidades y limitaciones del T-28 como avión de instrucción.

Es de destacar que también era una excelente plataforma para la enseñanza de vuelo por instrumentos, ya que además de su

facilidad para maniobrar, una vez que los controles estaban correctamente nivelados, su vuelo era muy estable, con lo cual el alumno realmente practicaba el concepto de que bastaba pensar en las presiones a aplicar sobre el bastón, para que el avión respondiera con suavidad y precisión a sus comandos.

En su rol de avión de ataque liviano, una vez más resaltaban su maniobrabilidad, excelente campo visual para el piloto, exceso de potencia, lo que permitía un control muy preciso de las velocidades y alturas iniciales de los diferentes padrones de vuelo para el lanzamiento de bombas, cohetes o ametrallamiento. La maniobra más común empleada para abatir un blanco con escasa defensa antiaérea, era aproximarse a máxima velocidad, a mínima altura para evitar la detección, próximo al blanco cambiar velocidad por altura agresivamente, y antes de perder energía por completo, gracias a su gran razón de giro, por medio de una "S partida", alinear el avión con el blanco, en la llave inicial del padrón de lanzamiento del armamento seleccionado, para proceder al escape luego del ataque en vuelo a mínima altura y máxima velocidad.

Un último detalle que transformó al T-28, diseñado como entrenador básico para la USAF, en un muy eficiente entrenador para operaciones embarcadas, era que volando con todo flap abajo y la cúpula de la cabina abierta, su velocidad de aproximación para el toque era de 70 nudos, por lo que teniendo en cuenta el viento relativo sobre cubierta, generalmente de 25 nudos, se lograba en forma segura que la instrucción en aterrizajes y despegues embarcados fuera rápidamente asimilada por los alumnos pilotos, que de esta forma al mismo tiempo practicaban y maniobraban con un avión de tamaño similar a los modelos que volarían una vez obtenidas sus alas doradas pero con riesgos mucho menores sobre cubierta.

NUEVA VIDA EN EL EXTERIOR

Los últimos ejemplares en vuelo, numerales 401 y 409, junto al 406, último avión operativo antes de la remotorización del 401, 407 y 409, fueron vendidos al exterior. Como ya se dijera, el 406 acumuló 281.4 horas de vuelo en nuestra Armada, registrando un total de 188 vuelos, siendo el último registrado el día 30 de setiembre de 1981.

En 1988 se vendió a un operador civil norteamericano, llamado William Scully, residente en Marina del Rey, California. Su



N141BS despegando del aeropuerto Scottsdale en Arizona. Octubre de 2002.
(Tim Lachenmaier-airliners.net)

restauración le llevó casi dos años. En 1990 quedó en condiciones de vuelo y se lo registró como N141BS. En noviembre de 1994 cambió de propietario y pasó a tener asiento en Incline Village, en el estado de Nevada, a nombre de Stroeh Corporate Ventures. Hasta el año 2007 estaba volando, con un esquema azul marino de la US Navy.

El 401 y 409 se vendieron en el año 1999. Desconocemos el monto de la transacción de cada aeronave, pero por esa época fácilmente se los podía enajenar por unos 150.000 dólares. Ambos fueron vendidos a Canadá, llegando a ese país en el año 2000. El 401 fue matriculado como C-GHRV, siendo su base de operación la ciudad de British Columbia. A esta misma localidad llegó el 409 para ser restaurado por la empresa Victoria Air Maintenance, tarea que le llevó más de un año.

El 401 lleva como esquema una mala imitación del camuflaje con el cual vino en 1979, mientras que el 409, matriculado C-GBKT, luce un esquema azul marino de la US Navy. Hoy en día se encuentra en Vancouver. Ambos se encuentran en orden de vuelo y lo curioso es que llevan pintados sus numerales de nuestra armada.

EPÍLOGO

Los T-28 uruguayos volaron por 15 años, acumulando en total 3.015.5 horas en 1.923 vuelos realizados. A treinta años de la llegada de los Fennec quise mostrarles apenas una parte de la rica historia de nuestra aviación naval. El “zorro del Sahara” fue utilizado por cinco operadores: Francia con 149 máquinas, Argentina con 65, Honduras con 25 y Haití con 3 ejemplares. Agréguese a esa lista la Aviación Naval Uruguay: último usuario militar del Fennec.

**FUENTES, ÁMBITO WEB
Y AGRADECIMIENTOS**

-N. A. T-28 FENNEC Serie Aeronaval
Nº 10- Jorge F. Nuñez Padin.

-Gaceta de la Aviación, Nº 7 y 26.

-Documentos de la Armada Nacional y
del autor.

- Air Zone Magazine, Nº25, Año 1999.

- Air internacional, febrero de 1992.

- Revista Alas de Argentina de Julio-
Agosto 1998

- Alas para un zorro-Patrick Renaud en
aerostories.org

- Fennec.pfiquet.be

- Pilotoviejo.com

- ratonesdehangaraama.multiforos.es

- uruguaymilitaria.com

A Arturo Piñeiro, Eduardo Luzardo, Juan
Maruri, Wilman Fuentes, Nelson Acosta,
Leonel Bianco, Gabriel Porfilio, Fernando
Cerovaz, Federico Strasser, Gerardo
Moreira, Daniel Wilson, Immer Borba,
Richard Gutiérrez, Milton Pereira, Ricardo
Figueredo y en especial a María Noel
Grochi.



LA POLÍTICA EXTERIOR EN EL ÁMBITO DEL MERCOSUR

Prof. Bernardo QUAGLIOTTI DE BELLIS

*Secretario General de la Asociación Sudamericana de Geopolítica.
Presidente de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia.*

Superando las expectativas del MERCOSUR, en la actualidad Argentina y Brasil actuando bilateralmente, han disminuido su diálogo con los otros dos actores fundadores también, de dicho organismo sub-regional : Paraguay y Uruguay, agravándose el desequilibrio con la pretendida incorporación de una inestable Venezuela, que ha intensificado como prioritario de su política exterior fortalecer sus relaciones comerciales, militares y diplomáticas con Irán y Rusia, algo que, seguramente, no estaba previsto en el programa -netamente continental- del Libertador Simón Bolívar. Quizás el presidente Chávez no ha interpretado en profundidad la famosa “*Carta de Jamaica*” de 6 de setiembre de 1815. Éste era un importante opúsculo que el aspirante a “presidente vitalicio” de Venezuela debía haber obsequiado al presidente Barack Obama, juntamente - entre otros- con “*La Oda a Roosevelt*” de Rubén Darío; “*Ariel*” de José E. Rodó, y otros ensayos sobre Iberoamérica como el del chileno Francisco Bilbao, del argentino Manuel Ugarte, del mexicano Vasconcellos, del peruano Haya de la Torre , y de tantos otros.

Volviendo al tema MERCOSUR, la posibilidad de un análisis comparativo entre Argentina y Brasil surge de hecho- ante la asincronía entre sus líneas políticas internas y la especificidad de sus acciones en política internacional, aunque ambos países comparten situaciones estructurales semejantes, espacios geopolíticos comunes,

orígenes histórico-culturales en alguna forma similares y procesos político- sociales en gran parte convergentes.

Dentro de esa perspectiva, un análisis comparativo particularmente respecto a política exterior, a medida que se analizan las conductas que vienen sosteniendo Argentina y Brasil en los más recientes tiempos, señalan diferencias en sus particulares dimensiones geopolíticas, que llevan a que sus respectivos resultados alcancen resultados totalmente dispares. Ante tal realidad, ¿qué conducta deben adoptar Paraguay y Uruguay, países con mucho menor peso económico y político en el sistema MERCOSUR?

Es muy cierto que no siempre los Estados se conducen de acuerdo con objetivos y planes claramente definidos, ni a través de estrategias racionalmente elaboradas. Pero en el caso de Argentina y Brasil, la importancia de ambos en la región sudamericana, debería exigirles en sus opciones externas un mínimo de continuidad o confiabilidad. En la actualidad Argentina carece de ella, en tanto Brasil navega cómodamente en solitario. Paraguay y Uruguay, subsisten sin proyectos de país. Existe consenso en la literatura especializada al afirmar que la política exterior brasileña presenta un mayor grado de coherencia y de estabilidad que la de Argentina cuyo comportamiento diplomático es visto como contradictorio y errático, como lo vienen reconociendo desta-

cados estadistas y, una serie de hechos lo comprueban como el más notorio caso al “pleitear” ante la Corte Internacional de Justicia a Uruguay en relación a la frontera del río Uruguay, obstaculizando al Estado Oriental sus movimientos comerciales y, más grave aún, desconociendo sentencias emanadas de los órganos que cuidan la buena funcionalidad del MERCOSUR.

Políticas exteriores latinoamericanas

Alberto Van Klaveren (sub-secretario de Relaciones Exteriores de Chile) expuso en un fundamentado trabajo académico, las principales perspectivas conceptuales utilizadas en estudios sobre el comportamiento en política exterior de los países de América Latina, considerando el conjunto de las variables que cada perspectiva comprende. La primera gran distinción hecha por Klaveren se produce entre diversas causas internas y externas que, a través de un juego de intereses mutuos, actúan en la actuación de los Estados en el campo internacional.

La forma en como las sociedades nacionales se organizan como Estados, constituye una de las variables de mayor peso explicativo, particularmente en lo que atañe con su política exterior, que goza de una variable de gran poder al ser hábilmente incorporada a la estrategia de desarrollo. En otras palabras, a las opciones de política económica que cada nación realiza en función de su crecimiento.

Sin embargo, la política exterior es un área de preocupación relativamente secundaria en la actividad de los partidos políticos. En Iberoamérica - el MERCOSUR no es excepción- la política exterior se comparece muy poco en los programas y en la práctica de la mayor parte de las colectivi-

dades políticas. El tema radica en que la política exterior es particularmente inadecuada como tema de debate en los tiempos de competencia electoral, por ser tratada en una forma compleja y difícil, lo que lleva a que ella sea un tema insuficientemente considerado y debatido.

La “**conspiración del silencio**”, a la que se refiere el sociólogo francés Marcel Merle, se debe al hecho de situar al tema en la intersección de dos disciplinas que, si bien trabajan juntas en el gobierno de un país -la política interna y la política exterior- raramente se comunican entre sí, cuando debería ser lo contrario..

Refiriéndome concretamente al caso de Uruguay, al decir que carece de una política exterior, es por no saber considerar debidamente, que la buena administración de la misma tiene que ver con lo que simplemente solemos llamar “capacidad de intuición”, o en lenguaje más complejo y académico se denomina “*pronoxis*”: saber ver lo que puede suceder.

El hecho es que los partidos políticos, en cuanto tales, no tienen “política exterior”, sino simplemente que adoptan una posición ideológica y en otras situaciones actitudes prácticas ante desafíos externos que puedan enfrentar. Caso de actualidad -entre muchos en el mundo actual- son los cambios radicales en la política exterior que practican, por ejemplo Venezuela pretendiendo liderar América del Sur, Chile ya abierto ampliamente a los mercados mundiales; Perú, procurando mayor protagonismo en el mundo del Pacífico; Estados Unidos imponiendo radicales cambios en Oriente Cercano; Francia ante la comunidad europea en el tema de defensa; el revivir que aspiran los países que por décadas vivieron oprimidos tras la “cortina de hierro”; China, como India, como Sudáfrica, como Brasil procurando

sortear la etapa de países “emergentes” a países “potencia”.

Partidos políticos sin política externa

En política, como en otras actividades humanas, los hechos concretos valen mucho más que las intenciones. En otros términos, la actividad partidaria en el tema de política exterior no puede reducirse a posiciones de principios o por simples actos declaratorios, -que muchas veces algunos de ellos están desteñidos por el tiempo.

Es justo considerar que, en términos generales, en muchos casos la política externa no cuenta con adecuado profesionalismo, caso que se reitera por años en Iberoamérica cuando lo importante es que la diplomacia -como materia prima de la política exterior, debe contar con una eficiente estructura administrativa que es la que determina el contenido efectivo de la misma.

Al analizar la Comunidad Iberoamericana de Naciones en su función en el marco internacional, se la calificó como un subsistema dentro de otro sistema mayor que es el contexto mundial. Como consecuencia, los permanentes cambios en el sistema global (el mundo), determinan las variables que deben adoptar los variados

subsistemas que lo integran al “tablero internacional”.

El gran tema de nuestro tiempo en materia de política internacional, es precisamente conocer y comprender la nueva imagen del mundo, pues ésta se viene alterando desde los finales de la Guerra Fría y, por demás, el sistema bipolar Estados Unidos-Unión Soviética, que en cierta forma equilibró por un largo período las relaciones internacionales, ha dejado de existir. El sistema unipolar es hoy quien señala el rumbo.

En relación a la Comunidad Iberoamericana de Naciones, creada a principios del presente siglo, luego de las Cumbres iniciadas en 1991 y mantenidas anualmente, es de esperar que se consolide como una realidad política incontrovertible; que no resulte producto de un simple fruto pasajero -uno más- del voluntarismo ni de la retórica de los gobiernos iberoamericanos, sino de los hechos; un espacio propiamente regional en el contexto del orden internacional que debe concretar el loable fin de convertir a la región como Comunidad, inserta y participativa en el escenario internacional, donde actúan hasta hoy -como dueños y señores absolutos- los grandes agentes que manejan a su antojo el sistema denominado como globalización.



