





# REVISTA NAVAL

ABRIL



2013

MONTEVIDEO

R. O. del Uruguay



**REVISTA NAVAL**  
**PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL**

**AÑO XXIV N° 72**

**ISSN 0797 - 1222**

**ABRIL 2013**

**DIRECTOR**  
CN (CG) Gustavo VANZINI

**COMISIÓN EDITORIAL**

CN (CG) Aldo FRANCESCO LI	CN (CG) Italo M. SORRENTI
CN (CG) Jorge SARA VIA	CN (CAA) Javier BESIO
CN (CG) Enrique ALBORNOZ	CN (CG) Diego ROMBYS
TN (CG) Martín PEREYRA	AN (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BER TOCCHI MORÁN

**SECRETARIO DE REDACCIÓN**

SOP (ADM) Jorge REY

Colabora:  
Prof. Yuri GRAMAJO

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

**NUESTRA PORTADA: “El Congreso de Abril de 1813”.** Fototipia del boceto original de Diógenes Hequet. Museo de Historia Nacional – Casa Antonio Montero – Museo Romántico – Sección Hemeroteca. Portal de la Presidencia de la República

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) 2908 71 29 - 2908 66 85 - Fax: (598) 2922 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>Las Instrucciones del Año XIII en el plano marítimo</i> Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN .....	11
<i>Las Instrucciones del Año XIII</i> Doctor Raúl ITURRIA .....	15
<i>1813, la otra orilla</i> Profesor Alfio A. PUGLISI .....	23
<i>¿Por qué un velero como Buque Escuela?</i> Capitán de Fragata (CG) Rodolfo Diego GROLERO .....	29
<i>El puerto de aguas profundas</i> Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE .....	37
<i>Un canal por Nicaragua</i> Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS .....	47
<i>Combate a la Piratería en Somalia - ¿Remedio Contra los Síntomas o la Enfermedad?</i> Capitán de Fragata (CG) Rodolfo Diego GROLERO .....	55
<i>Medios para la protección de plataformas e instalaciones marinas y su articulación en eventuales proyectos conjuntos</i> Capitán de Navío (R) Aldo FELICI .....	73
<i>Lo que hay entremedio: el buque es lo visible, incluso en las zonas de sombra</i> Capitán de Corbeta (Reserva Naval de los EEUU) Claude BERUBE .....	85
<i>Un velero uruguayo hundido por submarino alemán en 1917</i> .....	95
<i>Europa, el Desempleo y la Inestabilidad</i> George FRIEDMAN .....	101

## A NUESTROS LECTORES

*Los pueblos nacidos* para subsistir a lo largo de los tiempos, generan en su proceso fundacional y al impulso de sus líderes, definiciones conceptuales que los identifican y los diferencian de los demás en su entorno.

Las Instrucciones del año XIII, fueron para nuestro país una piedra fundamental, sobre la cual evolucionaría basado en el pasado y mirando hacia el futuro, desde una Provincia Oriental a una Nación plena y orgullosa de ser.

Rodeada de un Brasil Imperial y una Argentina centralista y unificadora, Artigas y los hombres de su tiempo se atrevieron a proclamar una sociedad política centrada en el hombre, en la cual la democracia, la federación, la república y la constitución, constituían ejes insoslayables.

Invitamos a nuestros lectores a un repaso analítico de las Instrucciones y a traer a nuestro presente, con mirada de esos tiempos, las profundas concepciones políticas, económicas, geopolíticas y sociales que en ellas se manifiestan con gran claridad.

Quien puede negar la validez de un mercado regional sin traba alguna, algo que hemos sido solamente aptos para expresar como un deseo y cuyo logro está lejos de ser alcanzado.

Quien puede ignorar que la guerra entre los puertos en el área platense, mantiene la misma vigencia que hace dos centurias.

Festejamos este bicentenario con la alegría y el orgullo de ser orientales, proponiéndoles tres artículos en los cuales nuestros colaboradores, uno de ellos argentino, dan su opinión sobre tan trascendente aniversario.

El V/E Capitán Miranda permanece a muelle siguiendo un largo proceso que es-

peramos lo lleve nuevamente al mar. Es buen momento para plantearnos cuan importante es para una Marina de Guerra poseer un buque a vela para adiestramiento de Oficiales y tripulantes.

El tratamiento de un proyecto de puerto de aguas profundas, presente con gran ímpetu en la agenda política de los tres primeros años de la actual administración, quizás haya sufrido un enfriamiento. No obstante es conveniente volver a recrear sus ventajas y consecuencias, en la visión de quien sin duda es uno de los uruguayos que más conocen sobre el tema y cuenta con significativa experiencia, recogida a lo largo de su dilatada y reconocida vida profesional.

El comercio mundial por vía marítima ha estado condicionado por la capacidad de los canales interoceánicos construidos por el hombre. Gran conmoción está causando la posibilidad de construir un nuevo canal en Nicaragua, paralelo al remodelado de Panamá.

La piratería moderna constituye un flagelo al cual ni los países afectados ni el derecho marítimo han logrado dar solución. El enfrentamiento entre naciones respetuosas de la ley con estados fallidos, crea una situación internacional que aparece expresada con claridad en el artículo que incluimos.

Continuando el análisis de la necesaria protección para las inminentes inversiones en prospección marítima de hidrocarburos, seguiremos insistiendo en la imprescindible obligación de encarar con tiempo la planificación y la implementación de la misma como política nacional. Ella deberá involucrar a todos quienes puedan tener competencia en el tema, bajo riesgo de que algún

actor externo tenga que hacerlo en detrimento de nuestra soberanía. Algunas de estas medidas aparecen en un artículo de este número.

Velero contra submarino, resulta un interesante artículo histórico que involucra a un buque de bandera nacional en la Primera Guerra Mundial y que nos introduce en el mundo de los recuerdos.

La vieja Europa cumplió su sueño de unificación aunque el experimento parece estar sufriendo severas dificultades.

Un experto internacional echa una mirada estratégica sobre el asunto y nos motiva al conocimiento, la discusión y la opinión

Caminamos ya en los últimos trancos hacia el 25° aniversario de nuestra Revista. Mirando atrás vemos alegrías y tristezas, objetivos alcanzados y pendientes, pero en todas las ocasiones sentimos el apoyo de Ustedes, nuestros lectores y las fuerzas se nos renuevan hacia un futuro venturoso.

*La Redacción*



## INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII

*Primeramente pedirá la declaración de la independencia absoluta de estas colonias, que ellas están absueltas de toda obligación de fidelidad a la corona de España y familia de los Borbones y que toda conexión política entre ellas y el Estado de la España, es y debe ser totalmente disuelta.»*

*«II - No admitirá otro sistema que el de Confederación para el pacto recíproco con las provincias que formen nuestro Estado.»*

*«III - Promoverá la libertad civil y religiosa en toda su extensión imaginable.»*

*«IV - Como el objeto y fin del Gobierno debe ser conservar la igualdad, libertad y seguridad de los ciudadanos y de los Pueblos, cada Provincia formará su gobierno bajo esas bases, a más del Gobierno Supremo de la Nación.»*

*«V - Así este como aquel se dividirán en poder legislativo, ejecutivo y judicial.»*

*«VI - Estos tres resortes jamás podrán estar unidos entre sí y serán independientes en sus facultades.»*

*«VII - El Gobierno Supremo entenderá solamente en los negocios generales del Estado. El resto es peculiar al gobierno de cada Provincia.»*

*«VIII - El territorio que ocupan estos Pueblos de la costa oriental del Uruguay hasta la fortaleza de Santa Teresa, forma una sola Provincia, dominante: LA PROVINCIA ORIENTAL.»*

*«IX - Que los siete pueblos de Misiones, los de Batovi, San Rafael y Tacuarembó, que hoy ocupan injustamente los portugueses y a su tiempo deben reclamarse, serán en todo tiempo territorio de esta Provincia.»*

*«X - Que esta Provincia por la presente entra separadamente en una firme liga de amistad con cada una de las otras, para su defensa común, seguridad de su libertad y para su mutua y general felicidad, obligándose a asistir a cada una de las otras contra toda violencia o ataques hechos sobre ellas, o sobre algunas de ellas, por motivo de religión, soberanía, tráfico o algún otro pretexto cualquiera que sea.»*

*«XI - Que esta Provincia retiene su soberanía, libertad e independencia, todo poder, jurisdicción y derecho que no es delegado expresamente por la Confederación a las Provincias Unidas juntas en Congreso.»*

*«XII - Que el puerto de Maldonado sea libre para todos los buques que concurran a la introducción de efectos y exportación de frutos, poniéndose la correspondiente adua-*

*na en aquel pueblo; pidiendo al efecto se oficie al comandante de las fuerzas de S.M.B. sobre la apertura de aquel puerto para que proteja la navegación o comercio de su nación.»*

*«XIII - Que el puerto de la Colonia sea igualmente habilitado en los términos prescritos en el artículo anterior.»*

*«XIV - Que ninguna tasa o derecho se imponga sobre artículos exportados de una provincia a otra; ni que ninguna preferencia se dé por cualquiera regulación de comercio o renta, a los puertos de una provincia sobre los de otra; ni los barcos destinados de esta provincia a otra serán obligados a entrar, a anclar o pagar derecho en otra.»*

*«XV - No permita se haga ley para esta Provincia sobre bienes de extranjeros que mueren intestados, sobre multas y confiscaciones que se aplicaban antes al Rey y sobre territorios de éste, mientras ella no forma su reglamento y determine a qué fondos deben aplicarse, como única al derecho de hacerlo en lo económico de su jurisdicción.»*

*«XVI - Que esta Provincia tendrá su constitución territorial; y que ella tiene el derecho de sancionar la general de las Provincias Unidas que forme la Asamblea Constituyente.»*

*«XVII - Que esta Provincia tiene derecho para levantar los regimientos que necesite, nombrar los oficiales de compañía, reglar la milicia de ella para la seguridad de su libertad, por lo que no podrá violarse el derecho de los pueblos para guardar y tener armas.»*

*«XVIII - El despotismo militar será precisamente aniquilado con trabas constitucionales que aseguren inviolable la soberanía de los Pueblos.»*

*«XIX - Que precisa e indispensable sea fuera de Buenos Aires donde resida el sitio del Gobierno de las Provincias Unidas.»*

*«Artículo 20º - La constitución garantizará a las Provincias Unidas una forma de gobierno republicana y que asegure a cada una de ellas de las violencias domésticas, usurpación de sus derechos, libertad y seguridad de su soberanía, que con la fuerza armada intente alguna de ellas sofocar los principios proclamados. Y así mismo prestaría, toda su atención, honor, fidelidad y religiosidad, a todo cuanto crea, o juzgue, necesario para preservar a esta Provincia las ventajas de la libertad, y mantener un gobierno libre, de piedad, justicia, moderación e industria. Para todo lo cual, etc.»*

*«Delante de Montevideo, 13 de abril de 1813.»*

## LAS INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII EN EL PLANO MARITIMO

**Profesor Alejandro N. BERTOCCHI MORAN**  
comodorober@hotmail.com



*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.*

*“General Paz, yo no hice otra cosa que responder con la guerra a los manejos tenebrosos del Directorio y a la guerra que él me hacía por considerarme enemigo del centralismo, el cual solo distaba un paso entonces del realismo. Tomando por modelo a los Estados Unidos, yo quería la autonomía de las Provincias, dándole a cada estado su gobierno propio, su constitución, su bandera y el derecho de elegir sus representantes, sus jueces y gobernadores entre los ciudadanos naturales de cada Estado. Esto era lo que yo había pretendido*

*para mi Provincia y para las que me había proclamado su Protector. Hacerlo así hubiera sido darle a cada uno lo suyo. Pero los Pueyrredones y sus acólitos querían hacer de Buenos Aires una nueva Roma Imperial mandando sus procónsules a gobernar las provincias militarmente y despojarlas de toda representación política, como lo hicieron rechazando los diputados del Congreso que los pueblos de la Banda Oriental habían nombrado, y poniendo a precio mi cabeza.”*

Palabras del general José Artigas (1764-1850) a su colega cordobés José María Paz (1791-1854) en ocasión de la visita que este último le hiciera en Abril de 1846 en la frondosidad paraguaya de Curuguaty; en la quinta que le había dado Carlos Antonio López (1792-1862). (1)

Dentro del gran bagaje de la documentación de época que conservan nuestros archivos, esta serena reflexión de Artigas, vertida al efecto coloquial y con pocos giros abstractos, representa en ese corto trazo, todo el pensamiento que lo guió durante los 20 años de su vital lucha entre nosotros. Nada más claro, nada más sencillo, y lo dijo ante un hombre que siempre militó en el campo unitario. Sin duda que el epistolario artiguista puede mostrar muchas letras similares, pero no en tan singular episodio.

A doscientos años de su institución sin duda las Instrucciones del año XIII fueron la expresión más acabada del ideario de Artigas y depurado pensamiento de hasta donde arribaba su consideración de cómo se planteaba el futuro de estos pueblos y adonde debía dirigirse el sistema de gobierno. Y precisamente inscritas en una sucinta serie de veinte puntos (2), el Jefe de los Orientales suscribió tres de estas exposiciones al tema del comercio marítimo. Las mismas señalaban lo siguiente:

*“ 12ª)- Que el puerto de Maldonado sea libre para todos los buques que concurren a la introducción de efectos y exportaciones de frutos, poniéndose la correspondiente aduana en aquel pueblo; pidiendo al efecto se oficie al comandante de las fuerzas de S.M.B. sobre la apertura de aquel puerto para que proteja la navegación, o comercio, de su nación.*

*“ 13ª)- Que el puerto de Colonia sea igualmente habilitado en los términos prescritos en el artículo anterior.*

*“ 14ª)- Que ninguna tasa o derecho se imponga sobre artículos exportados de una provincia a otra; ni que ninguna preferencia se dé por cualquiera regulación de su comercio, o renta a los puertos de una provincia sobre los de otra; ni los barcos destinados de esta provincia a otra serán obligados a entrar, anclar, o pagar derechos en otra.”*

Notorios historiadores del lar compatriota, y por supuesto del extranjero, han interpretado estas Instrucciones como el canto del cisne del federalismo rioplatense; una acabada muestra de profundas convicciones políticas que emanaban de una larga serie de constantes históricas que el devenir de los hechos posteriores dejó plenamente probado. Estos decían que los directores de las políticas de Buenos Aires juzgaban que su puerto debía seguir siendo la cabeza del territorio platense, tal cual el virreinato, y que la independencia del poder español era solo eso: un cambio de colores.

El lobby porteño asumía que la dictadura monoportuaria significaba su razón de ser y que por ende su concepción de la unidad nacional del Plata consistía en un gobierno centralizado en la provincia-metrópoli y capaz de imponer al resto del territorio su dominio económico. Esta era el numen, la piedra angular de sus más sustanciales necesidades y para sostenerlas Buenos Aires no trepidó en pactar con realistas y/o portugueses y asimismo intentar por todos los medios sojuzgar a Artigas y el resto provincial, buscando hasta alguna testa coronada para consagrar su dominio. De esta manera los bonaerenses sostenían que toda la producción exportable de las provincias del ex virreinato deberían pasar, inexorablemente, por la aduana porteña y pagar sus impuestos correspondientes al fisco local. Y aquí se halla el quid de toda la

cuestión política del Río de la Plata, inmanente a aquellos agitados años y su discusión traspone los tiempos.

Empero, la época de la dominación hispánica había dejado claro que el único puerto oceánico del Plata era Montevideo y lo que decía la geografía no podía discutirse. En 1776 el rey Carlos IV establecía el Apostadero en la bahía mientras los comerciantes montevidianos, en cuanto disputa tuvieran con los de la otra orilla siempre vieron que la corona casi siempre les daba razón. (3) Pero está inscrito que los bonaerenses siguieron en sus trece y nunca bajaron la guardia.

La denominada “*guerra de puertos*” se dio en todos los tonos y tuvo un desarrollo que mostró que jamás Buenos Aires podría dominar el vasto territorio platense si el puerto de Montevideo lograba quebrar su hegemonía mercantil pues este, con sus bondades marineras, muy fácilmente seguiría siendo favorable a la salida de la producción de la Mesopotamia argentina y asimismo del feraz territorio oriental.

Estos puntos, tan ilustrados por historiadores de la talla de Reyes Abadie (4), e incluso de toda una saga de grandes pensadores geopolíticos, pueden darle al lector todo una vasta interpretación de este capítulo donde las Instrucciones fueron su clímax. A ellos debemos remitirnos.

Lo que si queda claro es que en las Instrucciones, Artigas gestaba una concepción de un gran estado confederado con una línea de pensamiento que mostraría cómo la Provincia Oriental se erigiría en la defensora de las autonomías provinciales ante Buenos Aires, cosa consagrada años adelante con la Liga Federal. Esto fue el apogeo de su política. Como lo hace ver en los tres puntos que referimos de su escrito, con la baza de los puertos de Montevideo (5), Colonia

y Maldonado, sumados a los del litoral, jugaba una partida que Buenos Aires tenía perdida si sus manes no lograban seguir como cabeza del Río de la Plata. Homero Martínez Montero (6) dio probanza documental del tema cuando expuso cartas del prócer durante el período 1814- 1816 donde este daba diversas medidas para la conexión de estos puertos con el tráfico río Uruguay arriba hasta Purificación. Además, la misma documentación de época, con sus manifiestos de carga y sus declaraciones de aduana, ya, tras la revolución de Mayo, señalaban que el comercio oriental sumado al correntino y entrerriano, sumaban mayores guarismos que la plaza porteña pues los puertos de esta últimas provincias hermanas preferían salir por la aduana de Montevideo. (7)

Y por supuesto, el Convenio de Purificación entre Artigas y S.M.B., tan bien detallado por la pluma de Beraza (8), sería el colofón de este proceso. En este sentido notorios colaboradores de Revista Naval, a lo largo de estos 25 años han dedicado, página tras página, a dar luz a tan alto tema. En definitiva una clara exposición de la estrategia artiguista que, a la vista de la situación regional, aún conserva plena vigencia, hecho que refleja la notable clarividencia del Protector de los Pueblos Libres.

## NOTAS

1. El unitario Paz, que en aquel año se había radicado en Paraguay huyendo de Urquiza, visitó asiduamente a Artigas. Esta entrevista fue recién publicada en el periódico montevidiano “*El Nacional*” en Septiembre de 1884. El “*manco*” José María Paz se halló en la guerra con el Brasil y la Defensa de Montevideo, entre otros lapsos históricos. De su turbulenta biografía no podemos privarnos de destacar aquella increpación

que en pública ceremonia y en pleno Fuerte de Buenos Aires, le hizo al comodoro John Halstead Coé, el 21 de Junio de 1853, en ocasión de la deserción de este de la flota confederada urquicista, hecho que posibilitó a los porteños romper el bloqueo entrerriano sin disparar un solo tiro: “*¡el general Paz no saluda a traidores!*”

2. Señalamos expresamente que las fuentes indican que se conocen tres versiones escritas de estas Instrucciones, aunque el fondo semántico de todas gira sobre lo mismo. Sobre el fondo intelectual de las mismas, notorios historiadores en un plano general de discusión y basándose en la presencia del secretario Miguel Barreiro en la fuentes documentales, han ubicado similitudes de interpretación con las antiquísimas tradiciones de los fueros aragoneses y, asimismo, de publicaciones del inglés Thomas Paine (1737- 1809), donde debe destacarse su famoso escrito “*Common Sense*” de 1776. Tanto Eugenio Petit Muñoz o Ariosto González, entre otros historiadores contemporáneos, ubican a la constitución estadounidense de 1789 como modelo y algunos elementos de la constitución del estado de Massachussets, en especial.

3. Vale recordar cuando el Consulado de Buenos Aires intentó desarrollar una escuela de náutica en su territorio y enterado el rey ordenó que la misma no se llevara a cabo según las protestas que desde Montevideo le había enviado el comandante del Apostadero el brigadier de marina José de Bustamante y Guerra. Ver página 83. Martínez

Montero H. “*El Apostadero de Montevideo*”. Madrid 1968.

4. “*El Uruguay y el Mar*”. REYES ABADIE Washington Prof. REVISTA NAVAL No. 6. Montevideo. Marzo 1990.

5. En esa fecha aún Montevideo continuaba bajo dominio español. Desde Febrero de 1815 hasta la entrada de Lecor en Enero de 1817, la plaza se halló bajo dominio artiguista y los números de su operativa portuaria muestran que no se hallaron a la saga de los de la otra orilla.

6. MARTÍNEZ MONTERO Homero. Teniente de Navío. “*La flota mercante artiguista*” Suplemento EL DÍA. No. 117. Montevideo. Agosto de 1954. Ver: “*Artigas y los actos de gobierno de su política marítima y fluvial*”. Fernández Parés Juan José. Capitán de navío. LIGA MARÍTIMA URUGUAYA. Montevideo. 1996.

7. PEREYRA Horacio Prof. “*Competencia entre puertos, Montevideo vs. Buenos Aires*”. Buenos Aires. 1984. En esta concisa obra, este prestigioso historiador y economista argentino, ubica diversas gráficas del período 1810- 1835 donde la operatividad del puerto montevidiano es superior en números al bonaerense en muchos de esos años. Pero si se observan los números del período español de 1778 a 1796 se muestra algo similar: el auge del primer puerto rioplatense en ancas del Real Reglamento de Libre Comercio que confirmaba a Montevideo como tal.

8. BERAZA Agustín. Teniente de Navío (R.N.). “*El Convenio de Purificación*”. CEHIS. Montevideo. 1985.



## LAS INSTRUCCIONES DEL AÑO XIII

Doctor Raúl ITURRIA  
ituigar@adinet.com.uy



*Nacido en 1935, en la 13ª. Sección judicial de Durazno, donde cursó enseñanza primaria en la Escuela Rural N. 61. Realizó los estudios secundarios en los liceos de Sarandí del Yí y de Florida. Se doctoró en derecho y ciencias sociales, en la Universidad de la República, realizando estudios de post-grado en la Universidad Complutense de Madrid. Ejerció la profesión de abogado y fue asesor letrado de Ancap y del Banco Hipotecario del Uruguay. Intendente Municipal del Departamento de Durazno en dos períodos. Ocupó los Ministerios del Interior y de Defensa Nacional, e interinamente el de Turismo. Fue Senador Nacional y ocupó todos los cargos institucionales en su Partido Nacional. Autor de un “Tratado de Folklore”, y de los trabajos histórico-políticos “Hernandarias – De tropero a estadista”; “1958-El año en que cambió la historia”, “La Precisión del Yí” y 4 libros de poemas. Integra numerosas instituciones culturales, de estudios históricos y tradicionales.*

Siendo el tiempo el gran juez, bajo cuya jurisdicción y juicio inapelable, pasan hombres, actos y hechos, hoy, doscientos años después, miramos con una perspectiva más clara el pensamiento de Artigas y su documento esencial, donde aquel se contiene, y ese documento magistral son las instrucciones dadas a sus delegados ante el Congreso de las provincias del río de la Plata.

En opinión de Zorrilla de San Martín, el poeta de la Patria, “**¡Las Instrucciones del año 13! Ellas son el milagro de aquel momento**”. Bastaría a Artigas para ganar la inmortalidad, ser el autor de ese conjunto de disposiciones, que son eficiente estructura para un Estado independiente, republicano y democrático, ordenado bajo un sistema federal.

¿Cuál es la esencia filosófica que da base y sustento al pensamiento artiguista?

El Dr. Alberto Demichelli, constitucionalista reconocido, afirma, que: “**El dogmatismo político de los proyectos y de**

**las Constituciones porteñas, es el de Francia; el de las Instrucciones y proyectos orientales, es el de Estados Unidos**” (En “Formación constitucional rioplatense”, tomo I, Preámbulo) Y en párrafo siguiente, extiende el concepto, considerando que la constitución primera de nuestro país, también recogió la influencia de Estados Unidos, en sus aspectos orgánicos.

Tocqueville, nos enseña: “**Las trece colonias que se sacudieron simultáneamente el yugo de Inglaterra al fin del siglo pasado, tenían, como ya lo he dicho, la misma religión, la misma lengua, las mismas costumbres y casi las mismas leyes. Luchaban contra un enemigo común; debían tener, pues, fuertes razones para unirse continuamente con otras, y absorberse en una sola y misma nación.**” (“La democracia en América”, pág. 117)

El 20 de julio de 1811, después de un congreso, La Junta del Paraguay envía nota

a la de Buenos Aires, y en ese documento se explicitan las condiciones en base a las cuales puede existir el relacionamiento: **“No es dudable que abolida o deshecha la representación del poder supremo recae éste o queda refundido naturalmente en toda la Nación. Cada pueblo se considera entonces en cierto modo participante del atributo de la soberanía, y aun los ministros públicos han menester su consentimiento o libre conformidad para el ejercicio de sus facultades. De este principio tan importante como fecundo, y que V. E. sin duda lo habrá reconocido, se deduce que, reasumiendo los pueblos sus derechos primitivos, se hallan todos en igual caso y que igualmente corresponde a todos velar sobre su propia conservación”**. Esta teoría era reconocida por los hombres ilustrados y no hay duda que Francia lo era, y como ex discípulo de Córdoba, allí lo había aprendido de las teorías jusnaturalistas del padre Victoria y de Suárez y sus compañeros. Felipe Ferreiro y el Padre Furlong, afirman este criterio y lo explicitan, en sus trabajos sobre la independencia de las provincias suramericanas.

Vuelta la soberanía al seno de la Nación, para delegar tales poderes el mejor sistema sería el de constituir una Confederación y así se expresa tal pensamiento: **“La confederación de esta provincia con las demás de nuestra América, y principalmente con las que comprendía la demarcación del antiguo virreinato, debía ser de un interés más inmediato...”**; agrega, la nota: **“Se engañaría cualquiera que llegase a imaginar que la intención de la provincia había sido entregarse al arbitrio ajeno, y hacer dependiente su suerte de otra voluntad. En tal caso nada más habría adelantado, ni reportado otro fruto de su sacrificio, que el cam-**

**biar unas cadenas por otras y mudar de amo”**; esa fue la actitud del Paraguay defendiendo sus derechos frente a los gobernantes porteños.

También estuvo presente en Paraguay, el espíritu de la revolución de las colonias inglesas de Estados Unidos. Así lo revela Francia a los delegados de Buenos Aires Gral. Belgrano y Dr. Anastasio Echeverría.

Existen similitudes entre las Provincias del Virreinato del Río de la Plata, con las colonias estadounidenses, en varios aspectos. La extensión territorial, poseer un mismo idioma, similar religión, y la necesidad de cruzar hacia un estado de independencia, en búsqueda de su propio destino, distinto al de los colonizadores.

Por eso y por la doctrina que en Estados Unidos nació y se expandió por nuestra América del Sur, es que el sistema conveniente para la ordenación de los nuevos estados, era el sistema federal. La experiencia de Estados Unidos, en sus orígenes es una buena escuela, que fue aprovechada, sin duda por Artigas y sus asesores, como lo veremos a continuación.

**“Thomas Paine, el teórico político y escritor que llegó a América del Norte en 1774, procedente de Inglaterra, publicó el folleto de 50 páginas intitulado Common Sense (Sentido común) en enero de 1776. En menos de tres meses se vendieron 100.000 ejemplares de ese folleto. Paine atacó la idea de la monarquía hereditaria...”** **“Él propuso dos opciones: seguir estando sometidos a un rey tiránico y a un gobierno desgastado, o buscar la libertad y la felicidad como una república independiente y autosuficiente”**(En “Reseña de la Historia de los Estados Unidos”, pág. 73).

La otra obra de Thomas Paine es “La independencia de la costa firme justificada

por Thomas Paine treinta años ha”, fue traducida al español por Manuel García de Sena y se divulgó en toda América en 1811. En dicho trabajo figuran las constituciones de los Estados miembros de la Confederación y luego Federación de Estados Unidos de América del Norte.

**“La causa de América es sobremañera la causa de todo el género humano. Muchas circunstancias han ocurrido, y ocurrirán, que no son locales sino universales, por medio de las cuales son atacados los principios de todos los amantes del género humano, y en cuyos acontecimientos se halla interesada su afección.”** Thomas Paine “El Sentido Común”, dedicatoria hecha en Filadelfia el 14 de febrero de 1776)

Por supuesto que no fue la única influencia, pero fue decisivo el pensamiento de Paine, y la experiencia de la novel federación de Norte América.

El Dr. José Salgado sobre los orígenes del federalismo, expresa: **“...el federalismo de Artigas, y en general, el federalismo rioplatense es un sentimiento innato en nuestro pueblo, herencia del individualismo y cantonalismo español, transplantado a América por los conquistadores y por los colonizadores. Las instituciones norteamericanas nos dieron la forma, en el momento oportuno, de plasmar, en los textos constitucionales del Río de la Plata, ese espíritu innato de autonomía y federación”**. Ya antes, había dicho: **“Los autores de estos Proyectos (de constituciones federales) habrán utilizado para sus trabajos la traducción de García de Sena, sin que haya derecho a afirmar que sólo después de su lectura, conocieron los textos americanos. Es posible que tuvieran a la vista otras fuentes de infor-**

**mación”** (En “El federalismo de Artigas”, págs. 190 y 191).

**“Artigas no inventó el federalismo, no ideó sus fórmulas institucionales ni creó, evidentemente, las causas que lo produjeron, pero en cambio lo encarnó como nadie en esta parte de América, siendo su propulsor más firme y decidido. Recogió las fórmulas constitucionales norteamericanas que servían para articular una realidad autonómica que él sentía, y llevó estos principios -únicos aplicables en el momento-, con decisión, arrojo y abnegación, hasta su imposición definitiva”**. (Opinión del Dr. H. Gros Espiell en “Artigas”, publicación de El País, pág. 225).

Todos quienes han estudiado el pensamiento federal de Artigas y su condensación en las Instrucciones del Año XIII, sea desde el punto de vista histórico, jurídico o político, están contestes en sostener la influencia de la filosofía independentista de Estados Unidos y las constituciones que los Estados miembros de ella. Fueron antecedentes válidos en la construcción del federalismo artiguista tanto el pensamiento como las constituciones de los Estados Unidos. En tal sentido, así opinan: Héctor Miranda, Ariosto González, Alberto Demichelli, Edmundo M. Narancio, Héctor Gros Espiell y el ya citado Salgado.

Por eso nos atrevemos a afirmar que el federalismo es una construcción magnífica de América en su conjunto.

## CONCIENCIA NACIONAL

Pero no basta el pensamiento político y las fuentes que lo generan en Europa y en América, para crear las políticas que encendieron pasiones, amores y odios, en los prohombres de las Patrias en germen.

Siempre será necesario un basamento sociológico y humano integrado a una geografía, para que se formalice el instinto de unidad y defensa, que lleva a la organización político-jurídica de una sociedad determinada.

El pueblo oriental producto de una realidad social, tuvo dos facetas distintas y marcadas. Una faz portuaria y otra faz pecuaria.

Es necesario resaltar la importancia del Puerto como centro y razón de ser de la nueva ciudad fundada por don Bruno Mauricio de Zabala, y después de ello la circunscripción de Montevideo. Poco después el Apostadero Naval, que al decir del historiador, marino y político Homero Martínez Montero: **“La existencia del actual Estado Oriental se debe en buena parte a la marina española; se debe al mar que hizo posible su asentamiento en Montevideo”**.

La faz pecuaria obedece a la visión y acción de Hernandarias, quien al introducir la ganadería generó las condiciones de praderas útiles, de haciendas bagualas, de caballos criollos y de un tipo de ser humano, el gaucho, que fue esencial en el trabajo y en la guerra.

Las amplias y ricas praderas hicieron que ese tipo humano, aquí nacido y crecido, adorara la libertad, e hiciera de ella y del valor, un culto. Ese valor o coraje, fue a veces exagerado, pero ese hombre nativo más su cabalgadura, hicieron de él un soldado poco menos que invencible, haciendo realidad la leyenda del centauro.

La riqueza ganadera y su manejo, pues, dieron una identidad propia a esta tierra y a los hombres que la poblaron antes de la independencia.

Artigas, su vida similar a la de los campesinos, ya que él mismo lo fue, sus andanzas por todo el territorio y luego su

experiencia como Blandengue, le forjaron conductor, a la medida que la sociedad de esta Banda Oriental necesitaba.

Sus éxitos de San José y Las Piedras, su postura frente a Buenos Aires y al Montevideo español, aumentaron la admiración de sus connacionales, que le siguieron en el Éxodo, abandonando casa, familia y bienes.

Ese episodio, tal vez el más glorioso de la gesta artiguista, fue el sello final de la nacionalidad en ciernes y abroqueló a todos los habitantes del territorio, en torno al Caudillo o Adalid.

## LA PRECISIÓN DEL YÍ

Volviendo del Ayuí con sus tropas disminuidas por la acción subversiva de Sarratea, con parte de las familias que le habían acompañado, Artigas acampa en el Paso del Durazno del Río Yí, a mediados de diciembre de 1812. Es el sitio donde en 1821 Rivera fundó la ciudad de Durazno.

Desde allí, el 25 de diciembre de 1812, Artigas elabora un documento que va a quedar impreso en la historia como la **“la precisión del Yí”**, y en la que se plantea **“que la cuestión es sólo entre la libertad y el despotismo”**; él por supuesto es hijo de la libertad y procura que ésta alcance a todos, ya que al caer el Rey, es el pueblo el único soberano, y por tal, dueño de su destino.. Y se hace varias preguntas, entre otras, estas: **“¿Qué puede exigir la patria de mí? ¿Qué tiene que acriminarme? ¿Puede ser un crimen haber abandonado mi fortuna, presentándome en Buenos Aires, y regresar a esta Banda con el corto auxilio de ciento cincuenta hombres y 200 pesos fuertes, reunir en masa toda la campaña, enarbolar el estandarte de la libertad en medio de ellos y ofrecerle los laure-**

**les de San José y Las Piedras, después de asegurar otras miles de ventajas en el resto de los pueblos?”.**

La preocupación de Artigas no es personal sino política, defiende los derechos de su Provincia y los intereses de ella y de sus habitantes. Su enfrentamiento con Sarratea y con sus mandantes de Buenos Aires, ha colmado su paciencia y esboza en la Precisión del Yí, su republicanismo federal. Puede considerarse perfectamente, como el preámbulo de las Instrucciones.

### **INDEPENDENCIA – REPÚBLICA – FEDERACIÓN**

Me atrevo a afirmar que las Instrucciones se basan en tres principios fundamentales, al ingresar en la estructuración de nuestra Provincia y su federación con las otras, del ex virreinato del Río de la Plata.

Lo trascendente de este pensamiento está dado por su aparición en aquel momento, en que los hombres públicos de la región navegaban en un mar de dudas. No estaban convencidos que fuera posible la independencia, no había consenso respecto a la forma de gobierno, y la mayoría de los que detentaban el poder, eran unitarios, sin faltar tampoco los monárquicos.

**“1º) Primeramente pedirá la declaración de la independencia absoluta de estas colonias...”** reza la primera instrucción, sin temor o duda alguna, y en ese sentido puede considerarse un pensamiento avanzado al exigir como primera condición la desvinculación total del imperio español y de cualquiera otra potencia.

Respecto de nuestra Banda Oriental por la Instrucción N. 10 dispone: **“Que esta provincia por la presente entra separadamente en una firme liga de amistad con cada una de las otras, para su de-**

**fensa común, seguridad de su libertad, y para su mutua y general felicidad...”.**

Por la disposición N.º 11 se señala: **“Que esta Provincia retiene su soberanía, libertad e independencia, todo poder, jurisdicción y derecho que no es delegado expresamente por la Confederación a las Provincias Unidas juntas en Congreso”.**

De los textos comentados surge, con meridiana claridad, la preocupación de defender la autonomía de las Provincias, como la única manera de hacer posible la unidad de ellas bajo una autoridad central. Esa preocupación estaba motivada por todas las dificultades que habían tenido Artigas y los Orientales con el Gobierno de Buenos Aires, con sus representantes y con los Jefes militares de aquella ciudad.

No era vana la desconfianza, que ante la veleidosa voluntad de los hombres, que sólo el freno de la Constitución podía ordenar, según el pensamiento del prócer, puesto que los días siguientes confirmaban la misma, al ser rechazados sus diputados y por supuesto ignoradas las bases que estamos comentando.

El artículo 20 manifiesta la convicción republicana, o sea que al pensar en la elección de un sistema, se descarta cualquiera que no tenga este carácter.

**“La constitución garantizará a las Provincias Unidas una forma de gobierno republicana, y que asegure a cada una de ellas de las violencias domésticas, usurpación de sus derechos, libertad y seguridad de soberanía, que con la fuerza armada intente alguna de ellas sofocar los principios proclamados. Y asimismo prestará toda su atención, honor, fidelidad y religiosidad, a todo cuanto crea, o juzgue necesario para preservar a esta Provincia las ventajas de la libertad, y mantener un gobierno**

**libre, de piedad, justicia, moderación e industria”.**

En esa época, la monarquía era un sistema de gobierno generalizado en Europa, y por tanto, no resulta extraño, que muchos de los prohombres americanos pensara y quisieran para sus provincias tal sistema. (Subrayado nuestro).

Pero Artigas es un audaz adelantado, esencialmente republicano y democrático, al entender que: **“Mi autoridad emana de vosotros, y ella cesa por vuestra presencia soberana. Vosotros estáis en el pleno goce de vuestros derechos: ved ahí el fruto de mis ansias y desvelos, y ved ahí también todo el premio de mi afán. Ahora en vosotros está el conservarla”**, tal como lo señala en el discurso inaugural del Congreso de Abril.

Y como salvaguarda de ese espíritu republicano y democrático, establece que las constituciones, tanto las provinciales como la del gobierno Supremo, deberán consagrar la existencia de tres poderes: legislativo, ejecutivo y judicial (art. 5) y el art. 6 dispone que **“Estos tres resortes jamás podrán estar unidos entre sí, y serán independientes en sus facultades”**. Clarividente manera de garantizar derechos y libertades, apadrinando en aquella remota época, **el estado de Derecho.**

**“No admitirá otro sistema que el de Confederación para el pacto recíproco con las provincias que formen nuestro Estado”**, según dispone el art. 2.

Por más que se utilice la palabra confederación, surge del examen de todo el articulado y teniendo presente las fuentes históricas de las Instrucciones, que Artigas está aconsejando adoptar el sistema federal.

Confederación y federación, son dos conceptos parecidos pero no iguales. En

la confederación, predomina el poder soberano del Estado o gobierno central sobre los estados miembros, mientras que en la federación, la representación internacional y las funciones esenciales se cumplen por el gobierno central, sin perjuicio de un alto grado de independencia de los miembros, llámense Estados o provincias.

Son gradaciones de los sistemas posibles de integración de Estados.

En este caso los artículos 4 y 7 hablan del “Gobierno Supremo”, aunque en salvaguarda de los intereses de las Provincias, establezcan limitaciones importantes. En especial el 7º, dispone: **“El Gobierno Supremo entenderá solamente en los negocios generales del Estado. El resto es peculiar al Gobierno de cada Provincia”**, complementado por el art. 11, en cuanto: **“Que esta Provincia retiene...todo poder, jurisdicción y derecho que no es delegado expresamente por la Confederación a las Provincias Unidas juntas en Congreso.”**

Estos conceptos que hemos señalado, son defendidos por el Dr. Héctor Miranda, cuando expresa: **Las Instrucciones no contienen ninguno de los artículos inconvenientes del Acta de 1777 (Independencia de EE.UU.). Se limitan a establecer los principios fundamentales de ésta sobre la base del pacto federal, pero dejan a los constituyentes en plena libertad para fijar, en la Constitución Nacional, todos aquellos preceptos capaces de procurar la felicidad común consagrando las más amplias garantías individuales y estatales.”** (“Las Instrucciones del año XIII” tomo II, pág. 63). Los “artículos inconvenientes”, era carecer de un gobierno central ordenado y fuerte que permitiera una conducción adecuada del Estado. Eso se co-

rrigió en 1787, y es esta la fuente del federalismo artiguista.

Y para posibilitar Provincias Unidas Federales, era necesario que: **“...sea fuera de Buenos Aires donde resida el sitio del Gobierno de las Provincias Unidas”**. (Art. 19).

## **SOBRE DERECHOS INDIVIDUALES Y GARANTÍAS PARA LOS HABITANTES**

Pero no sólo se establecen normas con destino a la articulación orgánica de las Provincias y del Gobierno Supremo, a instaurarse mediante Congreso con participación de aquellas, sino que se contienen disposiciones, que hoy llamaríamos “dogmáticas”.

Así, el art. 4º, reza: **“Como el objeto y fin del Gobierno debe ser conservar la igualdad, libertad y seguridad de los ciudadanos y de los Pueblos, cada Provincia formará su gobierno bajo estas bases, a más del Gobierno Supremo de la Nación”**.

**“Promoverá la libertad religiosa en toda su extensión imaginable”** según la instrucción N° 3. Y por el art. 18, se plantea la necesidad de establecer trabas constitucionales que eviten la aparición del despotismo militar.

## **ACERCA DEL TERRITORIO Y LOS PUERTOS**

Por las instrucciones 8 y 9, se prevé la custodia de nuestro suelo, determinando sus límites y reivindicándose, como parte de él, los siete pueblos de las Misiones. Para la custodia del mismo, se establece el derecho de nuestra provincia de **“...levantar los regimientos que necesite, nombrar los oficiales de compañía, reglar la mi-**

**licia de ella para la seguridad de su libertad, por lo que no podrá violarse el derecho de los pueblos para guardar y tener armas”**. (art. 17).

Los conflictos tenidos por Artigas con Sarratea y el gobierno de Buenos Aires, desde el Ayuí hasta el Yi, aconsejaban esta salvaguarda. Y curiosamente previsor, puesto que el mismo problema lo tuvo el Libertador Lavalleja con el Gral. Rodríguez y con el Gral. de Alvear, pocos años después.

Por los artículos 12 y 13, señala la necesidad de que los puertos de Maldonado y Colonia sean libres **“para todos los buques que concurren a la introducción de efectos y exportación de frutos, poniéndose la correspondiente aduana ...”**

No escapó a Artigas, estadista y conocedor de la realidad portuaria, la necesidad de regular estos aspectos, para evitar futuros conflictos con Buenos Aires que eran tan antiguos como la creación del Puerto de Montevideo, y tan actuales como los que hoy se plantean en la región.

## **CONCLUSIÓN**

Lo del principio, las Instrucciones “son el milagro de aquel tiempo”, según palabras de Zorrilla de San Martín. Son un monumento político y jurídico, impropio de aquella época, que alcanza y sobra para inmortalizar a un hombre.

La envidia siempre está al acecho de la grandeza para cebarse en ella; y sólo eso, puede justificar los ataques a la figura de nuestro prócer. Pero el tiempo juzga y guarda en los anales históricos a quienes merecen ser resguardados.

**“Cuando las revoluciones políticas han reanimado los espíritus abatidos por el poder arbitrario, temerosos los ciu-**

**dadanos de caer de nuevo en la tiranía, aspiran a concentrar la fuerza y la razón en un gobierno inmediato, que pueda, con menos dificultades, conservar ilesos sus derechos.**

**La sabia naturaleza ha señalado los límites de los Estados. La Banda Oriental tiene los suyos".** (Nota de Artigas a la

Junta del Paraguay de fecha 7 diciembre de 1811).

Doscientos años han transcurrido de aquel abril glorioso de 1813, y el pensamiento de Artigas sigue vigente, pero es incomprendido aún, por la sencilla razón de ser una creación monumental, difícil de apreciar en toda su dimensión.



## 1813, LA OTRA ORILLA

Profesor Alfio A. PUGLISI

mylmoda@yahoo.com.ar



*Ex docente de la Escuela Naval Militar de Argentina. Ha escrito, entre otros artículos: “Georgias del Sur - Pruebas irrefutables” en el Boletín del Centro Naval, N° 819, Enero/Marzo 2008 y “La gobernación argentina de Malvinas”. En El Sextante, Año XII, N° 42 Sep.-Oct. 2009.*

Las instrucciones de Artigas para los representantes orientales a la Asamblea del Año XIII, conocidas como *Instrucciones del Año XIII*, sorprendieron a la otra orilla del Plata en estado de confrontación, casi como siempre.

Ya en la primera expedición del Adelantado Pedro de Mendoza se manifestó la división entre sus miembros, la lucha por el poder y la codicia. Juan de Osorio ejecutado en las costas del Brasil y las peleas entre Juan de Ayolas, Domingo Martínez de Irala y Álvaro Núñez Cabeza de Vaca muestran un común origen de discordia y preanunciaban un futuro teñido por ese germen.

Ya he señalado que acaso dos hermanos sean los fundadores de la Argentina, tal como Rómulo y Remo lo son de Roma. Ellos son Fray Hernando de Trejo y Sanabria OFM y Hernandarias, primer obispo y primer gobernador criollos respectivamente<sup>1</sup>. El primero realizó una gran obra cultural, fundó la universidad de Córdoba – anterior a la de Harvard – y puso límites a los catequistas que provenían tras los Andes. Junto con su hermano concibieron un triángulo geopolítico con vértices en Asunción, Córdoba – encrucijada de caminos – y el Río de la Plata. Hernandarias se

afincó en posición equidistante, en Santa Fe, y caminó todo el territorio luchando contra indígenas, contrabandistas y negreros. Robusteció Buenos Aires – un puerto demasiado lejos –, pero necesario para vigilar un inmenso espacio vacío. Restauró el fuerte y construyó una torre de vigilancia dentro de una fortaleza cerca del Riachuelo. Sugirió la fundación de Montevideo y hasta mandó sondear el río Santa Lucía para construir allí un puerto tal como el del Riachuelo de los Navíos. Arrió ganados hacia Buenos Aires y el litoral e introdujo los vacunos en la Banda Oriental. Por esa época Martín del Barco Centenera bautizó al país escribiendo en verso la *“historia del argentino reino”*.

Desde entonces comienzan a perfilarse dos argentinas: una tucumanesa tradicional, hispánica, castiza, conservadora y vertical, que abarca el noroeste y con vértice sur en la aduana seca de Córdoba. Otra litoraleña, portuaria, liberal y progresista, abierta a la inmigración de hombres e ideas atlánticas y europeas<sup>2</sup>. Esto dará origen a la dicotomía y, más aún, al antagonismo entre el interior – las provincias – y Buenos Aires. Y aún dentro de esta aldea se reproduce lo antinómico. Fue entonces cuando ante cierta prosperidad comercial comen-

zó a generalizarse el uso del nombre del puerto (Buenos Aires) por sobre el de la ciudad (Santísima Trinidad)<sup>3</sup>. Como Héctor A. Murena sugiriera en un recordado ensayo, tal vez éste sea su nombre secreto<sup>4</sup>. Somos *porteños*, en vez de *trinitarios* con todo lo que ello conlleva: el porteño preocupado por la libertad de comercio, la introducción de mercancías e ideas, los negocios fáciles a través de la Aduana o por medio del contrabando, que alcanzaba también a negros esclavos. Al trinitario, hombre de la tierra, trabajador, empleado público fiel al Estado, de clase media cuando no pobre, se le suma el provinciano, artesano, militar o “doctor”.

He aquí el mal metafísico argentino, anclado en su misma geografía y en su población. He aquí la argentina invertebrada. He aquí la argentina secreta.

Sarmiento en el *Facundo* lo describió en el plano de lo sociológico y lo resumió en la fórmula “Civilización o barbarie”. Un siglo después Ezequiel Martínez Estrada, agudo y perpicaz, sostuvo en *Radiografía de la Pampa*: “Lo que Sarmiento no vio es que civilización y barbarie eran una misma cosa, como fuerzas centrífugas y centrípetas de un sistema en equilibrio”. Aca-so sean principios constitutivos que no existen más que recíprocamente, tal como *ánima* y *ánimus* según Carl G. Jung o como el *ying-yang* de los chinos.

A partir de esto queda perfilado el conflicto que luego, en el plano político, dará origen a unitarios y federales. Por entonces había también rivalidad entre los puertos del Plata, que se agravó tras la creación de la Escuela de Náutica y las Invasiones Inglesas. Y el conflicto surge más nítido desde 1810, una típica revolución porteña, la primera triunfante en Hispanoamérica, con una fuerza centrífuga notable, tal que alcanzó por mar el Pacífico (Brown y

Bouchard), el Caribe (con Tomás Taylor, José Joaquín Ameida y Louis-Michel Aury) y la India (Antonio Toll y Bernadet). Por tierra se marchó hacia el Paraguay, el Alto Perú y la Banda Oriental; más tarde San Martín lo haría hacia Cuyo, Chile y Perú. Argentina parecía tener un destino. Sin embargo, el envío de expediciones cívico militares al interior del virreinato desató más suspicacias sobre las pretensiones hegemónicas de Buenos Aires. Y para como se discutía – y hasta se conspiraba – sobre su futuro régimen de gobierno. Un grupo influyente proponía la monarquía y otro el directorio, pues aún no se pensaba en una república.

Hacia 1813 Manuel Belgrano, que había marchado con éxito relativo sobre Asunción, desobedeciendo al Triunvirato contenía el avance realista en Salta y Tucumán. San Martín vencía en San Lorenzo. Se peleaba aún en la Banda Oriental cuando su caudillo José Gervasio Artigas (1764-1850) envió instrucciones a sus representantes ante la Asamblea del Año XIII. Éstas innovaban, poseían un neto corte federalista; por todo lo expresado, la mentalidad porteña fue incapaz de comprenderlas.

Más aún, Artigas reclamó la Independencia de España – tal como más adelante lo haría San Martín -, sugería una constitución republicana, reconocía tres poderes, propiciaba la autonomía de la Banda Oriental como provincia y la elección de los diputados a la Asamblea, soberanía sobre los siete pueblos de las Misiones Orientales, garantías de comercio para los pueblos orientales y establecimiento de la capital fuera de Buenos Aires. Esto era demasiado para la elite comercial porteña. Fue considerado una traición y casi una herejía política. Insistió una y otra vez en ello. Rechazaron las credenciales de los representantes orientales y con ello su propuesta<sup>5</sup>.

Artigas quedó en la Historia como el primer caudillo federal. Se anticipó unos diez años a Manuel Dorrego (1787-1828), ambos tuvieron cierta influencia norteamericana, ambos fueron criticados por sus compatriotas, ambos padecieron el exilio y no pudieron ser profetas en su tierra. De haberse aceptado su propuesta tal vez el Virreinato del Río de la Plata hubiera conservado su integridad geográfica y política. Hasta su economía hubiera sido distinta. Sin embargo, la historiografía, de pluma unitaria en sus comienzos, presentó a los caudillos federales como gauchos incultos, populistas, temperamentales o locos

La República Argentina tardó 3 años más en declarar su independencia y 40 en darse una constitución republicana y federal. El unitarismo subsistió a través de organismos oficiales, “del Estado” o “de la Nación” y operó bajo gobiernos civiles o militares con intervenciones a las provincias bajo el eufemismo de “remedio federal”. ¿Remedio federal? ¡Remedio unitario!

La impericia política, el mal manejo de sus relaciones exteriores, el casi permanente estado de conflicto interior y, por qué no, su economía nada próspera, hicieron que el legado del virreinato español se fragmentara. Se perdió la plata del Potosí mientras el Famatina quedaba en manos de caudillos. No se cuidó tener moneda propia. Recién a partir del 5 de noviembre de 1881 se acuñó papel y las primeras monedas nacionales propiamente dichas, de oro, plata, y cobre. Hasta entonces se usaba la moneda metálica boliviana, los pesos fuertes de la provincia de Buenos Aires u otras. El conflicto se prolonga hoy hacia lo económico y social, discutiéndose sobre dirigismo o libertad de empresa, cambio fijo o libre, el papel de las importaciones o de la producción lo-

cal, vivir con lo nuestro o seguir a la escuela neoliberal de Chicago, etc. De nuevo la concepción tucumanesa o el interés porteño. El Mercosur actual no rehace el virreinato y acaso sólo haya servido para potenciar a uno solo de sus miembros.

La cuestión de la aduana quedó resuelta 50 años después, tras una secesión casi igual a la americana. Se arribó al Pacto de San José de Flores gracias a la mediación de buena voluntad del general Francisco Solano López, quien tarde cayó en la cuenta de lo que éste traería aparejado para el futuro de su país, el Paraguay. Cómo no se fragmentó aún más la Argentina es un milagro y un misterio. Se demoraron otros 20 años, y ya estamos en 1880, para resolver el tema de la capitalización de la república. Bajo la conducción del tucumano Julio A. Roca (1843-1914)<sup>6</sup> y con el lema de “*Paz y Administración*” se diseñó una nueva capital para la provincia y se construyeron dos puertos en el estuario del Plata: Buenos Aires y La Plata. Los ferrocarriles surcaron la pampa dejando miles de pueblos con estación y toma de agua propia, el inmigrante encontró una nueva tierra de promisión. Impuso el modelo liberal y una república atlántica que duró hasta 1940. Comenzó así una época de bonanza que no tuvo parangón histórico<sup>7</sup>.

Manuel Belgrano y Guillermo Brown, dedicados al comercio, fueron atlantistas. El primero, designado nada menos que Cónsul, tenía por misión abrir el virreinato. Propuso una escuela de comercio y creó la Escuela de Náutica que mereció reparos de la flota anclada en Montevideo, un elemento tradicional e hispánico, que creía que los oficiales debían formarse a bordo. Brown liberó el Plata, sin proponérselo empobreció a los artesanos del interior: herreros, alfareros, tejedores, productores de aguardientes, etc. Cuando fue Delegado en la

provincia de Buenos Aires sufrió los embates de los unitarios y renunció ante la decisión unilateral de Lavalle de fusilar a Dorrego.

Juan B. Alberdi y Domingo F. Sarmiento, ambos provincianos, nacidos junto con la Patria, optaron por el modelo liberal. Aun así en sus obras se percibe la raigambre de provincia (*Recuerdos de Provincia*, *Argirópolis*, donde éste propone en 1850 asentar en la isla Martín García la capital de los Estados Unidos del Río de la Plata, que incluía la Confederación Argentina, el Estado Oriental del Uruguay y el Paraguay). Alberdi en sus *Bases* diseña una constitución federal que resguarda las libertades públicas que predicaban los unitarios exiliados en Uruguay.

San Martín y Artigas fallecieron en 1850, justo en la mitad del siglo XIX y del ciclo del que fueron protagonistas. Ambos se enfrentaron con la burguesía portuaria. Ambos, en el exilio, se negaron a intervenir en las luchas de facciones que les sucedieron. Hombres litoraleños supieron sin embargo amalgamar las dos vertientes históricas. San Martín, hijo de funcionarios militares de frontera, era de formación española, varón ilustrado, perteneciente a logias atlánticas. Llamaba paisanos a los indígenas. Desoyó la orden de volver con su ejército a Buenos Aires para combatir a Artigas y marchó hacia Lima, el corazón de la tradición tucumanesa.

Artigas, si bien no salió más allá del virreinato, tuvo una formación ilustrada a través de los padres franciscanos, poseía buena biblioteca, conocía el suarismo<sup>8</sup> y autores norteamericanos. Convivió con gauchos, negros e indios. Creó en Concepción del Uruguay la primera escuela lancasteriana del cono sur. Exiliado en Paraguay, se dedicó a la agricultura y enseñó el catecismo a los niños. Acaso haya en-

carnado al arquetipo de los hermanos Trejo-Sanabria y Hernandarias, la cruz y la espada, que de tanto en tanto aparece entre nosotros.

Uruguay no dejó de tener sus propios problemas históricos, blancos y colorados reviven allí dos concepciones políticas distintas, tal como se da en Argentina. Radicales y conservadores, peronistas y no peronistas, todos ellos están hoy mucho más fragmentados, hallándose en cada uno una derecha (liberal o nacionalista) y una izquierda (progresista o populista).

Abierto al Atlántico, sin mayor influencia tucumanesa, cuidadoso de su economía y europeo en su cultura, sin populismo de masas, el Uruguay edificó una república donde prevalecen más las instituciones que los caudillos, tal vez la mayor diferencia entre argentinos y uruguayos. A pesar de los errores de ambas dirigencias, los pueblos han permanecido fraternales entre sí. A medida que se profundiza la historia se descubren sus vasos comunicantes, pero lo más importante tal vez sea la esperanza de confianza que ambos poseen en el futuro rioplatense.

## NOTAS

<sup>1</sup> “¿Cuándo nació la Argentina?” En **Boletín del Centro Naval**, Nro. 827, Mayo 2010

<sup>2</sup> Daniel Larriqueta: **La Argentina Imperial**. Bs. As., Sudamericana, 1996. Caps. 12 y 13

<sup>3</sup> José María Rosa: **Porteños ricos y trinitarios pobres**. Bs. As., Maizal, 2006

<sup>4</sup> **La cárcel de la mente**. Bs. As., Emecé, 1971

<sup>5</sup> Militaron entre los unitarios Rivadavia, Posadas, Alvear, Pueyrredón, ambos Rodríguez Peña, Saratea, luego embajador de Rosas; le siguieron Paz, Lavalle, Lamadrid, Manuel J. García y otros.

<sup>6</sup> No egresado del Colegio Militar, no masón, ascendió siempre en campo de batalla. Logró la paz interior luchando contra la montonera y luego forzó la paz con el indio iniciando el avance sobre

la Patagonia y la Antártica. Hoy vilipendiado por las corrientes indigenistas.

<sup>7</sup> Tulio. E. Ortiz: **Los ciclos históricos argentinos**. Bs. As., Plus Ultra, 1977. El autor señala cuatro grandes ciclos históricos: 1760-1820-1880-1940-2000 durando cada uno 60 años, es decir 4 generaciones. Dos son de crecimiento (1760 y 1880) y dos de decadencia (1820-1940) El primero comienza con la expulsión de los portugueses y el rechazo de los ingleses de La Colonia. Se da la Independencia y termina en 1820, un año trágico pues en el solsticio de invierno muere Belgrano y ese día hay 3 gobernadores. Mal presagio: en este ciclo se perdió la unidad territorial y los restos de instituciones hispánicas. La Argentina que liberó pueblos se implota y se torna autoagresiva. Los unitarios se exilan en Montevideo. Es el gran invierno argentino. Del 80 hemos hablado, los fastos del centenario se dan en la mitad del ciclo, Buenos Aires es según Malraux «*la capital del imperio que nunca existió*» (el Virreinato) Se cierra el ciclo en

1940, precedido de suicidios de hombres públicos y literatos (Horacio Quiroga (1937), Leopoldo Lugones y Alfonsina Storni (1938), Lisandro de la Torre y el Capitán del *Graf Spee* Hans Langsdorff, (1939), Víctor Guillot, por el *affaire* de las tierras de El Palomar (1940) y Florencio Parravicini (1941). Nada bueno anuncia: Argentina pierde su destino y la II Guerra Mundial, baja de los trenes la república tucumana y se enfrenta con la codicia porteña. La bombacha es reemplazada por el *overall*. Surge el peronismo y comienza la inflación crónica. En el solsticio de verano del 2001 cae Fernando de la Rúa en medio de una crisis similar a la de 1820 con cinco presidentes en 12 días. Véase de mi autoría: **Generaciones Navales**. Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 2010.

<sup>8</sup> Francisco Suárez SJ (1518-1617) Sostuvo que ante el vacío de la autoridad monárquica o ante su mal desempeño el poder vuelve al pueblo, tesis usada en la Revolución de 1810 contra el despotismo ilustrado.





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

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

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

*LA REDACCIÓN*

## ¿POR QUÉ UN VELERO COMO BUQUE ESCUELA?

Capitán de Fragata (CG) **Rodolfo Diego GROLERO**  
diegogrolero@hotmail.com



*Egresó de la Escuela Naval en el año 1990. Es licenciado en Sistemas Navales y diplomado de los cursos de: Comando y Estado Mayor de la Escuela de Guerra Naval y Comando de Nanjing, República Popular de China, Estado Mayor Naval de la Escuela de Guerra Naval de Uruguay y Estado Mayor Naval de la Escuela de Guerra Naval de Newport, Estados Unidos. Actualmente cursa (online) la maestría de Relaciones Internacionales en la Universidad de Salve Regina (EEUU) y se desempeña como Jefe de departamento de la División Política y Planes del Estado Mayor General de la Armada. En unidades flotantes ha prestado servicios en el Barreminas "VALIENTE", Fragata "URUGUAY", Vigilante "COMODORO COE" y en el Guardacostas ROU 10 "COLONIA" como Comandante. Ha participado activamente de la práctica del deporte a vela, siendo en dos oportunidades Capitán del Velero Oceánico "BONANZA". A bordo del Capitán Miranda participó en dos viajes de Instrucción, como Guardia Marina en Instrucción (1991) y como Jefe de Navegación (2005).*

Un reconocido pensador naval británico sostenía: "con frecuencia los marinos pensamos en qué es bueno para la marina, sin tener siempre debidamente en cuenta si también es bueno para el país"<sup>1</sup>. En momentos que nos encontramos analizando la posible sustitución -a decir del entonces Presidente de la República Julio María Sanguinetti- de "uno de los emblemas que configuran la simbología del Estado, una pieza fundamental de nuestra representación exterior, un embajador de los mares del mundo"<sup>2</sup>, parece atinado recordar dicha enseñanza para evitar caer en la misma miopía.

La primera pregunta que debemos hacernos es: **¿qué tipo de buque escuela es el que se ajusta mejor para la formación de los Oficiales de nuestra Armada?**

Básicamente son tres los tipos de buques que las Armadas utilizan como buques escuela: grandes veleros (Tall Ships), buques modernos de propulsión a motor contruidos exclusivamente para esa función y buques de función mixta, que construido para una misión particular -sea de combate o auxiliar- son empleados como buques escuela, alternando por periodos ambas funciones.

La elección del tipo de buque escuela que mejor se ajusta a cada Estado, obedece a diferentes variables, pero sin lugar a duda las de mayor valoración responden a dos corrientes filosóficas: la escuela "moderna" y la "tradicional".

La escuela moderna sostiene que la formación del Oficial Naval debe ser a bordo de un buque que capacite al Oficial en las diferentes áreas componentes de un bu-

que de guerra, proyectada para formar parte de una dotación que esté preparada no solo para navegar los buques, sino para operar los sistemas de armas, las plantas de propulsión modernas de amplio rendimiento, adiestrando en operaciones tácticas, etc. En suma, que su formación se ajuste a las exigencias técnicas que los buques modernos hoy exigen a un Oficial de la Marina Militar.

Por otra parte la escuela tradicional sostiene que la formación del “hombre de mar” -por excelencia (más allá de su condición de militar)- se debe realizar en un medio que les permita entrar en contacto íntimo y continuo con la mar y su entorno. Es así que es fundamental este contacto directo con sus elementos naturales, el viento, las corrientes marinas, la fuerza del mar, los astros, etc., para comprender y aprender cómo trabajar con ellos. La vida a bordo de un velero enfatiza y conserva las más ricas tradiciones marineras de antaño, y son las que le dan ese ingrediente de auténtica aventura, a un medio que justamente por lo innatural al hombre despierta una fascinación especial; donde se necesita intrepidez, arrojo, resistencia física, fomentando el esencial espíritu de cuerpo y la conciencia del trabajo grupal que se establece cuando se trabaja en equipo en las arriesgadas maniobras de velas en un mar embravecido. Pero también el ejercicio del mando aquí es un desafío. El comandar el puente de navegación de un velero que es sensible a los cambiantes elementos naturales del mar, ponen al equipo de navegación y a quién los lidera, en un estado muy particular de alerta. El comandante de este puente debe asumir esa responsabilidad, donde la toma de decisiones es constante y en ocasiones lo enfrenta a situaciones que se tornan límites para la seguridad de buque y su tripulación. Todas estas experiencias forjan

el verdadero temple del hombre de mar y son virtudes que atañen al liderazgo, y que distan de las acciones metódicas de los actuales sistemas de los buques modernos, donde dichos sistemas prevalecen al arte de la navegación y minimizan la calidad humana del hombre de mar, sumergiéndolo en un mundo automatizado, que aparte de aislarlo de los elementos naturales, no se forman en un ambiente que fortalezcan los valores esenciales que debe tener un líder, un conductor de hombres de la Marina Militar.

La otra pregunta, debería ser **¿qué tipo de buque escuela le conviene al país?**

No debemos olvidar que dentro de los roles de las Armadas se encuentra el Rol Diplomático, y justamente los buques escuelas cumplen un rol fundamental como instrumento de la política exterior del Estado. Como escribiera en una ocasión un Oficial Naval sobre “la mística de un Estado con velas”<sup>3</sup>, los grandes buques a vela que surcan los mares y océanos envuelven un carácter místico para el hombre de mar y más aún el que no lo es. Es esa mística, que es difícil de explicar y sucede en varios acontecimientos de la vida del hombre, pero que en definitiva convierte a este tipo de buque en una especie diferente, que nuclea la atención de todos los hombres del planeta, y en este caso es el Estado que capitaliza ese interés trascendental. Pero no hablamos del Estado como estamento jurídico, sino aquel Estado que se traslada con los vientos, como Nación viviente en su máxima expresión, ya que es representada por un grupo de hombres que comparten sus valores culturales y un pedazo de su propio territorio con el mundo entero.

En ese sentido el Capitán Miranda ha sido catalogado como “embajador itinerante” de los mares del mundo. Y

como escribiera el entonces Presidente de la República, Dr. Tabaré Vázquez, en el prólogo del libro “Capitán Miranda Patrimonio Uruguayo sin Fronteras” publicado con motivo de su 75 aniversario, este “carácter de ‘embajada itinerante’ que asume este buque en cada una de las travesías, no es un dato menor para un pequeño país que trabaja para insertarse con confianza en sí mismo en el complejo mundo actual.”<sup>4</sup>

Por otra parte, y a juzgar por los países que poseen grandes veleros, la región comparte la visión de un “Estado con Velas”. En Sudamérica son siete (7) -todos exceptuando Perú- los países marítimos que cuentan con grandes veleros. Brasil, que mantiene la escuela moderna, con su “NE Brasil” –misma clase de sus Fragatas, fue el último (año 2000) en incorporar un “Gran Velero”. Es de destacar que Brasil incorpora un Gran Velero, el “Cisne Branco”, como medida de reforzar la representación diplomática, y no para complementar la formación de sus Oficiales, lo que habla a las claras de la relevancia que estos buques tienen en su rol diplomático. En el caso de la Marina de Guerra del Perú -que viene utilizando la modalidad de buque mixto para la instrucción de sus Oficiales, acaba de anunciar (octubre de 2012) la construcción de un Buque Escuela a Vela. El Comandante General de la Fuerza Naval, Almirante Carlos Tejada, destacó que el Buque Escuela a Vela “Unión” “se convertirá en el mejor embajador del país, al portar el bicolor nacional por los diferentes océanos y mares del mundo... [y] dará a conocer a los diferentes pueblos que viste nuestra ancestral y milenaria cultura, y toda nuestra riqueza turística, así como nuestra gastronomía y productos de bandera, potenciando la imagen del país en el extranjero”.<sup>5</sup>

## VENTAJAS DE UN BUQUE A VELA:

Mayor aceptación e identificación de la población civil por estar asociado a una misión pacífica de la Marina. Este rasgo contribuye a la tarea de difundir una conciencia marítima nacional.

Mayor representatividad diplomática, la que puede llegar a ser un emblema representativo de un Estado, como lo es el Capitán Miranda, que ha sido catalogado embajador “itinerante de los mares del mundo”.

Enfatiza y conserva las más ricas tradiciones marineras, desarrollando las aptitudes técnicas del hombre de mar en el arte de la navegación. Asimismo, también fortalece su carácter, en lo que atañe a los valores de liderazgo, los cuales se encuentran minimizados por el automatismo tecnológico de la actualidad.

Es una herramienta que ha encabezado –en muchas Armadas del mundo- el proceso de apertura con la población civil, ya que ha permitido a estos últimos convivir con la organización militar puertas adentro, fortaleciendo las relaciones cívico-militares. El Capitán Miranda ha sido un hito en tal sentido, donde alumnos de las Universidades pública y privada, así como otros jóvenes estudiantes de otras instituciones, han demostrado acoplarse perfectamente a la vida de abordaje, siendo esto de un valor significativo en la representación de los valores democráticos que enarbola nuestra nación.

Por sus características son buques de extensa data, no perdiendo vigencia, siendo su longevidad un elemento de sumo prestigio, contrariamente con lo que sucede en los buques a propulsión mecánica, para los que el tiempo es símbolo de decadencia.

En periodos de inactividad permite al Estado -en asociación con privados o como

proyecto propio- incluir programas de educación marítima para jóvenes, apuntando a fomentar una conciencia marítima nacional y reforzando valores culturales de la sociedad. Esta es una actividad que tiene mucho auge en Europa, donde inclusive la utilizan como forma de aliviar los costos de mantención del Estado.

Pertenece a la “Cofradía de Grandes Veleros”. Esto permite participar en los eventos náuticos más importantes del globo, y realizar una mayor difusión de nuestra cultura.

Más económico de operar y de sostener que un buque de propulsión mecánica:

- Las plantas propulsoras son de menor potencia (menos motores, menor dimensión) que la de un buque moderno a propulsión mecánica.
- Los insumos de combustible y lubricantes son sensiblemente menores, ya sea por la diferencia en las plantas propulsoras (mencionado en el punto anterior), pero mayormente por utilizar la propulsión a vela. El porcentaje de navegación a vela es dependiente de varios factores, como la derrota y la época del año escogida (rutas de veleros), condiciones de viento, promedio de velocidad comprometido para cumplir con el cronograma de eventos (fechas de arribo a puerto), diseño del velero, idoneidad de la tripulación, etc. Siempre que las condiciones estén dadas se navega a vela. A modo de ejemplo, el Capitán Miranda ha realizado la travesía del Océano Atlántico navegando un 75% del tiempo a vela, y en el caso particular de las regatas, este es de un 100%.
- Vale la pena acotar, que cuanto mayor tiempo un buque de escuela permanezca en el mar, más y mejor va a

ser la capacitación de su tripulación. Para un buque a propulsión a motor, esto se traduce en forma directamente proporcional a mayores costos, porque el combustible es la variable económica de mayor incidencia. Esto no sucede en un buque a vela, ya que dicha variable es despreciable.

- Los veleros tienen mayor vida útil. El Capitán Miranda con 82 años de botado, no es solo el buque más antiguo de la Armada Nacional, sino también el más antiguo dentro de los de su clase en el Continente americano.
- Anualmente la Armada Nacional recibe varias invitaciones para que el Capitán Miranda participe en los eventos náuticos de “Tall Ships” más prestigiosos del globo. La organización de estos eventos auspician la presencia a este tipo de buques cubriendo los gastos portuarios.

## **PRESTIGIO**

No podemos separar de este análisis el hecho de que el Velero Escuela Capitán Miranda haya trascendido las fronteras de lo institucional para convertirse en un símbolo de identidad de nuestra República. Pero debemos reconocer que no hay un consenso, sobre si este sitio ha sido resultado de lo casuístico o lo planificado, pero que a la luz de los acontecimientos poco importa. Hoy los hechos nos colocan en una situación de privilegio frente a aquellos que alguna vez tomaron y sostuvieron la “intrépida idea” – pese a los grandes abogados en contra<sup>6</sup> – de convertir un anticuado buque hidrográfico en un Velero Escuela.

Vale la pena acotar que si bien estos veleros despiertan una fascinación especial o mística que es intrínseca a su tipo, su prestigio en cambio, es adquirido. No se

puede pensar que con la adquisición o construcción de otro velero de características similares, se pueda obtener el mismo prestigio el que hoy ha alcanzado el Capitán Miranda.

Es oportuno destacar algunos hechos, que explican el sitio que hoy ocupa el Capitán Miranda:

- En 1930, fue construido especialmente por requerimiento del Estado uruguayo como buque hidrográfico. El concurso internacional lo ganó los astilleros de la “Sociedad Española de Construcción Naval”, ubicado en Cádiz, España.
- El 27 de febrero de 1948, en las aguas del río Uruguay, el Capitán Miranda es testigo del histórico encuentro entre el presidente de Uruguay, Luis Batlle Berres y su par argentino Juan Domingo Perón.
- El 15 de noviembre de 1965 –fecha aniversario de la Armada Nacional- en viaje con destino a Río Grande do Sul, rescata a los naufragos del carguero argentino “Esquel” que se había hundido en medio de un violento temporal. El buque fue distinguido como “Héroe del Mar”, y recibió el reconocimiento de los Gremios Marítimos Argentinos.<sup>7</sup>
- Cumplió la tarea hidrográfica por más de cuatro décadas, permitiendo a nuestro país contar con una completa cartografía actualizada de las costas de nuestro país y de primer orden científico.
- Entre 1977 y 1978 se realiza en el Dique de la Armada (Montevideo) los trabajos de remodelación, transformando su antigua estructura en una goleta de tres palos. El proyecto fue concebido y llevado a cabo por personal especializado de la Armada Nacional, con participación de varias empresas nacionales.
- En 1988 fue el lugar de reunión ofrecido por el entonces Presidente Julio María Sanguinetti en el marco de la Cumbre Presidencial de los países del denominado Grupo de los Ocho.
- Entre los años 1987 y 1988 realiza su primera circunnavegación, habiendo ondeado el Pabellón Nacional en puertos de los cinco continentes.
- En 1996 se recibió a bordo a los Reyes de España Don Juan Carlos I y Doña Sofía.
- El reconocido artista plástico nacional Carlos Páez Vilaró, pintó una de las velas con un sol emblemático, el cual ha recorrido los puertos del mundo mostrando parte de nuestro arte.
- En sus cubiertas se han formado 32 promociones de Guardiamarinas, completando 29 viajes de instrucción.
- Ha representado al país en más de 50 países -navegando más de 500.000 millas náuticas (equivalentes a más de 12 vueltas al globo)- y en importantes festejos como los 100 años de la Estatua de la Libertad (Nueva York), los 200 años de la Revolución Francesa, 500 años del descubrimiento de América, 200 años de la Batalla de Trafalgar, 200 años de la Independencia de Argentina y Chile.
- Celebración del “Día del Uruguayo”. Las representaciones diplomáticas y comunidades de compatriotas en el exterior han creado un día especial y de celebración, como motivo de confraternizar con la tripulación de abordaje y disfrutar un día en territorio nacional.
- En el año 2010 (antes de ingresar al período de reparación mayor), 32 institutos de enseñanza (públicos y pri-

vados) visitaron el Capitán Miranda, superando las 1.500 personas entre profesores y alumnos.<sup>8</sup>

- En el día del patrimonio del 2010, el puerto de Montevideo fue el lugar más visitado del país -con 37.000 personas, siendo el Capitán Miranda su principal atracción.<sup>9</sup>
- Anualmente, la Armada recibe varias invitaciones para participar en los eventos náuticos más importantes del mundo. Estos eventos congregan a millares de personas, siendo los grandes veleros su principal polo de atracción. En el último evento -2010- en que participó el Capitán Miranda, “Velas de América” (primer encuentro de veleros latinoamericanos), se estima que 1 millón de personas visitaron el velero.
- Ha integrado a sus tripulaciones, estudiantes universitarios, jóvenes de otras disciplinas e invitados militares extranjeros. Esto ha contribuido al compromiso democrático de nuestra institución, fortaleciendo las relaciones civiles-militares y afianzando los lazos de amistad y confianza mutua con otras Armadas.
- Ha tenido una presencia mediática sin precedentes en programas de prensa de todos los medios.

Entonces, volviendo a la pregunta, parece lógico que nuestro Estado prefiera asociarse al contenido pacifista y noble que representa un “Estado con Velas”, que al mensaje que pueda transmitir un buque asociado al poder bélico.

En un artículo publicado hace dos décadas en esta misma revista, el entonces Capitán de Corbeta (CIME) Miguel Santos sostenía: “pero como toda nave debe ser mantenida, modernizada, actualizada; debemos volcar en ella nuestros mayores esfuerzos

para que cumpla otra década de éxitos y conquistas para la patria. Debemos dotarlo de los nuevos adelantos en materia electrónica, comunicaciones, navegación y de todo lo que hace a un buque escuela. Debemos actualizar su habitabilidad, su asistencia logística en base y en el extranjero; aprender y adaptar lo comprobado en otros buques de su tipo [...] Sesenta años son muchos para un barco, rejuvenecido y vestido de velas hace diez años. Ahora necesita una inyección de vida por otros diez años para ponerse en la vanguardia del conocimiento: hagamos un salto cualitativo y un compromiso generacional de esta obra”<sup>10</sup>.

Hoy día, cuando han pasado dos décadas más para el Capitán Miranda, muchos hacen la misma reflexión, y frente a su eminente deterioro de los años, la pregunta ahora es: **¿cuánto más Capitán Miranda? ¿No será hora de modernizarnos y buscar mayor eficiencia con un nuevo velero?**

Es así que por Decreto 1067 -del 14 de noviembre de 2011- se resolvió “Declarar de Interés Nacional al Proyecto de **Reparación y/o sustitución** del Buque Escuela Capitán Miranda”<sup>11</sup>, lo que habla a las claras que no existe una posición firme al respecto.

Lejos de tratar de contestar dicha pregunta aquí y ponernos a debatir o argumentar a favor o en contra de una posición u otra, nos gustaría sí hacer una reflexión al respecto, como contribución a un debate que obligadamente se tendrá que dar en un futuro cercano en nuestro ámbito.

Por tanto, no podemos dejar de lado el valor que le da su rica historia, su longevidad, el ser único de su clase, porque eso es insustituible. Como versa la tradición marinera, “los buques tienen alma”. Y esta misma “alma” es la que hace que los buques desafíen al tiempo, y asimismo sea argu-

mento para que muchos administradores desafíen los fundamentos de tipo tecnológico, funcional y hasta económico. Existe una infinidad de casos, en que los buques se vuelven a reconstruir (o restaurar), algunos incluso desde la quilla misma, para mantenerlos como inmortalizados a través de los tiempos. Un claro ejemplo de esto es lo que ha realizado la Prefectura Naval Argentina con la transformación del rebautizado Motovelero Oceanográfico “Dr. Bernardo Houssay”. Este velero se construyó a nuevo, pese a ser un buque botado en 1931. Pero su prestigioso pasado, siendo primero “Atlantis” (1931-1964) –primer buque construido específicamente para investigación multidisciplinaria en biología marina, geología marina, y oceanografía física<sup>12</sup>- y luego “El Austral” (1964-2001), fue el pilar fundamental en la cual se apoyó dicha empresa, en la que, sin temor a equivocarme, se invirtió mucho más en tiempo y dinero (ya que primero se desguazó para luego ser construido íntegramente) que si se hubiera construido uno nuevo.

Vale la pena acotar que aunque la mística es intrínseca a estos tipos de veleros, el prestigio es adquirido. No se puede pensar que con la adquisición o construcción de otro velero de características similares se pueda obtener el mismo prestigio que hoy ha alcanzado el Capitán Miranda, porque eso es algo abstracto, no se puede comprar, ya que solo yace en el sentir colectivo. El propio decreto antes mencionado expresa en sus consideraciones, “el Velero Escuela Capitán Miranda no sólo es una Institución de la Armada Nacional sino del país... [y] que resulta de interés de la Administración cuidar el presente y el futuro del referido Buque, el cual forma parte del patrimonio del Uruguay.”

Para concluir, no debemos olvidar que en definitiva el buque es el vehículo, la tri-

pulación su mensajero, y ambos conforman el mensaje de todo un país. Para el caso del Capitán Miranda, la Armada ha comprendido perfectamente esto, y los hechos demuestran que sus tripulaciones han estado a la altura de las circunstancias. La realidad indica que el uso y prestigio del Capitán Miranda han crecido con el tiempo, y si le llegara la hora final, seguramente su heredero vaya a estar a la misma altura -haciendo propias las frases que dan la bienvenida al “sitio web Capitán Miranda”<sup>13</sup> - y también será:

***“Embajador de los mares, Marino de Ley, Universidad de lazos y amistad, Barco de los soles, Patrimonio Uruguayo sin fronteras, Goleta de sueños y esperanzas”.***

*«Cuando un uruguayo está en el exterior y ve algo de Uruguay, se le caen las lágrimas, y yo comprendí que debía ser representativo del país, pensando en aquellos uruguayos que están lejos [...] Cuando hice la guitarra pensé en Zitarrosa, cuando hice el futbolista pensé en Obdulio Varela, cuando hice el caballo pensé en Leguisamo, después puse el tango con Matos Rodríguez, el candombe con mi querido Medio Mundo, puse el ciclista con Atilio Francois (la Vuelta Ciclista tan uruguayo), el mate con el poeta Fernán Silva Valdés, puse al Capitán Miranda en un costado, pinté la murga, en otro costado sutilmente pinté a Gardel, puse la galera de los Zingaros».*<sup>14</sup>

**Páez Vilaró**

## NOTAS

<sup>1</sup> Booth, Ken. “Las Armadas y la Política Exterior”, Croom Helm (traducción Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval de Buenos Aires), Londres, 1977, p 208.

<sup>2</sup> Nicoletti, Marisol, “*Velero Escuela Capitán Miranda - Embajador uruguayo en los mares del mundo*”, Mar y Sol ediciones, Punta del Este, Uruguay, 1999, prólogo.

<sup>3</sup> SANTOS Miguel, CC (CIME), “*La Mística de un Estado con Velas*”, Revista Naval N° 5, Publicación del Club Naval, noviembre 1989, Montevideo, págs. 81-82.

<sup>4</sup> Armada Nacional ROU, “*Capitán Miranda – Patrimonio uruguayo sin fronteras*”, Armada de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, 2005, prólogo.

<sup>5</sup> “RPP Noticias” en [http://www.rpp.com.pe/2012-12-08-buque-escuela-a-vela-del-peru-sera-el-mas-grande-y-veloz-de-la-noticia\\_547589.html](http://www.rpp.com.pe/2012-12-08-buque-escuela-a-vela-del-peru-sera-el-mas-grande-y-veloz-de-la-noticia_547589.html) (ingreso 27/1/2013).

<sup>6</sup> SANTOS Miguel, CC (CIME), “*La Mística de un Estado con Velas*”, Revista Naval N° 5, Publicación del Club Naval, noviembre 1989, Montevideo, pág. 81.

<sup>7</sup> “Historia y Arqueología Marítima” en <http://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Uruguay/AROU-Buques/20-CapMiranda.htm> (ingreso 28/1/2013).

<sup>8</sup> Fuente: Departamento de Relaciones Públicas de la Armada

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> SANTOS Miguel, CC (CIME), “*La Mística de un Estado con Velas*”, Revista Naval N° 5, Publicación del Club Naval, noviembre 1989, Montevideo, pág. 82.

<sup>11</sup> El resaltado es propio.

<sup>12</sup> “Woods Hole Oceanographic Institution” en <http://dla.whoi.edu/ships/node/9> (ingreso 22/1/2013).

<sup>13</sup> “Asociación Velero Escuela Capitán Miranda” en <http://www.capitanmiranda.org.uy/informacion/index.php?TypeId=2&ClassId=56> (ingreso 23/1/2013).

<sup>14</sup> Palabras de Paez Vilaró referente la escultura –oso uruguayo- que representará a Uruguay en la muestra “Buddy Bears”. Fragmento extraído del País Digital, edición 04/VI/09, en <http://historico.elpais.com.uy/090604/lault-421256/laultima/manana-llega-el-nuevo-oso-uruguayo-a-buddy-bears/> (ingreso 31/1/2013). El resaltado es propio.



# EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

**Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE**

eldefe@adinet.com.uy



*Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, ex-Catedrático de Derecho Internacional Privado, Derecho Internacional Público y Derecho Diplomático de la Facultad de Derecho de la UDELAR, ex-Profesor de Derecho Internacional Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya, ex-Embajador ante la OEA, República Dominicana, Barbados, Haití y Granada, negociador uruguayo del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y del Estatuto del Río Uruguay, miembro de Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay, y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, miembro del Consejo Consultivo de Derecho Internacional de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de La Plata (Argentina). Ha sido condecorado con la Orden de Mayo al mérito en el grado de Gran Cruz por el gobierno argentino, con la Orden de Duarte Sánchez y Mella, por el gobierno de la República Dominicana y designado Vice-Gobernador Honorario del Estado de Oklahoma y Senador Honorario del Estado de Louisiana (USA), Es autor de más de cien publicaciones sobre temas de su especialidad.*

## 1. INTRODUCCIÓN

El análisis de la eventual construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha se ha efectuado desde hace largo tiempo.

En lo que me es personal, me introduje en el estudio de este tema en el año 1967, cuando me desempeñaba como profesor de Derecho Internacional en la Escuela de Guerra Naval, en el curso de Estado Mayor.

En esas circunstancias, el Director de ese Instituto que lo era el Capitán de Navío Camps, convocó al Ingeniero Yamandú Canosa, al Ingeniero Giribaldi, al Dr. José Claudio Williman y al autor de este trabajo, para que formulásemos ideas respecto a la construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Cumpliendo ese cometido, se presentaron distintas ideas al respecto que luego fueron publicadas por la Escuela de Guerra Naval.

Personalmente, sostuve que sólo veía viable un emprendimiento de esa naturaleza, como un puerto de los países de la Cuenca del Plata, en un régimen de zona franca o similar.

Hice hincapié en ese condicionamiento en razón de considerar que ese era el instrumento indispensable para captar las cargas necesarias para justificar la enorme inversión que un proyecto de esa naturaleza requería.

Curiosamente, dos años más tarde, al firmarse el Tratado de Brasilia o Tratado de la Cuenca del Plata, esa idea tuvo un marco jurídico internacional entre los países que podían participar de un proyecto de esa naturaleza.

A mediados de la década de los 90, cuando se promovieron algunos proyectos dirigidos a construir un puerto de aguas profundas en La Paloma, tomé contacto con un especialista chino en dragado y puertos, el Ing. Bao, que había sido gerente general de la principal empresa de dragados de China y lo llevé a esa localidad para analizar la viabilidad de una terminal de esas características en ese lugar.

Luego de una larga recorrida por los muelles allí existentes y de estudiar los planos del puerto, me dijo lo siguiente: «El pensar en un puerto de aguas profundas en este balneario es un verdadero disparate, porque el puerto está mal construido ya que está mal orientado contra las corrientes, no tiene diques que eviten el embancamiento y además de carecer de la infraestructura necesaria, que incluya carreteras adecuadas, vías férreas, un astillero para el carenado de los barcos, talleres para su reparación y un sinnúmero de servicios indispensables, implica afectar un punto de gran interés turístico como La Paloma».

Al ser preguntado de cuál era su punto de vista para otra solución alternativa, me dijo: -El puerto de aguas profundas se puede construir en otros lugares de la costa de Rocha, pero la inversión enorme que va a requerir no tiene repago, por el momento y por ende, no tiene sentido.

Lo primero que uno tiene que hacer cuando estudia un emprendimiento de esta naturaleza es determinar el mercado que va a ser abastecido con los servicios que se puedan prestar. Y si se analiza ese mercado posible se encuentra, que un puerto en esa zona, va a competir con el puerto de Rio Grande, con el puerto de Bahía Blanca, con el de Buenos Aires y con los demás puertos en el Paraná en Argentina y sobre todo, con el puerto de Montevideo.

Nadie va poner el dinero para competir por ese mercado con esas terminales. Por otra parte, en mi opinión, dijo Bao el puerto de aguas profundas del Uruguay es el de Montevideo. Lo único que tienen que hacer es dragar más el canal de acceso y construir muelles que permitan ese dragado. Tiene toda la infraestructura necesaria y la inversión a hacer para mejorarlo es insignificante frente a lo que se requeriría el construir el puerto en las costas de Rocha.

Posteriormente, el destino quiso que ocupara el cargo de Presidente de la ANP, durante tres años (1998-2001). En ese período el Ministro Ingeniero Lucio Cáceres estaba convencido en que se podían lograr inversiones privadas que hicieran posible el desarrollo de un puerto de aguas profundas en La Paloma y llevó a cabo un esfuerzo importante de promoción de ese proyecto que no alcanzó los resultados esperados.

Oportunamente, cuando fui consultado me expedí en términos análogos a los que basaron mi planteo en la Escuela de Guerra Naval en 1967, complementados con los argumentos que unos años antes me había transmitido el Ingeniero Bao y respecto a otros que desarrollaré más adelante con respecto al proyecto que ha sido, pretendidamente, aprobado por ley No. 19.046.

Posteriormente, un consorcio español intentó desarrollar esa terminal, efectuando estudios batimétricos y medioambientales con un importante costo, durante la primera década de este siglo, habiendo desistido de continuar esa gestión a principios del año 2011.

## **2. PROPÓSITO DE ESTE BREVE TRABAJO**

Durante el período en que cumplí funciones en la ANP y posteriormente, contratado por una consultora, tuve oportuni-

dad de visitar algunos de los puertos más importantes del Mundo y ser seleccionado para dictar uno de los cursos de la Academia de Derecho Internacional de La Haya en 2004 sobre «Transport maritime et régime portuaire», que ha sido publicado en el *Recueil des Cours*, de esa Academia. En ese lapso y por esas circunstancias, pude enriquecer mis conocimientos en materia portuaria y trasladarlos a la realidad de nuestro país.

Por mi especialización, no estoy en condiciones de analizar aspectos de este emprendimiento referidos al impacto ambiental o a los efectos negativos o perjudiciales que podría tener el desarrollo de una terminal en el área de Palenque, desde el punto de vista turístico.

Sin perjuicio de ello, estimo que estoy en condiciones de reflexionar sobre la viabilidad fáctica de esta iniciativa ya transformada en ley si la misma, para su concreción, va a depender de la inversión privada.

Este es el propósito de este breve trabajo que el autor espera, pueda permitir un enfoque más realista del proyecto de puerto de aguas profundas.

### 3. LA SITUACIÓN ACTUAL

La construcción de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha se ha transformado en un tema de sumo interés habida cuenta de que el Presidente Mujica lo ha considerado uno de los dos objetivos prioritarios de su gobierno, habiendo merecido el apoyo del Comité Ejecutivo Nacional del Partido Colorado.

En ese escenario se anunció, primariamente, el lugar donde se prevé su construcción en el paraje denominado “Palenque” y luego, por la ley No. 19.046 de 4 de enero de 2013, se amplió esa área al dis-

ponerse que, ese emprendimiento, se localizaría en la zona denominada entre Cabos que comprende los balnearios Mar del Plata, El Palenque y San Francisco.

Si bien, la ley mencionada que examinaremos más adelante, no lo precisa, ha trascendido que el Poder Ejecutivo estima que la concreción de un proyecto de tanta envergadura se llevaría a cabo con la participación del Estado y empresas privadas, en el régimen previsto en la ley No. 18.786, publicada en el Diario Oficial del 9 de febrero de 2012.

### 4. LA LEY NO. 19.046

El Señor Presidente de la República, en acuerdo con los ministros del ramo, aprobó con fecha 4 de enero de 2013, la ley No. 19.046 que está constituida por un artículo único que establece:

“Declárase habilitado un puerto de aguas profundas situado en las costas del Océano Atlántico, en la 10ª. Sección Catastral del departamento de Rocha, en la zona denominada entre Cabos, cuyo frente marítimo comprende los balnearios Mar del Plata, El Palenque y San Francisco, entre los puntos con las coordenadas geográficas 34° 32'17" latitud sur -54° 03'38" longitud oeste y 34° 30'59" latitud sur - 54° 01'39" oeste.

Las obras portuarias y de infraestructura que allí se proyecten localizar y las actividades a desarrollarse, deberán contar previamente con todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exigen, en especial las relativas al ordenamiento territorial y la protección del medio ambiente.

El Poder Ejecutivo informará a la Asamblea General, una vez cumplidas las exigencias establecidas en el inciso anterior”.

La redacción de este artículo único de la ley 19.046 es sorprendente y lo es por las siguientes consideraciones:

- a) Se habilita, es decir, como indica el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, habilitar es “hacer una persona o cosa hábil, apta o capaz para aquello que antes no lo era”.

Parece claro que no se puede habilitar, o declarar apto o capaz a un puerto de aguas profundas que no existe. Es cierto que el artículo 85 inciso 9 de la Constitución le otorga a la Asamblea General la potestad de “habilitar puertos”, pero la expresión puertos, comprende, como expresa el decreto-ley argentino No. 20.094/73, en su artículo 2º un espacio comprendido por agua, diques, muelles, bahías, lugares de fondeo, escolleras y canales de acceso con su derivación en tierra de equipamientos, vías de comunicación, etc., o como establece el decreto uruguayo reglamentario de la ley de puertos No. 412/992 de 1º de septiembre de 1992 que define, al recinto portuario, que estimamos es asimilable al concepto de puerto, al “conjunto de espacios terrestres, infraestructuras e instalaciones que situados en la ribera del mar o de los ríos, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, así como el interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de la línea exterior de los diques de abrigo y las zonas necesarias de acceso, atraque y virada, donde no existan éstos” 1.

Es obvio que las playas que se en-

cuentran en la zona entre Cabos de Mar del Plata, San Francisco y Palenque, no son puertos y por ende, no pueden ser habilitadas como tales.

- a) La ley 19.046 precisa que las obras portuarias y demás construcciones deberán contar con “todas las habilitaciones y autorizaciones que la normativa vigente exige”. Como dice el Presidente Mujica, “¡ Chocolate por la noticia...!” No era necesario que lo dijera esta ley, resulta del ordenamiento jurídico vigente.
- b) Algo que debió decir, y no dice la ley 19.046, es que la construcción de este puerto de aguas profundas, en la zona indicada, es de necesidad o utilidad públicas, conforme al art. 32 de la Constitución, que permitiría la expropiación de los predios a utilizar para ese emprendimiento. Para llevar a cabo esas expropiaciones se va a requerir otra ley que efectúe esa declaración y, además, la provisión de los fondos necesarios habida cuenta que los afectados por las mismas tienen derecho a recibir una previa y justa compensación, como establece la Carta Magna.

Ahora bien, esta ley, aprobada en pleno período de las fiestas navideñas y el año nuevo no sólo carece de un contenido adecuado al propósito que la inspiró, sino que significa poner la carreta delante de los bueyes.

Y decimos que se ha puesto la carreta delante de los bueyes, porque antes de habilitar un puerto que no existe, se debieron realizar los estudios correspondientes y luego de efectuados esos estudios, establecida la viabilidad de esa obra, auto-

rizar la presentación de proyectos para llevarla a cabo, seleccionar el más adecuado, adjudicar la obra y una vez concluido los trabajos y transformada esa área en un puerto, habilitarlo en el marco de lo dispuesto en el artículo 85 inciso 9 de la Constitución.

Cuando el diputado Lacalle Pou, hizo un análisis muy profundo de esta iniciativa concluyendo en que no era viable, por el momento y distinguidos especialistas como el Doctor Oribe Stemmer y los capitanes de Navío Flangini, Abadie y Valiñas se han expedido en el mismo sentido, esta ley parece, por lo menos, precipitada y discorde con el propósito que la motivó.

En síntesis: la Ley 19.046, que se aprobó en forma precipitada, declara habilitado un puerto que no existe, establece que las leyes vigentes deben cumplirse y tuvo la intención fallida de promover un enorme emprendimiento, sin los estudios previos indispensables que justifiquen el esfuerzo que el país deberá realizar para su construcción.

## **5. VIABILIDAD FÁCTICA DEL EMPRENDIMIENTO**

En lo personal, entendemos que, si como dijo el Presidente de la ANP, Ingeniero Díaz, se requiere que el puerto de aguas profundas en la zona entre Cabos de Rocha, mueva 60 millones de toneladas de carga anuales para justificar la inversión que implica y las terminales de Nueva Palmira y de Montevideo mueven poco más de veinte millones, parece fantasioso pensar que esas cargas, necesarias para equilibrar la ecuación costo- beneficio, nos van a ser, generosamente, cedidas por nuestros países vecinos que poseen una infraestructura portuaria más que suficiente para sus propias necesidades.

Ello nos lleva, asimismo, a concluir en el sentido de que, por el momento, el esfuerzo que se podría realizar para seleccionar una empresa que se interese en la construcción y financiación de una obra de esta naturaleza, pero sobre todo para hacerse cargo de la operativa a través de la participación público-privada, va a ser estéril.

Las conclusiones a las que arribamos hace más de cuatro décadas, estimamos, que se mantienen vigentes.

Los cambios producidos no han significado una modificación significativa de las condicionantes a que hicimos referencia en aquella oportunidad.

Si bien ha habido un aumento importante de las cargas que se transportan desde y hacia los puertos de la cuenca del Plata, esas terminales portuarias han ido progresando tecnológicamente y mejorando la eficacia de sus operativas.

Los canales de Punta Indio, Intermedio y Mitre están a 34 pies y se espera llevarlos a 36 de profundidad. Nuestro país está bregando para alcanzar un acuerdo con Argentina para llevar los canales de Martín García a 34 pies, pero es indudable que el puerto de Montevideo al profundizarse su canal de acceso y con el desarrollo enorme que ha tenido por las obras que encaró la empresa Terminal Cuenca del Plata (TCP), ha mejorado muchísimo la fluidez de sus operaciones.

La República Argentina tiene 59 terminales portuarias en el Río Paraná, a lo que hay que agregarle, para las cargas que, en algún caso, podrían ser captadas por nuestro puerto de aguas profundas, los puertos de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca y Quequén en Necochea. Estos puertos tienen una capacidad operativa que excede las cargas posibles de ser manejadas, aún teniendo en cuenta un volumen de cien millones de toneladas de cereales exporta-

bles. A título ilustrativo, el puerto de Buenos Aires, en el correr del año 2011, manejó 27 millones de toneladas, mientras que los puertos de San Lorenzo/San Martín manejaron alrededor de 45 millones de toneladas, y los de Rosario, San Nicolás y otros puertos menores movieron alrededor de 22 millones de toneladas. . Por su parte, el puerto de Bahía Blanca, al Sur de la Provincia de Buenos Aires, que ha sido llevado a 45 pies, es decir, a 13 metros 70, pero que se anuncia es inminente una profundización a 15 metros, operó en el año 2011 aproximadamente 2 millones de toneladas de carga.

Por otra parte, el puerto de Rio Grande, en Brasil, ahora está con una profundidad de 14 metros, que aparentemente sería llevada a 16 y operó en 2011 alrededor de 18 millones de toneladas de carga, superándolo ampliamente el Puerto de Santos que movió 86 millones de toneladas y el de Paranaguá que movió 37.4 millones de toneladas.

Es de destacar que el gobierno del Brasil ha dispuesto la suma de cinco mil millones de dólares para el mejoramiento de los puertos de ese país en general y respecto a los de la región sur, que pueden ser competitivos con el uruguayo de aguas profundas, se ha provisto de doscientos setenta millones de dólares para los puertos del Sur del Estado de Santa Catarina, Sao Francisco do Sul, Itajaí, e Imbituba.

Incluso, con una inversión de doscientos millones de dólares se va a construir el puerto de Canoas, sobre el río dos Sinos, a 14 kilómetros de Porto Alegre. Este río desemboca en el río Guaíba y éste hace lo propio en la Laguna de los Patos, lo que permitiría llegar con embarcaciones de poco calado hasta el puerto de Río Grande con las cargas de esa región para su embarque en buques de gran porte.

La realidad portuaria de nuestro país, muestra que el puerto de Nueva Palmira que ha manejado, fundamentalmente, cargas de Uruguay y Paraguay y algo de Bolivia, movió alrededor de diez millones de toneladas de carga en 2011.

Por su parte, el puerto de Montevideo, que está a un poco más de 11 metros de profundidad, operó en 2011, 11.300.000 toneladas de carga, y aproximadamente 861.000 teus.

El puerto de nuestra ciudad capital, tiene, indudablemente, una capacidad potencial de crecimiento muy importante, con una terminal como la de TCP sumamente eficiente y se están encarando otras obras que considero acertadas en esa terminal portuaria y que mejorarán su competitividad.

Este análisis, nos lleva nuevamente a plantearnos la interrogante respecto a cómo piensa el gobierno del Presidente José Mujica que se podrán obtener los sesenta millones de toneladas anuales para que sea rentable este emprendimiento. Y esta pregunta constituye el meollo de la cuestión.

Porque sin cargas el puerto en la zona Entre Cabos no tiene sentido y no va a encontrar inversores que coloquen allí cientos de millones de dólares, si no esperan obtener una rentabilidad, un repago, acorde con lo invertido.

## **6. LA PARTICIPACIÓN DEL ESTADO**

El análisis del mercado susceptible de ser captado, tendría que concluir en el sentido de que es poco probable de que el Estado se embarque en inversiones importantes para participar en ese emprendimiento. Posiblemente, el aporte principal que podría hacer el gobierno uruguayo estaría referido a la concesión de las tierras que se-

rán expropiadas en la zona que ya ha sido delimitada y a los servicios accesorios, como caminería, energía eléctrica, agua potable, seguridad, servicio de bomberos, comunicaciones, etc.

Pensamos que, en esas condiciones, es también remota la posibilidad de la participación de empresarios privados en la ejecución de la obra y en la explotación de la terminal portuaria que analizamos.

## 7. La ecuación costo-beneficio

Sucede que el quid de la cuestión que planteamos es si, en atención a las cargas que pueden ser captadas para ser operadas en el puerto a construirse, es rentable la inversión a realizar.

Estimamos que no. Consideramos que una inversión de esa magnitud que seguramente va a superar los dos billones de dólares, no va a generar una rentabilidad adecuada al capital de riesgo invertido.

Fundamentamos esta afirmación en las siguientes consideraciones:

- A) El aumento que se ha producido en el monto de las cargas a ser operadas en las terminales portuarias de los países de la Cuenca del Plata ha sido captado por los puertos actualmente existentes, sin mayores dificultades.
- B) En estos momentos se aprecia una disminución sensible a la operativa de estos puertos que todo parece indicar puede continuar agravándose.
- C) Tratándose de cargas, procedentes o con destino a Brasil y Argentina, las autoridades de esos países han adoptado y van a seguir adoptando medidas para evitar que las mismas sean operadas en otras terminales portuarias extranjeras.

D) El puerto que se pretende construir, va a requerir una enorme inversión, en las obras de infraestructura y equipamiento a lo que hay que agregar la que necesariamente deberá realizar el Estado para hacer efectiva las expropiaciones de tierras y para dotar a esa terminal de las carreteras, accesos, comunicaciones, suministro de energía eléctrica, agua potable y otros servicios necesarios.

E) Que el nuevo puerto, en la rentabilidad que debe prever deberá incluir la amortización de la enorme inversión a realizar, lo que lo va a poner en situación de desventaja con los puertos existentes que ya han amortizado hace largo tiempo las inversiones realizadas y que simplemente, destinan parte de sus ganancias para invertir en la mejora de sus instalaciones y equipos.

F) Es sabido que los fondos de inversión y las empresas multinacionales que realizan emprendimientos como el que examinamos, son sumamente cautos a la hora de invertir. Por eso, también el Estado debe ser muy prudente en esta materia.

## 8. ARATIRÍ

Todo lo que antecede es sin perjuicio del proyecto Aratirí que no implica un puerto de aguas profundas sino, simplemente, un muelle de atraque que reciba el mineral de hierro a través de torres con cintas corredizas que transporten a granel ese material. Es claro pues que esta empresa no ha indicado su intención de participar de la construcción de un puerto en el sentido técnico de lo que constituye una terminal portuaria. En otras palabras, el hecho de

que se le imponga a Aratirí que su terminal se encuentre en el futuro puerto de aguas profundas de Palenque, no significa que participe en el proyecto de la construcción del mismo.

El interés de Aratirí refiere exclusivamente al transporte y exportación del mineral de hierro y para ello no se requiere un puerto de aguas profundas sino la obra que indicamos anteriormente.

El Estado, con el suministro del lugar y de las tierras necesarias para la instalación del equipamiento y brindando los servicios accesorios, obviamente, estará coadyuvando con el esfuerzo de esa empresa y facilitando su funcionamiento.

## **9. EL APOYO DE CHINA AL PROYECTO DE PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS**

La reciente visita, a nuestro país, del primer ministro de la República Popular de China y las conversaciones mantenidas por el mismo con el Presidente Mujica, indicarían el propósito del gobierno chino de apoyar e, incluso, invertir en la construcción de una terminal portuaria de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Ahora bien, cabe preguntarse si ello significa que el gobierno chino va a invertir lisa y llanamente en un proyecto de esa envergadura o si va a considerar un proyecto de inversión con el Estado uruguayo o a financiar aspectos de la construcción de este emprendimiento o por último si va a ofrecerle al Uruguay asistencia en el plano tecnológico.

En nuestra opinión, estas dos últimas alternativas son las más viables. La República Popular de China, puede ofrecer líneas de financiación a largo plazo y a bajo interés, pensamos en la medida en que puedan, las empresas de este país estar

involucradas en el proyecto, por ejemplo, en cuestiones de dragado, suministro de equipamiento y otros servicios análogos como los referidos a estudios técnicos en esta materia.

China, tiene una vasta experiencia en la construcción y modernización de puertos. Incluso el puerto de Shanghai ha desplazado al de Singapur en cuanto al monto de las toneladas de carga que mueve anualmente, siendo por ende el de mayor operativa en el mundo en esta materia.

Pero ello no significa que las autoridades de ese país asuman el riesgo de construir el puerto de aguas profundas de Rocha y encargarse de su explotación y funcionamiento, asociándose al Estado uruguayo para llevar adelante este emprendimiento.

No conozco ningún antecedente en el sentido de que el Estado chino asuma la responsabilidad de explotar y administrar un puerto, fuera del territorio de ese país, como el que se proyecta en la zona entre Cabos.

Si, tengo conocimiento del apoyo que le ha dado a empresas vinculadas con el transporte marítimo y con la actividad portuaria de esa nacionalidad para desarrollarse y por ende, estimo que la cooperación del Estado chino estaría centrada principalmente, en ese tipo de asistencia y cooperación.

## **10. EL PUERTO DE MONTEVIDEO**

En opinión del autor de este modesto trabajo, el puerto de Montevideo debe ser y, seguramente, lo va a ser por un par de décadas más, la terminal portuaria de aguas profundas del Uruguay.

A esos efectos se requiere profundizar el canal de acceso y la cancha de operaciones de los buques y construir y modificar muelles que permitan esa profundización.

El instrumento para lograrlo es el dragado que se puede ir intensificando y logrando mayores profundidades, en forma progresiva, en la medida que el transporte marítimo y las naves que lleguen hasta esta terminal, por su calado, lo vayan exigiendo.

Tenemos el convencimiento de que sólo con los intereses de lo que se debería pagar por la deuda que el Uruguay asumiría de solventar un puerto de aguas profundas en las costas del departamento de Rocha, se podrían financiar los trabajos de dragado.

La Comisión Administradora del Río de la Plata, cuando la delegación uruguaya era presidida por un brillante jurista y diplomático, nos referimos al Embajador Dr. Jorge Tálice, prestó su conformidad a que el canal de acceso al puerto de Montevideo pudiera ser llevado a una profundidad de 13 metros hasta el kilómetro 42. En una primera etapa habría que profundizar el canal a esa profundidad y posteriormente, se podría llevar a 14 metros 2.

En cuanto a la infraestructura del puerto, el muelle de Terminal Cuenca del Plata (TCP) está fundado a 14 metros, el muelle C, en construcción, de tipo multipropósito, también estará a la misma profundidad y la terminal granelera a cargo de Obrinel, que ya ha sido adjudicada y comenzarán las obras en el correr de este año, también estará fundada a la misma profundidad.

## 11. EN SÍNTESIS

Se trata de un proyecto que, estimamos, sólo puede prosperar si el Estado uruguayo, beneficiado por una financiación a largo plazo, se compromete a asumir la construcción y operativa de este puerto y las obras de infraestructura y superestructura que el mismo requiere.

En ese escenario, la deuda pública de la República Oriental del Uruguay se vería

aumentada significativamente y tendríamos, los contribuyentes, una carga adicional por el carácter deficitario que resultaría de la explotación de este puerto.

En cuanto a que se hagan cargo de la inversión empresas privadas, por el momento, por la nula rentabilidad que un emprendimiento de esta naturaleza podría generar, cabe concluir en que no es probable que las mismas estén interesadas en asumir el riesgo de una inversión tan importante, aun cuando puedan contar con una reducida participación del Estado uruguayo y de algunas facilidades y beneficios que el mismo les podría otorgar.

Sin perjuicio de ello, resulta más que viable, imprescindible, para la empresa Aratirí, el contar con la instalación para el transporte y embarque del mineral de hierro que proyecta extraer y el esfuerzo que el Estado uruguayo para facilitar ese emprendimiento será indudablemente beneficioso para la citada empresa.

Pero las obras que se realicen, en ese sentido, no implican las construcción de un puerto y menos aún de un megapuerto sino, simplemente, de una terminal con cinta transportadora a un muelle de atraque para el transporte del mineral de hierro o eventualmente, a un sistema de amarre con “dolphins”.

En cuanto al puerto de Montevideo, debe ser la terminal de aguas profundas del Uruguay por unos cuantos años más. Tiene todos los servicios indispensables, la infraestructura y la superestructura. El esfuerzo de dragado y de modificación de algunos muelles del mismo para que alcance las profundidades necesarias es, infinitamente, inferior al costo que tendría la construcción del puerto en la zona de Entre Cabos del departamento de Rocha y podría realizarse gradualmente en la medida que el calado de los buques que operen

con el puerto de nuestra ciudad capital, lo requiera. Es decir, alcanzar primero los trece metros de profundidad y más adelante los 14, cumpliendo en este caso con el procedimiento de consulta establecido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Por último y para concluir, con respecto a la ley No. 19.046, nos sentimos obligados a reiterar nuestro juicio negativo, por cuanto estimamos que esa norma legal, al habilitar un puerto que no existe y establecer que las leyes vigentes deben ser cumplidas, no ha aportado nada positivo al análisis serio que un emprendimiento de esta naturaleza merecería y que, por el contrario, ha generado una situación confusa y equívoca que, seguramente, no prestigia ni a los que redactaron el proyecto ni a aquellos integrantes de la Asamblea General que lo aprobaron el 20 de diciembre de 2012.

## **NOTAS**

1. González Lapeyre, Edison, *Transport Maritime et Régime Portuaire*, Recueil des Cours, tome 308, 2005, Leiden/Boston, pp.336-340, González Lapeyre, Edison, *Transporte Marítimo*,

Montevideo 2001, pp.84-86, en ambas publicaciones se ofrecen definiciones diversas de lo que se debe entender por puerto.

2. A esos efectos se tendría que cumplir con el régimen de consulta establecido en los artículos 17 a 22 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, lo que requeriría presentar el proyecto ante la CARP que dispondría de un plazo de 30 días para expedirse y en caso de que no hubiera acuerdo, esperar otros 180 días de negociaciones directas. Cumplido esos plazos, el Uruguay podría llevar a cabo la obra. La Corte Internacional de Justicia, en su Ordenanza de abril de 2010 sobre el conflicto de Botnia, que refiere a un régimen de consulta análogo, entendió que sólo tienen carácter suspensivo esos plazos que implicarían una demora de poco más de siete meses. Personalmente estimamos que es muy probable que la delegación argentina no se oponga a esa profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo, en primer lugar, porque no le causa perjuicio alguno y en segundo lugar, porque va a tener en cuenta la circunstancia de que en un futuro también se vería obligada a requerir el consentimiento uruguayo para extender o profundizar el canal de Punta Indio. Una negativa de ellos ante el pedido uruguayo, generaría, en el futuro, una actitud igual por parte de nuestras autoridades ante un planteo argentino de prolongar y, eventualmente, profundizar el canal de Punta Indio. Por lo menos, eso es lo que yo esperaría...



## UN CANAL POR NICARAGUA

Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS  
komitre@gmail.com



*Es Licenciado en Sistemas Navales por la Escuela Naval, y diplomado de Estado Mayor y de Estrategia y Política por la Escuela de Guerra Naval. Cursó otros estudios de postgrado en el Instituto Militar de Estudios Superiores de Uruguay, en la Georgetown University de EEUU y en la Universidad Nacional de la República Popular China. Presidente de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Miembro Colaborador del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales, Miembro del Instituto de Historia Militar del Uruguay “Cnel. Rolando Laguarda Trías”, de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile y del Instituto de Historia Militar Argentina.*

**«... Quien posea el paso entre los dos océanos podrá considerarse dueño del mundo ...».**

**Hernán Cortés, 1529**

Hoy el tema volvió al tapete por la promulgación de una ley nicaragüense para su efectiva construcción, pero no será fácil de ejecutar por dificultades políticas más que físicas.

### INTRODUCCIÓN

El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua es una propuesta de construcción de una vía fluvial que conectará el mar Caribe y el océano Atlántico con el océano Pacífico a través de Nicaragua en América Central, complementando los servicios prestados hoy por el Canal de Panamá. Dicho canal iría desde el Mar Caribe por río hasta el Lago Cocibolca (Lago Nicaragua), y cruzaría el istmo de Rivas para alcanzar el Océano Pacífico.

La idea no es nueva, tiene más de cinco siglos, y a lo largo de ese tiempo se esbozaron seis proyectos de abordaje desde la ribera Este, todos con el común denominador del empleo del Lago Nicaragua y la construcción de un canal artificial en el istmo de Rivas.

### LA HISTORIA

Diez años después del descubrimiento de América, el 12 de septiembre de 1502, Cristóbal Colón descubrió las costas de Nicaragua. Alonso de Ojeda fue nombrado Gobernador de Nueva Granada (Colombia) en 1509, con la orden primaria de explorar para encontrar el pasaje a las Indias, cuyo primer resultado lo obtuvo Vasco Núñez de Balboa en 1513 al descubrir el océano Pacífico desde Panamá.

Diez años después, el 12 de abril de 1523, Gil González descubrió el Lago Cocibolca, dando comienzo a la colonización de León de Nicaragua con la fundación de Santiago de los Caballeros de León (junto al pueblo indígena de Imabite); y Granada, a orillas del pueblo de Xalteva. En 1525 Ruy Díaz, Hernando de Soto y Sebastián Benalcázar

(quien más tarde sería conquistador de Ecuador), descubrieron la embocadura del lago al río San Juan Norte, pero la expedición solo exploró la primera mitad de esta vía fluvial. El 24 de junio de 1539, día de San Juan, Alonso de Calero descubrió la desembocadura del río San Juan del Norte (“el desagüadero”) en el Mar Caribe, pero no pudo recorrerlo en su totalidad. A su regreso a Nombre de Dios (Panamá), escribió sobre las dificultades y penurias de esa arteria fluvial, y si bien concluyó que el río llegaba hasta el lago Nicaragua, expresó que **“... para volver por el río de Nicaragua, no hay brazos que remen, y por tierra no hay pies que anden...”**.

La Capitanía General de Guatemala se independizó de España en 1821 formando un sistema federal llamado Provincias Unidas de Centro América que contenía las intendencias de Guatemala, Comanyagua, San Salvador, Costa Rica y León de Nicaragua. Esta entidad política se disolvió en 1838, dando lugar a las repúblicas de Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica y Nicaragua.

El 11 de diciembre de 1833 el presidente de León de Nicaragua, Dionisio de Herrera (1829-1833), con autorización de la Asamblea Legislativa, firmó un contrato con el Reino de Holanda por el cual este último se comprometía a construir un canal que uniera los océanos a través del territorio nicaragüense. Ni el contrato ni el mensaje legislativo que acompañó la ley que lo validaba, mencionan los beneficios que recibiría Nicaragua de Holanda, así como tampoco la duración de sus términos. Pero esos puntos resultaron irrelevantes porque la obra nunca se llevó adelante.

En 1846 los presidentes de Nicaragua, José León Sandoval, y Estados Unidos de América, James K. Polk, firmaron un acuerdo para la construcción de un canal

interoceánico usando los lagos Xolotlán (Managua) y Cocibolca (Nicaragua) y el río San Juan Norte, y de inmediato una unidad de Ingenieros del Ejército de EEUU se trasladó a la zona para iniciar los relevamientos del caso. Pero al inicio de la guerra con México, los efectivos estadounidenses fueron repatriados y el trabajo quedó interrumpido. Al término de la contienda (1848) la prioridad del gobierno de Washington era estabilizar el control de los territorios adquiridos, y Nicaragua pasó al olvido.

En 1856 el millonario estadounidense Cornelius Vardelbilt, magnate de los ferrocarriles y propietario de flotas que comerciaban en las costas Este y Oeste de EEUU, preocupado por acortar el tiempo de viaje entre New York y California, presionó al presidente Franklin Pierce para retomar el interés en el canal en Nicaragua. No dispuesto a involucrar al gobierno en el proyecto, el primer mandatario se desvinculó del asunto pero antes dio la bendición a Vanderbilt para que lo emprendiera como iniciativa privada. Esto llevó a financiar la injerencia en la política interna nicaragüense de un conjunto de aventureros inescrupulosos liderados por William Walker, en lo que se dio en llamar “la invasión filibustera”, que provocó una guerra civil, la reacción de las naciones vecinas, y al final llevó al opuesto del efecto deseado. Una vez más, la idea del Canal de Nicaragua fue desechada.

Sin embargo, la idea no quedó totalmente olvidada. En 1875 EEUU creó la “Comisión para el Canal Interoceánico”, presidida por el General George Humphreys, Jefe de Ingeniería Militar del Ejército, con la misión de estudiar el terreno de América Central y determinar el mejor lugar para la construcción de un canal. La Comisión entregó su reporte al Presidente estadounidense en febrero de 1876, que en su parte

medular concluía: «... *la alternativa conocida como la ruta nicaragüense ofrece grandes ventajas, tanto para su construcción como para su mantenimiento, presentando un mínimo de dificultades para la ingeniería y el comercio y más ventajas económicas que ninguna de las otras rutas que han sido propuestas ...*»

El tema volvió al tapete en 1901, apenas dos años antes de la independencia de Panamá. En el estudio, ordenado por el Senado estadounidense se dice: «... *Ni un solo punto en América presenta tan grandes posibilidades y ventajas combinadas como el Lago de Nicaragua. Aparte de las riquezas con que la Naturaleza ha bendecido estas tierras, también la ha provisto de un cielo tranquilo para refugio contra tormentas, protegido además contra los vientos. ... Esta combinación de circunstancias deberá, en corto tiempo, atraer y desarrollar el más floreciente comercio del mundo ...*».

Se ha dicho largamente que el mayor obstáculo que ha tenido el Canal por Nicaragua ha sido los mismos nicaragüenses. Desalentado por la burocracia y las contradicciones internas del gobierno de Managua, EEUU jugó la siguiente movida política para la conexión bioceánica en Colombia, con la emancipación de Panamá, la adquisición de los derechos sobre la obra abandonada por Francia, y construyó allí el canal que se inauguró en 1914. Así, Nicaragua volvió a pasar al olvido por las siguientes décadas.

Desde que el Canal de Panamá abrió sus puertas en 1914, la ruta de Nicaragua fue reconsiderada en varias oportunidades, porque su construcción acortaría la distancia entre Nueva York y San Francisco en cerca de 800 kilómetros (500 millas). En el marco del Tratado Bryan-Chamorro de 1916, EEUU ofreció a Nicaragua tres mi-

llones de dólares para una opción a perpetuidad y libre de impuestos, incluidos los contratos de arrendamiento de 99 años de las Islas del Maíz y un sitio para una base naval en el Golfo de Fonseca. En 1929 la Comisión para el Canal Interoceánico ordenó un estudio detallado de una ruta para el canal de navegación, a cargo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, que aconsejó utilizar el río San Juan. Sin embargo, Costa Rica protestó aduciendo que sus derechos en el río San Juan serían vulnerados, mientras El Salvador y Honduras sostuvieron que la base naval propuesta afectaría las respectivas soberanías. Estas protestas fueron ratificadas por la Corte Centroamericana de Justicia, en sentencias que no fueron reconocidas por Nicaragua ni EEUU.

Entre 1939 y 1940, con la guerra en Europa en marcha, un nuevo estudio se hizo para la construcción de un canal de barcazas, con tres variantes de profundidad de canal: seis, diez y doce pies. Pero la idea quedó en planos y nada más.

## LA SITUACIÓN ACTUAL

En 2004, el gobierno de Nicaragua volvió a proponer un canal a través del país lo suficientemente grande para manejar buques clase Post Panamax, de hasta 345 metros de eslora y 14 metros de calado, en comparación con los 294 y 12 metros respectivamente que permite el Canal de Panamá. El costo estimado de ese proyecto se estimó en 25 millardos de dólares, más de veinte veces el presupuesto anual de Nicaragua. Ante la imposibilidad de encarar la obra con recursos propios, el entonces presidente, Enrique Bolaños, buscó inversionistas extranjeros para apoyar el proyecto, pero se encontró de inmediato con fuerte oposición de los

ambientalistas (respaldados por el fuerte aparato de propaganda del sandinismo), cuyas protestas sirvieron para ralentecer cualquier tipo de avance y alejar así los interesados.

Pero en la siguiente elección (noviembre 2011) el Movimiento Sandinista pasó de oposición a gobierno, y así el 3 de Julio de 2012 la Asamblea Nacional aprobó con amplia mayoría la ley que autoriza construir “El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua”, una vía fluvial artificial de gran calado entre el Caribe y el Pacífico, obra que llevará unos 10 años en la construcción y costará 30 millardos de dólares. Esta vez el gobierno acalló la oposición de los ambientalistas nicaragüenses, y el proyecto, aún en una faz muy preliminar de estudio, sigue adelante.

El proyecto del Gran Canal supera al previsto por el gobierno de Bolaños, ya que apunta a permitir el tránsito de buques clase New Panamax (366 metros de eslora, 15,5 metros de calado), naves que no podrán cruzar por el nuevo Canal de Panamá que se inaugurará en 2014 (cuya obra, iniciada en 2007, se pensó para barcos Post

Panamax, y no previó que un año después los buques crecerían aún más).

Además de la propuesta del canal navegable, desde el sector privado se impulsa como solución a corto plazo el desarrollo de una conexión terrestre entre los océanos. Para eso, el gobierno firmó con el consorcio brasileño Andrade – Gutiérrez un acuerdo preliminar para el estudio de factibilidad de cara a la construcción de un puerto de aguas profundas en el litoral atlántico de ese país. (ver “*Los corredores bioceánicos en América*”, Revista Naval N° 71, Diciembre 2012).

## LAS POSIBLES RUTAS DEL CANAL

La construcción del canal aprovechando el curso del río San Juan data de la época colonial ya que este curso de agua vacía el lago en el Caribe. Pero no ha sido la única. Ha habido una treintena de propuestas, y todas giran alrededor de dos puntos comunes: el Lago Cocibolca (Nicaragua), que está a 32 metros sobre el nivel del mar, y el Istmo de Rivas, cuyo punto más bajo está a 56 metros sobre el nivel del mar.



Del análisis de los factores de fuerza y debilidad de las propuestas, hoy se mantienen tres como adecuadas, factibles y aceptables:

- 1) De San Juan del Norte por el Río San Juan al Lago.
- 2) De Punta Gorda por el Río Punta Gorda, bordeando la Cordillera Yolaina hasta La Flor y de ahí a un canal artificial al lago usando el cauce del Río Camastro.
- 3) De Bluefields por el Río Escondido a La Rama, siguiendo por el Río Rama, un canal artificial al Río Oyate y de ahí al lago.

Desde el lago, un canal artificial cortaría el Istmo de Rivas (cuyo corredor más bajo está a 56 metros sobre el nivel del mar) y alcanzaría el Océano Pacífico en San Juan del Sur.

De las tres rutas posibles, la que requiere menor cantidad de obras de ingeniería (y por ende la más barata) y es más natural es la N° 1, o sea la que utiliza el Río San Juan para llegar al Lago Nicaragua. Pero esta ruta tiene una particularidad: la mitad oriental del río es frontera con Costa Rica, y se requerirá de acuerdos con este país para las obras de adecuación del curso de agua a canal oceánico. A su vez, esta ruta es la que ha sido presupuestada en 30 millardos de dólares.

Las otras dos rutas cruzan territorio soberano nicaragüense, y no necesitan de acuerdos con ningún otro país. Pero como contrapartida necesitan de importantes obras de ingeniería para la interconexión de los cursos de agua (entre ellos, cruzar la Cordillera Chontaleña), y eso significa mayores costos y tiempos de construcción. En el caso de la opción Punta Gorda duplicaría el costo de la vía por San Juan, y en la opción por Escondido lo triplicaría.

En consecuencia, la lógica indica la conveniencia y la necesidad de arribar a un acuerdo con Costa Rica para construir el Gran Canal Interoceánico usando el Río San Juan.

Entretanto, al ofrecimiento de Managua para licitar la construcción y posterior administración del Gran Canal respondieron casi de inmediato empresas de China, Rusia, Japón, Emiratos Árabes y Brasil, interesadas en llevar adelante el emprendimiento, pero su concreción en realidad será un trabajo arduo, ya que cuenta con dos primeras dificultades:

- 1) La decisión del gobierno nicaragüense de que la obra sea de carácter binacional, con el Estado como propietario del 51% del paquete accionario, mientras el 49% restante sería propiedad del inversor privado que se encargaría de construir y operar el canal (ningún inversor en su sano juicio correría con los costos de una obra de esas características sin tener luego el control mayoritario de la sociedad).
- 2) La oposición del gobierno de Costa Rica, país limítrofe y que comparte con Nicaragua el uso de las aguas del río San Juan, por donde correría gran parte del canal. La posición costarricense se apoya en consideraciones políticas (legendarias malas relaciones con los sandinistas), de procedimiento (Nicaragua llamó a concurso internacional de intenciones sin haber consultado ni informado a Costa Rica), y también de orden medio ambiental (aduce que las obras y el uso del canal causarían daños ambientales irreversibles sobre la cuenca del Río San Juan).

Pero detrás de la posición de Costa Rica yace otro propósito: la construcción y ex-

plotación de un “Canal Seco” que una Puerto Limón (Océano Atlántico) con Peñas Blancas (Océano Pacífico) a través de red carretera ya existente (ver Revista Naval N° 71), obra ofertada a la República Popular China, aunque por su parte el gobierno de Managua habría hecho saber a su contraparte china que la participación en el Canal Seco de Costa Rica es incompatible con una posible participación en el Canal de Nicaragua.

## **EL CONFLICTO NICARAGUA – COSTA RICA**

Costa Rica y Nicaragua se encuentran enfrentadas en un litigio ante la Corte Internacional de Justicia por un humedal en la desembocadura del río San Juan. Lo que empezó siendo un trabajo de dragado en la parte nicaragüense del río ha desembocado en un conflicto bilateral, con repercusiones internacionales, aunque en esta ocasión las desavenencias no se refieren a diferencias sobre su curso (que las hubo en el pasado) sino de su desembocadura.

El río San Juan, con una extensión de 200 km, ha tenido una gran importancia histórica, sirviendo en la época colonial para el comercio entre las provincias españolas centroamericanas. Tras la independencia y el surgimiento de las nuevas repúblicas, el valor del río aumentó ante los diversos proyectos que hablaban de la posibilidad de construir un canal transoceánico, lo que provocó constantes altercados bilaterales entre Nicaragua y Costa Rica por su posesión.

En octubre de 2010 Nicaragua inició trabajos de dragado a lo largo de 33 km del cauce del río San Juan. Se trataba, según la interpretación nicaragüense, de limpiar el cauce del río para facilitar su navegación. Costa Rica se había opuesto, argu-

mentando que el dragado perjudicaría las fuentes hídricas de su territorio, y también por las implicaciones medioambientales que pudiera acarrear la remoción de toneladas de sedimentos acumulados en el fondo del río. El gobierno de San José pidió a las autoridades nicaragüenses suspender las obras hasta que hubiera un estudio científico sobre su impacto ambiental, pero posteriormente sólo insistió en que Nicaragua informara sobre el desarrollo de los trabajos.

Lo que empezó como un conflicto bilateral en torno a los posibles daños medioambientales se fue enredando con el inicio de acusaciones mutuas de militarización e incursiones en territorio ajeno y alusiones a la presencia de narcotraficantes en el área de conflicto.

La presidente costarricense Laura Chinchilla pidió la mediación de la Organización de Estados Americanos (OEA). Su Consejo Permanente aprobó una resolución que instaba a ambos países a retirar sus tropas y policías de la frontera y sentarse a dialogar, que Nicaragua rechazó alegando que se extralimitaba la competencia del organismo. Aunque la resolución de la OEA no era vinculante, Costa Rica también solicitó algunas medidas cautelares contra Managua, comenzando por la retirada de las tropas presuntamente instaladas en su territorio, así como la suspensión de los trabajos de dragado.

Hasta ahora nadie había cuestionado la soberanía costarricense de isla Portillos, un área de humedales entre la laguna Portillos de soberanía nicaragüense y el río San Juan. Sin embargo, a partir de estos acontecimientos Nicaragua empezó a defender que sus tropas en isla Calero estaban acantonadas en su territorio nacional, lo que añadía un nuevo problema al diferendo limítrofe entre ambos países. Nicaragua aseguró que entre las labores de dragado esta-



El área en disputa

ba la limpieza de un antiguo canal navegable, canal que según Costa Rica nunca existió (en el mapa corresponde a la línea continua roja del área en disputa) y el área en disputa es una prolongación de su isla Portillos, que para los nicaragüenses es una nueva isla aluvional, que les pertenece. Sobre la existencia de ese canal los nicaragüenses basan su reivindicación de soberanía de isla Calero.

Las repercusiones medioambientales fueron el primer detonante de las diferencias bilaterales ante el dragado de Nicaragua, que buscaba reforzar su soberanía sobre el curso fluvial en cuestión. Existen varios informes que atestiguan la existencia de los daños medioambientales que argumenta el gobierno de San José. Un informe de la OEA sobre la zona y el impacto del dragado sobre la misma apunta a una creciente deforestación del área, mientras que la Fundación Neotrópica, una ONG costarricense, presentó ante la CIJ los resultados de un trabajo sobre los costes medioambientales de la acción nicaragüense.

Lo que ha mostrado la crisis es la debilidad de la OEA y su escasa capacidad resolutoria, aunque después de varios intentos logró aprobar una resolución que se limitaba a pedir el diálogo entre las partes y la retirada de los efectivos armados.

Mientras la OEA parece apostar a que el conflicto entre Costa Rica y Nicaragua se resuelva con el tiempo, EEUU ha tratado de mantener un bajo perfil para no aparecer tomando postura por uno de los contendientes. Pocos días después de que los hechos empezaran a enredarse, Arturo Valenzuela, subsecretario de Estado para Asuntos Hemisféricos, visitaba ambos países con la vista puesta en la lucha contra el narcotráfico. Según EEUU, el istmo que va desde Colombia a México es un gran territorio dominado por el narcotráfico y el crimen organizado. Costa Rica ha pasado de ser un país de tránsito de drogas a ser una importante base del narcotráfico con una creciente infiltración de los cárteles mexicanos.

A lo largo de los siglos XIX y XX la mayor parte de los conflictos bilaterales en

América Latina respondían a cuestiones fronterizas, al impreciso trazado de los límites entre dos países y a las reivindicaciones territoriales de cada uno de ellos. Nicaragua no sólo mantiene conflictos limítrofes con Costa Rica sino también con Colombia. Nicaragua y Honduras libraron durante años otra batalla jurídica por la delimitación de sus fronteras marítimas en el Caribe, que concluyó con la fijación de los límites por la CIJ en 2007. El gobierno de San José, por su parte, propuso en 2007 al de Managua el arbitraje de la ONU para delimitar la frontera de sus costas del Pacífico, después que un pesquero costarricense fuese capturado en aguas que Nicaragua consideraba propias.

El último enfrentamiento entre Costa Rica y Nicaragua ha vuelto a mostrar la división del hemisferio americano. Por un lado están los países del ALBA (Cuba, Venezuela, Bolivia, Ecuador y Nicaragua) más Argentina, y por el otro, un grupo menos cohesionado y con perspectivas diferentes. En este caso particular, la draga que realiza labores de limpieza del lecho del río San Juan pertenece a ALBANISA, una empresa mixta estatal de petróleo de Venezuela y Nicaragua. Esta empresa se encarga de la distribución del combustible venezolano en Nicaragua y la construcción de una refinería. Surgió en el marco de PETROCARIBE, empresa creada por Venezuela y su petrolera PDVSA con fines eminentemente políticos en los países del Caribe y América Central.

Actualmente hay una tensa calma entre Nicaragua y Costa Rica pero la realidad es que el primero mantiene su tesis de dragado y limpieza de un canal en la desembocadu-

ra del río San Juan, además de operativos contra narcotraficantes, lo que implica la presencia de un retén permanente de efectivos militares nicaragüenses. Por su parte, Costa Rica sigue hablando de incursiones militares, irrespeto a su soberanía, y daños ecológicos.

Paralelamente, Costa Rica y Nicaragua han aceptado la mediación de México y Guatemala para abrir un canal de diálogo y comunicación informal, con la única finalidad de rebajar la tensión. Nicaragua, mientras, ha contratado una cuarta draga que se sumará a las labores iniciadas en octubre pasado. Además, ha puesto en práctica un programa turístico por la zona que incluye el recién dragado canal que conecta las aguas del río San Juan con la laguna de isla Portillos.

No hay visos de que la tensión se reduzca, aunque ninguno de los dos ve por ahora posibilidades de que haya un enfrentamiento armado.

## CONCLUSIONES

El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, obra de gran influencia en el futuro del comercio marítimo mundial y en la economía regional, se encuentra en la misma situación que ha vivido durante casi cinco siglos, es decir: una gran expresión de deseo muy lejana de convertirse en realidad.

Pero esta vez, las trabas a su posible concreción están todas dentro del abanico de opciones posibles de solución si caen al tratamiento de políticos y cancillerías con imaginación y buena voluntad.

Ahora solo cabe esperar que así sea.



# COMBATE A LA PIRATERÍA EN SOMALIA - ¿REMEDIO CONTRA LOS SÍNTOMAS O LA ENFERMEDAD?

Capitán de Fragata (CG) **Rodolfo Diego GROLERO**  
diegogrolero@hotmail.com

## INTRODUCCIÓN

La captura de buques por parte de piratas somalíes durante los últimos tiempos ha tenido una repercusión mediática relevante, que lo ha convertido en un tema por todos conocido y ha dejado de ser una fantasía salida de libros de cuentos o de historias de antaño, para ser contemplado como un factor de análisis estratégico para muchas de las potencias mundiales. Hoy su magnitud ha tomado forma de una organización de delincuencia transnacional muy lucrativa, que repercute peligrosamente en la seguridad regional del “Cuerno de África”.

Si bien hoy en día frecuentemente se incluye la piratería dentro de las “nuevas amenazas”, tal calificativo puede inducir a presentar una visión sesgada de una actividad delictiva que hunde sus raíces en la noche de los tiempos de la propia historia marítima. Esa misma historia que marca cómo los piratas han trascendido -en muchas ocasiones- como héroes en sus naciones o comunidades, pese a practicar lo que en tierra se llamaría robo y secuestro. Este fenómeno se ha dado particularmente en sociedades donde el oficio de las armas era reconocido y estimado, un motivo que llevaba a glorificar esta actividad en lugar de denostarla. Claro está, que estas comunidades se veían beneficiadas por esta actividad, ya fuera por la comercialización de esos motines, o porque sus acciones perturbaban a terceros que atentaban contra

los propios intereses de estas comunidades. Y como ha mencionado algún autor, las aguas de esa parte del Océano Indico - la costa del sudeste de la península arábiga en torno al sultanato de Omán- ha sido la cuna de la piratería.<sup>1</sup>

A nuestro entender las raíces del problema de la piratería de antaño son en parte las que también reflejan las comunidades en las que están inmersos los piratas somalíes. Esto se debe a que también encuentran esa especial motivación, alimentada por un contexto en el cual no existe la autoridad real de Estado, que con el colapso de todas sus instituciones no es capaz de garantizar las necesidades básicas a su población, o al menos a parte de ella. En otras palabras, las raíces de la piratería en Somalia parecen nutrirse en lo que ha sido calificado de “ejemplo paradigmático de *Estado fallido*”<sup>2</sup>.

Es justamente la incapacidad de este Estado en ejercer el control sobre el territorio, y más aún -como Estado ribereño- sobre sus espacios marítimos, que ha favorecido la proliferación de la piratería en el mar. Esta actividad -ilegal- que en la última década ha venido en aumento en las aguas adyacentes y suprayacentes de las costas de Somalia, ha provocado la respuesta de la comunidad internacional. Esta respuesta que podemos catalogar de inédita, por el alto grado de cooperación que ha tenido de diversos actores, así como por el carácter novedoso del variado conjunto de medidas (preventivas y represivas) toma-

das —como ser una mayor amplitud del marco de actuación de la justicia y de las leyes internacionales y de las acciones punitivas contra la piratería, las prestaciones de privados brindando servicios de seguridad armados a bordo de buques mercantes, el despliegue de Fuerzas Navales que han dado varios países en forma individual y combinada; así como otros esfuerzos conjuntos que la propia comunidad internacional ha tomado— no parecen atacar la verdadera “enfermedad”, sino más bien apuntan a controlar algunos “síntomas”, aunque estos al parecer continúan agravándose con el tiempo, como es lógico que suceda cuando un enfermedad no es debidamente atendida.

### **RAÍCES O GÉNESIS DE LA PIRATERÍA —“ENFERMEDAD”**

La piratería marítima no es un problema nuevo ni exclusivo del área de Somalia, y aunque presenta causas estructurales comunes también presenta características únicas de cada región.<sup>3</sup> En el caso de Somalia estas causas están estrechamente conectadas con la descomposición de su sistema de gobierno y el caos generalizado en que se encuentra este país. Esto se ha debido a la permanente guerra civil que enfrentaron a clanes rivales, señores de la guerra y diferentes facciones armadas luego de la caída del régimen de Mohamed Siad Barre en 1991. El colapso de las instituciones estatales ha tenido un impacto muy significativo sobre las poblaciones costeras y sobre el ordenamiento de los espacios marítimos y sus recursos. Y particularmente para el caso de Somalia esto es especialmente relevante, considerando la gran riqueza pesquera en un país con una costa de 3.898 km, la más extensa de todo el continente africano (equivalente en exten-

sión a la costa Este de los EEUU).<sup>4</sup> Justamente la explotación de estos recursos pesqueros —a manos de los buques extranjeros de los cuales la economía de las comunidades costeras somalíes dependía en gran forma a principios de los 90— parece ser el factor iniciador para estas actividades delictivas.

Según los reportes hechos por el Grupo de Monitoreo de ONU, la depredación sistemática que ha tenido la Zona Económica Exclusiva (ZEE) somalí no sólo se ha limitado a la sobreexplotación de las especies marinas sino que también se extiende a la descarga de vertidos tóxicos de todo tipo, incluidos los residuos nucleares de los que sospecha la Organización para la Agricultura y la Alimentación de la ONU (FAO).<sup>5</sup>

En 2007, la Comisión de las Comunidades Europeas estimó que más del 50% del total de las capturas en Somalia son practicadas de manera ilegal. Los datos disponibles para evaluar sus repercusiones no están muy actualizados a causa de la propia dinámica interna de Somalia, pero según la FAO, unos 700 buques de compañías extranjeras faenaban de manera ilegal en la zona de Somalia en 2005<sup>6</sup>, siendo la pesca artesanal —que comprendía el 60% de las descargas en 1990— la más afectada por la competencia directa de las flotas extranjeras, mientras que el 40% restante, que corresponde a la pesca industrial, se encontraba también mayoritariamente controlada por empresas foráneas<sup>7</sup>.

Durante la década del 90, se desarrolló una particular forma de hacer piratería por parte de los pescadores locales autodenominados “guardacostas”. Estos tenían como objetivo proteger sus tradicionales recursos pesqueros contra “los barcos que pescaban ilegalmente y los que vertían sustancias tóxicas en la aguas

costeras”<sup>8</sup>. Estos primeros actos estaban más relacionados con “robos a mano armada”<sup>9</sup>, y sus demandas eran más simples que estar exigiendo dinero: pedían redes, combustible o pescado. Pero los pescadores extranjeros frecuentemente respondían ofreciendo dinero y hasta pagos en efectivo por adelantado.<sup>10</sup> Posiblemente esto se haya debido como respuesta a simplificar el método de “trueque”, que sin lugar a duda traía un gran problema logístico al tener que estar haciendo trasbordo de materiales y pescado. Estos ofrecimientos, así como la continua presencia de buques extranjeros —“en aguas cercanas al noreste de Somalia, tan fuertemente iluminadas como una metrópolis en la noche, debido a la cantidad de pesqueros trabajando”<sup>11</sup>— llevó a que grupos privados como “caudillos” y “hombres de negocios” (después de la caída del Gobierno de Siyad Barre y sus instituciones) pasaran a ser los que regulaban las leyes sobre pesca. Es así que entidades como el Frente Democrático de Salvación Somalí<sup>12</sup> concedieron acuerdos de licencia a países, empresas o buques pesqueros extranjeros.<sup>13</sup> Para supervisar esas concesiones, las autoridades locales recurrieron a milicias armadas para lanzarse al mar en busca de barcos extranjeros, protegiendo lo que consideraban de su propiedad.<sup>14</sup> Según los reportes de ONU “algunos permisos se imprimen en papel con membrete del Gobierno anterior, en tanto que otros llevan los sellos personales de los caudillos”<sup>15</sup>. Este hecho trajo aparejado varias consecuencias. En primer lugar, se comenzaron a ver buques pesqueros extranjeros artillados con armas pesadas, las cuales eran instaladas por las mismas “autoridades” que les concedían las licencias de pesca. Luego, la protección también podía incluir escoltas, pero ellas solían obedecer a diferentes “autoridades protecto-

ras”, que se atribuían *de facto* el control de determinadas zonas marítimas de Somalia, pasando a prevalecer la ley del más fuerte. Como consecuencia de todo esto, en las cercanías de la costa de Puntlandia, se llegó a dar lo que algún autor calificó como un “símil de guerra naval”<sup>16</sup>. Claro que todo esto hizo que la venta de estas licencias alcanzara precios muy altos; donde el pago por adelantado de “aranceles” o “licencias” se pagaban hasta un millón de dólares americanos por temporada<sup>17</sup>.

Otro de los factores que contribuyen a la motivación individual o a la aparición de nuevos grupos de piratas, ha sido la admiración y fascinación que éstos despiertan en sociedades desestructuradas, con necesidades materiales insatisfechas y falta de expectativas profesionales y personales.<sup>18</sup> Una prueba de ello es el testimonio brindado en diciembre de 2009 por un pirata: “Las oportunidades están abiertas para todos (...); cualquiera puede formar parte, ya sea en el mar o en tierra, aportando dinero, armas o materiales útiles... hemos hecho de la piratería una actividad comunitaria”<sup>19</sup>. Esto también fue ratificado por una autoridad oficial local: “los negocios relacionados con la piratería se han transformado en la actividad económica más rentable en nuestra área y, como locales, dependemos de sus resultados... El distrito recibe un porcentaje de cada rescate por parte de los buques que son liberados y eso se invierte en infraestructura pública, incluyendo nuestro hospital y escuelas públicas”<sup>20</sup>. Sin lugar a duda este escenario es un caldo de cultivo para la aparición de la piratería, la cual tiene más probabilidades de prosperar cuando existe aceptación local, donde a menudo los piratas son vistos como benefactores económicos, proveedores de bienes y servicios que de otro

modo no estarían disponibles para la comunidad. Esta “aceptación cultural” –según un estudio realizado por Jon Vagg (1995)<sup>21</sup>– es uno de los cuatro factores que causan la piratería marítima en la región. Los otros tres son el “desarrollo de las economías”, la “oportunidad”, y la “corrupción oficial”. Vagg plantea que es más probable que este fenómeno ocurra en momentos de depresión económica o después de conflictos armados de alguna índole, cuando fuerzas recientemente desmovilizadas son incapaces de encontrar trabajo en la economía de paz. “Oportunidades”, refleja el hecho obvio de que la piratería no puede ocurrir cuando no hay presencia de buques, por eso favorece su desarrollo estar sobre puntos de estrangulamiento o focales de las líneas de tráfico marítimo (caso del Golfo de Adén), en áreas con grandes puertos y con una industria de pesca costera capaz de proporcionar los medios para los piratas (como lo fue la somalí). También es relevante contar con costas propicias para camuflaje (caso Delta del Níger). Asimismo, según Vagg, la piratería es esperable en las zonas donde las autoridades locales no pueden detener a los piratas debido a la falta de recursos, o eligen no actuar voluntariamente porque han sido comprados por los piratas (corrupción). Es así que el Director de Seguridad del Ministerio de Seguridad Nacional de Somalia, a fines de 2007, “reconoció a la agencia Associated Press que ‘cerca del 80% de Somalia no era seguro y se encontraba fuera del control del Gobierno’”<sup>22</sup>.

La ONU estimó que en 2008 el flujo de los ingresos generados por los rescates a los piratas osciló entre USD 25 y 30 millones. Otras fuentes, como el periódico *Lloyd's List*, estiman que fueron U\$S 50 millones para el mismo año, siendo cinco

veces más que los ingresos totales de Puntlandia<sup>23</sup> en el 2008, convirtiéndose en la actividad más lucrativa de Somalia.<sup>24</sup> Esto explica también el apoyo que reciben en sus respectivas comunidades, así como la anuencia de las autoridades, donde por ejemplo “varios ministros y oficiales superiores de la policía de la administración de Puntlandia eran cómplices en el repentino aumento de la piratería”<sup>25</sup>.

Otros comentaristas han vinculado la piratería marítima con las condiciones de fracaso del Estado –“estados fallidos”, como la profesora de la Academia Marítima de California, Donna Nincic; quien presentó un trabajo sobre los “Estados Fallidos y la Re-Emergencia de la Piratería Marítima”<sup>26</sup>. El estudio se centra exclusivamente en África Subsahariana, sugiriendo que las causas de la aparición de esta práctica son su distribución geográfica y en particular (aunque no exclusivamente), la variable de “Estado fallido”. Para el caso particular de Somalia, y como ya hemos mencionado, ésta ha estado sin un gobierno central efectivo desde la década de 1990, convirtiéndose en “uno de los puntos de piratería más candentes del mundo”. En 2005, el Fondo para la Paz comenzó a publicar anualmente los Índices de Estados Fallidos (FSI) construido a partir de 12 indicadores: 4 indicadores sociales, 2 económicos y 6 políticos. El FSI colocó a Somalia en el puesto número uno para el 2011, es decir con el mayor puntaje del globo<sup>27</sup>. Pero vale destacar que Donna Nincic también hace énfasis en que no ha habido un estudio empírico que intente explicar por qué se produce la piratería marítima contemporánea; y si no existe una “sólida comprensión de las raíces causales del problema, las soluciones seguirán siendo ‘post facto’ y potencialmente azarosas y problemáticas”<sup>28</sup>.

## MEDIDAS ANTI-PIRATERÍA – “REMEDIOS”

### Reforzar la legislación internacional para suprimir la Piratería

Han surgido diversos asuntos legales acerca de la legislación internacional sobre piratería como medidas de supresión de esta actividad, particularmente en Somalia.

La misma Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar de 1982 (CONVEMAR) definió la piratería en su artículo 101 y le concede derecho a todos los Estados para que tomen acciones para la supresión de la piratería, autorizando el abordaje, captura, arresto y procesamiento legal de los piratas. Estos derechos son aplicables fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.

Como medida para evitar que los piratas somalíes usen sus Aguas Territoriales como refugio, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la resolución 1816 (junio/2008), que actuando bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, autorizó a los Estados cooperantes a ingresar a las Aguas Territoriales somalíes y tomar las medidas necesarias para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, de la misma manera en que la CONVEMAR lo permite en la Alta Mar.<sup>29</sup> Tal como lo manifestó, M. Bernard Kouchner, Ministro de Relaciones Exteriores para Asuntos Europeos, esta resolución “autoriza, en acuerdo con las autoridades somalíes, entre otras cosas: en caso de delito flagrante, el derecho a persecución implacable desde alta mar entrando en las aguas territoriales de Somalia, lo cual no estaba autorizado hasta ahora en la ley del mar, [y] usando todos los medios necesarios”<sup>30</sup>.

Las Resoluciones del Consejo de Seguridad (UNSCR) 1846 (diciembre/2008) y 1897 (noviembre/2009), dieron luz verde para que

se permitiera el embarque de oficiales de la ley – “ship-riders”- de ciertos países de la región, para facilitar la investigación y procesamiento de las personas detenidas como resultado de las operaciones anti-piratería y también permitir a los Estados cooperantes, la captura de “sospechosos” de piratería que hayan cometido dichos delitos en Mar Territorial somalí.

La UNSCR 1851 (diciembre/2008) toma medidas adicionales, autorizando a Estados y organizaciones regionales a conducir operaciones anti-piratería en Somalia para detener a quienes utilizan el territorio somalí para planificar, facilitar o llevar a cabo actos de piratería y robo a mano armada en el mar. David Miliband, Ministro de Relaciones Exteriores del Reino Unido, dijo: “la autorización (...) permite a los Estados cooperantes con el Gobierno Federal Transicional (TFG) aplicar todas las medidas necesarias para eliminar la piratería, habilita a los Estados y organizaciones regionales a utilizar la fuerza, si fuera necesario, en tierra somalí. Esta herramienta fue una adición importante para el combate de la piratería”<sup>31</sup>.

Debido a la existencia de un vacío legal en la legislación local de algunos Estados, en lo que refiere al procesamiento de personas responsables por actos de piratería y robo a mano armada en el mar; y asimismo a las controversias acerca de los derechos de los distintos Estados para ejercer su jurisdicción judicial –cuando los delitos cometidos en la jurisdicción de un Estado, o en jurisdicción internacional afectan otros Estados – el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR 1846 - Dic/2008) exhortó a los Estados parte a la Convención de 1988 para la “Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima” (Convención SUA) a implementar sus obligaciones bajo dicha convención en toda su extensión, y cooperar con el Secretario General y

la Organización Marítima Internacional (OMI) para fortalecer la capacidad de juzgar internacionalmente a los individuos sospechosos de piratería y robo a mano armada en el mar. Asimismo, también se exhortó a todos los Estados a tipificar la piratería como delito bajo sus respectivas leyes locales (UNSCR 1918 - Abr/2010). Además entran en vigencia los Protocolos de la Convención SUA de 2005 reforzando los esfuerzos internacionales anti-piratería, otorgando el adecuado marco legal para que los Estados miembro penalicen los delitos, establezcan jurisdicciones y permitan la entrega de personas responsables por el secuestro de un buque o por ejercer control sobre él por medio de la fuerza o amenaza o cualquier otra forma de intimidación.<sup>32</sup>

### **El Fortalecimiento de la Justicia Internacional y Acciones Punitivas contra la Piratería**

La UNSCR 1851 (2008) sostenía que “la falta de capacidades, legislación local y claridad sobre cómo disponer de los piratas luego de su captura, ha entorpecido una acción internacional más enérgica contra la piratería en las cercanías de la costa de Somalia y en algunos casos ha llevado a que los piratas fueran liberados sin enfrentar a la justicia”<sup>33</sup>.

Esta falta de legislación existente en los diferentes Estados, ha generado serios problemas legales dentro de las fuerzas navales desplegadas en el área. Tal es el caso de la Fragata “Rheinland Pfalz” (marzo/2009), en el cual las autoridades alemanas no sabían qué acción tomar luego de capturar a un grupo de piratas que intentaban abordar un barco mercante alemán costas afueras de Somalia, debido a que era la primera vez en la historia naval alemana que su Armada detenía piratas en alta mar.

Para mencionar otro ejemplo, España ni siquiera contemplaba en su código penal el delito de piratería: “lo retiró hace 15 años”<sup>34</sup>. En el caso de Francia, en octubre de 2008 comandos galos capturaron varios piratas somalíes que luego entregaron a las autoridades de Puntlandia pese a la falta de capacidad para juzgarlos y retenerlos<sup>35</sup>. Tampoco a los países de buques de “banderas de conveniencia”, como Liberia, Panamá o las Islas Marshall, les interesaba juzgar delitos cometidos a miles de kilómetros de distancia.<sup>36</sup>

Es así que, frente a estos inconvenientes, y con el cometido garantizar el debido proceso judicial a los piratas detenidos en el “Cuerno de África”, la Unión Europea firmó un acuerdo con Kenia (marzo de 2009), para que estos fueran juzgados en ese país.<sup>37</sup>

Con estos antecedentes, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen (UNODC) comenzó a trabajar en 2009 en el Programa Anti-Piratería (CPP). Este programa tenía por objetivo, el asistir mediante programas de fortalecimiento de capacidades judiciales, procesales y policiales, de manera de mejorar y hacer más eficientes los juicios y apresamiento en centros regionales. La intención era, que dicha tarea fuera llevada en Kenia, Islas Seychelles, Islas Mauricio, las Maldivas, Tanzania y Somalia, todos países de la región. “Los esfuerzos de la UNODC y sus socios multilaterales han tenido un éxito considerable en el sector de justicia criminal. Kenia tiene en la actualidad 69 sospechosos en proceso judicial, condenó a 50, y las Seychelles, a pesar de su pequeño tamaño, ha llevado a cabo 31 procesos y condenado ya a 22 sospechosos”<sup>38</sup>. Por otro lado, este relativo éxito no es suficiente para dirigir 740 individuos detenidos en 13 países. Esta situación supera la capacidad de UNODC y de los países acusadores,

“debido a que la prisión prolongada significa una ‘considerable carga’ (las sentencias generalmente se extienden de 5 a 20 años)”.<sup>39</sup> Ashley Roach pone un ejemplo de este éxito relativo al manifestar que “los juicios actuales contra piratería han engrosado la lista de casos pendientes del sistema judicial criminal de Kenia. Sin embargo, los sospechosos siguen alegando malos tratos, falta de atención médica y falta de confianza en el sistema judicial de Kenia”<sup>40</sup>. A esto se suma la negativa de Kenia desde fines de 2009 a realizar más procesamientos sobre piratería provenientes de fuerzas navales no keniatas, debido a que no recibieron asistencia de sus socios de la forma en que se estipulaba en los acuerdos.<sup>41</sup>

El CPP está comenzando a generar un sentimiento de orgullo en las propias instituciones somalíes y a fortalecer sus capacidades para actualizar sus prisiones y cortes de justicia, a pesar de su falta de presupuesto. El Director Ejecutivo de UNODC, Yury Fedotov, dijo: “está claro que la única solución viable a largo plazo al problema de piratería de Somalia es restaurar la ley y el orden en Somalia (...) También está claro que la solución aún está a unos años de alcanzarse y va a requerir esfuerzos internacionales conjuntos y coordinados”.<sup>42</sup>

### **Otros Esfuerzos de la Comunidad Internacional**

El Grupo de Contacto sobre Piratería frente a las Costas de Somalia (CGPCS) fue creado el 14 de enero de 2009, siguiendo la UNSCR 1851. Este es un foro internacional que busca conectar distintos actores con el interés de combatir la piratería. Los Estados participantes buscan coordinar esfuerzos políticos, militares y demás, para terminar definitivamente con la piratería frente a las costas de Somalia y asegurar que los piratas

sean llevados ante la justicia.<sup>43</sup> Hay cuatro Grupos de Trabajo encargados de desarrollar e implementar políticas y programas nacionales anti-piratería: Grupo 1: Coordinación Militar y Operativa, Intercambio de Información y Fortalecimiento de las Capacidades; Grupo 2: Asuntos Judiciales (mecanismos judiciales para impedir la piratería); Grupo 3: Fortalecimiento Interno de la Industria Naviera (trabaja en contacto con la industria naviera comercial para aumentar la toma de conciencia y mejorar sus capacidades de seguridad); y Grupo 4: Información Pública (busca dejar en claro al mundo, y especialmente a los somalíes, el daño que hacen los piratas). Prácticamente 60 países y varias organizaciones internacionales participan en el Grupo de Contacto, incluyendo la Unión Africana (AFRICON), la Liga Árabe, la Comunidad Económica Europea, la OMI, la OTAN y varios departamentos y agencias de las Naciones Unidas.<sup>44</sup>

Otro instrumento que se ha creado para facilitar el desarrollo de cooperación regional en la lucha contra la piratería, ha sido el “Código de Conducta sobre la Represión de la Piratería y Robo a Mano Armada contra Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén” (Código de Conducta Djibouti). Este encuentro fue convocado por la OMI en Djibouti en enero de 2009. En febrero de 2011, 17 países ubicados en el Océano Índico Occidental y en el Golfo de Adén se habían unido y 21 eran ya elegibles para firmarlo. Los países participantes se comprometen a cooperar con vistas a compartir y reportar información relevante; prohibir la navegación de barcos sospechosos de participar en piratería o robo a mano armada contra otros buques; asegurar que los culpables o sospechosos de cometer dichos delitos fueran aprendidos y procesados; y facilitar el adecuado cuidado, tratamiento y repatriación de víctimas de piratería o robo a mano

armada contra barcos.<sup>45</sup> Esta cooperación puede establecerse entre Estados firmantes del tratado o con Estados de otras regiones pero que sean dueños de flotas desplegadas en el área. También autoriza el uso de “ship-raiders” en los barcos que operan en el área, para facilitar dichas tareas.

A través de su Centro de Información sobre Piratería (PRC), la Oficina Marítima Internacional (IMB) también contribuye con una línea telefónica de emergencia que funciona las 24 horas, para que los capitanes de los barcos reporten incidentes reales o intentos de piratería o robo a mano armada. También mantiene un mapa online activo sobre piratería y elabora reportes trimestrales y anuales sobre esta actividad.<sup>46</sup>

Asimismo, INTERPOL –la organización policial más grande del mundo, con 188 países miembros– está realizando esfuerzos en contra de la piratería con su proyecto “BADA”, presentado en 2005. El mismo tiene como objetivo fundar las bases para el fortalecimiento de la capacidad legal que permita salvar la distancia entre la interdicción militar y el procesamiento de los piratas. A su vez, en enero de 2010, INTERPOL anunció la creación de un grupo de trabajo para coordinar los esfuerzos anti-piratería de la organización.<sup>47</sup>

La OMI ha estado realizando numerosas tareas para cooperar con los esfuerzos anti-piratería. Por ejemplo, en forma regular recoge datos de reportes de los gobiernos miembros y organizaciones internacionales sobre piratería y robo a mano armada. Los informes incluyen nombres y descripción de los barcos atacados, posición y hora del ataque, consecuencias sobre la tripulación, buque y carga y acciones tomadas por la tripulación y autoridades de la costa. También promulga documentos con información, guía y recomendaciones para gobiernos, dueños de barcos, capitanes y navegantes a fin de

evitar y suprimir el robo a mano armada contra barcos, tal como el Código de Prácticas para la investigación de crímenes de piratería y robo a mano armada contra barcos (emitido en enero de 2010). Actualmente la OMI está trabajando con INTERPOL para incorporar lineamientos de investigación en la escena del crimen dentro de sus regulaciones para los navegantes.<sup>48</sup>

### **Despliegue de las Fuerzas Navales Internacionales**

La CTF 150 (Fuerza de Tarea Combinada, por su sigla en inglés) fue la primer fuerza de coalición que operó en la región que comprende el Mar Árabe Norte, el Golfo de Adén y el Cuerno de África. Está liderada por los EE.UU, Francia, Reino Unido, Canadá, Pakistán; y Alemania también ha tomado parte, a pesar que esta fuerza de coalición fue establecida para evitar el uso de líneas de comunicación marítima por parte de los terroristas, más que operaciones anti-piratería, las cuales nunca jugaron un rol importante en esta organización. De alguna forma contribuyó a mitigar esta actividad delictiva al identificar los patrones anormales que presentaban las actividades de los buques, dando un conocimiento más acabado del entorno marítimo de la región. Todo esto en definitiva, acompañado por las políticas empleadas por las armadas de la coalición –referente a la persecución de piratas y la protección marítima de buques mercantes– derivaron en una nueva Fuerza de Tarea Combinada, la CTF 151.<sup>49</sup>

La CTF 151 fue creada por EE.UU (enero de 2009), con una misión anti-piratería específica –“la desarticulación de la piratería y robo a mano armada en el mar y la asociación con entidades regionales y otros para fortalecer y mejorar las capacidades relevantes a fin de proteger el comercio marítimo

global y asegurar la libertad de navegación”—respaldada por las UNSCR 1816, 1838, 1846, 1851 y 1897.<sup>50</sup> Al mismo tiempo permitía a otros Estados que no participaban de CTF 150 a formar parte de operaciones anti-piratería en la región. Algunos de los países que han estado participando como parte de esta fuerza naval multinacional son Singapur, Indonesia, República de Corea, Canadá, Dinamarca, Francia, Holanda, Pakistán, Reino Unido y Australia.

La Unión Europea, bajo la Política Común de Seguridad y Defensa (CSDP), autorizó su primer operación naval, denominada “EUNAVFOR Somalia – Operación ATLANTA”. Fue lanzada en diciembre de 2008 a fin de “proteger la ayuda humanitaria y reducir la alteración de las rutas marítimas y la desestabilización del entorno marítimo en la región”<sup>51</sup>.

A diciembre de 2010, 26 han sido los países que han contribuido en alguna medida a la operación. Entre ellos, Francia, España, Alemania, Grecia, Suecia, Holanda, Italia, Bélgica, Reino Unido, Portugal, Luxemburgo, Malta, Estonia y Noruega (que no es un estado miembro de la UE) han brindado su colaboración al NAVFOR, ya sea con un buque de guerra desplegado en el área en forma regular o con patrulla marítima y aviones de reconocimiento, o con el Destacamento para la Protección de Buques (VPD). Los siguientes países han participado también en estos esfuerzos proveyendo personal militar para trabajar en la Sede Operativa de EUNAVFOR: Chipre, Rumania, Bulgaria, Eslovenia, República Checa, Hungría, Polonia, Irlanda, Finlandia y también Croacia, Ucrania y Montenegro (tampoco miembros de la Unión Europea).<sup>52</sup>

El Grupo Marítimo de la OTAN “ha contribuido a evitar y dismantelar ataques piratas al proteger buques y ha ayudado a aumentar el nivel general de seguridad de la re-

gión desde octubre de 2008”.<sup>53</sup> Su participación comenzó con el propósito de proveer protección cercana a los barcos del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas (WPF) que transitaban a través de la región del Cuerno de África. Actualmente las Operaciones Navales de la OTAN contribuyen “con la seguridad marítima en la región y también ofrecen capacitación a los países de la región para desarrollar sus propias capacidades para el combate de actividades de piratería”<sup>54</sup>. Los Grupos Marítimos Permanentes de la OTAN (NSMG) son una fuerza marítima multinacional conformada por buques de diversos países aliados. Hasta el momento las armadas que han participado son las de EE.UU., Reino Unido, Dinamarca, Italia, Holanda, Grecia, Turquía, Portugal y Canadá.<sup>55</sup>

Además de los países representados en las fuerzas navales multinacionales mencionadas, diversas fuerzas marítimas están presentes en esta zona, como China, Rusia, India, Irán, etc. y conducen actividades anti-piratería de forma permanente o temporaria, protegiendo a su flota mercante, o como forma complementaria y de acuerdo a las UNSCR correspondientes.<sup>56</sup>

Vale la pena mencionar lo manifestado por el Capitán Mukundan (Director del Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional – IMB-PRC): “Las unidades desplegadas en los mares frente al Cuerno de África deberían ser felicitadas por evitar un gran número de ataques piratas en la región. La presencia continua de navíos internacionales es vital en la protección de buques mercantes a lo largo de estas importantes rutas comerciales”<sup>57</sup>.

### Servicios Privados de Seguridad

De acuerdo con lo que plantea John Payne, los Servicios de Seguridad Privada

han surgido como una nueva medida de protección contra el accionar de los piratas. Esta medida ha levantado grandes controversias. Las recomendaciones realizadas por los diferentes actores, tales como autoridades nacionales, agentes u oficinas marítimas, han sido en general desalentado tomar dichas medidas. En primer lugar por existir restricciones legales; algunos Estados no tienen amparo jurídico para autorizar a que buques privados ingresen a su territorio con armas a bordo. Otra razón es que se cree que la tripulación y la carga estarían expuestas a mayores riesgos, considerando que puede existir una escalada de violencia frente a la respuesta de guardias armados, los cuales deberán enfrentar los rifles automáticos, lanzagranadas antitanque (RPG), etc. de los piratas. Esta escalada, además de las complejas implicancias políticas y legales, podría producir explosiones o derrames de buques cisterna de gas, petróleo y químicos, causando mayores daños aún. De todas formas algunas agencias de seguridad están presionando a los armadores para que contraten la custodia cuando sus buques transitan por aguas expuestas a piratas. Se ha reportado que navieras asiáticas han contratado compañías de seguridad británicas para proteger los buques que transitan por

el Golfo de Adén. También el gobierno español ha autorizado a los navíos de su bandera a contratar guardias de seguridad privados cuando navegan por la costa somalí.<sup>58</sup> Además, hay empresas israelíes brindando este servicio, “se estima que hay miles de guardias de seguridad israelíes contratados en seguridad marítima en el mundo”<sup>59</sup>.

Es de notar que algunas navieras también han instalado sistemas de protección para prevenir el abordaje de piratas (complementando los servicios de seguridad armados o como una medida independiente), como sistemas de protección perimetral, sistemas de agua, alambradas, etc.

### EFECTOS DE LA PIRATERÍA – “SÍNTOMAS”

Analizando las cifras que difunde la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara Internacional de Comercio (ICC) en sus reportes anuales, se aprecia que los incidentes por ataques de piratería y robo a mano armada han venido claramente en aumento hasta el 2009, año que comienza un período de meseta hasta 2011. Pero en el 2012, y pese a que las estadísticas (actualizado hasta el 3/12)<sup>60</sup> no son las finales, claramente demuestran una sensible disminución.

Tabla 1. Comparación de los resultados arrojados por los actos de Piratería

Año	Personas Secuestradas	Personas Asesinadas	Barcos Secuestrados	Buques Atacados
2006	---	---	---	10
2007	154	0	11	31
2008	815	0	42	134
2009	867	0	52	220
2010	1016	8	49	219
2011	802	8	28	237
2012	448	0	13	125

Fuente: recopilado de los reportes anuales del ICC-IMB.

La IMB atribuyó la reducción de incidentes en Somalia al trabajo de disuasión de las fuerzas navales internacionales presentes en el área y a otras medidas aplicadas por la industria marítima y las navieras. El Capitán Mukundan, Director del Centro de Informes sobre Piratería de la IMB, que ha monitoreado la piratería a nivel mundial desde 1991, manifestó “que las acciones navales juegan un rol fundamental para frenar a los piratas. No hay otra alternativa que contar con su presencia”<sup>61</sup>.

Cabe destacar que algunos analistas sostienen que solo el 50% de los incidentes es reportado, debido a que los armadores se ven incentivados a no dar parte oficial de los incidentes, evitando así la suba de los costos de los seguros marítimos. Por otra parte, una investigación podría requerir que el buque se detuviera en puerto, y todos esos retrasos cuestan “diez o cientos de miles de dólares por día”<sup>62</sup>. A excepción de los ataques relevantes, difíciles de ocultar, no parece ser muy rentable dar parte a los ataques fallidos. Es por eso que Ashley Roach, sostiene que no existen razones para confiar en las cifras oficiales, y que la práctica de no dar parte de los incidentes podría ir en aumento.<sup>63</sup>

También vale destacar que las pérdidas económicas no son solo para la comunidad marítima, también lo son para los propios somalíes. Se estima que éstas oscilan entre USD 7 a 12 millones por año, a causa de la suba de los “commodities” (arroz, azúcar, etc.) y el petróleo como resultado directo de los ataques a los buques comerciales que abastecen Somalia<sup>64</sup>. Contrariamente a lo que sucede en las aguas somalíes, en tierra, los efectos de la piratería son pobremente documentados o simplemente desconocidos, sin poder evaluar el impacto socio-económico. Claro que este impacto está referido a la sociedad somalí entera, y contrasta con los grandes incen-

tivos que parte de la sociedad obtiene por la creciente recompensas de sus “motines”. Y es por este último motivo, que se espera que el número de somalíes involucrados en la piratería crezca. En 2011 se estimaba que “solamente 2.000 somalíes estuvieran involucrados en la piratería, pero el crimen organizado, una vez establecido, puede arruinar sociedades enteras”<sup>65</sup>.

### **Resultados obtenidos aplicadas las medidas Anti-Piratería.**

Luego de reconocer los síntomas, diagnosticar la enfermedad y administrar los remedios, se hace necesario realizar un análisis de los resultados obtenidos. Para ello, se tomaron los datos arrojados de una investigación realizada en 2010, en la cual se analizaron 143 reportes mensuales de OMI sobre incidentes de piratería propiamente dichos, para determinar si y qué tipo de respuesta represiva se había tomado. Para ello se relacionó el número de ataques marítimos ocurrido en el periodo que va de 1998 a 2009, y la respuesta que las autoridades dieron a los perpetradores de dichos ataques. En ese período de doce años, se reportaron 2661 ataques marítimos, pero solo 1772 casos fueron considerados para dicha investigación (universo tomado), ya que no todos cumplían con los criterios de selección establecidos. Estos reportes debían ser originados por una autoridad legal nacional o local y al menos los casos debían haber tenido alguna iniciación en curso de los procedimientos criminales, más que haberse materializado arrestos, o condenas definitivas. Solamente en 149 casos –menos del 10%– se tomaron medidas de algún tipo por parte de autoridades nacionales o internacionales<sup>66</sup>.

A su vez, la investigación proponía conocer la “tasa de procesamientos”, comparando el volumen de ataques reportados en

Tabla 2. Comparación de la Tasa de Procesamientos en Jurisdicción Universal<sup>67</sup>

	1998-2009	1998-2007	2008-2009
Procesamientos	17	4	13
Incidentes (en aguas internacionales)	1158	754	404
Tasa de Procesamiento	1,4%	0,53%	3,22%

Fuente: Recopilación de los reportes anual, trimestral, y mensual de piratería de la OMI y de IMB.<sup>68</sup>

aguas internacionales con el número de “piratas” procesados, como lo demuestra la Tabla 2.

Estos datos nos permiten cuantificar de alguna forma los resultados obtenidos en el combate que se está dando por parte de la Comunidad Internacional a la piratería, sobre todo en la costa somalí; y éstos, a pesar del notorio incremento al 3,22 % en la tasa de procesamientos registrada en 2008-2009, siguen siendo poco alentadores.

Una consideración final a ser tomada en cuenta es que Kenia tiene la autoría de 12 de los 13 procesamientos de 2009, y más del 76% en el periodo de doce años en estudio<sup>69</sup>. Pero Kenia, como ya mencionamos, se negó a seguir procesando piratas capturados por otros Estados en 2010. Esta nueva situación podría hacer caer la tasa de procesamientos dramáticamente en los últimos años. Por otra parte muchos de los piratas capturados son niños (menores de 15 años), los cuales deben ser más que procesados, protegidos de la explotación social y económica a la cual están sometidos en sus comunidades.

Si comparamos estas cifras con la respuesta que puedan dar las autoridades competentes a otro tipo de delitos, parecería que el 3% no es suficiente para disuadir las acciones piratas somalíes, que, en definitiva, son el factor clave del problema. Tratar de evaluar la “sensación” de peligro que los pi-

ratas puedan tener a raíz de las medidas tomadas, sería obviamente una pretensión irrealista. Pero en definitiva no podemos perder de vista que el “centro de gravedad” del pirata es la “motivación” que lo lleva actuar como tal. Mi pregunta es la siguiente: ¿quién intimida más al pirata, las represalias que puedan venir de parte de las fuerzas navales en el mar, o las que reciba de su propia comunidad por negarse a realizar una tarea impuesta por los líderes de su propia comunidad? Conociendo la realidad política y social de los piratas somalíes, la respuesta parece estar bien clara.

En otras palabras, las medidas anti-piratería parecen no ser muy eficaces. Para que una medida sea eficaz en términos disuasorios, ésta en primer lugar debe tener la capacidad de causar un daño, mostrar que se posee esa capacidad a través de mensajes claros y estar resueltos a utilizarla cuando sea necesario. En mi opinión, la comunidad internacional ha demostrado que efectivamente tiene la capacidad, pero ésta adquiere validez cuando materializa su potencial contra el perpetrador -no contra los observadores externos. Aun cuando ésta haya enviado mensajes claros, sigue fallando en su resolución de actuar en tierra firme con el Gobierno Federal Transicional (TNG) y los gobiernos de Somalia y

Puntlandia. “Somalia simplemente no tiene capacidad de afrontar este problema, porque está enfrentada a una gama muy amplia de desafíos, uno de los cuales es la piratería. Es entonces poco probable que la piratería sea priorizada o solucionada por los somalíes sin ayuda internacional”<sup>70</sup>.

Comparto el concepto de que “la ausencia de una capacidad o voluntad de ejercer una represalia máxima podría convertir la posibilidad de defensa o de disuasión en un mero ejercicio de presencia o incluso en pérdida de la credibilidad, pudiendo en realidad provocar un efecto contrario al que se persigue.”<sup>71</sup>

## CONCLUSIONES

Las medidas o iniciativas que los diferentes actores de la comunidad internacional han tomado con el objetivo de suprimir la piratería en Somalia, no están dando resultados efectivos y mucho menos eficientes. Las estadísticas hablan por sí solas; el aumento de los actos de piratería en las costas de Somalia es un hecho bien documentado, con la paradoja que cada año se toman más medidas utilizando mayores esfuerzos. Podrá ser discutible si estas medidas han reducido la eficiencia de los ataques de los piratas -más ataques con menor número de capturas-, o si la tendencia a la baja de las cifras obtenidas en el 2012 son definitivas, pero ese no es el objetivo de nuestro estudio. Por otra parte, todas estas medidas, de alguna forma u otra, están orientadas principalmente a tomar acción una vez que el pirata está en el mar y con la resolución a actuar (cualesquiera fuera su motivación). Pero la clave del problema está en tierra y dentro de su comunidad, porque ella nutre esa determinación.

En síntesis, las medidas anti-piratería no están atacando la raíz del problema, que

yace en las comunidades somalíes, sino controlando los “síntomas”. Parecería que la metodología adoptada es para que éstos queden dentro de lo que podríamos llamar un margen “aceptable” para la comunidad internacional. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas es claro cuando no califica a la piratería *per se* una amenaza, sino como contribuyente a la grave situación del Estado Somalí, que ha sido calificada en forma reiterada como una amenaza para la paz mundial. En nuestra opinión, al no reconocer a la piratería como un peligro, el Consejo de Seguridad está intentando mantener este problema dentro de unos márgenes determinados, lo cual está lejos de contribuir a erradicarlo.

Aun así, lo cierto es que la historia de la lucha contra la piratería por parte de los Estados proporciona una reflexión que no pasa inadvertida: “ya desde tiempos lejanos, la mejor solución contra la piratería no fue patrullar el mar, ni mucho menos escoltar a los mercantes; sino desmantelar las bases de los piratas”<sup>72</sup>.

## BIBLIOGRAFÍA

**Ashley Roach, J.** “AGORA: PIRACY PROSECUTIONS - Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions”. USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3

**Combined Maritime Forces.** “CTF-151: Counter-piracy” en <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (ingreso 23/4/2011).

**International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services,** “Six month drop in world piracy, IMB report shows”, 16/7/2012, en <http://www.icc-ccs.org/news/747-six-month-drop-in-world-piracy-imb-report-shows> (ingreso 11/1/2013)

**International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services,** “Piracy & Armed

Robbery News & Figures”, en <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (ingreso 11/1/2013).

**International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau**, “PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS, ANNUAL REPORT – 2007”, enero 2008.

**International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau**, “PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS, ANNUAL REPORT – 2008”, enero 2009.

**International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau**, “PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS, ANNUAL REPORT – 2009”, enero 2010.

**International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau**, “PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS, ANNUAL REPORT – 2010”, enero 2011.

**European Union Naval Force Somalia - Operation Atalanta**. “Mission” en <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> (ingreso 22/Abr/2011).

**Farley, Robert y Gortzak, Yoav**. “*Europa contra los Piratas*”, Foreign Policy (Spanish edition), en <http://www.fp-es.org/autor/robert-farley-y-yoav-gortzak> (ingreso 03/Jun/2009).

**Fernández Fadón, Fernando**. “*Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima*”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

**International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services**. “Hostage-taking at sea rises to record levels, says IMB”, 17/Jan/2011, en <http://www.icc-ccs.org/news/429-hostage-taking-at-sea-rises-to-record-levels-says-imb> (ingreso 5/2/2011)

**Kouchner, Bernard**. “Fight against maritime piracy”. French Embassy in the UK en <http://www.ambafrance-uk.org/Maritime-piracy.html> (ingreso 21/Abr/2011).

**Hulburt, Kaija**, “**Human Cost of Somali Piracy**”, Oceans Beyond Piracy, 6/6/2011, p 25, en [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human\\_cost\\_of\\_somali\\_piracy.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf), (ingreso 11/1/2013)

**Murphy, Martin**. “*Somalia: The New Barbary?*”, Columbia University Press, New York, 2011.

**Nincic, Donna**. “*State Failure And The Re-Emergence Of Maritime Piracy*”, California Maritime Academy, California State University, Presented at the 49 Annual Convention of the International Studies Association San Francisco, CA, March 26-29, 2008, en [http://www.allacademic.com/meta/p\\_mla\\_apa\\_research\\_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php](http://www.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php) (ingreso 3/May/2011).

**OceansBeyondPiracy.org**. “International Counter-Piracy Efforts - Djibouti Code of Conduct” en <http://oceansbeyondpiracy.org/obp/matrix/counter-piracy-activities-static> (ingreso 23/Abr/2011).

**Payne, John**. “Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas”. Sheridan House Inc. New York, 2010

**Richmond Jarrett, Michael (Jr.)**. “Optimizing the Naval Force for the Horn of Africa Anti-piracy Mission”. Naval War College. Paper submitted to the Faculty NWC, Department of Joint Military Operations, 4 Mayo 2009.

**The Fund for Peace**. “Failed States Index Scores 2010”, en [http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com\\_content&task=view&id=452&Itemid=900](http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com_content&task=view&id=452&Itemid=900) (ingreso 3/May/2011).

**United Nations Office on Drugs and Crimes (UNODC)**. “UNDOC and Piracy” en <http://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html?ref=menu-side> (ingreso 23/Abr/2011).

**United Nations Security Council**. “The situation in Somalia.” S/RES/1976. 2011. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions11.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions11.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1972. 2011. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions11.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions11.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1964. 2010. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions10.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1950. 2010. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions10.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1918. 2010. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions10.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1916. 2010. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions10.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1910. 2010. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions10.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions10.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1897. 2009. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions09.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions09.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1872. 2009. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions09.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions09.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1863. 2009. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions09.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions09.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1851. 2008. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1846. 2008. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1838. 2008. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

“The situation in Somalia.” S/RES/1816. 2008. [http://www.un.org/Docs/sc/unsc\\_resolutions08.htm](http://www.un.org/Docs/sc/unsc_resolutions08.htm) (ingreso 21 Abril 2011).

**Urbina, Julio Jorge.** “*Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional*”. Revista Española de Relaciones Internacionales (RERI), Nr 2, Asociación para las Naciones Unidas y el Derecho Internacional (ANUDI), Julio 2010, en [http://www.eri-anudi.es/index\\_archivos/completo2.pdf](http://www.eri-anudi.es/index_archivos/completo2.pdf) (ingreso 1/May/2011).

**US Department of State – Diplomacy in Action.** “International Response - Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia” en <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm> (ingreso 23 Apr, 2011).

## NOTAS

1 *Vid.* GOSSE. Philip: “*Los piratas del oeste. Los piratas de oriente (Historia de la piratería)*”, Espasa Calpe, Madrid, 1970, p. 135, en: Urbina, Julio Jorge “*Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacio-*

*nal*”. Revista Española de Relaciones Internacionales (RERI), Nr 2, Asociación para las Naciones Unidas y el Derecho Internacional (ANUDI), July 2010, p. 91, disponible en [http://www.eri-anudi.es/index\\_archivos/completo2.pdf](http://www.eri-anudi.es/index_archivos/completo2.pdf). (ingreso 1/May/2011).

2 Urbina, Julio Jorge “*Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional*”. Revista Española de Relaciones Internacionales (RERI), Nr 2, Asociación para las Naciones Unidas y el Derecho Internacional (ANUDI), July 2010, p. 92, disponible en [http://www.eri-anudi.es/index\\_archivos/completo2.pdf](http://www.eri-anudi.es/index_archivos/completo2.pdf) (ingreso 1/May/2011).

3 Fernández Fadón, Fernando. “*Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima*”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.2, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

4 Urbina, Julio Jorge “*Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional*”. Revista Española de Relaciones Internacionales (RERI), Nr 2, Asociación para las Naciones Unidas y el Derecho Internacional (ANUDI), July 2010, p. 92, disponible en [http://www.eri-anudi.es/index\\_archivos/completo2.pdf](http://www.eri-anudi.es/index_archivos/completo2.pdf). (ingreso 1/May/2011).

5 Fernández Fadón, Fernando. “*Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima*”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.2, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

6 Urbina, Julio Jorge “*Estados fallidos y proliferación de actos contra la seguridad de la navegación marítima en las aguas somalíes: Papel del Estado ribereño e importancia de la cooperación internacional*”. Revista Española de Relaciones Internacionales (RERI), Nr 2, Asociación para las Naciones Unidas y el Derecho Internacional (ANUDI), Julio 2010, p. 92, disponible en [http://www.eri-anudi.es/index\\_archivos/completo2.pdf](http://www.eri-anudi.es/index_archivos/completo2.pdf). (ingreso 1/May/2011).

7 Fernández Fadón, Fernando. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.2, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

8 Comité del Consejo de Seguridad, “Informe del Grupo de Supervisión para Somalia establecido en virtud de la resolución 1630 (2005) del Consejo de Seguridad”, ONU 2006/229, 4/05/2006, p 26.

9 La piratería por definición se limita a hechos ocurridos en “alta mar” (más allá de las doce millas náuticas), por lo que la Organización Marítima Internacional (OMI) (resolución A.922(22)), incluyó el delito de “robo a mano armada contra los buques” para los actos de violencia que ocurren dentro de las “aguas territoriales” de un Estado (la gran mayoría de los ataques “piratas” se producen dentro de éstos límites).

10 Murphy, Martin. “Somalia: The New Barbary?”, Columbia University Press, New York, 2011, p. 19.

11 *Ibid.* p. 20.

12 Uno de los movimientos que derrocó al Gobierno de Barre, y controlaba la región que hoy es Puntlandia.

13 Murphy, Martin. “Somalia: The New Barbary?”, Columbia University Press, New York, 2011, p. 19.

14 Fernández Fadón, Fernando. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.3, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

15 *Ibid.*, p.3

16 Murphy, Martin. “Somalia: The New Barbary?”, Columbia University Press, New York, 2011, p. 19.

17 Fernández Fadón, Fernando. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.3, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

18 Fernández Fadón, Fernando. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.4, disponible

en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

19 Murphy, Martin. “Somalia: The New Barbary?”, Columbia University Press, New York, 2011, p. 120.

20 *Ibid.*, p. 120.

21 Nincic, Donna. “State Failure And The Re-Emergence Of Maritime Piracy”, California Maritime Academy, California State University, Presented at the 49 Annual Convention of the International Studies Association San Francisco, CA, March 26-29, 2008, p 11-12, disponible en [http://www.allacademic.com/meta/p\\_mla\\_apa\\_research\\_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php](http://www.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php) (ingreso 3/5/2011).

22 Fernández Fadón, Fernando. “Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.9, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

23 Puntlandia es un estado autoproclamado autónomo de Somalia. Ocupa el extremo del llamado Cuerno de África, al noreste de Somalia, y al Este de la autoproclamada República de Somalilandia (Estado independiente de facto).

24 *Ibid.*

25 *Ibid.*, p.10.

26 Nincic, Donna. “State Failure And The Re-Emergence Of Maritime Piracy”, California Maritime Academy, California State University, Presented at the 49 Annual Convention of the International Studies Association San Francisco, CA, March 26-29, 2008, disponible en [http://www.allacademic.com/meta/p\\_mla\\_apa\\_research\\_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php](http://www.allacademic.com/meta/p_mla_apa_research_citation/2/5/4/3/2/pages254325/p254325-1.php) (ingreso 3/5/2011).

27 The Fund for Peace, “Failed States Index Scores 2010”, disponible en [http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com\\_content&task=view&id=452&Itemid=900](http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com_content&task=view&id=452&Itemid=900) (ingreso 3/5/2011).

28 *Ibid.*, p 6.

29 Ashley Roach, J. “Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions”. USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3, p 400.

30 Kouchner, Bernard, “Fight against maritime piracy”. French Embassy in the UK. <http://www.ambafrance-uk.org/Maritime-piracy.html> (ingreso 21/4/ 2011).

- 31 UNSCR 1851, statements in explanation of vote, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>, (ingreso 21 Apr 2011).
- 32 Ashley Roach, J. "Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions". USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3, p 407.
- 33 UNSCR 1851, p2.
- 34 Resource: ABC.ES [http://www.nuestromar.org/noticias/defensa\\_seguridad\\_y\\_proteccion\\_032009\\_22410\\_que\\_hacer\\_con\\_un](http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_032009_22410_que_hacer_con_un) (ingreso 03/Jun/09)
- 35 Farley, Robert y Gortzak, Yoav. "Europa contra los Piratas", Foreign Policy, disponible en <http://www.fp-es.org/autor/robert-farley-y-yoav-gortzak> (ingreso 03/Jun/2009).
- 36 Fadón, Fernando. "Piratería en Somalia: 'mares fallidos' y consideraciones de la historia marítima", Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.19, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).
- 37 Resource: ABC.ES [http://www.nuestromar.org/noticias/defensa\\_seguridad\\_y\\_proteccion\\_032009\\_22410\\_que\\_hacer\\_con\\_un](http://www.nuestromar.org/noticias/defensa_seguridad_y_proteccion_032009_22410_que_hacer_con_un) (ingreso 03/Jun/09)
- 38 Ashley Roach, J. "Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions". USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3, 2010, p 407.
- 39 Ibid., p. 407.
- 40 Ibid., pp. 434-435.
- 41 Ibid., p 435.
- 42 United Nations Office on Drugs and Crimes (UNODC). "UNDOC and Piracy." <http://www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html?ref=menuaside> (ingreso 23 Apr, 2011).
- 43 US Department of State – Diplomacy in Action. "International Response - Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia" <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/index.htm> (ingreso 23 Apr, 2011).
- 44 Ibid.
- 45 OceansBeyondPiracy.org. "International Counter-Piracy Efforts - Djibouti Code of Conduct". <http://oceansbeyondpiracy.org/obp/matrix/counter-piracy-activities-static> (ingreso 23 Apr, 2011).
- 46 Ibid., "International Counter-Piracy Efforts - The International Maritime Bureau Piracy Reporting Center (IMB PRC)".
- 47 Ibid., "International Counter-Piracy Efforts - INTERPOL".
- 48 Ibid., "International Counter-Piracy Efforts - International Maritime Organization (IMO)".
- 49 Richmond Jarrett, Michael (Jr.). "Optimizing the Naval Force for the Horn of Africa Anti-piracy Mission". Naval War College. Paper submitted to the Faculty NWC, Department of Joint Military Operations, 4 Mayo 2009, p 4.
- 50 Combined Maritime Forces. "CTF-151: Counter-piracy". <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (ingreso 23/Abr/2011).
- 51 European Union Naval Force Somalia - Operation Atalanta. "Mission". <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> (ingreso 23/Abr/2011).
- 52 Ibid.
- 53 North Atlantic Treaty Organization. "Counter-piracy Operations", disponible en [http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_48815.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm) (ingreso 22/4/ 2011).
- 54 Ibid.
- 55 Ibid.
- 56 Payne, John. "Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas". Sheridan House Inc. New York, 2010, pp. 30-46.
- 57 International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services, "Hostage-taking at sea rises to record levels, says IMB", 17/Jan/2011, disponible en, <http://www.icc-ccs.org/news/429-hostage-taking-at-sea-rises-to-record-levels-says-imb> (ingreso 5/2/2011).
- 58 Payne, John. "Piracy Today: Fighting Villainy on the High Seas". Sheridan House Inc. New York, 2010, pp. 30-46.
- 59 Ibid, p. 46.
- 60 ICC - Commercial Crime Services, "Piracy & Armed Robbery News & Figures", en <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> (ingreso 11/1/2013).
- 61 ICC - Commercial Crime Services, "Six month drop in world piracy, IMB report shows",

16/7/2012, disponible en <http://www.icc-ccs.org/news/747-six-month-drop-in-world-piracy-imb-report-shows> (ingreso 11/1/2013)

62 Ashley Roach, J. “*AGORA: Piracy Prosecutions-Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions*”. USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3, p 441.

63 Ibid.

64 Hulburt, Kaija. “*Human Cost of Somali Piracy*”, OceansBeyondPiracy.org, 6/6/2011, p 24, disponible en [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human\\_cost\\_of\\_somali\\_piracy.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf), (ingreso 11/1/2013).

65Ibid. p 25.

66 Ashley Roach, J. “*AGORA: Piracy Prosecutions-Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions*”. USNWC – Naval Staff College, Operational Law, Selected Readings Class 78 (2011), reprinted American Society of International Law, Vol 104, No.3, p 443.

67 No están incluidos los procesamientos realizados bajo otras bases jurisdiccionales, incluyendo procesamientos por los Estados de la bandera.

68 Ibid., p 445.

69 Ibid., pp. 443-445.

70 Hulburt, Kaija. “*Human Cost of Somali Piracy*”, Oceans Beyond Piracy, 6/6/2011, p 24, disponible en [http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human\\_cost\\_of\\_somali\\_piracy.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy.pdf), ingreso 11/1/2013.

71 Fernández Fadón, Fernando. “*Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima*”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.17, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).

72 Gray, Colin S., “*La pujanza del poder naval*”, Ministerio de Defensa, Madrid, 2001, p 39, en: Fernández Fadón, Fernando. “*Piratería en Somalia: ‘mares fallidos’ y consideraciones de la historia marítima*”, Working Paper N° 10/2009, Real Instituto Elcano, 20/02/2009, p.21, disponible en [http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria\\_en\\_Somalia.pdf](http://www.voltairenet.org/IMG/pdf/Pirateria_en_Somalia.pdf) (ingreso 1/May/2011).



# MEDIOS PARA LA PROTECCION DE PLATAFORMAS E INSTALACIONES MARINAS Y SU ARTICULACION EN EVENTUALES PROYECTOS CONJUNTOS

Capitán de Navío (R) Aldo FELICI  
aldo.felici.de@gmail.com



*En las jerarquías de Oficial Subalterno se desempeñó a bordo como Oficial de Armas, en la Escuela Naval como Oficial Instructor, y en el Estado Mayor General de la Armada en la Segunda División. Como Oficial Jefe se ha diplomado en el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo en la Fuerza Aérea, el Curso de Estado Mayor Naval en la Armada Nacional y el Curso de Estado Mayor Naval en la República Federal de Alemania, habiendo prestado servicios en la Academia de Guerra Naval como Jefe de Cursos y posteriormente como Sub Director. En la jerarquía de Oficial Superior se ha desempeñado como Director de la Reserva Naval. Durante su carrera desarrolló y experimentó prototipos de armamento y munición.*

## LOS RIESGOS Y MEDIOS PARA PROTECCIÓN DE PLATAFORMAS E INSTALACIONES MARINAS

En la Segunda Guerra Mundial los valerosos buzos italianos, altamente entrenados y dotados para la época con moderno y novedoso equipamiento, incluyendo medios de asalto, llevaron adelante importantes acciones contra barcos e instalaciones, constituyendo un ejemplo de operaciones especiales en el mar, cosechando victorias que les valieron el respeto de sus adversarios. Entre estos medios de asalto estaban, los S.L.C “maiale” (Siluri a Lenta Corsa- Torpedos a Lenta Carrera) torpedos tripulados por dos operadores cuya cabeza de guerra explosiva se desprendía bajo el agua y se aseguraba en el barco blanco, y los sumergibles de

bolsillo CB de 15 metros de eslora y hasta 45 toneladas de desplazamiento.

Actualmente, debido al desarrollo de nuevos equipos para el nado sumergido y otros medios para realizar actividades submarinas, es que la infraestructura portuaria y la de explotación de recursos naturales en el mar, así como los propios barcos, se han vuelto cada vez más vulnerables a potenciales amenazas presentadas por nadadores y buzos, así como diversos vehículos subacuáticos.

Con la creciente difusión del buceo recreativo y el empleo de minisumergibles, desde los individuales, pasando por los biplaza, hasta los más sofisticados como los utilizados para mantenimiento de instalaciones en el mar o para el transporte clandestino de sustancias prohibidas, todos estos medios, pueden ser útiles para otros

propósitos, además de los sumergibles concebidos para su uso militar dedicado al ataque de este tipo de infraestructura e instalaciones. Estos propósitos pueden involucrar riesgos a la seguridad submarina, sea el sabotaje, la colección de inteligencia, u otros actos ilícitos como el saqueo de recursos naturales y de valiosos sitios arqueológicos submarinos.

De esta manera se ha perfilado un escenario anfibia multiambiental, donde en su faceta bajo el agua es posible encontrar buzos que pueden estar también provistos de medios de asalto, sean sus propulsores individuales, o pequeños sumergibles de hasta 30 metros de eslora, además de UUVs (Underwater Unmanned Vehicle- Vehículo Submarino No Tripulado), los cuales pueden estar armados con minas, torpedos y otros artefactos explosivos, a la vez de estar provistos de sensores con la mencionada capacidad de reconocimiento y colección de inteligencia.

Para este escenario anfibia, hay que también tener en cuenta los submarinos militares que están preparados para el lanzamiento y la recuperación de partidas o grupos de operaciones especiales, los cuales requieren de un grado de discreción que permita hacer uso del sigilo como principal ventaja. Este hecho expone principalmente la infraestructura que se encuentre más próxima a las curvas de profundidad que posibiliten la navegación segura de estos medios, como las profundidades que ofrece nuestro litoral atlántico.

En su faz sobre la superficie, estarán las embarcaciones que transportan a los buzos con sus medios de propulsión y equipamiento para el ataque, desde las pequeñas como los botes neumáticos, hasta yates de recreo o barcos pesqueros, con las cuales se puede también operar los UUV, entre otros barcos que podrán estar o no

encubiertos y con posibilidades de operar con gran radio de acción.

En este contexto ambiental sobre la superficie, hay que considerar asimismo otros riesgos importantes como el empleo de medios rápidos provistos de explosivos, sean éstos no tripulados, o tripulados como el antecedente también italiano de la Segunda Guerra Mundial de los M.T.M “barchino” (Motoscafo da Turismo Modificato- Bote a motor de Turismo Modificado), pequeñas lanchas con carga explosiva tripuladas por un operador que se expulsaba dejando la embarcación apuntada a máxima velocidad hacia el blanco. Además de este honroso ejemplo, existen otros hechos recientes con un modo de empleo y objetivos muy diferentes a los de los medios militares italianos mencionados.

Durante la guerra fría se desarrollaron armas y municiones para uso dedicado subacuático con el propósito de atacar y defender instalaciones en el mar y en la costa, las cuales eran muy específicas para ser usadas por unidades especiales a corta distancia. Alguna de estas municiones era de supercavitación pero su diseño alargado, en forma de un dardo hidrodinámico, como los de fabricación rusa, estaba previsto solo para ser empleada en armas construidas para ese propósito.

En el presente, se ha desarrollado munición de supercavitación para ser usada con el armamento orgánico individual, utilizable entonces más extensivamente por las fuerzas anfibias y con mejores prestaciones, constituyendo un componente muy importante para la protección de las instalaciones en el agua. Estas instalaciones con la tecnología actual de perforación a gran profundidad, están incrementando su número a medida que se descubren nuevos yacimientos de hidrocarburos y de otros recursos, como es el caso de nuestro país

con las prospecciones previstas en la plataforma continental.

Desde el punto de vista estratégico, seguramente se evaluarán temas como evitar la eventualidad de apropiación de hidrocarburos en yacimientos próximos a los límites marítimos laterales por parte de otras instalaciones cercanas del otro lado de estos límites, que empleen los avances tecnológicos de las perforaciones inclinadas a grandes ángulos. Estos aspectos seguramente se resolverán al más alto nivel estratégico nacional, contando con la cooperación de otros Estados y contribuyendo a su control, entre otros, con los propios medios navales y aeronavales de patrulla.

Estos medios navales de superficie grandes, como los patrulleros oceánicos, los medios aeronavales de ala fija y de ala rotatoria, como las aeronaves de patrulla marítima y los helicópteros de uso marino, aeronaves éstas tripuladas y no tripuladas lanzadas desde plataformas embarcadas o desde una base aeronaval en la costa, así también los medios de superficie más pequeños, como las lanchas para la patrulla de puertos y del litoral costero atlántico, deberán progresivamente incorporarse en calidad y cantidad, correspondientes con la ampliación de las misiones que multiplicarán entre otras, las tareas de inteligencia, vigilancia, reconocimiento y adquisición de blancos, además de las de salvaguarda de la vida en el mar y protección del medio ambiente, que crecerán exponencialmente por el incremento del tráfico marítimo inherente a la expansión de las actividades económicas de explotación.

Estas misiones, más allá de un aumento significativo del área de cobertura, importan mayores riesgos con su correlato de responsabilidad por parte del Estado, que únicamente disponiendo de ese material tri-

pulado por el personal naval, quien con gran esfuerzo diario procura capacitarse y mantenerse entrenado, estará en condiciones de tomar a su cargo las medidas preventivas y las rápidas acciones de respuesta de carácter operacional que se requieren en el mundo moderno.

Asimismo, desde el punto de vista táctico, deberá evaluarse la mejor manera de proteger las instalaciones de explotación, como las plataformas marinas de extracción y además la infraestructura en la costa relacionada con sus actividades de transporte, depósito y mantenimiento, por ejemplo el puerto de aguas profundas, frente a las potenciales amenazas que pueden materializar tanto actores estatales como también privados de la violencia.

Es importante destacar este aspecto en el mundo actual instantáneo y globalizado, donde existe una cada vez más estrecha vinculación de la actividad privada con la pública en un contexto amplio de la seguridad, procurando alcanzar capacidades sistémicas operativamente superiores, actuando de manera sinérgica y que en nuestro caso debemos capitalizar en materia de defensa. Estas capacidades, para ser alcanzables, deberán construirse a partir de programas y proyectos acotados en su escala y extensión en el tiempo, cuyas características sistémicas que reflejen reales soluciones a los riesgos y amenazas a ser enfrentados, los sitúan en el contexto de actividades conjuntas y también particulares de la fuerza naval, no en razón de autonomía sino más bien por un tema de calificada especificidad.

Estos actores estatales o privados pueden también accionar en el mar para dañar o destruir instalaciones, con el propósito de afectar a través de la interrupción de la explotación, a la economía de otro Estado, o en el contexto de la economía

globalizada de los recursos energéticos, para favorecer sus propios intereses. Con ello, pueden provocar otro daño directo en el ecosistema con el derrame de hidrocarburos, acompañado eventualmente por el incendio del material peligroso, afectando a industrias como la pesca, tanto artesanal como comercial, y el turismo que en nuestro caso constituye un importante ingreso en las playas del Este del país, perjudicando también desde diferentes aristas a la economía.

Este trabajo se orienta a la presentación de diversos medios asociados a la defensa de los recursos estratégicos, con el propósito de ser tenidos en cuenta como factores logísticos y operativos contribuyentes a la consecución de esas tan necesarias capacidades superiores, muy importantes en la planificación concurrente para la protección de las instalaciones en áreas marinas donde el Estado uruguayo tiene derechos soberanos sobre los recursos y la Armada Nacional tiene atribuciones jurisdiccionales.

Esto, con las obligaciones de proteger los recursos y las actividades que en estas áreas se desarrollen, de acuerdo al Derecho Internacional y de manera compatible con el cuidado del medio ambiente marino, participando por tanto activamente en la efectivización de las disposiciones contenidas en las convenciones internacionales, con un retorno en términos de eficacia política para el país. Más allá de cualquier acción militar llevada adelante por un actor estatal, que puede ser calificada como una agresión por un acto de beligerancia, la legislación internacional a la cual nuestra República se ha vinculado, establece para los actores privados los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y contra las instalaciones situadas en la plataforma continental.

Para el cumplimiento de las obligaciones de protección, la munición de supercavitación representa un medio valioso cuya adquisición puede regularse en cantidad según las necesidades reales al alcance de las disponibilidades propias. Su uso proporcionado al gran esfuerzo de personal y medios que significará montar y mantener un sistema de protección, optimizará el despliegue de los efectivos dedicados a las tareas de protección de instalaciones en razón de su eficacia en la práctica en lo que relaciona a la misión, confiriéndole la capacidad del tiro subacuático para contrarrestar las eventuales amenazas.

El empleo de pertrechos como la munición referida, tiene un importante contenido de disponer lo más moderno ofrecido por el estado del arte y la ciencia en lo que remite a las obligaciones de medios, también desde el punto de vista jurídico que regula el relacionamiento con las empresas multinacionales involucradas en las tareas de explotación, cuyos bienes y personas serán respectivamente objetos y sujetos de protección.

La munición de supercavitación, como la desarrollada por el Defence and Security Group de Noruega, para calibres de fusil, está diseñada para ser usada en el tiro subacuático táctico, desde el aire en el agua y desde el agua hacia el aire, según el arma lo haga posible, de forma de poder enfrentar un blanco hostil sumergido o en superficie, en todas las alternativas que se presentan en el escenario anfíbio.

Es por lo tanto una munición multiambiental anfibia para operaciones en el agua, siendo las aplicaciones de esta munición múltiples, especialmente en lo que concierne a la protección de plataformas petroleras marinas y otras infraestructuras de explotación, pudiendo ser defensivas

para la protección de buzos propios, incluyendo la neutralización de buzos hostiles.

Además, será muy útil para operaciones especiales en el agua, como ser: la visita, abordaje, inspección y detención de embarcaciones; operaciones de interceptación marítima, para por ejemplo el control del contrabando de mercaderías o el tráfico de personas, drogas y armas, contribuyendo a la interdicción y neutralización de embarcaciones rápidas en superficie o semi sumergidas, y también para el control de la piratería.

Asimismo, en el contexto de las operaciones convencionales podría emplearse en la guerra antisubmarina, especialmente contra los pequeños sumergibles costeros de alrededor de treinta metros de eslora o de menor tamaño incluso para transportar uno o dos operadores, como los diseñados para atacar instalaciones de plataformas petroleras en el mar e instalaciones portuarias en la costa.

Dentro de este contexto, también será útil emplear la munición de supercavitación de calibre más grande, para operaciones contra torpedos que es el armamento que portan comúnmente los sumergibles de asalto de mayor porte, y también contra UUV que pueden ser efectivamente utilizados para atacar las instalaciones mencionadas.

Es importante destacar el empleo de esta munición en los usos referidos para contrarrestar amenazas emergentes en acciones defensivas, teniendo en cuenta el tipo de armas que actualmente se encuentran en servicio.

Esta munición puede ser empleada en las armas de calibre homólogo en servicio, como ser los fusiles de asalto G 36, los fusiles FAL, los fusiles ametralladores FAP, las ametralladoras de propósito general MAG y las ametralladoras pesadas M 2 Browning.

También es oportuno recordar que la munición calibre 7,62 mm. NATO puede emplearse en FAL, FAP y MAG montados en el dispositivo concebido y probado por el autor bajo el rótulo Arma Múltiple, a principios de los años dos mil. La prueba del prototipo se realizó en el polígono de SEARM utilizando como blanco los restos del naufragio de un pesquero situado frente a la costa. Este dispositivo consiste en un montaje cuádruple que permite el empleo de cuatro armas automáticas colocadas en cuadro para disparar simultáneamente, empleando en oportunidad de la prueba, una mira abierta de ametralladora con anillos concéntricos. La disposición de las cuatro armas se realiza de modo de aprovechar los conos de dispersión de cada una para aumentar la probabilidad de impacto y la cadencia traducida en un mayor volumen de fuego, con una sinergia que multiplica el efecto de las armas si éstas fuesen usadas individualmente.

Con el Arma Múltiple de este calibre se puede obtener una probabilidad de impacto superior al 90% contra un blanco de 1 metro cuadrado situado en superficie a 600 metros de distancia, a la vez que facilita el tiro contra blancos dentro del agua pues su cobertura de área aprovechando la dispersión de cada arma automática de su montaje cuádruple, permite compensar la desviación de la figura de mira por efecto de la refracción en el agua.

Por otra parte, además de la munición de supercavitación, la seguridad subacuática ha recibido otros importantes desarrollos en sensores para usar de manera asociada con los medios de respuesta, incrementando su confiabilidad como el sonar multihaz de Kongsberg Mesotech DDS 9000/9001 (DDS Diver Detection Sonar- Sonar de Detección de Buzos), capaz de detectar buzos incursores a 1000

metros de distancia y hasta 360 grados de cobertura horizontal (DDS 9001). La distancia referida permite un tiempo de alerta de alrededor de 15 minutos si se considera los buzos aproximándose nadando por sus propios medios, sin asistencia de propulsores a motor. Estando provistos con un dispositivo de despliegue en el mar altamente flexible, pueden ser empleados desde barcos o instalaciones que requieran vigilancia para situaciones temporarias de alta seguridad con equipos móviles y también permanentes mediante sistemas fijos. Estos sistemas de detección de buzos permiten incrementar la capacidad de respuesta del personal armado provisto con munición de supercavitación, optimizando su oportunidad de empleo y precisión de las operaciones defensivas, con una tasa de falsas alarmas mínimas.

Alternativamente, además de los sonares de detección de buzos, están disponibles en el mercado otros sistemas sensores que podrán ser utilizados complementariamente, entre otras aplicaciones, para las medidas de contraminado, la búsqueda y recuperación de objetos sumergidos, o la inspección de muelles y cascos de buques. Los sonares para inspección de cascos facilitan el examen de barcos para la detección de contenedores con explosivos o con contrabando fijados al casco, proceso generalmente dificultoso que insume gran cantidad de tiempo, además de ser muy peligroso si se realiza directamente con los buzos propios. Los explosivos pueden estar contenidos en minas, como por ejemplo las minas magnéticas “mignatta” (sanguijuela) empleadas por los buzos italianos en la Segunda Guerra Mundial, o también IEDs (Improvised Explosive Device- Dispositivo Explosivo Improvisado) que pueden ser fijados al casco de los barcos bajo el agua. Estos sensores pue-

den también servir para aclarar áreas, asegurando que estén libres de objetos extraños como minas submarinas o IEDs, especialmente en los muelles, fondeaderos y canales de aproximación a puertos, en oportunidad de visitas de barcos de guerra o barcos con instalaciones científicas sensibles, así como barcos con cargas peligrosas como pueden ser explosivos para uso militar o también para la industria minera. Particularmente, esta minería a gran escala está siendo considerada como actividad que puede alcanzar grandes dimensiones en nuestra economía, demandando una mayor cantidad de estas cargas sensibles, como puede ser materia prima y otros insumos para la fabricación de explosivos.

## **LA ARTICULACIÓN DE LOS MEDIOS DE PROTECCIÓN**

La capacidad de la munición de supercavitación posibilita el tiro efectivo a distancia en defensa de las plataformas marinas de explotación o incluso los muelles de un puerto de aguas profundas, aprovechando la visión que se tiene en altura desde esas instalaciones muy estables como soporte de las armas en todos los calibres referidos y sus respectivos tiradores, para batir buzos incursores y sus medios de asalto, así como nadadores provistos de armas y explosivos.

Además, esto permite también realizar disparos desde las naves y lanchas de patrulla y también efectivamente desde las aeronaves, especialmente las de ala rotatoria que posibilitan tiros próximos desde la vertical, con mejores características para detectar y seguir un blanco sumergido dentro del alcance de visibilidad permitido por el agua, que en nuestro frente marítimo donde eventualmente se realizarían las perforaciones, es buena.

La munición de supercavitación de calibre 5,56 mm. NATO puede ser usada con nuestros fusiles de asalto HK G36, tanto por el FUSNA (Cuerpo de Fusileros Navales) como GRUBU (Grupo de Buceo y Salvamento de la Armada), que podrán ser desplegados en las plataformas entre las instalaciones a defender, de manera correspondiente con los diferentes niveles de alerta que seguramente serán establecidos en los respectivos planes de defensa. Hay que tener en cuenta que entre otros motivos, estos fusiles fueron seleccionados por sus características de ser adecuados para operaciones anfibas, que con la munición especial se vuelven muy efectivos para neutralizar buzos hostiles próximos a la superficie, empeñados en actividades de sabotaje o de reconocimiento. Además, su alcance en el agua supera la visibilidad normal que se puede tener dentro la misma para un blanco del tamaño de un hombre en nuestro medio marítimo atlántico, compadeciéndose la capacidad de detección con la de disparo en ángulo que prevé una trayectoria de varios metros en el agua. Para el caso de GRUBU y otros elementos de fuerzas especiales, podrán hacer fuego contra los incursores desde una distancia que facilita la identificación visual de los blancos y decididamente mayor que el alcance de cualquier arma neumática tipo arpón.

El calibre 7,62 mm. NATO, puede ser empleado para los fusiles automáticos livianos FAL, los fusiles automáticos pesados FAP, y las ametralladoras MAG, seleccionando el tipo de munición de supercavitación conveniente, para la neutralización de buzos hostiles y también contra blancos materiales como los pequeños sumergibles para uno y dos operadores, así como los UUV. El fuego puede ser realizado por parte de tiradores de FUSNA y

FUEMA (Fuerza de Mar) embarcados en las plataformas y naves de patrulla, desde aeronaves de COMAN (Comando de la Aviación Naval), y también por personal de UNAPO (Unidad de Apoyo de la Prefectura Nacional Naval) en las instalaciones de la costa, cuando estén dentro del alcance de esta munición en el agua. Este alcance efectivo de la munición dentro del agua, siempre estará dentro del alcance visual en el medio acuático y más allá del mismo, aun cuando se haga fuego desde una plataforma marina elevada. Para el caso de una instalación portuaria de aguas profundas se cubriría toda la columna de agua hasta el fondo debajo de los muelles o en los canales de aproximación, interdictando el avance de buzos y sus medios de asalto más pequeños a cualquier profundidad que se encuentren en un puerto de estas características en nuestra costa.

Por otra parte, cuando los buzos incursores y sus medios estén sumergidos a mayor profundidad fuera del alcance visual, su posición podrá ser marcada por un sistema de detección sonar de buzos como los descritos, de forma de permitir el fuego de barrera en su dirección de avance con efecto de supresión de área en esa dirección. Para ello, es conveniente seleccionar entre los tipos de munición 7,62 mm. NATO de supercavitación más adecuada según el blanco previsto, antipersonal y contra los medios de asalto submarinos más ligeros como los propulsores individuales, y las para uso preferentemente antimaterial por su poder de perforación bajo el agua y antipersonal a los alcances mayores, pudiendo combinarlas especialmente para cargadores y cintas de armas automáticas.

Incluso disponiendo de esta munición multiambiental, también se deberán usar pequeñas cargas antibuzos, sean adquiridas como asimismo de fabricación pro-

pia, de manera complementaria cuando las características y sensibilidad de las instalaciones lo permitan, y a su vez para el caso de tener que batir las fuerzas hostiles a mayor profundidad como lo sería en las plataformas marinas. De aquí surge la importancia del uso coordinado de las armas provistas de munición de supercavitación, asociadas con sonares para la detección de amenazas submarinas y el uso de armas complementarias como las cargas de profundidad antibuzos, para incrementar la precisión, alcance y efectividad de las medidas de protección de instalaciones marinas.

Hay que considerar que la munición de supercavitación exigirá que los tiradores se especialicen para el uso de esta munición, realizando ejercicios periódicos de tiro en el agua.

Asimismo, para facilitar la puntería, se puede recurrir al uso del Arma Múltiple mencionada, por lo menos desde plataformas estacionarias como los muelles de un puerto o la borda de una plataforma marina, aprovechando su diseño para aumentar la probabilidad de impacto, contra buzos incursos o una embarcación de alta velocidad en diferentes condiciones de visibilidad, mediante los tubos de las armas separados dispuestos en cuadro, que traslapan los tiros en los bordes de los conos de dispersión. Además, al tener una cadencia de tiro teórica que triplica la de una ametralladora MAG cuando son montados cuatro fusiles automáticos, provee de una potencia de fuego concentrada que en cinco ráfagas de dieciséis disparos cada una, permite la neutralización de los medios hostiles referidos, antes de que sea necesario recargar o se pierda contacto con el blanco.

La alternativa más adecuada y aceptable en términos de la razón beneficio-cos-

to, es montar cuatro FAP en el cuadro de Arma Múltiple, para poder usar el montaje por todo el tiempo de vida útil remanente de estas armas automáticas, a la vez que permitirán realizar los ejercicios de tiro necesarios para adiestrar sus dotaciones de dos hombres. En este sentido, sería conveniente adoptar las características previstas para el modelo avanzado que fueron consideradas en el trabajo de concepción, esto es un sistema de disparo eléctrico en lugar del mecánico empleado en el prototipo, de modo que los actuadores eléctricos permitan reducir su peso y facilitar su operación. Además sería más adecuado una mira optrónica en lugar de la mira abierta anular, para facilitar la puntería eliminando el paralaje y duplicando la velocidad de adquisición del blanco al tener que referir solo un punto en colimación con el mismo. Las modernas miras de punto rojo binoculares, confieren un gran campo visual que permite ver el blanco con ambos ojos abiertos, conservando la visión periférica y son compatibles con el uso de magnificadores de imagen y dispositivos de visión nocturna.

Disponiendo de ocho puntos de sujeción dispuestos circularmente mediante tinteros en la borda de una plataforma marina, es posible cubrir 45 grados con cada uno, es decir totalizando los 360 grados del perímetro, lo cual permitiría colocar las piezas en la dirección más próxima cubriendo el eje de avance de la amenaza. De acuerdo al grado de alerta establecido, se podrá incluso dejar por lo menos un montaje de arma múltiple por plataforma, en un lugar asegurado sin munición y cargadores, de forma que la dotación naval tenga solo que llevar estos elementos cuando sea desplegada, facilitando el transporte y acelerando la puesta en acción del arma.

También existe la posibilidad de montar cuatro FAL en un Arma Múltiple, con la previsión de que estas armas usadas en fuego automático, durarán los disparos requeridos para su ajuste de miras y la acción defensiva en una de las instalaciones, lo cual es completamente aceptable en términos beneficio-costos. Con un valor individual de arma usada menor a US\$ 100 por fusil, se está contribuyendo a defender una instalación de millones de dólares, sin contar los efectos colaterales ambientales, materiales y políticos que pueden ser evitados, cumpliendo honrosamente su misión de manera eficiente, al optimizar el uso de las cantidades de FAL disponibles en la institución. Esta opción es muy conveniente considerarla en el caso de una inminente y múltiple amenaza que requiera el despliegue precautorio de un gran número de medios, entre ellos muchos montajes de arma múltiple cuádruple, para defender una creciente cantidad de instalaciones que superará sin dudas la cantidad de FAL disponibles, los cuales serán empleados en su totalidad, pudiendo recurrir entonces a los FAL para suplirlos eficazmente.

Es oportuno referir que este proyecto de Arma Múltiple puede ser implementado como un programa conjunto con el Ejército Nacional y el FUSNA y UNAPO, de modo que los dispositivos con cuatro armas automáticas puedan ser instalados en vehículos comerciales como lo son las camionetas pick up 4x4 todo terreno y 4x2 administrativas. Para ello basta recordar la guerra de las Toyota, donde cientos de estas camionetas montando armas antitanque y ametralladoras, fueron utilizadas exitosamente hacia el año 1987 por el Chad, lo cual permite asumir que estos dispositivos podrían montarse en caso de emergencia también con la contribución de vehículos públicos y privados disponibles en el

país, incrementando considerablemente las capacidades logísticas y operativas.

De esta forma, es posible conformar unidades de gran movilidad, para complementar la potencia de fuego de los batallones, cubriendo sus flancos o dar golpes de mano y otras acciones defensivas que requieren una gran dinámica de fuego y movimiento, incluyendo la capacidad de realizar fuego por encima de la tropa propia, aprovechando la geografía ondulada de nuestro terreno y la capacidad de arma de área que adquieren los montajes de armas múltiples a largo alcance, especialmente si se usan organizadas en secciones. Entre estas acciones, podrán considerarse emboscadas antiaéreas a unidades de helicópteros y también para la interdicción de zonas de aterrizaje, el cruce de un curso de agua o una playa de desembarco.

Asimismo, en una función netamente de protección, con estos vehículos el Ejército Nacional puede contribuir a establecer patrullas y puntos de control para cubrir las vías de comunicaciones terrestres, de naturaleza rodoviaria y ferroviaria, sus terminales y servicios de apoyo asociados, que indudablemente conectarían a un puerto de aguas profundas. Para estos propósitos, las armas de calibre 7,62 mm. NATO en dispositivos múltiples usados en conjunto, pueden perforar el fuselaje de un helicóptero sin blindaje o desestabilizar sus rotores a 600 metros y ser empleadas hasta 1800 metros contra fuerzas hostiles a pie al descubierto en el terreno, para procurar un efecto de saturación de área.

Este programa de implementación del Arma Múltiple, puede oficiar también como núcleo embrionario para desarrollos ulteriores al adquirir experiencia en programas conjuntos. Estos podrán contemplar el intercambio de cañones automáticos de 40/60 mm. de la Armada, para que el Ejército

los instale a bordo de camiones ampliando y potenciando los usos descritos para las armas colectivas de calibre de fusil como el Arma Múltiple, adiestrándose con las características propias del calibre de artillería considerado.

La nueva modalidad de artillería autopropulsada sobre ruedas ha sido propiciada por países como Francia y China, por otra parte exitosamente comprobada en la praxis con calibres de artillería pequeños por países africanos con reciente experiencia de combate. Con su cadencia práctica de 90 disparos por minuto, y con la rapidez inherente de poder entrar fácilmente en batería, los cañones automáticos de 40/60 mm. son capaces de saltar de posición instalados a bordo de camiones tácticos de tres ejes motrices, de manera de poder entrar en acción en el punto más crítico del combate, con una gran capacidad de supervivencia por reducir las probabilidades de su neutralización a partir de su gran movilidad. Estos cañones automáticos son efectivos para el tiro antiaéreo hasta 1500 metros contra helicópteros y otras aeronaves de baja velocidad a muy baja altura, pudiendo realizar en tiro de superficie, fuego de supresión de área hasta 5000 metros sobre una avenida de aproximación, la cabecera de un puente o un paso entre sierras, y a mayor distancia hasta un máximo de 10.000 metros realizar fuego de hostigamiento.

A su vez la Armada, en este intercambio, podría beneficiarse en recibir obuseros de 105 mm. del Ejército, o en otro caso obtenerlos de países amigos, cuyo empleo se está abandonando en las fuerzas armadas más modernas para su uso en campaña, considerando para nuestros propósitos su modificación para el uso en la defensa de puertos y costas. Esto es, analizando alternativas para adaptarles

tubos de 40/70 mm. que tienen mayor rasancia y alcance que los cañones mencionados de 40/60 mm., o tubos de 100 mm. naval de doble propósito, aprovechando las existencias de munición de estos calibres en la institución. Considerando que ambos calibres están diseñados para emplear munición antiaérea con espoletas de radioproximidad, en binomio con los montajes de obuseros modificados con los tubos correspondientes, capaces de ronzar 360 grados y provistos de miras térmicas, se podrá estar previendo un uso no doctrinario altamente efectivo para el tiro de superficie de barrera, para neutralizar las embarcaciones de transporte de los eventuales incursores. Además, con los adelantos actuales en el área de la informática, es posible enlazar las baterías de estos cañones con otros sensores desplegados, como por ejemplo la cadena de radares costeros, incrementando la efectividad de su respuesta.

De esta forma se incrementa la capacidad de defensa escalonada de las instalaciones costeras que remiten a la actividad marítima, sean el puerto de aguas profundas con el calibre 40/70 mm. y también sus aproximaciones con el calibre 100 mm., especialmente a la luz de la ampliación de las actividades hacia el Este en vista de las exploraciones en curso para la extracción de recursos energéticos en la plataforma marina. El puerto de aguas profundas con sus accesos, será un principal componente logístico articulador del intercambio comercial y por lo tanto de nuestra economía, constituyendo de esta manera un importante objetivo a ser protegido.

La munición de supercavitación calibre 12,7 mm. NATO, puede ser empleada con las ametralladoras M2 Browning, por el personal de FUEMA embarcado y de CO-MAN en las aeronaves de aviación naval

donde puedan ser instaladas estas armas, en un rol principalmente antimaterial, como lo son los sumergibles de hasta treinta metros de eslora, tanto los militares de asalto como aquellos eventualmente empleados para actividades ilícitas. Especialmente desde las aeronaves pueden incluso servir para neutralizar los torpedos y otros dispositivos explosivos que puedan lanzar esos medios de asalto y también los UUV. Esto conservando como blancos de oportunidad los buzos que, considerando el alcance efectivo dentro del agua para la munición de supercavitación de este calibre, a las profundidades normales de operación de buceo, estarán dentro de la zona de riesgo de estos proyectiles, aún cuando se hagan disparos a ángulos incluso cercanos a los 45 grados respecto a la superficie del agua.

Los fusiles semiautomáticos de este calibre 12,7 mm. NATO, han demostrado ser efectivos en operaciones contra blancos como estaciones de radar móviles, camiones, aeronaves estacionadas y motores de embarcaciones rápidas, además de servir para la eliminación de explosivos. Esto los hace particularmente aptos para contrarrestar la amenaza de medios submarinos y también la de medios de asalto de superficie, por su precisión a gran alcance de alrededor de 1500 metros para distancias de combate en la superficie. Estos fusiles pueden ser provistos de un montaje especial para ser instalados preferentemente en las estaciones de armas previstas para ametralladoras de los helicópteros, de modo que el tirador pueda adoptar una posición cómoda para asegurar el tiro de estas armas voluminosas y pesadas. Adaptadores similares podrán preverse para facilitar su empleo desde plataformas marinas de explotación de hidrocarburos, cuyos montajes servirán además para emplear alternativamente ametralladoras.

A continuación se mencionan algunos tipos de fusiles 12,7 mm. NATO, entre los cuales puede ser seleccionado el fusil semiautomático de calibre grande para el FUSNA:

Barret M82 A1, o mejor su evolución el Barret M107 A1,

Sero Gepard GM6 Lynx (Por su diseño esta arma tiene características que lo limitan a una función más antimaterial, pudiendo usarse a menor alcance también como antipersonal, hecho que se ve reflejado también en un precio menor de adquisición)

Accuracy International AS50

Estos modelos son obtenibles en el mercado a un precio internacional de entre US\$10.000 y US\$15.000, considerando costos individuales por arma.

La disponibilidad en plaza de este calibre grande para fusil, refuerza el requerimiento de adquirir fusiles semiautomáticos del calibre homónimo provistos de miras ópticas de magnificación para tiradores especializados del FUSNA, como la Leupold 4.5-14X50 Mark 4, o la Zeiss 6-24X72, para su uso antimaterial y también antipersonal, considerando una contramedida necesaria para contrarrestar eficazmente todas las amenazas de naturaleza marítima, anteriormente descritas. Esto es posible por su gran alcance que permite una buena distancia de seguridad al blanco, especialmente los que son un vector con explosivos, así como por su potencia y capacidad de perforación que asegura la neutralización alcanzando zonas vitales de los mismos. De disponer su uso desde helicópteros aeronavales y desde las plataformas marinas de explotación, asociados con sonares de alerta y la inteligencia operativa y de combate adecuada, estos fusiles de gran calibre permiten interdictar la columna de agua en la mayor parte de las profundidades a las que operan los vehículos sub-

marinos incursores, triplicando en la práctica el alcance dentro del agua de la munición 7,62 mm. NATO, debiendo en todos los casos complementar su empleo con las pequeñas cargas de profundidad como anteriormente se mencionara.

Los medios referidos en este trabajo contribuyen a actuar con garantía de validez empírica, las medidas precautorias que facilitan la implementación de las disposiciones de los instrumentos internacionales que remiten a la legislación del mar, la seguridad a la navegación y las plataformas marinas. En este contexto de las obligaciones, es oportuno considerar que la efectivización de las prestaciones a través de la praxis es la mejor manera de expresar nuestra voluntad de cumplir con esos acuerdos.

## **CONCLUSIONES**

a. Es importante para la planificación de la protección de las plataformas petroleras marinas y otras instalaciones asociadas a las actividades de prospección y explotación de hidrocarburos en nuestra plataforma continental marítima, incluyendo la infraestructura portuaria, considerar entre otros aspectos, la adquisición de moderno material, como fusiles semiautomáticos de calibre 12,7 mm., munición de supercavitación para el armamento individual, cargas de profundidad, sonares antibuzos y para inspección de cascos y muelles, así como la fabricación propia de montajes de armas múltiples y el estudio de adaptación de piezas de artillería para calibre 40 mm. o 100 mm., descritos en el presente trabajo, que posibilitan acciones defensivas coordinadas, escalables gradualmente.

b. La capacidad de fabricar montajes de armas múltiples, como anteriormente se ha experimentado, para complementar la protección de las instalaciones portuarias y marinas, constituye una valiosa y económica manera de contribuir a articular el cumplimiento de obligaciones de medios en el área de jurisdicción de la Armada, a la vez que ofrece una herramienta convertible en moneda de cambio para recibir recursos orientados a ampliar y sostener el sistema de seguridad en el mar.

c. Los crecientes requerimientos de protección de las instalaciones marinas e infraestructura portuaria referidas, constituirán con su progresivo incremento, una imposición por la praxis, demandando al país con personal de Armada específicamente instruido y adiestrado para las acciones anfibas, la custodia de un valioso patrimonio de todos los uruguayos como es el cada vez máspreciado recurso energético y materia prima de carácter estratégico, no renovable, constituido por los hidrocarburos que puedan extraerse en áreas jurisdiccionales nacionales del mar.

d. Es oportuno considerar el destino de algunos de los eventuales beneficios futuros de la rentable actividad comercial de explotación de hidrocarburos, a través de instrumentos jurídicos convenientes que posibiliten el pago de una cuota de riesgo al personal naval involucrado con esta actividad, inherentemente vinculada con el propio producto peligroso manejado en las instalaciones, de modo que las nuevas misiones de protección sean redundantes como prestaciones simbióticas para la propia actividad, en términos de custodia de bienes y personas.



## LO QUE HAY ENTREMEDIO: EL BUQUE ES LO VISIBLE, INCLUSO EN LAS ZONAS DE SOMBRA

Traducido del Small Wars Journal del 31 de Mayo del 2010

**Capitán de Corbeta (Reserva Naval de los EEUU) Claude BERUBE**

[www.claudeberube.com](http://www.claudeberube.com)



*Es profesor invitado de Estudios Marítimos en la Fundación Heritage. También, desde el año 2005 es profesor de la Academia Naval de los EE.UU. Fue movilizado en varias oportunidades, incluyendo un despliegue al Golfo Pérsico con el 5º Grupo Expedicionario de Ataque, que abarcó operaciones de ayuda humanitaria en Sumatra a causa del tsunami, operaciones de interdicción marítima, y operaciones contra la piratería en Somalia. Trabajó para dos senadores en el Congreso, en una empresa de defensa, y como civil para la Oficina de Inteligencia Naval.*

La respuesta de la política exterior de los EE.UU. a la última encarnación de un mundo multipolar, ha generado debate en los “think tanks” (grupos de reflexión), el Pentágono, el Congreso y la industria, sobre cuál debería ser la estructura más apropiada de la fuerza naval para mantener el dominio del mar, en cooperación con los países socios. Como la Armada de los EE.UU. fue diseñada para enfrentar armadas rivales, su estructura, directivas y políticas propias de la guerra naval convencional todavía tienen que prepararse adecuadamente para la transición. La Armada se ha acostumbrado a los desafíos irregulares, como es el caso de las patrullas contra la piratería. Pero los actores no estatales (ANE) y las organizaciones no gubernamentales (ONG) que operan actualmente en los espacios marítimos de uso co-

mún, nos dan un ejemplo de cómo sus métodos y medios podrían utilizarse en el futuro por parte de actores no estatales, Estados patrocinadores de desafíos irregulares o por los propios Estados beligerantes. La Nación y la Armada necesitan prepararse para la guerra híbrida en el mar, donde el accionar de personas y plataformas que no se puede distinguir del tradicional “no-combatiente”, complica aun más los naturales desafíos geográficos, jurídicos y de relaciones públicas [de las operaciones navales]<sup>1</sup>.-

Ya sea en un mundo bipolar o multipolar, las condiciones fundamentales que se requieren en las relaciones entre Estados son las mismas de siempre: gobiernos estables, sistemas de comunicación entre sí, reglas que rijan sus relaciones y mecanismos multilaterales de naturaleza económica,

**NOTA DEL TRADUCTOR:** *Si bien el artículo está escrito desde el punto de vista estadounidense, los conceptos que contiene sobre asimetría y guerra naval irregular, el empleo de métodos no convencionales en el mar y el rol de los medios de comunicación en los conflictos modernos, hacen que su lectura sea muy instructiva a la hora de encarar los desafíos marítimos del futuro, algunos de los cuales nuestra armada ya experimentó durante el reciente conflicto por la papelera*

política o militar. Cuando una o más de las condiciones de funcionamiento desaparecen, el resultado es la anarquía o fallas que plantean riesgos de seguridad que pueden ser explotadas por fuerzas irregulares. De la misma manera que esas circunstancias se han dado en tierra firme, también se pueden dar en los espacios marítimos de uso común.

## **LAS NUEVAS ZONAS DE SOMBRA**

Enfocarse en los tradicionales centros de poder en un mundo bipolar o multipolar, puede desdibujar otras regiones —denominadas zonas de sombra— donde no siempre pueden aplicarse respuestas o fuerzas navales convencionales, permitiendo el florecimiento de escenarios propios de la guerra híbrida.

En acústica submarina, las zonas de sombra son una condición ambiental creada por los factores de temperatura, salinidad y presión. En oceanografía existen zonas con un mínimo de oxígeno, en gran parte oscuras, que están privadas de los niveles de oxígeno necesario para que exista vida marina. Una de las pocas criaturas del mar que ha sobrevivido, se ha adaptado y se ha desarrollado en este entorno, ha sido el calamar Vampiro, que evolucionó porque no puede ser visto por sus depredadores potenciales y puede emitir su propia bioluminiscencia cuando lo necesita.

Factores similares podrían contribuir a la aparición de zonas de sombra en regiones marítimas cercanas a costas ingobernables o donde no se puede imponer la ley, que se las puede considerar “de tan escasa importancia”, que la vigilancia convencional o las plataformas de patrulla las ignoren y las leyes internacionales no se cumplan o sean puestas

en vigor. Frank Hoffman sugiere que «los bordes y puntos de transición de los espacios marítimos de uso común corren el riesgo de ser usados por pequeños grupos armados.»<sup>2</sup> Sin embargo, esos grupos no tienen por qué ser necesariamente armados para alcanzar sus objetivos, así como los EEUU y otros estados legítimos no tienen por qué estar impedidos de tomar acción.

Como los submarinos que se esconden en las zonas de sombra acústica o los calamares Vampiro en las zonas de mínimo oxígeno, las nuevas zonas de sombra tienen sus entes orgánicos propios, algunos claramente letales, mientras que otros plantean amenazas moderadas a la libertad de los mares e inclusive a la seguridad física de las plataformas de la Armada. Los entes de las zonas de sombra se dividen en dos categorías generales: aquellos que amenazan claramente o tienen un historial de haber actuado en el pasado contra la seguridad o las leyes, y los que pareciendo inocuos por afuera, su accionar podría ser explotado por otros entes con fines hostiles.

Los actores no estatales que representan una amenaza directa en las zonas de sombra, incluyen a los piratas y terroristas, mientras que los actores no estatales que son una amenaza indirecta, incluyen a los narcotraficantes y traficantes de personas. El comportamiento, rasgos comunes, y “modus-operandi” de algunas ONGs no tradicionales claramente inofensivas, ilustran cómo podrían ser utilizados algunos métodos irregulares por parte de actores no estatales o estados hostiles. De ellas se puede aprender cómo responder a esta amenaza. Los ejemplos de cómo podría funcionar la guerra híbrida en el mar los dan una ONG ambientalista y una ONG médica.

## EL CASO DE LA ONG AMBIENTALISTA SEA SHEPHERD (PASTOR DEL MAR)

“Sea Shepherd” es una organización activista ambiental financiada en forma privada, conocida principalmente por perseguir a los buques balleneros japoneses en aguas sureñas. Para el personal naval familiarizado con la maniobra de buques y los despliegues en el mar, ver al buque de “Sea Shepherd” en el programa de televisión «Guerra de las Ballenas» del Canal Animal Planet, puede ser entretenido cuando no frustrante, al observar cómo su capitán y tripulación violan sistemáticamente las normas de seguridad de la navegación, las reglas para evitar abordajes y el derecho del mar. Irónicamente, los estándares de seguridad y profesionalismo dentro de “Sea Shepherd” se alcanzaron sólo después de que un ex-oficial de superficie de la Armada de los EE.UU. se unió a ellos, estandarizando los procedimientos mediante el uso de simples listas de comprobación, algo común en todos los buques de la Armada y la Guardia Costera de los EE.UU.

Dos profesores australianos intentaron determinar el “status” de “Sea Shepherd”; si eran terroristas, piratas, vigilantes o activistas ambientales. Sugirieron que “Sea Shepherd” puede no ajustarse correctamente a las definiciones aceptadas de terrorismo<sup>3</sup>. También sugieren que no son piratas, ya que el Bureau Marítimo Internacional define la piratería como «el acto de embarcar con la intención o la capacidad de usar la fuerza en el cumplimiento de ese acto”. Sin embargo, su artículo fue publicado en el 2008, antes que “Sea Shepherd” fuera visto colisionando intencionalmente y abordando los balleneros japoneses. Más recientemente, un tripulante abordó un ballenero japonés y reclamó indemnización por la

colisión del “*Ady Gil*”, una embarcación de “Sea Shepherd” que se hundió en el curso de sus acciones. Sus buques izan la bandera pirata, la tripulación se viste con prendas que lucen el cráneo y las tibias cruzadas y se regodean refiriéndose a sí mismos como “piratas”, más para llamar la atención de los medios y del público que por otra cosa.

Las embarcaciones de la organización son de diferentes banderas. El “*Steve Irwin*” es de bandera holandesa, el “*Bob Barker*” es de bandera de Togo y el “*Ady Gil*”, antes de su hundimiento, ondeaba la bandera de Nueva Zelanda. A su vez, los tripulantes son de muchas nacionalidades. Todo eso hace que el llamado a responsabilidad por los actos que protagonizan los buques y sus tripulaciones sea más engorroso.

Lo que “Sea Shepherd” anhela y hace mejor, es la manipulación de los medios de comunicación y de la atención pública. Cuando un miembro de la tripulación abordó ilegalmente un ballenero japonés y fue llevado a Japón para ser juzgado, el Capitán Paul Watson emitió un comunicado de prensa que decía: «[Sea Shepherd] utilizará en Japón cualquier vía que sea necesaria para el máximo beneficio de las ballenas.» El arresto fue atacado repetidamente con lenguaje incendiario, tal como “el primer neozelandés tomado como prisionero de guerra por Japón, desde la Segunda Guerra Mundial”. De acuerdo a uno de los libros de Watson, *Earthforce! An Earth Warrior's Guide to Strategy*, él considera que «**la manipulación de los medios de comunicación no es más que una cuestión de supervivencia en una cultura mediática**», «**la emoción siempre triunfará sobre los hechos**», y «**el público cree en lo que se dice que crea.**»<sup>4</sup>

*Lo que hay entremedio: el buque es lo visible, incluso en las zonas de sombra*



*El trimarán corta-olas “Ady Gil” de la ONG Sea Shepherd, que se hundió después de colisionar con un buque de seguridad de la flota ballenera japonesa (la foto no pertenece al artículo original)*



*El “Borndiep” de la ONG Women on Waves, con la sala de tratamiento móvil “A-Portátil” en cubierta (la foto no pertenece al artículo original)*

Además de promover legislación que puede restringir las operaciones navales (por ejemplo, sobre protección de los mamíferos marinos de los efectos del sonar, restricciones a la visita de puertos por parte de buques con propulsión nuclear, etc), las organizaciones ambientales plantean una mínima amenaza física a la Armada de los EE.UU. Quizás el incidente más conocido fue en Palma de Mallorca en 1988, cuando un bote *Zodiac* de “Greenpeace” intentó interferir con la maniobra de fondeo del portaviones nuclear USS *Dwight D. Eisenhower* (CVN-69), un intento que fue rápida y fácilmente repelido con el uso de mangueras de alta presión. Este método marítimo implica una amenaza en un sentido mucho más amplio, es decir, la incapacidad de cualquier nación a tomar medidas contra actividades ilegales en ciertas regiones del mundo. Un Almirante retirado japonés sugiere que «si algún gobierno no puede actuar en forma independiente y unilateral, es necesario un marco internacional»<sup>5</sup>.

Cuando se trata de la caza de ballenas, para “Sea Shepherd” es bastante fácil ganar el apoyo internacional. La mayoría de los países occidentales están en contra de los derechos de caza de ballenas. Esto le da alguna ventaja a “Sea Shepherd” desde una perspectiva de relaciones públicas, así como desde el punto de vista operativo, ya que cualquier problema de seguridad en el mar puede que no sea abordado por las naciones que prefieren hacer la vista gorda. «Si el problema sigue siendo sólo la caza de ballenas», dijo el almirante japonés retirado, «el gobierno japonés está aislado».

## EL CASO DE LA ONG MÉDICA WOMEN ON WAVES (MUJERES SOBRE LAS OLAS)

Women on Waves (WoW) es una ONG holandesa sin fines de lucro, fundada hace una década por una doctora en medicina que previamente se desempeñó a bordo de un buque de Greenpeace. WoW se considera a sí misma como defensora de los derechos humanos de las mujeres mediante la educación sobre los derechos reproductivos y la realización de abortos en el ámbito marítimo. Inicialmente su fundadora, la Dra. Rebecca Gomberts imaginó «toda una flota de clínicas flotantes... [que] fondeara en aguas internacionales, llevara a cabo abortos, distribuyera medicamentos y capacitara personal local»<sup>6</sup>. Para ello, WoW desarrolló una sala de tratamiento móvil dentro de un contenedor estándar de 8’x20’, a la que se le dio el nombre de “A-Portátil”, que puede ser instalada fácilmente a bordo de un buque.

En la pasada década WoW ha llevado a cabo varias campañas por mar, yendo a países cuyos gobiernos no permitían los abortos. En 2001, se instaló la “A-Portátil” a bordo del pesquero holandés *Aurora*, para una campaña en Irlanda; en 2004 se fue a Polonia y a Portugal en el *Langenort* y en el *Borndiep* respectivamente. En 2008, el “modus operandi” cambió cuando se usó un pequeño yate a vela. Obviamente el yate no podía transportar la “A-Portátil”, por lo que la organización se centró en el uso de píldoras abortivas. Una campaña posterior en América del Sur no pudo concretarse debido a que su barco, el *Harmony*, encalló en Ecuador.

Cuando podría resultar más fácil proporcionar los servicios abortivos en los países vecinos de aquellos que su legislación no permite realizarlos, ¿por qué WoW

utilizó buques para este fin? «Mujeres transponiendo fronteras para realizarse un aborto..., [el tema está] a menudo bajo [el radar]; [Si] ellas lo hacen en secreto..., [el tema] no se hace público. El barco es un instrumento visual...con el barco se está haciendo que el problema subyacente se haga visible»<sup>7</sup>.

La organización afirma que la campaña más exitosa tuvo lugar en 2008, cuando fueron a Portugal, la única vez que un gobierno trató de impedir que un barco de WoW entrara en sus aguas jurisdiccionales. De acuerdo a WoW, el Ministro de Defensa portugués se contactó con el capitán de la nave a través de un fax, y le dijo que “Women on Waves era una amenaza para la seguridad nacional y la salud, y que iban a impedir que el barco entrara en aguas nacionales»<sup>8</sup>. El gobierno portugués desplegó dos buques de la Armada para interceptar el *Borndiep* y evitar que entrara en aguas portuguesas. Las relaciones públicas resultantes hicieron de esta campaña la más efectiva a los ojos de la organización. «Fue una noticia de primera página en todo el mundo. Fue ampliamente discutida en el Parlamento Europeo y básicamente, fue considerada un gran escándalo»<sup>9</sup>. Gomberts admite que si el gobierno portugués no hubiera tomado acción, WoW no habría tenido éxito. La acción fue seguida más tarde en la Corte Europea de Derechos Humanos, mediante la demanda «WoW y otros, Versus Portugal.» El Tribunal dictaminó que Portugal había violado el artículo 10 del Convenio Europeo de Derechos Humanos y otorgó a cada solicitante 5.300 euros.

Como “Sea Shepherd”, “Women on Waves” no representó amenaza alguna para la Seguridad Nacional de EE.UU. Sin embargo, las lecciones aprendidas de su comportamiento nos permiten imaginar las téc-

nicas y tácticas que podrían ser empleadas en el futuro por actores estatales o no estatales en las zonas de sombra.

## LECCIONES APRENDIDAS PARA LA GUERRA HÍBRIDA EN EL MAR

Los actores no estatales, organizaciones no gubernamentales, e incluso algunos Estados, comparten algunos rasgos comunes en las operaciones marítimas contra gobiernos estatales, otras ONG o incluso, contra corporaciones multinacionales. Todos usan plataformas comerciales. La mayoría las utiliza como herramienta visual de relaciones públicas y todos demuestran capacidad de adaptación a las reglas. Diferente es el caso de los actores no estatales que emplean tácticas letales; pero como demostraron “Sea Shepherd” y “Women on Waves”, no necesariamente se tienen que utilizar tácticas letales para obtener victorias de relaciones públicas.

Con los ANE y las ONG, las tripulaciones pueden ser internacionales, complicando aún más el acto de llamarlos a la responsabilidad o las posibilidades que sean juzgados por sus acciones. No necesitan ser marinos certificados. En el caso de “Sea Shepherd”, el *Steve Irwin* se clasifica como un yate y no como una nave comercial, por lo que en su dotación sólo se necesita un capitán con licencia. Cuando transportaban el “A-Portátil”, “Women on Waves” tenía tripulaciones que eran una mezcla de contratados y voluntarios, pero con el uso de un yate a vela, ya no tenían el requerimiento de dotar la embarcación con marinos licenciados.

Los entes que operan en las zonas de sombra también pueden aprovechar las reglas de enfrentamiento poco claras o inexistentes. Ya sea cuando se trata de piratas frente a Somalia, de potenciales ONG

Tabla 1: Factores seleccionados de la Guerra Híbrida en el Mar

Organización	Plataformas comerciales	El buque como instrumento visual	Empleo de tácticas letales	Adaptable
Piratas	Si	?	Si	Si
Terroristas	Si	Si	Si	Si
ONG "Sea Shepherd"	Si	Si	No	Si
ONG "Women on Waves"	Si	Si	No*	Si
China/ Incidente del USNS <i>Impeccable</i> (T-AGOS-23)	Si	Si	No	Si
Irán/ Embarcaciones pequeñas del Cuerpo Naval de la Guardia Revolucionaria Islámica	Si	Si	No**	Si
Narcotraficantes	Si	No	No	Si

\* Si bien el autor entiende que el tema del aborto provocará argumentos de que el acto en sí es letal, el propósito de estudiar "Women on Waves" no es sobre el aborto, sino cómo las ONG utilizan el mar para efectuar el cambio

\*\* Mientras que las embarcaciones pequeñas no han causado ninguna muerte, en caso de que empleen botes suicidas, esto cambiaría obviamente

ambientales, de actores estatales como China durante el incidente del USNS *Impeccable* (T-AGOS-23) o de embarcaciones pequeñas iraníes interfiriendo el tránsito legal de los buques de la Armada estadounidense, las reglas de enfrentamiento que impiden la acción o que son conocidas de antemano por los posibles oponentes, pueden ser explotadas en contra. En el año 2009 EE.UU cambió sus reglas de enfrentamiento en Afganistán, que requerían a las tropas estadounidenses bajo fuego en zonas densamente pobladas, romper el contacto y no arriesgarse a provocar víctimas civiles<sup>10</sup>. Ese mismo año, *The Washington Post* informó que "las reglas de enfrentamiento estadounidenses que restringen el uso del poder aéreo y la agresión también abrieron un nuevo espacio para los insurgentes ... [que] han aprendido a medir los tiempos de respuesta de la artillería de EE.UU., así como el de sus aviones de

combate y helicópteros"<sup>11</sup>. Lo mismo puede ser dicho para el ambiente marítimo en el caso de la piratería. De acuerdo con Nick Davis, dueño del Grupo de Tránsito del Golfo de Adén, "[los piratas] son, literalmente, muy rápidos, ligeros y hábiles. Sus líneas de comunicación son fantásticas... conocen el sistema muy bien"<sup>12</sup>.

La publicidad también puede conducir al éxito de esos entes, ya sea el caso de una explosión causada por una organización terrorista en un destructor de la Armada, el "rating" de televisión logrado por un activista embistiendo una nave, o un practicante de abortos sentado a pocos metros de un barco de la Armada portuguesa. Todo lo que requiere una ONG o un ANE es enmarcar su lucha en un concepto correcto o aceptable – el derecho a elección de las mujeres, salvar a las ballenas, e incluso los piratas, que podrían ser vistos por algunos como "víctimas de la

injusticia económica”. Como lo señaló recientemente el Jefe del Estado Mayor Conjunto, “el campo de batalla ya no es necesariamente un campo. Está en la mente de las personas. Está en lo que ellas creen que es una causa verdadera”<sup>13</sup>. La Guerra de Influencia no puede ser ignorada, sobre todo en las zonas de sombra<sup>14</sup>.

La comunicación estratégica y la persuasión de masas son instrumentos esenciales en el arsenal de los ANE y las ONG<sup>15</sup>. James Forest, en *La Guerra de Influencia*, sostiene que “los Estados-Nación y los actores no estatales violentos, incluidos los terroristas e insurgentes, se basan en las percepciones positivas (al menos la aceptación) de sectores claves, con el propósito de obtener el apoyo necesario para lograr sus objetivos estratégicos. Los medios de comunicación sirven de eslabón para influir en la opinión pública, reclutar seguidores y recaudar dinero. Mientras que algunos pueden argumentar que los medios de comunicación pueden estar restringidos geográficamente a las operaciones en tierra, la tecnología moderna permite que las propias ONG realicen programas grabados por ellas mismas (como la “Guerra de las Ballenas”, programa de televisión grabado a bordo por un equipo de filmación en medio de las aguas antárticas) o la subida inmediata a sitios como *YouTube*. Esta es la democratización de los medios de comunicación”.

Estos entes también están probando ser altamente adaptables. En el caso de *WoW*, a pesar de emplear un pequeño velero lograron cumplir su objetivo de generar publicidad, que además permitía por sus pequeñas dimensiones tener acceso a más puertos, era más barato de mantener y para navegar, requería menos tripulantes certificados o con experiencia. Para “*Sea Shepherd*”, la adaptabilidad significó utili-

zar el *Ady Gil*, diseñado como “trimarán corta-olas”, propulsado con combustible biodiesel, y que simplemente era más rápido que el *Steve Irwin*.

Todas sus plataformas son buques o embarcaciones comerciales aparentemente benignas, vencibles fácilmente por un buque de guerra que cuesta billones de dólares. El Secretario de Defensa Gates ha señalado que “en términos de capacidades, la superioridad [entre la Armada de los Estados Unidos y sus potenciales rivales] es aún mayor. Ningún país en el mundo tiene algo comparable al alcance y poder de fuego de un grupo de ataque de portaaviones”<sup>16</sup>. Pero la superioridad puede ir más allá de lo que se necesita. El *USS Cole* (DDG-67), el *USS Samuel Roberts* (FFG-58) y el *USS Vincennes* (CG-49), con su gran superioridad bélica no pudieron disuadir a los terroristas, las minas, o los efectos adversos en las relaciones públicas por haber derribado un avión de pasajeros iraní, respectivamente.

## RECOMENDACIONES

El documento de la Armada de EE.UU. “Visión para enfrentar los desafíos irregulares” es un gran paso en el tratamiento de éstos y otros temas, en el que no es menos importante el simple cambio de léxico de “guerra irregular”, al más amplio de “desafíos irregulares”. De acuerdo a lo declarado en la “Visión” publicada en enero del 2010, los resultados son:

- Una mayor eficacia en la estabilización y el fortalecimiento de las regiones
- Un conocimiento regional reforzado
- Aumento de la capacidad de los socios regionales y
- Expansión de la coordinación e interoperabilidad

Esto requiere también la capacidad de responder o explotar las características comunes de los entes descritos en la Tabla 1. Mientras tanto la Armada de los EE.UU. está siempre entrenada y lista para dar respuesta a las fuerzas convencionales y no convencionales a la velocidad que se requiera, con guerra híbrida en el mar u otras condiciones y escenarios que pudieran requerir respuestas alternativas. Esto puede lograrse mediante el proceso de Adaptabilidad, Adopción (de métodos o prácticas) y Competencia.

Primero, la oposición a estos entes requiere adaptarse más rápido que ellos en tácticas y operaciones. Esto significaría, en parte, establecer nuevas Reglas de Enfrentamiento que permitan respuestas eficaces en lugar de restringir las operaciones para alcanzar el éxito. Esto podría significar capturar a los piratas y someterlos a juicio (hoy día se les captura y después se los libera). WoW, por ejemplo, se debió enfrentar a las leyes holandesas cuando el gobierno descubrió que la licencia para llevar el “A-portátil” no significaba que la organización tuviera una licencia para trasladar píldoras abortivas en un velero. Encontrar caminos similares para los piratas u otras entidades podría ser tan beneficioso, como recordar que el gángster Al Capone no terminó encarcelado por asesinato o violación de las leyes de prohibición, sino que fue encarcelado por evasión de impuestos.

Segundo, a pesar que los grupos de interés estadounidenses pueden ser reacios a hacerlo, la Armada debería adoptar una estructura de fuerza más flexible e innovadora que además de los buques de guerra tradicionales, pueda incluir plataformas comerciales de más bajo perfil. Cuando la Armada portuguesa envió naves de guerra para hacer frente a WoW,

eso generó mayor interés público que si hubiera sido una plataforma comercial que no se pudiera distinguir del resto; el hecho que los portugueses enviaran a la corbeta NRP *Baptista de Andrade*, con el número de casco F-486, puede haber sido una elección inapropiada desde el punto de vista de los medios de prensa (RU486 es la píldora del aborto), a menos que por supuesto, esa fuera la intención. Las pequeñas plataformas comerciales también pueden ser útiles para aumentar la cobertura a corto plazo en las áreas de alta densidad pirata. Otra alternativa en la estructura de fuerza es invertir en Escuadrones de Influencia, como los propuestos por el Capitán de Fragata (USN) Henry J. Hendrix, en la edición de Abril del 2010 de la revista *Proceedings*, del Instituto Naval de los EE.UU.

Tercero, la Armada debe ser experta en relaciones públicas, contrarrestando temprana y claramente la potencial propaganda adversa. El Plan de Batalla, incluso en el entorno marítimo, debe incluir las ondas de radio y su equivalente del Siglo XXI. Ganar la guerra de ideas será tan importante para los incidentes marítimos o enfrentamientos en aguas litorales, como “emitir el comunicado” de relaciones públicas. Y pocos tienen un mensaje tan vital como la Armada. Cuando el Almirante John Harvey desplegó fuerzas navales para proporcionar ayuda humanitaria en Haití, reconoció la importancia de dar ese mensaje a los contribuyentes y a las familias del personal militar, haciendo saber que el personal de la Armada y del Cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU. estaba salvando miles de vidas<sup>17</sup>.

Sin estas u otras medidas, la Armada de los EE.UU. se enfrenta a posibles incidentes con ANE y ONG que vienen cosechan-

do éxitos operacionales y tácticos, y lo que es más importante, a actores estatales potencialmente beligerantes que están aprendiendo de ellos.

## NOTAS

<sup>1</sup> El término “guerra híbrida” fue conceptualizado por primera vez por Robert G. Walker en la Escuela de Post-Grado Naval de Monterrey, California. Según el Diccionario de la Real Academia Española, “Híbrido” es todo lo que sea producto de elementos de distinta naturaleza.-

<sup>2</sup> Frank Hoffman en *Contested Commons: The Future of American Power in a Multipolar World*.

<sup>3</sup> Gerry Nagtzaam y Pete Lentini, *Vigilantes on the High Seas?: The Sea Shepherds and Political Violence*, Terrorism and Political Violence, vol 20, 2008. p. 113

<sup>4</sup> La negrita y el subrayado son del traductor

<sup>5</sup> Vice Almirante Yoji Koda, JMSDF (Ret), Entrevista con el autor, 12 November 2009, Annapolis, Maryland.

<sup>6</sup> *Der Spiegel* Online, 28 July 2009

<sup>7</sup> Dra. Rebecca Gomberts, Entrevista con el autor, 29 de Enero del 2010

<sup>8</sup> Entrevista con la Dra. Gomberts

<sup>9</sup> Entrevista con la Dra. Gomberts

<sup>10</sup> Yochi J. Dreazen, *U.S. Revisits Afghan Battle Rules*, *Wall Street Journal*, 24 de Junio 2009

<sup>11</sup> Karen DeYoung, *Taliban Surprising US Forces with Improved Tactics*, *Washington Post*, 2 de setiembre 2009

<sup>12</sup> Nick Davis, Entrevista con el autor, 2 de Febrero 2010

<sup>13</sup> Almirante Michael Mullen, discurso pronunciado en la Universidad del Estado de Kansas, Manhattan, Kansas, 3 de marzo 2010

<sup>14</sup> Ver James J.F. Forest, *Guerra de Influencia: Cómo luchan los terroristas y los gobiernos para moldear sus percepciones en una Guerra de Ideas*

<sup>15</sup> Ibid

<sup>16</sup> Robert Gates, discurso pronunciado en el Colegio de Guerra Naval, Newport, Rhode Island, 17 de abril del 2009.

<sup>17</sup> Almirante John Harvey, 5a Conferencia Annual Milblog, Arlington, Virginia, 10 de Abril del 2010.



## UN VELERO URUGUAYO HUNDIDO POR SUBMARINO ALEMÁN EN 1917

*Vivimos de espaldas al mar, una miradita  
a una puesta de sol y eso es todo.*

ALBERTO MOROY  
EL PAIS. (11/XII/2011)



La historia de hoy es la de un velero inglés, posiblemente el más grande que existió con bandera uruguaya, llamado “La Época”, de cuatro mástiles (55 mts. de altura) parecido al de la portada, que en el año 1917 fue cañoneado por el submarino alemán U-93 cerca de Burdeos.

Tal vez se pregunte qué hacía un carguero a vela trasportando mercadería entre el puerto de Nueva York y Burdeos (Francia), cuando ya en 1824 había llegado a Montevideo el primer vapor. La respuesta es que el carbón usado, era mineral (hulla) y requería grandes espacios para su almacenamiento a bordo

(1.300 kg. por m/c.) por lo que se necesitaba de más espacio. Además, la reposición en diferentes puertos era dificultosa. El de leña ocupaba casi 3 veces más volumen.

Un viaje desde Europa a la costa Oeste de EE. UU, antes del Canal de Panamá (1914) era casi como recorrer medio mundo. A esto se sumaba, que su velocidad de 15/18 nudos (30/36 km/h), era un poco inferior a los vapores, pero seguramente más económico y además para esa fecha (1917), las bodegas eran escasas, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial.



Helmut Gerlach Capitán del U-93 / SM U-93 submarino que lo hundió “con explosivos”

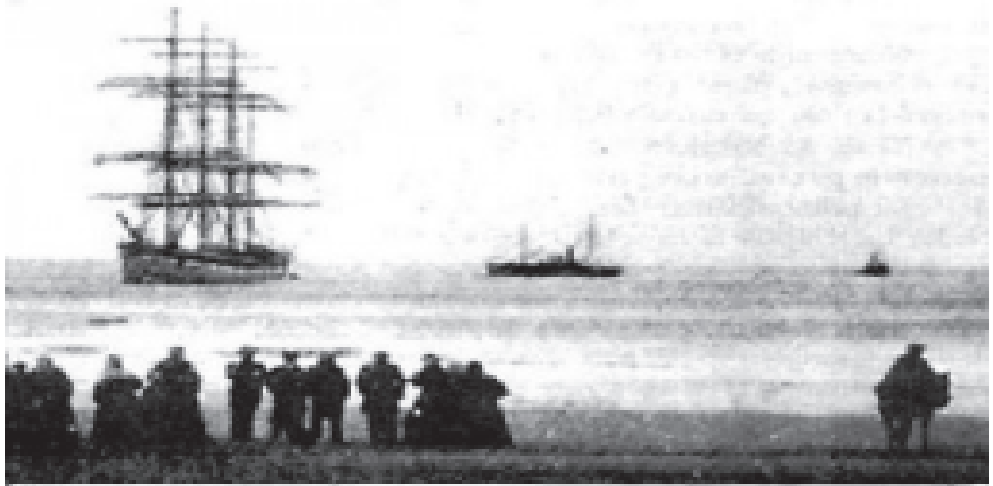
## ASÍ COMIENZA LA HISTORIA

El Capitán Nicolás Dodero, nativo de Génova (Italia), hijo y nieto de armadores italianos, fue el fundador de esta familia en el Río de la Plata, cuando se radicó en Montevideo en 1882. Acá nacieron dos de sus hijos Enrique Luis Agustín Dodero Chichizola, (1884) y Quinto Luis Dodero Chichizola (1889). En Uruguay se desempeñó primero como apoderado general de la Agencia Marítima Benjamín Maumus del Capitán Benjamín Maumus y luego se asoció con el propio Maumus para fundar en 1883 la Agencia Marítima Maumus & Dodero.

En 1910 la familia Dodero asumió el control de la Agencia Marítima Maumus & Dodero que continuaba dedicándose a la representación de empresas de navegación y al negocio de fletes y venta de pasajes, y en 1912 cambió su nombre por Dodero Hermanos bajo la dirección de Alberto A. Dodero. Para 1917 la compañía Dodero ya era fuerte en Montevideo.

## EL VELERO CORUNNA

Este velero fue construido en 1893 por D.& W. Henderson & Co, de Glasgow, para la Corunna Sailing Ship'Co. Ltd, integrando la flota del Capitan Hardie, quien hiciera construir luego el Archibald Russel de larga fama. Sus medidas eran 89,3 mts de eslora, 13,10 de manga y 7,41 de puntal, con un registro de 2.432 tons. En Junio de 1904 asumió su comando el Capitan John Mason, con quien, procedente de Amberes con destino a Puget Sound (27 mil Km.) en la costa Oeste de EEUU, varó en Miramar (Arg.) el 31 de Agosto de 1904. Vale la pena recordar que el canal de Panamá se inauguró el 15 de agosto de 1914 por lo tanto el cruce al océano Pacífico se hacía por el estrecho de Magallanes.



*Varado en Miramar, cerca de Mar del Plata / En puerto desconocido*

### **VARADURA EN MIRAMAR 35 KM. AL SUR DE MAR DEL PLATA (ARG.)**

Llevaba más de 3.000 tons. de cemento. Los buques que fueron en su ayuda eran el aviso Tehuelche, los remolcadores Malvinas y Ebro, y varios lanchones para salvataje, de Ángel Gardella. Mihanovich despachó al remolcador Gladiador y la lancha Necochea.

Debido al mal tiempo, los tripulantes se desesperaban, incluso uno llamado N. Hamsen, de Noruega, saltó al mar para tratar de llegar a nado, pero se ahogó en el intento. La fragata tenía uno de los compartimientos lleno de agua y debía alijar (vaciar) por lo menos la mitad de la carga para poder intentar flotar. Finalmente se pudo sacar a la tripulación y se abandonó el buque.

## **ASÍ SE NAVEGABA EN ESA ÉPOCA**



*Molinete para cazar (tensar) las velas*



*Gaveros con temporal, arriando velas*

## CAMINO A MONTEVIDEO

El Corunna fue finalmente zafado y llevado a Montevideo donde quedó durante año como depósito y pontón carbonero. La firma Ballesty y González, con la participación del Ministro de Marina se encargaron de repararlo. Al ocurrir la Primera Guerra Mundial y ante la falta acuciante de bodegas, la

empresa francesa Boillart de Boisguilbert la compró en 74.000 libras. La empresa Oriental Navigation Corp. de Nueva York, formada por Dodero para fletar buques, contratar fletes neutrales y compra y venta de buques (Compañía que funcionó hasta 1924) se hizo cargo del equipamiento y lo rebautizó “La Época”, con bandera uruguaya, fletándolo a Europa.

## LOS DODERO



*Similares a La Época*



La última Travesía, 3050 Millas náuticas (5643 KM.)

Pero el 29 de Octubre de 1917, navegando de Nueva York a Burdeos con 1.400 tons de tabaco, acero, clavos, aceite lubricante y 1.200 rollos de papel para diarios, fue interceptado por el submarino alemán U-93, cerca de Gironde, Francia. Le disparó once cañonazos sin hundirlo, finalmente lo abordó, le retiraron elementos valiosos y le colocaron explosivos, que lo hundieron finalmente. Los tripulantes fueron rescatados esa misma noche por dos balleneras.

### **CRONOLOGÍA DEL VELERO CORUNNA**

A four-masted steel barque built in 1893 by D. & W. Henderson & Co., Glasgow. Dimensions 89,30×13,10×7,41 meters [293'0"×43'0"×24'4"] and tonnage 2432 GRT and 1268 NRT. Rigged with double top and topgallant sails and royal sails.

1893 August 30 Launched at the shipyard of D. & W. Henderson & Co., Glasgow, as Yard No. 369 for Corunna Sail-

ing Ship Co. Ltd. (J. Hardie & Co. mgrs), Glasgow. Assigned the official British Reg. No. 102633. The first master was Captain J. Robson late of the same owner's fourmasted barque Talavera (1882).

1893 October Completed.

1893-1894 Sailed from Glasgow to Rio de Janeiro in 40 days. Sailed from Rio de Janeiro to Melbourne in 55 days. Sailed from Melbourne to London in 89 days.

1901 Sailed from Liverpool to Sydney in 94 days.

1904 June Captain McNeil was replaced by Captain John Mason, late of the fullrigged ship Albuera.

1904 July 24 Left Antwerpen for Port Townsend, WA, under tow. Drifted onto the Wandelaar Light Vessel as the pilot ordered the cable to be cast off during a squall.

1904 September 1 Stranded at Miramar south of Rio de la Plata. The Court of Inquiry found the master was to be blamed for not having taken the necessary soundings.

1904 Hulked in Montevideo.



## EUROPA, EL DESEMPLEO Y LA INESTABILIDAD

George FRIEDMAN



*Nació en Budapest ( Hungría ) en 1949, es un autor y científico político norteamericano. Fundador, jefe de inteligencia, supervisor financiero y Director Ejecutivo (CEO) de la corporación privada de inteligencia “STRATFOR” (Strategy Forum). Es autor de varios libros “Los próximos 100 años”, “La próxima década”, “La guerra secreta de EEUU”, “El límite de la Inteligencia”, “ La próxima guerra con Japón”, y “El futuro de la guerra”. La niñez de Friedman fue moldeada directamente por el conflicto internacional. De padres sobrevivientes del holocausto, su familia emigró de Hungría cuando era niño para escapar del régimen comunista, alojándose primero en un campo de refugiados en Austria, y trasladándose luego a los EEUU. Allí asistió a la enseñanza pública en Nueva York. Muy joven, comenzó a desempeñarse como diseñador de juegos de guerra para computadora. Recibió un B.A. en el “City College” de Nueva York, donde continuó estudiando ciencia política y obtuvo un Ph.D. en “gobierno” en la Universidad de Cornell. Antes de ingresar al sector privado, Friedman pasó casi 20 años en la academia, dictando clases de Ciencia Política en el “Dickinson College”. Durante este período, también asesoró a múltiples autoridades y agencias de gobierno, así como instituciones privadas en temas de seguridad y defensa nacional. Friedman incursionó en la filosofía política con su trabajo inicial enfocado al marxismo, así como al conflicto internacional, incluyendo el examen de las relaciones USA – URSS desde una perspectiva militar. Luego del colapso de la URSS, Friedman estudió la potencialidad de un conflicto EEUU – Japón , siendo co – autor de “ La próxima guerra con Japón” en 1991. Es también autor y co-autor de libros examinando tópicos tan diversos como la “Escuela de Frankfurt” y los títulos señalados al principio de esta reseña. En 1996 fundó STRATFOR (Strategy Forum) una compañía privada de inteligencia y prospectiva.*

Seguidamente presentamos una **traducción del artículo de George Friedman publicado en Strategy Forum**. La redacción considera de interés el ponerlo a consideración de nuestros lectores en tanto es un interesante análisis del factor económico y sus consecuencias en lo estratégico.

La crisis financiera global del 2008 ha cedido lentamente el paso a una crisis global de desempleo. Esta dará lugar bastante rápido a una crisis política que involucra a los tres grandes pilares del sistema global: Europa, China y Estados Unidos. El nivel de intensidad, la respuesta política y la relación con la crisis financiera, varían. Pero

existe un elemento en común, y es que el desempleo está reemplazando, cada vez con más fuerza, a las finanzas como problema central de esta crisis.

Europa es el foco de atención de esta situación. En las últimas elecciones en Italia, el partido que ganó más votos, con aproximadamente un cuarto del total, fue un nuevo grupo llamado Movimiento 5 Estrellas, liderado por un comediante profesional. Hay dos cosas interesantes respecto a los puntos de vista de este movimiento. La primera, es que uno de los pilares centrales de su posición consiste en que el incumplimiento de una parte de la deuda de Italia es el menor de los males posibles. La segunda es la constatación de que que Italia, con un 11,2% de desempleo, está lejos de ser el peor caso de desempleo de la Unión Europea. Sin embargo, en ese país, aumentan los partidos radicales que se oponen fuertemente a las políticas de austeridad actualmente en desarrollo.

El debate central en Europa ha sido cómo resolver la crisis de la deuda pública y la amenaza resultante a los bancos europeos. La discusión era quién soportaría la carga de estabilizar el sistema. La última palabra, especialmente entre los más importantes de Europa, fue que lo que Europa necesitaba era austeridad y que el gasto de los gobiernos debía ser fuertemente contenido para que la deuda pública, no importa cuán reestructurada, no fuera incumplida.

Una de las consecuencias de la austeridad es la recesión. Las economías de muchos países europeos, especialmente las de aquellos de la zona euro, están contrayéndose, pues austeridad significa obviamente que habrá menos dinero disponible para comprar bienes y servicios.

Si la meta principal es estabilizar el sistema financiero, tiene sentido. Pero la permanencia de la estabilidad financiera como la meta principal depende de un consenso que involucra a varios sectores de la sociedad. Cuando el desempleo surge, ese consenso cambia y el foco cambia con él. Cuando el desempleo se intensifica, entonces todo el sistema político puede cambiar. Desde mi punto de vista, las elecciones italianas fueron el primer, pero esperado, temblor.

## UN PATRÓN SURGE EN EUROPA



Considere la geografía del desempleo. Solo cuatro países en Europa están en o por debajo del 6% de desempleo: los países geográficamente contiguos de Alemania, Austria, Holanda y Luxemburgo. La periferia inmediata tiene un desempleo mucho mayor: Dinamarca con 7,4%, el Reino Unido con 7,7%, Francia y Polonia con 10,6%. En la periferia más lejana, Italia está en un 11,7%, Lituania en 13,3%, Irlanda en 14,7%, Portugal en 17,6%, España en 26,2% y Grecia en 27%.

Alemania, la cuarta economía más grande del mundo, está en el centro de gravedad de Europa. Las exportaciones de bie-

nes y servicios constituyen el 51% del P.B.I. de Alemania, y más de la mitad de sus exportaciones va a otros países europeos. Alemania, entonces, ve a la zona de libre comercio de la Unión Europea como esencial para su supervivencia. Sin acceso libre a estos mercados, sus exportaciones disminuirían dramáticamente y el desempleo se dispararía. El euro es una herramienta que Alemania, con su significativa influencia, usa para dirigir sus relaciones de comercio: y esta dirección pone a otros miembros de la zona euro en desventaja. Los países con salarios relativamente bajos deberían tener una ventaja competitiva sobre las exportaciones alemanas. Sin embargo, muchos tienen balances de comercio negativos. Así pues, cuando llegó la crisis financiera, su habilidad para dirigir fue insuficiente y llevó a crisis de deudas públicas, que a su vez debilitaron aún más su posición a través de la austeridad, especialmente porque su membresía de la zona euro no les permite aplicar sus propias políticas monetarias.

Esto no significa que no hayan sido derrochadores en sus gastos sociales, pero la causa subyacente de su fracaso fue mucho más compleja. Básicamente estaba conectada al raro caso de que se construyera una zona de libre comercio alrededor de una sólida economía que dependía de las exportaciones (Alemania es el tercer exportador más grande del mundo, después de China y Estados Unidos). El Tratado de Libre Comercio de América del Norte está construido alrededor de un importador neto. Gran Bretaña era un importador neto del Imperio. Comparando la tasa de desempleo de Alemania y los mencionados países contiguos con la de Europa del Sur, cuesta creer que estos países sean miembros del mismo grupo de comercio.

Incluso Francia, que tiene una tasa de desempleo relativamente baja, tiene una historia más compleja. El desempleo en Francia está concentrado en dos grandes polos, en el norte y el sur, siendo el más grande el sureste de Francia. Entonces, si se mira en el mapa, la parte más al sur de Europa fue golpeada fuertemente por el desempleo, y Europa oriental no tanto, pero Alemania, Austria, Holanda y Luxemburgo han quedado prácticamente sin daño. Cuánto durará esto ante una posible recesión en Alemania, es otro asunto, pero el contraste nos dice mucho de la situación geopolítica emergente en la región.

Portugal, España y Grecia están en una depresión. Sus tasas de desempleo son prácticamente las mismas que la Estados Unidos en la Gran Depresión. Una regla que uso es que por cada persona desempleada, otras tres se ven afectadas, ya sea cónyuges, hijos o quien sea. Esto significa que cuando se llega a un 25% de desempleo, prácticamente todos se ven afectados. Con un 11% de desempleo, alrededor de un 44% se ve afectado.

Se puede discutir que los números no son tan malos como parecen porque la gente está trabajando en la economía informal. Puede ser cierto, pero en Grecia, por ejemplo, las farmacéuticas tienen bajos suministros porque se terminó el dinero para importar bienes. Los gobiernos locales de España están a punto de despedir a más empleados. Estos países han llegado a un punto extremadamente bajo, del cual es difícil imaginar la recuperación. En el resto de la periferia de Europa, la crisis de desempleo se está intensificando. Los números exactos importan mucho menos que el impacto visible de las sociedades que se tambalean.

## **LAS CONSECUENCIAS POLÍTICAS DEL ALTO DESEMPLEO**

Es importante entender las consecuencias de esta clase de desempleo. Existe desde siempre el desempleo de largo plazo de la clase baja, pero esta ola de desempleo ha atacado a trabajadores de clase media y media-alta. Considere a un arquitecto que conozco en España, quien perdió su trabajo. Casado y con hijos, lleva tanto tiempo desempleado que se ha sumergido en un estilo de vida totalmente distinto e inesperado. La pobreza ya es suficientemente difícil de sobrellevar, pero cuando también está ligada a la pérdida de estatus, el dolor se agrava y surge una fuerza políticamente poderosa.

Es difícil de imaginar que el régimen de austeridad impulsado por Alemania sobreviva políticamente. En Italia, con “sólo” 11,7% de desempleo, el éxito del Movimiento 5 Estrellas representa una inevitable respuesta a la crisis. Hasta hace poco, el incumplimiento era el miedo principal de los europeos, por lo menos de la elite financiera, política y periodística. Han avanzado bastante en la resolución del problema bancario. Pero lo han hecho generando una gran crisis social. Esta crisis genera un contragolpe que evitará que la estrategia de Alemania se lleve a cabo. Para Europa del sur, donde la crisis social se está asentando para el largo plazo, así como para Europa oriental, no está claro cómo los beneficia el hecho de que salden sus deudas. Puede que el no hacerlo los saque de los mercados principales, pero el costo de que permanezcan en ellos está repartido de manera tan despareja, que la base política a favor de la austeridad se está disolviendo.

Esto está combinado con una hostili-

dad creciente hacia Alemania. Ésta se ve a sí misma como virtuosa por su austeridad. Otros la ven como rapaz por su exportación agresiva, con el desempleo siendo la exportación más importante del momento. Cuál de los dos tiene razón, es irrelevante. El hecho de que veamos una diferenciación creciente entre el bloque alemán y el resto de Europa, es uno de los desarrollos más significativos desde que comenzó la crisis.

La creciente tensión entre Francia y Alemania es particularmente importante. Las relaciones franco-germanas fueron no solo uno de los principios fundacionales de la Unión Europea, sino también una de las razones por las cuales existe. Después de dos guerras mundiales se entendió que la paz en Europa dependía de la unidad entre Francia y Alemania. La relación está lejos de estar destruida, pero se encuentra desgastada. Alemania quiere que el Banco Central Europeo continúe con su política de concentrarse en el control de la inflación. Esto es de interés para Alemania. Francia, con cerca de un 11% de desempleo, necesita que el Banco Central Europeo estimule la economía europea para reducir el desempleo. Este no es un debate esotérico sino sobre quién controla el Banco Central Europeo, cuáles son las prioridades de Europa y, finalmente, cómo puede existir Europa con tan grandes diferencias de desempleo.

Una respuesta puede ser que el desempleo de Alemania se disparará. Puede que eso atenúe el rechazo hacia Alemania, pero no resolverá el problema. Niveles de desempleo como los que muchos países están alcanzando, y en los cuales aparentemente están



REPUBLIC OF TURKEY  
MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS  
AND FISHERIES

## Announcement

Application for the purchase of fishing vessels

The Ministry of Maritime Affairs and Fisheries

has announced the purchase of fishing vessels

for the purpose of increasing the production of fish and



estancándose, son los que debilitan el poder de los gobiernos para buscar las políticas necesarias para dirigir el sistema financiero. La posición del Movimiento 5 Estrellas a favor del incumplimiento no proviene de un partido marginal. Puede que la elite le tenga desprecio, pero el Movimiento ganó el 25% de los votos. Y recuerde que el héroe de los eurófilos, Mario Monti, ganó apenas un 10% de los votos sólo un año después de que Europa lo homenajeara.

El fascismo tuvo sus raíces en Europa con los grandes fracasos económicos, cuando las elites financieras no supieron reconocer las consecuencias políticas del desempleo. Se reían de los partidos liderados por hombres que habían sido vagabundos, que vendían postales en la calle y que prometían milagros económicos sólo con eliminar a aquellos responsables de la miseria. Los hombres y mujeres, expulsados de la cómoda vida de la “petite bourgeoisie”, sin embargo no se reían, sino que respondían ansiosamente a esa esperanza. El resultado fue gobiernos que aislaron sus economías del mundo y dirigieron su desempeño a través del dirigismo y la manipulación.

Esto es lo que pasó luego de la 1ª Guerra Mundial. No sucedió después de la 2ª Guerra Mundial porque Europa estaba ocupada. Pero cuando vemos las tasas de desempleo actuales, las diferenciales entre regiones, el hecho de que no hay ninguna promesa de mejora y que la clase media está siendo arrojada a las filas de los despojados, podemos vislumbrar una repetición de esos patrones .

La historia no se repite tan nítidamente. El fascismo en el sentido de las décadas del '20 y del '30 ya no existe. Pero no

es difícil imaginar que surjan nuevos partidos políticos que hablen de los desempleados y los pobres recientes. Ya sea el partido Amanecer Dorado en Grecia o los movimientos independentistas catalanes, es inevitable que crezcan los partidos que quieren redefinir el sistema que se ha inclinado tanto contra la clase media. Italia fue, simplemente, una vez más, la primera en probarlo.

Es difícil ver no solo cómo esto está contenido dentro de los países, sino también cómo puede evitarse otra crisis financiera, sobre todo cuando la voluntad política para soportar la austeridad está rota. Es difícil incluso ver cómo sobrevivirá la zona de libre comercio frente a la urgente necesidad alemana de exportar tanto como pueda para mantenerse. La discrepancia entre los intereses de Alemania y los de Europa del sur y oriental ha sido profunda y ha aumentado mientras más parecía posible un acuerdo para salvar los bancos. Eso es porque el acuerdo tenía la involuntaria consecuencia de activar la mismísima fuerza que lo socavaría: el desempleo.

A esta altura es difícil imaginar una política europea común. Todavía hay una, en cierto sentido, pero es difícil imaginar cómo un país con 5,2% de desempleo crea una política económica común con uno que tiene 11, ó 14, ó 27% de desempleo. Además, el desempleo trae aparejada una menor demanda de bienes y un menor anhelo de exportaciones alemanas. Cómo lidiará Alemania con eso es, también, un misterio.

La crisis del desempleo es una crisis política, y esa crisis socavará todas las instituciones que Europa ha trabajado por construir. Durante 17 años Europa pro-

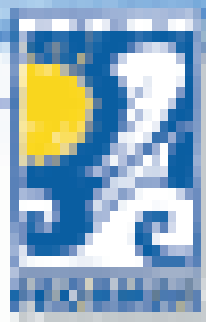
gresó, pero eso fue durante uno de los períodos más prósperos en la historia. Ahora se ha topado con una de las pesadillas de todos los países y una vieja y profunda

pesadilla europea: el desempleo a gran escala. La prueba de Europa no es la deuda pública. La prueba es si puede evitar viejos y malos hábitos ligados al desempleo.

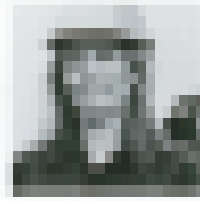
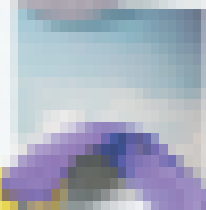
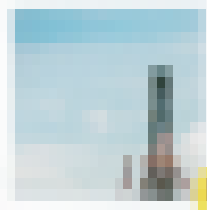
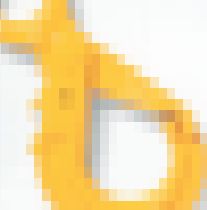
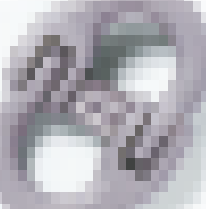
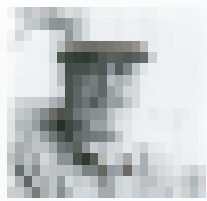


RENDERING 3D, 2D & 2.5D  
ARCHITECTURE, INTERIOR  
AND VISUALIZATION SERVICES

[www.archviz.com](http://www.archviz.com)



Archviz



3D RENDERS FOR ARCHITECTURE  
AND INTERIOR DESIGN  
VISUALIZATION SERVICES

Archviz



SISTEMAS DE COMUNICACIONES

Dr. Barrios Amorin 1828

Tel: 2924 9000 - [www.sicom.com.ly](http://www.sicom.com.ly)

Cambie a digital

**MOTOTRBO™**

Motorola DPM3 & DPM3C (Digital) - DPM3C-2

Datos DPM3 y versión DPM3C  
código (Motorola de serie)  
Tamaño: 100x100x100  
Consumo: 10W (Máximo de  
potencia) (Máximo de...)



© 2004 Motorola. Todos los derechos reservados. Motorola y el logo de Motorola son marcas registradas de Motorola Inc. en los Estados Unidos y en otros países.

**UNIFORMES - MEDIDAS - NOVIOS  
DAMAS Y CABALLEROS  
ARREGLOS EN GENERAL**

**JORGE  
RODRIGUEZ**  
Sastre

**PRECIOS ESPECIALES PARA  
LECTORES DE REVISTA NAVAL**

Plaza Cagancha 1322 Local 9 - Tel. 2902 8373



**REVISTA  
NAVAL**

**República Oriental del Uruguay**

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

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

Indicando nombre y dirección



