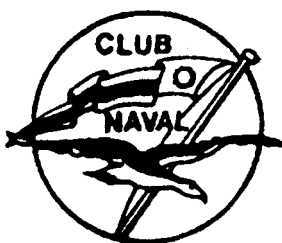


REVISTA NAVAL

MARZO



1998

MONTEVIDEO
R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACION DEL CLUB

AÑO IX N° 30

ISSN 0797 - 1222

MARZO 1998

REDACTOR RESPONSABLE

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISION EDITORIAL

C/N (CG) Alejandro LABORDE

C/N (CG) Aldo

FRANCESCOLO C/F (CG) Italo

SORRENTI

C/C (CG) Eduardo

ULERY C/C (CG) Juan

MAZZEO

COLABORARON EN ESTE NUMERO: C/F (CG) Alberto CARAMES, C/C (CP) Luis TABO, Cap. Mercante Heber CHIAPPARA.

NUESTRA PORTADA: Marina en acrílico del artista plástico José Rivera. Esta obra de 2,50 x 1,40 mts. se encuentra en el Comando General de la Armada y reproduce a los Cruceros "Uruguay" y "Montevideo"; Cañonera "18 de julio"; Transporte "Maldonado" y Cañonera "Suárez", empavesados en honor a la Patria Oriental, en el año 1911.

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

DIRECCION Y ADMINISTRACION: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay - Tels.: (598-2) 908 78 84 - 908 71 29 - Fax: (598-2) 922 08 56

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

Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados corresponden 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 aquéllos.

Edición impresa en Mim. PESCE s.r.l. - Avda. Rivera 1925/23 - Te.-Fax:
400 31 78 Dep. Legal N° 309.875/98.

INDICE

A nuestros lectores

Blasones de la Segunda División del Estado Mayor.....	9
Incorporaciones a la flota.....	11
La Academia Navale de Livorno.	13
Toda fuerza integrada por voluntarios esta en crisis por el Major General J. D. Lynch, U.S Marine Corps (Retired).	17
100 Años de la Guerra de Cuba por el Sr. Alejandro N. Bertocchi Moran.	23
EPISODIOS NAVALES	
1898: La voladura de USS `Maine`	32
Los Pescadores Vascos por el Capitán de Navío Francisco Valiñas.	33
CRONICAS DEL MAR	
El antiguo nomenclator marinerio	40
El papel de los puertos en el desarrollo económico por el Sr. Peter Faust.....	41
Geopolítica Hídrica ¿clave de la supervivencia? por el Dr. Daniel Castagnin.	47
Sellos del Mar por el Capitán de Fragata (CIME) Pedro Linares.	57
Cartas de los Lectores	59
CRONICAS DEL MAR	
"El puerto nuevo de Colonia"	60

A NUESTROS LECTORES

El Derecho del Mar es una de las ramas de la ciencia jurídica que más rápido ha evolucionado en el correr de este siglo, dando respuesta a las cambiantes circunstancias políticas, económicas y ecológicas que se han sucedido como consecuencia de los correspondientes avances en materia tecnológica.

Así, uno de los más importantes pasos en ese sentido, ha sido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual regula el acceso y el uso de los espacios marinos, y el aprovechamiento de sus recursos, por parte de los respectivos Estados.

Entre todas sus múltiples normas que abarcan una compleja variedad de asuntos políticos estratégicos, económicos y de protección del medio ambiente, existen disposiciones que dividen los espacios de mares y océanos en cinco zonas principales, por todos ya conocidas, con sus respectivos estatutos jurisdiccionales. Una de ellas, la plataforma continental, comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el límite exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas desde las líneas base, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. En dicha zona el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía a los efectos de su exploración y explotación de sus recursos naturales.

La propia Convención establece los criterios técnicos para determinar el borde exterior del margen continental cuando éste se extienda más allá de la citada distancia, pero fijando claramente que en cualquier caso aquél no podrá prolongarse más allá de las trescientas cincuenta millas medidas desde las líneas base.

A nadie puede escapar que los beneficios que se podrán derivar de los derechos

resultantes de extender la zona de jurisdicción sobre la explotación de recursos económicos marinos y la exploración científica, merecen que se le brinde a este tema una especial atención.

El propio Comandante en Jefe de la Armada, Vicealmirante Gualberto Ruiz, en el discurso que pronunciara en ocasión de la ceremonia de relevo del Comando General, resaltó la trascendencia de llevar adelante en forma urgente los trabajos de delimitación de nuestra plataforma continental, de acuerdo a lo establecido por la Convención de Jamaica. Reconoció la dimensión del trabajo al calificarlo de "desafío nacional" y destacó también el protagonismo que le cabe a la Armada en la conducción y ejecución de los proyectos que ya se están llevando a cabo así como los que sea necesario desarrollar en el tiempo que resta hasta el año 2004, en el que deberían estar finalizados.

La gran complejidad de la temática involucrada, que incluye áreas tales como geodesia, geografía, geología, navegación y biología marina, entre otras, hacen imprescindible la participación de todos aquellos organismos y aún de personas con calificación en los citados temas, en un accionar coordinado tendiente a presentar a la recientemente creada Comisión de Límites de la Plataforma Continental, todos los aportes que contribuyan al objetivo de hacer sostenible la pretensión de ampliar nuestras fronteras marítimas. Esta situación que hoy se presenta ante los ojos como una cuestión de urgencia, ya señalada desde nuestras páginas en el número de noviembre del año 1990, creemos que justifica reiterar lo ya también insistentemente tratado por la Revista Naval desde tiempo atrás, sobre la necesidad de la existencia de una política marítima integral que abarque a la totalidad del sistema y que asegure el aprovechamiento óptimo y en forma coordi

nada de los escasos recursos disponibles.

Escapa lógicamente al alcance de esta nota editorial el determinar cuál es el camino más apropiado para alcanzar la necesaria armonización, pero sin duda para lograrla no bastan los esfuerzos individuales de personas o aun de instituciones actuando en forma aislada.

Es imprescindible reunir en un mismo ámbito todos los enfoques y perspectivas, para diseñar las estrategias más adecuadas sin dividir artificialmente lo que forma un mismo y único sistema.

Si se logra establecer la coordinación efectiva de todos los esfuerzos que en esta materia están en potencia, la tarea, que abruma de sólo imaginarla, resultará sin embargo factible, y los beneficios que se deriven de su realización, justificarán con creces los sacrificios y dificultades a vencer, contribuyendo a asumir de manera más plena nuestra condición de nación favorecida por la presencia de un mar, al que no debemos seguir dando la espalda...

Aunque por muchos conocido, no es redundante destacar el enorme compromiso que se debe asumir en ser diligentes en este proyecto, dado la forma en que el mismo puede afectar a la soberanía y la riqueza nacionales. Los primeros pasos que ya se han dado, deberían ser acompañados en el sentido anteriormente tratado, para que todo el país acepte este desafío y comprenda la necesidad de un esfuerzo coordinado y tesonero, para lograr un bien que aprovecharán las generaciones futuras.

En otro orden de cosas, creemos muy importante destacar los conceptos vertidos por el Presidente Sanguinetti en ocasión de la visita que realizó hace poco tiempo a Colombia y Panamá, en relación a la certificación unilateral impuesta por los Estados Unidos a otros países, en particular respecto al tema de la lucha contra las drogas.

Pero el Presidente fue más allá en sus apreciaciones de esta materia concreta, al señalar que la aplicación por un Estado de mecanismos que afecten a otros sin compro-

meterse a su vez a sí mismo a las obligaciones resultantes de esas disposiciones, va en contra de la cooperación internacional, y que esto es válido en todos los terrenos de las relaciones interestatales, tanto sea en materia de drogas, en aspectos comerciales, en temas de derechos humanos, y aún en el campo de la seguridad, la defensa, y la paz mundiales.

Cuando la puesta en marcha de sistemas de interacción y cooperación a nivel regional y mundial presenta perspectivas cada vez más concretas, resulta fundamental valorar la implementación de los acuerdos respectivos a la luz de la visión anteriormente señalada por el Presidente de la República.

La búsqueda de los procesos de integración no puede basarse en la imposición externa de medidas unilaterales que afecten valores espirituales como la soberanía y la independencia nacionales, y aún las ventajas, de orden económico y material, limitándose los países más pequeño o periféricos a marchar a remolque de las iniciativas de los grandes centros de poder mundial.

Es necesaria pues una conducta firme y decidida, en todos los terrenos, que indique claramente, que la disposición de asumir compromisos que beneficien al conjunto resguardando ciertos criterios individuales en la contribución activa y creativa a proyectos colectivos, no significa aceptar pasivamente la aplicación unilateral e inconsulta de medidas, bajo la óptica exclusiva de los Estados con mayor potencial.

Este planteamiento, que es válido en todos los campos de la integración y la globalización, adquiere importancia fundamental al considerar los temas de seguridad y defensa, puesto que los mismos afectan conceptos y valores que calan muy hondo en el espíritu colectivo de las naciones.

Como profesionales en esta materia, a la vez que ciudadanos de un estado relativamente menor en el concierto internacional, nos complace el alegato del primer mandatario y hacemos votos para que tenga el eco que todos deseamos y creemos más conveniente

LA REDACCION

BLASONES DE LA SEGUNDA DIVISION DEL ESTADO MAYOR

DESCRIPCION HERÁLDICA

La Segunda División del Estado Mayor General de la Armada trae campo de azur cargado con una estrella de oro y un yelmo de oro sostenido, uno sobre otro.

Timbra con una corona naval y bordura de oro.

EXPLICACION HERÁLDICA

El campo de azur es símbolo de justicia, celo, verdad, serenidad y lealtad.

La estrella de cinco puntas es el símbolo clásico de los Estados Mayores y significa grandeza y prudencia.

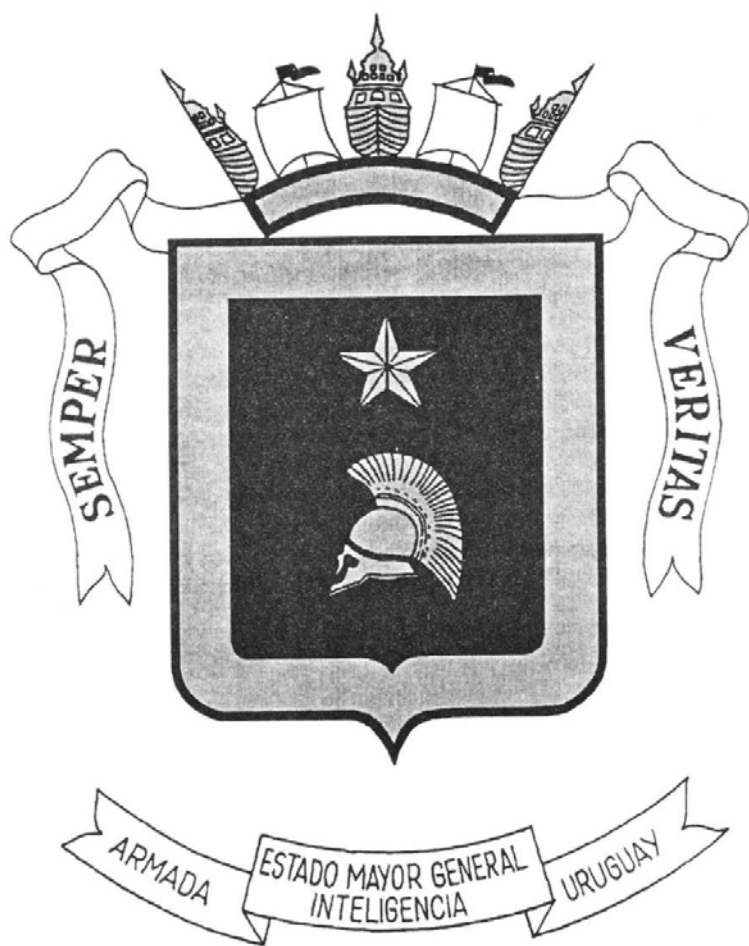
El yelmo corresponde a la diosa Palas Atenea, divinidad guerrera de la mitología griega que representa la inteligencia en lucha racional y justa, que tiene por objetivo defender ideales elevados, divulgar conocimientos para establecer la paz y asegurar el orden.

El oro de la estrella y el yelmo es símbolo de juicio, inteligencia, poder, luz, constancia y sabiduría.

La bordura de oro corresponde por ser unidad del Estado Mayor General de la Armada cuyo significado es sabiduría.

La corona naval indica la condición del dueño de estas armas y es símbolo de dominio del mar y sin adornos y pedrerías esta corona muestra la sobriedad y la austeridad de la Armada Nacional.

Su divisa o voz de guerra "SEMPER VERITAS" da fe del elevado principio que permanentemente ha guiado el accionar de sus integrantes.



ORO



AZUR
(azul)

INCORPORACIONES A LA FLOTA NACIONAL

Desde el mes de Julio de 1997 se han incorporado a la bandera nacional una importante serie de buques de diferentes características y actividad.

NOMBRE	TIPO	ARO DE CONST.	ESLORA	MANGA	PUNTAL	TONELAJE	VELOCIDA	BANDERA ANTERIOR
SOUTH PRINCESS	PESCA	1974	76,69	12,81	8,08	2142,00	20	NORUEGA
CACIQUE	PESCA	1974	22,27	6,00	3,54	116,64	12	COREA
LUCIA CARMEN	PESCA	1981	51,84	10,00	6,85	961,26		COREA
SOPESCA	PESCA	1987	22,39	6,73	3,69	126,00		ESPAÑA
ATILA II	PESCA	1973	76,80	14,00	10,00	3010,00		LITUANIA
VICTORIA	PASAJE	1997	16,55	4,70	1,98	36,00	20	NUEVO
CORSAIR	DEPORTES	1901	11,25	3,05	2,25	15,00	15	ARGENTINA
JAMAR	DRAGA	1988	5,22	2,73	0,96	2,565		NUEVO
CORINA	DRAGA	1988	8,00	3,77	3,76	4,584		NUEVO
MARCOPELL I	PONTON	1997	6,00	9,15	2,00	21,96		NUEVO
DON ELIAS	PASAJE	1997	9,20	2,40	1,30	5,708	18	NUEVO
RIACHUELO	APOYO	1987	20,49	5,03	2,72	56,00		ARGENTINA
LUCIANO FEDERICO	FERRY ALTA VELOCIDAD SD	1997	67,14	19,00	5,65	1737,00	68	NUEVO
SCOTLAND	FERRY	1990	56,89	26,00	4,093	1754,00	44	INGLATERRA
GRAMPIAN FURY	PESCA	1966	47,66	9,75	6,86	47,66		INGLATERRA
C. DIVER	GRAFICO	1976	16,45	4,57	1,85	32,00	25	EE.UU.
IVAN DVORSKY	PESCA	1967	14,00	14,00	10,00	78,65		LITUANIA

Mencionamos a continuación las características más destacables de los buques citados:

SOUTH PRINCESS

Buque Pesquero de gran capacidad de captura, se dedica fundamentalmente a la pesca de la Merluza Negra en zonas alejadas de nuestras aguas jurisdiccionales, en proximidades de las Islas Malvinas.

Es un buque equipado con los últimos adelantos en materia de ayudas a la navegación, comunicaciones e informática. Planea su captura con el uso de información de temperatura del agua y corrientes obtenida directamente de satélites meteorológicos.

De gran autonomía, es uno de los buques con mayor período de trabajo que existe en nuestra flota.

LUCIA CARMEN

Habiendo sido un buque de bandera coreana dedicado a la pesca de calamar, fue, mediante una importantísima inversión, transformado para la captura de una nueva explotación que ha tenido un gran empuje, el caracol blanco o fino.

VICTORIA

Buque de pasajeros de casco de fibra de vidrio que realiza la travesía Carmelo-Tigre. con un aumento en la comodidad para los pasajeros ha disminuido notablemente el tiempo de viaje entre los puertos citados.

Su capacidad es de 88 pasajeros

JAMAR Y CORINA

Pequeñas dragas utilitarias para trabajos de pequeña escala en zonas a las que no pueden acceder las dragas convencionales, realizan su trabajo en la zona de Conchillas y Carmelo.

LUCIANO FEDERICO I

Ferry de alta velocidad que transporta pasajeros y automóviles entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires o Colonia-Buenos Aires.

Es el buque más veloz en la flota de buques rápidos de la empresa Buquebus y uno de los más veloces en su tipo. Construido en aluminio naval, sus máquinas poseen un dispositivo de control de gases que lo transforman en pionero en la región respecto a la prevención de la contaminación del aire.

En materia de adelantos tecnológicos cuenta con equipamiento de última generación en las áreas de navegación, comunicaciones, seguridad y máquinas.

Su capacidad de transporte es de 645 pasajeros.

SCOTLAND

Sea Cat de transporte de pasajeros y vehículos de la compañía Ferrylíneas S.A. que realiza la travesía Colonia-Buenos Aires.

Es un buque de sustentación dinámica, gemelo del buque "Atlantic II". Está equipado con los últimos adelantos en materia de Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, siendo utilizado para la Instrucción de los Oficiales Mercantes que realizan el Curso de Formación para Operadores del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos en la Escuela Naval.

A mediados del mes de marzo navegará con bandera nacional para el puerto de Dover a fin de operar en la zona entre éste puerto inglés y el puerto de Calais en Francia.

Este buque puede transportar 450 pasajeros.

LA ACADEMIA NAVALE DE LIVORNO

Un proceso de adaptación a los nuevos tiempos

En oportunidad del XVII Viaje de Instrucción del V/E "Capitán Miranda", Oficiales y Guardiamarinas que realizaban escala en la ciudad de Livorno, fueron invitados a una visita de corte profesional a la Academia Naval de la Marina Italiana, donde, además de recorrer las instalaciones del establecimiento, se les brindó una presentación explicativa acerca de la situación actual y las perspectivas de esta institución de prestigio internacional.

Fundada en el año 1811, por el entonces Ministro de Marina Benedetto Brin, no sólo ha formado **los Oficiales** de la Marina Italiana, sino que además ha constituido una fuente generadora de la conciencia profesional y un puente entre una gloriosa tradición y la búsqueda continuada de adaptación a las cambiantes situaciones que han debido enfrentar a lo largo de más de ciento cincuenta años.

Sus nuevos horizontes trazados por el Estado Mayor de la Marina, organización correspondiente a nuestro Comando General de la Armada, están determinados por tres metas directrices:

- Adaptación a los cambios experimentados en la estrategia internacional, especialmente en el sistema euromediterráneo, a consecuencias del fin del mundo bipolar.
- Racionalización en el uso de los recursos gradualmente limitados, como un acto de responsabilidad ante la sociedad que los provee.
- Un relacionamiento más intenso con la sociedad civil y en especial con los estratos universitarios.

El Objetivo básico de la Academia es la formación de Oficiales de Marina motiva-

dos, preparados y participativos, a través de la selección y de la preparación cultural, militar y profesional acorde con las necesidades y requerimientos a que se verán enfrentados los egresados. Se resalta de esta forma, la necesidad de una constante prospección de lo que constituirá el ambiente cultural y profesional futuro de quienes hoy están siendo formados. Bajo esta visión, los currículos y las actividades de la Academia aparecen estructuradas tomando en cuenta el perfil del Oficial de Marina decidido por el Mando Naval y que se conforma con las virtudes y capacidades de un hombre de mar, un militar, un especialista, un comandante y un dirigente, todo esto procesado de manera escalonada y progresiva a lo largo de la carrera.

La Academia constituye un instituto completo que brinda cursos tanto para Oficiales, especialmente de perfeccionamiento profesional como para la formación de alumnos futuros Guardiamarinas. En este artículo nos referiremos a estos últimos que son similares a las de nuestra Escuela Naval.

El ingreso se lleva a cabo a través de una cuidadosa selección entre 1.200 postulantes provenientes de la enseñanza secundaria, indicativo del prestigio que tiene la carrera naval en Italia, los cuales son sometidos a exámenes médicos, Bsicos y culturales, luego de los cuales, aproximadamente la mitad de los inicialmente aprobados, conviven un mes internos en la Academia para comprobar su adaptación a la nueva vida. Al final de este período 120 son admitidos en el primer curso. En este aspecto se considera que, sin desmerecer la importancia de los exámenes de oposición y méritos para el ingreso, el período de transición puede de

mostrar capacidades y carencias que no resulta posible determinarlas sólo mediante una prueba de conocimientos.

En forma paralela a lo que se denomina el Curso Normal, hacen su ingreso los postulantes al Cuerpo de Oficiales de Complemento, con diploma universitario en áreas de interés para la Marina Italiana y que se gradúan luego de un curso de aproximadamente dos meses.

El Curso Normal está dirigido a la preparación de los jóvenes que aspiran a una carrera permanente en el Cuerpo de Estado Mayor y de Ingeniero Naval y Armas Navales. Los alumnos del Curso de Estado Mayor al final de su formación, estarán en condiciones de asumir las funciones de comando de las unidades. A su vez, en referencia a los alumnos de los cuerpos técnicos, los de Ingeniería Naval se ocuparán de los sistemas de propulsión y de la maquinaria auxiliar de los buques mientras que los de Armas Navales, de los sistemas electrónicos, de armas, de comunicación y de tratamiento de datos.

Los cursos son de cinco años de duración, durante los dos primeros los estudiantes son Alumnos, al inicio del tercero pasan a ser Aspirantes a Guardiamarinas y a partir del cuarto son Guardiamarinas.

Las áreas formativas de los futuros Ofi

ciales comprenden los siguientes componentes:

- Area Cultural, incluyendo técnica-científica, jurídica-administrativa y humanística-social.
- Area Marinera y Profesional.
- Area Física y Deportiva.
- Area Etica y Militar.

Area cultural. El objetivo de la formación es la de proporcionar al alumno un profundo conocimiento teórico básico a nivel universitario en el campo de la cultura general y de la aplicación técnico-profesional. A partir de 1996, se está procesando un cambio en el Curso de Estado Mayor, que en muchos de sus aspectos equivale al de nuestro Cuerpo General, ya que la anterior exigencia a los alumnos, que debían obtener un diploma en Ingeniería Electrónica, se ha cambiado al correspondiente en Ciencias Políticas, siguiendo así una tendencia humanística imperante en las marinas de Europa. Para los Cuerpos Técnicos, se mantiene para los de Ingeniería Naval, diplomarse a nivel universitario en la carrera de igual nombre y para los de Armas Navales, el de Ingeniería en Comunicaciones. En todos los casos, los alumnos reciben los cursos en la Academia, en estrecha coordinación con los institutos universitarios.

MATERIAS DE ESTUDIO PARA EL CUERPO DE ESTADO MAYOR (CUERPO GENERAL)

MATERIAS UNIVERSITARIAS

Instituciones del Derecho Político
Historia Moderna
Ciencias Políticas
Inglés
Matemática
General
Informática

MATERIAS PROFESIONALES

1er. año

Cosmografía y Navegación Costera

MATERIAS UNIVERSITARIAS**MATERIAS PROFESIONALES**

2do. año

Derecho Internacional Marítimo
 Estadística
 Historia Contemporánea Historia
 de la Doctrina Política Filosofía
 Política
 Historia de las Relaciones Internacionales

Navegación y Cinemática
 Meteorología
 Matemática 2 Electrónica
 Química
 Laboratorio de Inglés
 Náutica, Maniobra, Meteorología

3er. año

Economía Política
 Derecho Constitucional
 Psicología
 Gestión de los Recursos
 Geografía Política Económica

Oceanografía
 Electrónica
 Valoración Personal
 Laboratorio de Inglés 2
 Arquitectura Naval
 Procesos de la Información

4to. año

Derecho Penal y
 Militar Psicología
 Social Francés
 Relaciones Internacionales Estudios
 Estratégicos Organizaciones Internacionales
 Telecomunicaciones

Laboratorio de Inglés 3
 Relaciones de Conducción
 Conducta Operativa
 Reglas Tácticas

5to. año

Sistemas de Artillería
 Sistemas de Armas A/S
 Laboratorio de Inglés 4
 Derecho Administrativo

Arca Marinera y Profesional. Se parte del entendido que la marinería es un arte que no resulta posible ser adquirido mediante los libros por lo cual se estructura una serie completa de actividades prácticas que incluyen:

- Aprendizaje en tierra (durante el año académico).
- Ejercitación en el simulador de tierra para preparar a los alumnos del 1er. año para la campaña de adiestramiento a bordo de la nave "**Américo Vespucci**".

- Práctica de deportes marinos como se la vela, el canotaje y la natación.
- Navegaciones en cuatro Barreminas para adiestramiento, al finalizar el aprendizaje de maniobra.

Aprendizaje a bordo

- Campaña de Adiestramiento a bordo de la nave "Américo Vespucci", para los alumnos de 1er. año.
- Campaña de Adiestramiento a bordo de la

nave "**San Giusto**", para los alumnos de 2do. año.

- Campañas de Adiestramiento a bordo de los yates a vela de la Marina Italiana "**Stella Polare**", "**Corsaro 11**" y "**Capricia**" y embarque en las unidades de la Flota, para los Aspirantes a Guardiamarinas del 3er. año.
- Embarque en las unidades de la Flota, para los Guardiamarinas de 4to. y 5to. año.

Arca Ética y Militar. El objetivo de la formación ética es la educación del alumno en los valores y los ideales que deben caracterizar la personalidad militar en general y la de un Oficial de Marina en particular. Se trata que el futuro Oficial sea ante todo un ciudadano ejemplar, leal, sincero, honesto, responsable de sus propias acciones y altruista, guía moral para sus futuros subalternos. La práctica cotidiana de la disciplina formal y de fondo, el acostumbramiento al orden mental y material, son los medios por los cuales, de manera indirecta pero decisiva, se inculca en el alumno en el día a día, el sentido de responsabilidad, en frente a sus deberes morales para la Marina y la Nación.

Arca Físico y Deportiva. Dos horas diarias son dedicadas a la actividad física, de manera de obtener una necesaria distensión, a una jornada académica por demás intensa y rutinaria. Las mismas incluyen ejercitaciones de gimnasia tradicional, como así también la práctica de deportes marinos arriba indicados y competiciones individuales y en equipo como ser fútbol, basquetbol, voleybol, tenis, atletismo, equitación y tiro.

Parece difícil coordinar en términos de tiempo disponible para el alumno, la ejecución de todas estas actividades, lo cual sólo es explicable por una gran intensidad en los horarios, que incluyen cinco períodos de clases matinales, dos horas de ejercitación física, tres horas de autoestudio y tres de tiempo libre. En los días jueves y domingo se realizan algunas modificaciones, para permitir el franco de los alumnos.

Sin dejar de reconocer las decisivas diferencias entre la Marina Italiana y nuestra Armada, en especial refiriéndonos a objetivos y medios, resulta altamente ilustrativa observar los caminos que están transitando los institutos de formación de Oficiales en países con mayor experiencia y tradición. Dentro de un contexto bastante completo sobre los objetivos, las actividades y el futuro de la Academia Naval, dos factores pueden ser considerados con especial atención de cara a temas de constante tratamiento en nuestra Armada. Por un lado, el mantenimiento de un Cuerpo de Comando, el llamado de Estado Mayor, y de dos Cuerpos Técnicos, el de Ingenieros Navales y el de Armas Navales, diferenciación que nace en la etapa formativa y que se mantiene a lo largo de toda la carrera. En otro aspecto, el trascendental vuelco que se está procesando en la educación universitaria que se brinda a los alumnos de los que para nosotros es el Cuerpo General, donde el énfasis se ha trasladado desde el área científica al área humanística, exigiéndose a partir de 1996 un diploma en Ciencias Políticas, en lugar del anterior en Ingeniería Electrónica.

TODA FUERZA INTEGRADA POR VOLUNTARIOS ESTA EN CRISIS

(Artículo publicado en Proceedings, setiembre 1997).

por el Major General J. D. Lynch, U.S. Marine Corps (Refred)

El autor se retiró del servicio activo en 1991, Comandó el Centro de Reclutamiento del Cuerpo de Marines y la Región de Reclutamiento Este (Parris Island - Carolina del Sur).

Comentario de la redacción

El artículo plantea una interesante visión de los problemas de moral y especialmente de la incidencia de la mujer en las FF.AA y sus problemas derivados, así como la influencia de los medios de comunicación en la manipulación de intereses políticos atendiendo la tendencia sico-social. Si bien es un enfoque particular de la sociedad norteamericana, es apropiado para el análisis sico-social de cada Nación en la actualidad.

Con menos recursos presupuestales, deberes en aumento, misiones que cambian o están en discusión y ahora con el agregado de las presiones para poner mujeres a combatir; las fuerzas integradas por voluntarios han alcanzado un punto crítico. Es tiempo de "tocar Diana".

La fuente de reclutamiento de los militares estadounidenses está mostrando señales de deterioro. Esto no es sorpresa, desde que la sociedad de la cual se nutre muestra serias señales de decadencia. Conversaciones con profesores de secundaria u oficiales de policía de las grandes o medianas ciudades, han dado algunas indicaciones de lo profundo de la decadencia. Una lectura diaria y atenta de los medios de comunicación nos dará una idea de los porque.

Un ejemplo ilustrativo de los "que" y algunos de los "porque" puede ser encontrado en los escándalos sexuales verificados durante los entrenamientos periódicos para sargentos del Ejército de los EE.UU. Estos han sido tratados en los medios de prensa, en los salones y pasillos del parlamento, y en

todos los casos los acusados están siendo juzgados por cortes marciales. Sólo el tiempo dirá, pero las noticias de cómo son juzgados los hechos indican que algunos de los casos han sido dedicados a tomar venganza, en recuerdo de las investigaciones efectuadas en el Caso Tailhook y de los procedimientos detestables usados para desechar difamaciones o castigar tanto al inocente como al culpable, mientras se protegía a los acusados quienes tenían una conducta menos que ejemplar. Mientras tanto los políticos, medios de comunicación y otros quienes fueron tan veloces para acusar a los sargentos de instrucción han mantenido silencio con respecto a las acusaciones hechas contra el Presidente de los E.U.A. por Paula Jones. Algunos han dado la idea que si su alegato es cierto, la conducta del acusado no sería más que un grosero y mal hecho ritual de rutina.

Ninguna persona racional se debería sorprender porque la sociedad está decayendo y la juventud moderna carece de valores morales. La triste realidad está en que los problemas de valores se extienden más allá de la

juventud, y nuestro declive a una ausencia de patrones normales de moral y ética en la sociedad ha ganado una tácita aceptación general. El "Tailhook" y los sargentos de instrucción del Ejército son ejemplos de los problemas militares. Lamentablemente, la situación es mucho más complicada. Habrá problemas más que suficientes para una milicia que no ha visto el fin de su hundimiento; que sabe será víctima de presupuestos más pequeños, y deberes en aumento; que tendrá mayor confusión con el aumento en el énfasis de las operaciones humanitarias y de mantenimiento de la paz (como la de Somalia y las operaciones fracasadas de Haití y Bosnia). Si bien todo esto puede estar debilitando la moral y creando confusión, al punto crítico se llega con la presión de poner a las mujeres al lado de los hombres en el combate, en tareas "de Línea".

Es evidente que estas presiones no tienen nada que ver con el alistamiento para el combate y todo que ver con la "ingeniería social". Que las presiones por integrar a la mujer a las FF.AA. son una cuestión de reclamo social y de agenda política y no un esfuerzo para el mejoramiento de las FF.AA. resulta evidente.

También lo es el hecho de que el tema está siendo tratado con liviandad y poca visión de futuro por militares y líderes políticos de los EE.UU., y es deshonesto hacia quienes, en el futuro, deban decidir y enviar al país a la guerra; y ante el pueblo, que con convicción decreciente, proveerá los combatientes.

El problema de los valores morales es serio y puede resultar irresoluble, dado que se sitúa a niveles más lejanos que los de la juventud. El tema de las mujeres en combate puede ser aislado, dirigido y resuelto para el bien nacional más fácilmente.

Durante los meses pasados, el público ha sido bombardeado por los medios de comunicación con reportajes sobre la debilidad de la milicia de los EE.UU.

Tal vez el más puntual fue escrito a finales del último año por la columnista

Suzanne Fields. Evidentemente empleando fuentes del Pentágono, a quienes describió como "Oficiales Superiores aterrados de decir la verdad al público", ella citó a uno diciendo "podemos escapar (a la verdad) sólo con frecuentes episodios de desconcierto en tanto no debamos pelear una guerra. Pero una catástrofe del tipo que jamás hemos tenido antes es inevitable, y todos desde los Comandantes en Jefe hacia abajo, lo saben".

Estas son palabras duras y sin duda una exageración. Después de todo, una nación que ha visto sus capitales ocupadas e incendiadas como Bull Run, Pearl Harbour, la marcha de Bataan, es una nación que ha conocido catástrofes. Más importante, la sugerencia de que "todos, desde los Comandantes en Jefe hacia abajo, lo saben" debe estar definitivamente equivocada. Por saber o creer saber, es que la situación se agrava, y no hacer nada por ello es coquetear con conductas traicioneras. Más concretamente, la afirmación fue realizada para causar efecto de shock y el anónimo Oficial Superior expresó que la cadena de mando debería tener un conocimiento más realista de la situación. Acorde a lo que él o ella expresó, es tiempo de despertar. Es tiempo de "tocar Diana".

Es tiempo de regresar a la verdad básica que las FF.AA. de una nación existen para destruir los enemigos de la nación y nada más. En resumen las FF.AA. existen para matar.

GUERRAS Y SUPOSICIONES

Algunos debates envuelven al Ejército, y por extensión al Cuerpo de Marines (Infantería de Marina); éstos apuntan al pensamiento de que a las mujeres no se les debe prohibir el llegar al nivel de líderes militares en todos los Cuerpos del Ejército y Marines (Blindados, Infantería y Artillería). A diferencia del pasado, la tecnología moderna y el "combate de apretar el botón" forman futuros campos de batalla de naturaleza casi estéril donde "cualquiera lo puede hacer". Allí

están hombres y mujeres sentados cómodos, con aire acondicionado, trailers camuflados, cuidando tanques enemigos mediante monitores de TV, anotando reportes de sensores infrarrojos de los movimientos de la infantería enemiga, apretando botones, lanzando misiles, Es como un juego. Es difícil recordar que gente afuera está muriendo. Es también difícil recordar que hay miras listas a introducir un misil en ese limpio, antiséptico y camuflado trailer. En resumen, la guerra de apretar el botón es todo especulación, y las especulaciones son imperfectas.

Para predecir el futuro, las guerras no serán distintas a aquellas del pasado reciente. Municiones, métodos y máquinas modernas significan que el matar será más efectivo, pero el polvo, sangre, huesos rotos, intestinos desgarrados, gritos, fatigas, terror, y las demandas sin fin por más esfuerzos físicos y mentales permanecerán invariables. Hay un gran número de libros que pueden probar la instrucción en éste sentido, pero tres se destacan: DR. EUGENE B. SLEDGE "WITH THE OLD BREED" (ANNAPOLIS NAVAL INSTITUTE PRESS 1996), HOSEPH OWEN "COLDER THAN HELL" (ANNAPOLIS NAVAL INSTITUTE PRES 1996), y JAMES WEBB "FIELDS OF FIRE" (ENGLEWOOD CLIFE, NJ: PRENTICE HALL 1978); todos enfatizan las realidades del combate. Cada uno refleja alguno de los elementos a ser encontrados en futuros conflictos: clima, tipo y tenacidad de los enemigos, actitudes, demandas, las gamas de complejidades que relaciona la vida y muerte en la unidad de combate.

Un estudio de éstos y de trabajos similares pueden mostrar la realidad para integrar a las mujeres al combate, a los roles de línea, así como a los caminos de éstas para ocupar posiciones de Alto Mando Militar.

REALIDADES

Alguna vez durante 1990, un Teniente Coronel canadiense de visita por Parris Island,

visitó mi oficina. Su propósito era aprender como el Cuerpo de Marines entrenaba sus reclutas femeninas. Cuando le pregunté porque, contestó que los políticos canadienses habían decretado la integración de mujeres en el programa de entrenamiento militar; el programa fue implementado como se ordenó, y según su opinión estaba fallando. Aclarándole que no cuestionaba la capacidad de los políticos canadienses para dictar tales mandatos, expresé que sería mejor si visitáramos su Comando y aprendiéramos como hacer lo que eventualmente nos sería ordenado. Su respuesta fue inolvidable. No había necesidad para la visita porque, según sus palabras, lo que se necesita hacer es "disminuir los requerimientos e ignorar los resultados". En preguntas posteriores, agregó que la frase "ignorar los resultados" no sólo se refería a disminuir las exigencias físicas sino también al acoso sexual, el uso de sexo para obtener favores y las divisiones y problemas causadas por estos dos. ¿Dónde estamos siete años después?. Exactamente donde los oficiales canadienses dijeron que estaríamos, sólo que no podemos ignorar los resultados. En el contexto de los EE.UU., el Secretario de Marina James Webb ha dicho que "en muchas áreas donde las mujeres han sido integradas dentro de los militares, líderes imbuidos con el imperativo de una conducta ética son constantemente desafiados a mantener la verdad o arriesgar su futuro". "Miremos donde estamos hoy, y comencemos con el Ejército, la fuerza más antigua y la que históricamente aguantó lo más recio de las principales batallas.

En noviembre de 1996, la nación fue cuestionada por una foto de portada en la cual aparecía una congresista enfadada acusando a dos Generales del Ejército que testificaban. Lo que incitó la situación no estaba especificado en el artículo, pero se hacía notar que los Generales eran "fuertemente opositores" a la segregación sexual durante los ejercicios de entrenamiento. En un mo

mento de coraje, jerarquías del Ejército indicaron que tal vez "fuerte oposición" a la segregación sexual no sería tan buena idea después de todo. Las pruebas que basaban esta afirmación aparentemente fueron omitidas y los voceros del ejército retornaban a la frase de "entrenar como combatiremos". Cómo combatiremos ¿quiénes?, en el presente uno de cada 4 o 5 miembros del ejército son mujeres. Según el actual sistema de reclutamiento, la norma es un crecimiento en el alistamiento de mujeres, y la relación de mujeres en comparación a hombres continúa en aumento.

Dejando de lado lo más vasto, el continuo encubrimiento de escándalos sexuales y la pérdida de la imagen del hombre militar dominante, poco o nada se ha mencionado sobre las capacidades de una fuerza designa a combatir en dos conflictos regionales simulados donde casi una cuarta parte de sus miembros eran mujeres. ¿Qué dicen las estadísticas sobre el apronte para el combate?, ¿y sobre las capacidades de reemplazar bajas con soldados entrenados?. La respuesta en todos los casos es: nada.

Aún las dudas continúan. Van en oposición a las apariencias del sentido común. Va en decrecimiento las estadísticas realizadas por investigaciones de Harvard que indicaron que sólo el tres por ciento de las mujeres alistadas en el ejército lo hicieron creyendo que podrían servir en los frentes de combate "simplemente como hombres", y que el once por ciento de las mujeres alistadas y el catorce por ciento de las oficiales mujeres "desearían voluntariamente integrar un rol de combate si les fuera ofrecido". Estas mujeres tal vez jamás hayan visto el combate, pero una vasta mayoría ha alcanzado intuitivamente, la misma conclusión a que la nación ha llegado por siglos. ¿Qué hace a los EE.UU. de forales de los 90 diferente?. Más para acotar, en el liderazgo de la defensa, tanto militares como civiles: Es la ética "deber, honor, país" la que

demanda instancias profesionales de oficiales profesionales.

Si el ejército tiene grandes problemas, la Marina no está tan lejos de tenerlos. Y si el Ejército no lo está manejando bien, la Marina no lo está haciendo mejor. Como el Ejército, la Marina está siendo cada vez más reacia al reclutamiento femenino. Diferente al ejército que se resiste a asignarlas a campos de batalla, la Marina ha mantenido una agresiva política de enviar a sus mujeres a las Unidades de superficie. Si se asume esto, será la primera vez en 50 años o más que torpedos, misiles y minas serán dirigidos por mujeres. Entonces estas mujeres están siendo colocadas en el equivalente naval de los campos de batalla para el ejército. Parece haber poca discusión, por lo menos publicada, sobre este punto. Tal vez la Marina ha perdido su memoria institucional del combate, o tal vez no vea un oponente tal de causarle una amenaza real.

El precio en los tiempos de guerra de la disminución del alistamiento para el combate, la incapacidad de un apropiado control de averías por ejemplo, aparentemente está siendo desestimado. El precio de los tiempos de paz, sin embargo, no puede ser descartado. En parte, está siendo pagado en la forma de embarazos abordo. Predeciblemente hay diferencias de opinión dentro y fuera de la Marina. En un artículo titulado: "La Marina habla de Alto Grado de Alistamiento en sus Cruceros del Amor" Rowan Scarborough, escribiendo para el Washington Times destaca las diferentes opiniones. El Centro de Investigación y Centro de Desarrollo de Personal de San Diego proveyó 2032 mujeres que fueron asignadas a 50 barcos y llegó a la conclusión que los embarazos de abordo son más trastornantes que los de tierra firme. Un vocero de la Marina en Washington, negó que hayan tales efectos e insistió que "el alistamiento del personal es alto en todo tiempo". ¿A quién se le puede creer?.

A pesar de muchas pruebas y tribula-

ciones en el Ejército y la Marina, en la Fuerza Aérea no se habían detectado problemas por el propio diligenciamiento a puerta cerrada de los mismos. Pero ese estado de tranquilidad aparente cambió cuando, en una clara demostración de que "pueden correr pero no esconderse", la Fuerza Aérea llenó los titulares con artículos involucrando oficiales en cortes marciales por adulterio. Todos estos oficiales fueron mujeres, y como era lógico apareció la posición y prejuicios de la Fuerza Aérea en contra de las mujeres. Los medios de comunicaciones prestaron especial atención en el caso de Kelly Flinn Folliet puesta en escena y transformada en un escarnio público.

El Cuerpo de Marines tuvo algunas implicancias en los escándalos de "Tailhook" y ciento de Marines vivieron sus posteriores consecuencias. Un hecho que no puede pasarse por alto es que el Cuerpo de Marines fue el único que evitó integrar los ejercicios de entrenamiento de hombres con los de las mujeres; esto no quiere decir que no existen las presiones para que los hagan, tampoco que esté o vaya a estar aislado de las presiones para poner mujeres en los campos de batalla. Pero los líderes de los Marines saben que el Cuerpo debe continuar exitoso en defender su posición de reclutamiento por razones tan obvias como cruciales.

Paradójicamente en este mundo de consecuencias no intencionadas, la innovación más moderna sobre el entrenamiento proviene del Cuerpo de Marines, "The Crucible", es el vehículo usado para ubicar a un no deseado Cuerpo de Marines en la vanguardia de colocar mujeres en los campos de batalla. El "Crucible", un desafiante test físico, mental y psicológico, fue diseñado para agregarle a las situaciones los valores morales. Nadie pretende que solucione los problemas solo, pero es un buen comienzo, y a todos los efectos un excelente sistema de entrenamiento. En un honesto y profesional esfuerzo por mejorar la calidad de todo el Cuerpo de

Marines el desafío de este sistema también fue dirigido a las mujeres reclutas y a las mujeres que integran el cuerpo. Esto, por supuesto, ha sido presentado en los informes de los medios de prensa a la opinión pública.

El Plan "Crucible", junto con planes de entrenamiento para personal no combatiente, ha sido usado como una "prueba" para que, con el Cuerpo de Marines mostrando el camino, la mujer pueda ser asignada a los campos de batalla en su camino a ocupar las posiciones más altas del liderazgo militar.

Hay varias realidades a considerar. Primero estos sumarios de cada una de las situaciones irregulares del servicio con respecto a la relación hombre-mujer en las FF.AA. representan un minúsculo porcentaje de la información que ha llegado a un público cada vez menos impresionable. Hay quejas de que los medios de comunicación están teniendo un impacto negativo en las FF.AA. El problema es que los medios están reportando los hechos, los cuales los contribuyentes tienen el derecho de conocer.

Una segunda realidad es que los acontecimientos en los medios son leídos o vistos en el mundo entero. Los enemigos deben ver con beneplácito esto. El pensar que muchos no están contemplando los daños morales de nuestras FF.AA. es una desilusión.

Tercero, el hecho de colocar mujeres en roles de combate y producir militares de un "nuevo tipo" viene incrementándose. Hemos pasado de mujeres en el servicio académico a mujeres oficiales de infantería, artillería, etc, todo a un mismo tiempo sin tener un panorama claro de a dónde nos llevará.

Finalmente, nadie ha protestado. Nadie ha discutido con los contribuyentes. Líderes civiles y militares han falsificado la reciente asimilación de mujeres en los campos o cargos que pudiesen ligarlas al combate directo. Mientras tanto ni en los círculos fuertemente politizados sobre la materia ni en el Congreso hay referencias sobre cómo esto contribuye a la Defensa Nacional.

LA FUERZA DE VOLUNTARIOS

A comienzos de los 90, el Oficial Comandante de una estación de reclutamiento del Cuerpo de Marines observó que el reclutamiento de Fuerzas Voluntarias era un esfuerzo con bajos resultados. Estaba en lo correcto.

El reclutamiento de voluntarios ha dado a la Nación su más alto nivel de militares en tiempos de paz, pero quien esté relacionado con él en el presente sabe de su fragilidad. El desequilibrio llegó durante la Tormenta del Desierto. Por razones de carácter político, no de hechos, y debido a activistas negros, el ingreso de ellos decreció abruptamente hasta que se debió formar grupos sin gente de color a finales de 1990. Un par de meses antes había un 20% de los miembros en un grupo de entrenamiento que provenía de la población negra. El fenómeno se verificó en los cuarteles generales del Cuerpo de Marines, y se observó que lo mismo sucedía en los otros servicios.

¿Cuánta imagen de voluntarios muertos mostró la Operación Tormenta de Desierto?. Interesante pregunta que debe ser estudiada por los organizadores de las Fuerzas de Voluntarios, además de quienes establecen las estructuras de los programas de reclutamiento. Los planificadores, quienes determinan cuantos conflictos regionales pueden afrontar los E.U.A. al mismo tiempo, deben entender de las técnicas de reclutamiento de voluntarios.

El punto básico a tener en cuenta sobre las Fuerzas de Voluntarios, es el hecho de que la sociedad o un determinado grupo decida que un conflicto no es digno de sacrificios, peleas, miedos o muertes. Ellos no se enrolarán.

Si al público no le gusta lo que en tiempo de paz ve, no habrá enrolamiento volun-

tario. Tal vez nuestra juventud y aquellos que son influenciados positivamente han desistido de alistarse por la publicidad de los acosos sexuales. Tal vez esos mismos ciudadanos han decidido que pelear las batallas de la nación no es más una responsabilidad de hombres. O tal vez la confusión institucional alrededor de los militares ha influido.

Y tal vez el público que nunca ha estado ansioso de ver sus hijos requeridos en combate, se vuelva en contra de las fuerzas que quieren el uso de sus hijas para el mismo propósito.

CONCLUSIONES

El crimen de todo esto es que la Defensa Nacional se está debilitando y a sus soldados, marinos y aviadores, tanto hombres como mujeres, les están haciendo una injusticia imperdonable. Tantos que han servido tan bien están cayendo en ridículo ante el mundo; militares representantes de una potencia que el mundo espera que actúen cuando se les requiera.

Me agradaría concluir en que las cosas han quedado suficientemente atrás, y que líderes políticos y militares, comenzaran a hablar. Es tiempo para ello. Ha pasado mucho tiempo. En efecto, ha pasado suficiente para decir como conclusión inevitable, no habrá un discurso. Poco o nada se hará y el Oficial Superior anónimo de Suzanne Fields probará una verdad de lo que jamás pensó. Expresó que nadie había subestimado la inteligencia del pueblo de los E.U.A. esta vez sucede. La estructura militar puede estar quebrándose como lo hace la sociedad.

Es tiempo de tocar Diana, tiempo de coraje, tiempo de verdad.

100 AÑOS. DE LA GUERRA DE CUBA

por el Sr. Alejandro N. Bertocchi Moran

El Sr. Alejandro Bertocchi Morán ha publicado los siguientes libros en el tema historia naval: ALFEREZ CAMPORA, velas uruguayas alrededor del mundo (1987); OYARVIDE, piloto de la Real Armada (1988); BANCO INGLES, memorias de naufragios (1989); TRACOMA (1990) y es co-autor de "CAPITAN MIRANDA " (1993).

Ha publicado diversos artículos sobre el mismo tema en revistas y periódicos especializados: Revista de Historia Naval del Museo Naval de Madrid, España; Revista Del Mar, del Instituto Browniano de la República Argentina; Boletín Histórico del Ejército; Revista El Soldado; El diario Español; Revista Rumbo al Mar, de la Liga Marítima Uruguaya; Revista de Marina de la República de Chile y nuestra Revista Naval.

Es miembro de la Sub-Comisión de Investigaciones Históricas de la Liga Marítima Uruguaya y tiene Licencia de Investigador del Museo Naval de Madrid.

Obtuvo Mención en el Concurso organizado en el año 1986 por el Club Naval y Mención de Honor en el XV Concurso de AEDI en el año 1992.

Ha actuado como asesor histórico en los certámenes de modelismo naval organizado por el Club Naval.

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

"Si España estuviese tan bien servida por sus hombres de Estado y por sus empleados públicos, como lo ha sido por sus marinos, todavía podría ser una gran nación".

Alfred T. Mahan

En el correr de este año se efectuarán en España, Cuba y los EE.UU. diversos eventos conmemorativos sobre el conflicto que en 1898 los involucró, agregando además a las Filipinas y Puerto Rico, por lo que en los terrenos de la investigación histórica mucho se habrá de discurrir sobre este acontecimiento que significó la caída de los 400 años de dominio hispánico en tales regiones.

Para la actualidad, la faceta más saliente de este tema, puede resultar la implicancia subjetiva que aún posee, al observarse que el contencioso Cuba-EE.UU. permanece latente como resabio del enfrentamiento Este-Oes-

te, con el agravante de la situación interna cubana que hace peligrar la estabilidad del régimen castrista. Por ello asumimos que las enseñanzas de aquella corta guerra permanecen vigentes, dado el desarrollo que ha tenido la existencia de la isla de Cuba durante todo este siglo, ya a punto de fenecer.

La victoria de Sucre en los campos de Ayacucho, supuso que sólo Cuba y Puerto Rico permanecieran bajo dominio hispánico, justamente en un siglo XIX, en el que España se vio duramente sacudida por convulsiones socio-políticas, como las guerras carlistas o el advenimiento de la Primera Repúbli-

ca. Todos estos eventos llevaron al país al descuido de sus intereses ultramarinos, el que condujo al descaimiento de su fuerza naval, de la que dependía la existencia misma de regiones tan distantes como el archipiélago filipino, el Caribe y las otras posesiones en Africa y Oceanía.

El período histórico de la Regencia - desde 1875 en adelante- verá la soberanía del Imperio, intentando dotar a la marina de guerra con los medios más eficaces a tal fin. Empero la rápida lectura de la crónica histórica, nos indica que el poder político peninsular nunca entendió las necesidades que dimanaban de la mantención del ultramar, por lo que dichos planes resultaron, en el mejor de los casos, erráticos y poco creíbles.

Justamente, en esta fase histórica, Cuba se verá cruzada por una larga serie de convulsiones, donde diversas agrupaciones, dentro y fuera de la isla, buscarán la independencia, en el camino de una total autonomía o con la total expulsión de los españoles. En 1823, 1826, 1830, 1848 y 1850 se producen conspiraciones armadas de gran tenor, que prosiguen en intensidad con los alzamientos de 1851 y 1855, hasta que el 10 de Octubre de 1848, Carlos Manuel Céspedes lanza el célebre "grito de Yara", iniciando un movimiento que lleva una década de lucha. Se organiza un gobierno en zona liberada que proclama la República, pero que finalmente ante el embate de las autoridades españolas, que no cejan, decide transar con la firma del "pacto del Zanjón", acuerdo que formaliza un interesante proceso gradual de autonomía para la isla, acercándose a un rango de provincia ultramarina del Reino.

Empero, al siguiente año estalla la "guerra chiquita", que como dice su nombre pronto culminó, duramente reprimida por los peninsulares. Este hecho sólo sirvió a los intereses del grupo de exiliados, en su gran mayoría en los EE.UU. y para detener cualquier proceso fusionista, dividiendo en gran parte la opinión de los nativos. En este sentido,

para recurrir a un mejor análisis de este momento histórico, se debe dar lectura a una infinidad de obras, tanto cubanas como estadounidenses o españolas, que dan pauta de la importancia que ciertos grupos de presión ejercían desde los EE.UU. sobre los acontecimientos en la isla. El viejo sueño angloamericano de la "perla del Caribe", se hacía sentir cada día en mayor medida, dada la dependencia de parte del mercado estadounidense del azúcar cubano y atizado por sectores expansionistas que querían dar pábulo a aquella frase de John Quincy Adams, que decía que "por ley de la naturaleza", las posesiones hispanas en la América deberían ingresar a la Unión.

El "destino manifiesto", acariciado en el Congreso por una agitada mayoría debería haber sido asumido por España con mayor responsabilidad, dada la injerencia que particulares estadounidenses tenían en todos los levantamientos isleños tanto antes como después de la Guerra Civil de 1863, con continuos apresamientos de buques de esta bandera que pasaban elementos diversos y hombres para la insurgencia cubana. En algunos de estos casos señalados, se llegó al borde del rompimiento de relaciones entre Madrid y Washington, en especial con la iniciativa que el presidente Ulysses S. Grant lleva adelante en 1875 aprovechando la inestabilidad de la isla, para, encarando un motivo "pacificador", pretende asumir un control directo en los asuntos cubanos, que podría llevar a su dominio. La consideración estadounidense sobre el "patio trasero" se hacía sentir fuertemente en los espacios que la prensa política daba a los asuntos del Caribe, por lo que, sin ánimo de penetrar en un análisis mayor, debemos indicar, como conclusión, la importancia, la amplitud y la enorme complejidad que significó la mentada injerencia de los EE.UU. en los hechos de Cuba, situación indesmentible ante el desarrollo que llevaron estos hechos.

En 1892, José Martí funda en territorio

estadounidense el Partido Revolucionario Cubano, y junto al dominicano Máximo Gómez y su compatriota Antonio Maceo deciden iniciar los preparativos para invadir la isla y lograr la expulsión de los españoles. Sobre la personalidad del visionario cubano, se debería señalar que sus ideas de independencia iban acordes con sus esperanzas de que la influencia estadounidense culminara en cuanto la isla arribara a una total libertad de acción, bajo la forma republicana de gobierno. Empero, sus ideas iban mucho más lejos, teniendo al frente su ensayo publicado en 1891 con el título de "Nuestra América", donde expresaba la existencia de dos pueblos definidos en el continente: anglos e hispanos, señalando que la unión de los iberoamericanos debería ser un hecho, tal cual el sueño bolivariano. También dejará en claro su identidad en sus "Versos sencillos", señalando ante la entidad de la reacción de los españoles que: "no es posible olvidar que si españoles son los que nos condenan a muerte, españoles fueron los que nos dieron la vida".

En Febrero de 1895, José Martí desembarca en la isla junto a un grupo de compatriotas para dar inicio a una nueva campaña. Empero prontamente cae para siempre sobre el suelo de su tierra el 19 de Mayo de este año, mientras la lucha sigue adelante en un violento incremento. Las fuerzas españolas, pese a no contar con grandes efectivos, logran contener la insurrección apelando a medidas militares de corte draconiano, como el sistema de los "reconcentrados" y "las trochas divisorias", mientras en Madrid se decide otorgar a la isla mayores autonomías, en una política de apaciguamiento que parecía ser efectiva. Además, la marina de guerra española controlaba eficazmente las aguas entorno a la isla, con lo que los suministros para los insurgentes, embarcados en su casi absoluta totalidad desde puertos estadounidenses, eran capturados, haciendo aún más difícil el proseguir la lucha con esperanzas

de triunfo. Ciertamente, la voluntad de Madrid no cejaba en el norte de mantener la isla bajo soberanía.

El 15 de Febrero de 1898 se produce la explosión espontánea de la santabárbara del crucero USS "Maine", que se hallaba en el puerto de La Habana en visita de cortesía. Este hecho desata el ultimátum de Washington ante el estupor de Madrid, cosa evidente ante las investigaciones del suceso, que prontamente elevan las fuentes españolas, pese a los impedimentos que los estadounidenses ponen para averiguar las causas internas de tamaña explosión. Luego de la guerra, los restos del crucero fueron extraídos del puerto habanero y hundidos aguas afuera en una fosa abisal, lo que no pudo impedir que todo lo investigado en esos meses establezca fehacientemente la causa interna para la explosión. Ahora Washington poseía el adecuado resorte moral para que la opinión pública de su país acusara a España de tamaño acto por más disparatado que este fuera.

Durante décadas al alto estado mayor naval hispano, había efectuado estudios referentes a la posibilidad de una guerra con los EE.UU. pero desde las alturas del gobierno, nadie puso empeño en lograr una política de defensa coherente con el rango que poseía España en la época. Además, la situación económica general del país no era halagüeña y por ende el presupuesto nacional apelaba a una construcción naval que ubicaba al país en una mediana posición, de cara al resto de las potencias, que se hallaban embarcados en una carrera armamentista de gran intensidad.

La ley presupuestaria de Enero de 1887 establecía la construcción de 11 cruceros de primera clase de 4.500 toneladas de desplazamiento como tope; 6 cruceros torpederos de 1.500 toneladas; 42 torpederos de segunda clase de 60 a 70 toneladas; 16 cañoneros torpederos de 200 a 250 toneladas y 20 lanchas de vapor de 30 a 35 toneladas.

Puede observarse la influencia que en el presupuesto naval español tiene la "jeune

ecole", dada la potenciación basada en buques menores. Mientras, la armada estadounidense efectúa lo contrario lanzando una carrera naval que llega hacia guarismos mucho mayores con la botadura de una serie de buques acorazados, monocalibre y de buen velocidad, que dotarán a la marina de guerra con una adecuada potencia de cara a las exigencias de su política exterior, que no eran otras que las de una continua expansión.

La influencia del pensamiento de Alfred T. Mahan en su aspecto intelectual había calado fuerte en el alma de los "halcones" de Washington. En 1899 el Secretario de Marina Benjamín Tracy, expansionista convencido, recomendó al Congreso la construcción de 100 buques de guerra modernos, en un ambicioso programa que buscaba la igualación de los EE.UU. con la Gran Bretaña, a esa hora la mayor potencia naval planetaria. Apenas finalizada la Guerra Civil se había puesto en gradas diversos buques mayores como los cruceros "**Maine**", "**Texas**" y "**Baltimore**" y se remozaban los monitores "**Puritan**", "**Amphitrite**", "**Monadnock**" y "**Terror**". Entre 1888 y 1892 se lanzan los cruceros protegidos "**Philadelphia**", "**San Francisco**", "**Cincinnati**", "**Raleigh**", "**Olympia**", "**Detroit**", "**Montgomery**" y "**Marblehead**", el crucero acorazado "**New York**", el monitor "**Monterrey**", los cañoneros "**Bennington**", "**Concord**", "**Castine**" y "**Machias**", el poderoso acorazado "**Iowa**", el crucero acorazado de primera clase "**Brooklyn**" y tres cañoneros más: los "**Nashville**", "**Helena**" y "**Wilmigton**". A su vez durante el año 1895 se botan el ariete "**Katahdin**", los acorazados "**Indiana**", "**Massachusetts**" y "**Oregon**", más el crucero protegido "**Columbia**", poniéndose en grada diversos buques mayores y menores para completar un poderoso cuadro de imponente valor material, que impone la existencia de un interés de proyectar el poder naval estadounidense a nivel planetario, acorde con

esa voluntad imperial llevada adelante con la rigidez característica del anglosajón.

Mientras la potencia hispana se hallaba repartida en diversos teatros, apoyándose en las bases de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, y los apostaderos de La Habana y Filipinas, más los buques de estación en Canarias, Baleares, la Guinea y aún el mismo Río de la Plata, donde se hallaba el veterano torpedero "Temerario". Adelantándonos al relato se debe indicar el estado deficitario de una buena mayoría de estos buques, por imperio del desgaste del material y de los mismos hombres, dada la lejanía geográfica de los Apostaderos del ultramar. La fuerza principal se hallaba en aguas metropolitanas y se componía de un lento acorazado, el Pelayo (9.744 toneladas, 16 nudos, 2 tubos de 320 mm., 7 tubos torpederos, 620 tripulantes) y cinco cruceros acorazados, los "Carlos V", "Infanta María Teresa", "Almirante Oquendo", "Vizcaya" y "Cristóbal Colón", que presentaban serias deficiencias de terminación. En un total, incluyendo todos los buques existentes al momento, España contaba con unos 85 barcos de guerra, con una mayoría apostados en La Habana, donde se hallaban la casi totalidad de los torpederos.

Al estallido de las hostilidades, el problema español era bien claro: como operar al mismo tiempo para romper el bloqueo estadounidense sobre Cuba, defender la península y las Canarias y aún enfrentar el grueso enemigo en aguas abiertas, cosa a la luz de lo antedicho casi imposible. Era el resultado devengado por décadas de molición y abandono, donde las clases políticas, de espaldas a la mar, habían abandonado todo aumento de gastos para la fuerza naval, ahora entregada a una tarea propia de quijotes.

A todo esto, la movilización de la flota estadounidense estuvo de acuerdo con su potencial, pues rápidamente se estableció el bloqueo sobre la isla de Cuba, que sólo fue roto de vez en cuando por la bizarra acción de las fuerzas sutiles españolas. Se dispuso

además que el grueso se estableciera sobre las Antillas para aguardar la segura salida de la escuadra enemiga sobre este punto en auxilio de La Habana. Empero el presidente Mac Kinley, en un todo de acuerdo con la voluntad expansiva de su pueblo, envió parte de la flota sobre las Filipinas, que se juzgaba sería un punto débilmente defendido, para aniquilar a la escuadra hispana y desembarcar un grupo de rebeldes tagalos, a fin de reiniciar la lucha en las islas y así poder, rápidamente, controlar el valioso archipiélago.

Así, el 1° de Marzo de este año, el comodoro Dewey ataca el Apostadero de Manila, donde sobre el puerto de Cavite se apostó la flotilla española a órdenes del Contralmirante Montojo, pues la superioridad material del enemigo es abrumadora y sólo ocupando este punto, con el débil apoyo de las baterías de tierra y la isla de Corregidor se podía hacer frente a la U.S. Navy con cierta posibilidad de resistencia.

A órdenes de Montojo se hallaban la fragata de madera "Castilla" de 2.000 toneladas, el crucero no protegido "Reina Cristina" de 3.500 toneladas, los pequeños cruceros de unas 1.000 toneladas "Velasco", "Don Juan de Austria" y "Don Antonio de Ulloa", los también bondadosamente denominados cruceros no protegidos "Isla de Cuba" e "Isla de Luzón", el cañonero "General Lezo" de 500 toneladas, y el transatlántico anillado Isla de Mindanao.

El comodoro Dewey arbolaba su insignia en el crucero protegido "Olympia" de 5.780 toneladas, al que seguían los cruceros de primera clase "Boston", "Concord", "Raleigh", "Petrel" y el aviso "Monocassi", más varios buques menores. Poseían un total de 121 bocas de fuego, contra unas 65 del rival, pues que las piezas de tierra no contaron para nada en el combate denominado de Cavite, ya que allí fue donde sucumbió Montojo y sus buques, luego de una resistencia feroz, pero sin esperanza alguna por obvias razones de peso.

Este desenlace supuso, a la larga, la capitulación de la plaza fuerte de Manila, atacada desde el mar y tierra por los insurgentes. Caían así las islas Filipinas en manos de los EE.UU., que iniciaban su control por espacio de varias décadas.

Mientras este desastre ocurría en el teatro filipino, algo aún mayor se preparaba en aguas cubanas, dada la insistencia del gobierno madrileño en la salida de la escuadra metropolitana hacia las Antillas, en socorro del ejército que se hallaba en buena forma, pese al incremento de las acciones de la insurgencia y el inminente desembarco de los estadounidenses. Lo cierto es que la enorme superioridad material de los EE.UU., tenía que hacerse del control del mar, destruyendo a las débiles escuadras españolas, si es que quería invadirse la isla con seguridad, y en este terreno debemos decir que las decisiones del mando peninsular, aceleraron aún más esta cuestión, haciendo salir a casi todas sus fuerzas hacia el teatro americano.

Madrid impulsó desde el vamos la aceptación del combate, pese a juzgarse un imposible el poder controlar las aguas propias y aún romper el bloqueo sobre Cuba. En este campo, sobre la asincronía entre el poder político y los mandos navales se han escrito infinidad de obras, entre las que se entrecruzan los más dispares sentimientos, donde la razón militar deja paso a las consideraciones de política interna, de "imagen" del mismo gobierno, que se juzga amenazando en su estabilidad. Así se consuma uno de los dilemas de la guerra, donde la armada hispana juega como la vanguardia, como el chivo expiatorio que con su muerte dejará en alto los prestigios de la nación.

Al principio del conflicto la fuerza del almirante Cervera se hallaba en Cabo Verde, destino que hubo de abandonar poniendo proa a Puerto Rico. La opinión del Comandante era contraria a tamaño dislate, pues solo con sus buques no podía ni por asomo entablar combate con el grueso enemigo,

teniendo al frente el problema del carbón y de la escasez de municiones. Pese a ello, Madrid fue tajante: poner proa al Caribe.

Finalmente, Cervera en una magnífica travesía logra eludir el cerco y penetra en el puerto de Santiago de Cuba el día 19 de Mayo, burlando la vigilancia del poderoso grupo al mando del comodoro Schley. La fuerza española se componía de los siguientes buques: insignia, crucero acorazado "**Infanta María Teresa**" (6.890 toneladas, 20 nudos, 2 tubos de 280 mm., 10 tubos de 140 mm., 8 tubos lanzatorpedos, 497 tripulantes); cruceros "**Almirante Oquendo**", "**Vizcaya**" y "**Cristóbal Colón**" (7.350 toneladas, 20 nudos, 1 tubo de 254 mm., 2 tubos de 203 mm., 4 tubos lanzatorpedos, 555 tripulantes); y la flotilla de destructores al mando del C/N Fernando Villamil, compuesta de los buques "**Plutón**", "**Furor**" y "**Terror**", más los torpedos "**Ariete**", "**Azor**" y "**Rayo**". Esta magnífica fuerza naval debería haberse dirigido a Canarias sumándose a la fuerza principal, como lo establecían los planes generales estipulados para el caso de conflicto con los EE.UU.; empero se decidió lo contrario. Incluso, para dar mayor fuerza al tema, el alto estado mayor naval estadounidense juzgó desde siempre, que en caso de choque con España, la principal fuerza enemiga permanecería en sus aguas, al acecho y en defensa de sus costas, dejando librada a las fuerzas sutiles el forzamiento del buque adversario.

"No obstante este aparente éxito, Santiago de Cuba era una encerrona sin salida. La escasez de carbón no permitía ir más lejos y el poco que allí encontraron era de muy mala calidad. Inevitablemente la escuadra quedaría embotellada en el puerto por la fuerza de Schley -acorazados "**Iowa**", "**Massachusetts**" y "**Texas**", cruceros "**Brooklyn**", "**Minneapolis**", "**Columbia**" y "**New Orleans**"- cosa que se acrecentó cuando el 1º de Junio llega también la del almirante William Sampson con los acoraza-

dos "**Oregon**", "**Indiana**" y "**New York**". Para impedir una fuga a favor de la oscuridad, los estadounidenses mantenían iluminada con sus proyectores la boca del puerto y además intentaron taponar el canal de salida hundiendo en él al carbonero "**Merrimac**", aunque en este plan no tuvieron éxito".

"El 6 de Junio la escuadra yanqui comenzó a bombardear el puerto, causando algunas bajas y tocando varias veces al "Reina Mercedes". A las 4:45 del 16 volvieron al bombardeo y a las 6:35 consiguieron un impacto en el "María Teresa". Los bombardeos fueron ya diarios, mientras las tropas del general Shafter y los insurrectos estrechaban cada vez más el cerco. Más de mil marineros españoles desembarcaron para combatir en tierra a ordenes del General Linares, Jefe de la plaza sitiada. Se produjo una batalla durísima en El Caney y las lomas de San Juan, que al fin caen en poder estadounidense a costa de 1.500 bajas. El general Blanco, gobernador general de Cuba, pretendía que la escuadra forzase el bloqueo para evitar su destrucción o captura; Cervera en una carta decía al General Linares: ". considero la escuadra perdida, y el dilema es perderla destruyéndola, si Santiago no resiste. o sacrificando a la vanidad la mayor parte de mi gente... al general Blanco incumbe decidir si debo ir al suicidio arrastrando conmigo estos 2.000 hijos de España". Pero la conducta de la escuadra era ahora una cuestión política y el gobierno se sintió presionado por el discurso del diputado Romero Robledo: "¿Por qué no sale la escuadra?, las escuadras son para combatir, y si se pierde la de Cervera; ¿Para qué la queremos y para qué nos sirve? ¿es que los barcos van a estar en la bahía con las máquinas apagadas, para que sea arriada la bandera española, como en Cavite". El 1º de Julio el General Blanco ordenó al Almirante Cervera por telegrama reembarcar las dotaciones y salir inmediatamente. En la noche del 2 de Julio los estadounidenses vieron las columnas de humo de

los 6 barcos que se aprestaban a salir. No podía haber sorpresa. Alas 8:00 del día 3 se tocó zafarrancho de combate. Partieron de uno en uno, en línea de fila, a intervalo de cuatro cables, por si alguno quedaba inutilizado en el canal. A las 9:35 el "**María Teresa**" pasaba ante el Morro, con su medio engalanado de combate izado, y un minuto después el "**Iowa**" daba la alarma. El buque insignia desembarcó al práctico que había dirigido su salida y se dirigió contra el "**Brooklyn**", aproximándose a una velocidad relativa de 20 nudos. El "**María Teresa**" hizo fuego y tocó a su enemigo a unos 2.000 metros, inutilizándole su torre popera, pero fue alcanzado por un proyectil de 12" que el "**Iowa**" le disparó a esa misma distancia, sufriendo daños muy graves. El navío perdió velocidad y su torre de popa dejó de funcionar; el trozo de socorro intentó salvar a los tripulantes aislados por los incendios, pero también ellos cayeron. El fuego se extendió por todo el buque, un nuevo proyectil impacta en el puente, hiere al comandante y mata al resto de los oficiales. Entonces el Almirante Cervera toma el mando del insignia. El fuego amenazaba los pañoles y el enemigo se acercaba más; el "**María Teresa**" viró hacia tierra y a las 10:15 encalló a 6,5 millas al O. de Santiago. No pudieron volarle, pero no tenía salvación. El salvamento de la tripulación fue muy difícil, porque no quedaba bote alguno y tuvieron que nadar cerca de 200 metros hasta la playa. Los botes del "**Gloucester**" los recogieron más tarde. Cervera fue trasladado al "**Iowa**", donde se lo recibió con honores de Almirante y fue aclamado por la tripulación. Al comandante Concas que estaba herido le alojaron en el camarote del segundo del "**Gloucester**". En la batalla habían muerto 70 tripulantes del "**María Teresa**". El "**Vizcaya**" salió segundo, y fue tocado desde el

principio; no pudo hacer nada, por los defectos de su artillería. Disparaban contra él, el "**Brooklyn**" desde 2.200 metros, el "**Oregon**" desde 2.700 metros y el "**Texas**" a unos 5.000 metros. A las 10:50 plagado de incendios y muerte intentó espolonear al "**Brooklyn**" que esquivó fácilmente la embestida y continuó disparándole con cañones y ametralladoras. A las 11:15, ardiendo completamente, varó en los bajos del Aserradero, 15 millas al O. de Santiago. La tripulación pasó al arrecife donde fue recogida por los botes del "**Iowa**". El Comandante Eulate intentó entregar su espada y su revólver, pero le fueron devueltos. Su dotación tuvo 100 bajas, el "**Cristóbal Colón**" fue el tercero y su superior velocidad hizo creer que podía zafar, pero cercado por fuego enemigo y tocado reiteradas veces se lanzó a toda máquina a embarrancar en la playa del río Turquino, donde al intentar reflotarlo se hundió posteriormente".

Al día siguiente el almirante Sampson envió un telegrama a la Withe House expresando: *"mi Escuadra ofrece ala Nación como regalo en ocasión de la fiesta de la Independencia, la destrucción de toda la escuadra de Cervera. Ni un barco se ha salvado y nuestras pérdidas consisten en un muerto y dos heridos. Hemos hecho unos 1.3000 prisioneros, entre ellos el Almirante Cervera"*.

Los holocaustos navales de Cavite y Santiago de Cuba significaron el final de los 400 años del Imperio español. La marina de guerra hispana, como decía Mahan, había dado al mundo un ejemplo de bizarría y entrega a su Patria ante lo inevitable, siendo por ejemplo en el último de estos combates, la desproporción del volumen de fuego entre Sampson y Cervera del orden de 5 a 1; guarismo que dice todo.

El 10 de Diciembre de 1898 se firmaba el Tratado de París en el que España renun-

1- Nota: López, José Martín: "Cruceros". Madrid, 1976. Capítulo 12, página 112.

ciaba a sus derechos sobre Puerto Rico, Cuba, Filipinas y Guam. Estos territorios pasaban directamente bajo administración militar estadounidense, ya que en el desarrollo de las tratativas del mismo, junto a la mediación de Francia la White House no había tenido en cuenta para nada a los representantes de los patriotas cubanos y filipinos, y a los notables puertorriqueños, pese a los deseos de Madrid. Entonces, para estos pueblos se iniciaba un novel camino ahora bajo la sombra del "águila de alas desplegadas", en un marco totalmente diferente al pasado.

Como colofón se indica que en el caso puntual de Puerto Rico, que en 1897 había logrado plena autonomía política frente a Madrid, pasó a ser administrado por los EE.UU. en forma directa, como una suerte de neocolonia, hasta que el Congreso votó la ley Foraker que concede especial autonomía a la isla. Luego de una serie de idas y venidas, finalmente en 1950 se aprueba la Ley 600 que confería a la nacionalidad puertorriqueña el derecho de organizar un gobierno propio, basado formalmente en una Constitución adoptada por el voto popular. El 4 de Junio de 1951, a cinco décadas de aquella guerra que marcó su destino, en un plebiscito, se aprueba con el 76% a favor la ley que transformaba a Puerto Rico en un "Estado Libre Asociado" a la Unión, situación que pervive en la actualidad. Existen tres tendencias dentro de la opinión pública nativa: lograr una completa independencia, seguir en el estado actual, o bien ingresar directamente a la Unión como una estrella más en su bandera.

En referencia a las islas Filipinas, luego de los hechos de Cavite, el desembarco de las fuerzas estadounidenses fue acompañado por los contingentes patriotas al mando de Emilio Aguinaldo, el que confiando en las promesas de lograr prontamente la completa independencia, ayudó a las autoridades militares de los EE.UU. a lograr la capitulación de las fuerzas españolas. Completado rápi-

damente este fin, ya con el Tratado de París sobre el horizonte, Aguinaldo proclama la República, siendo desconocido por la White House, desatándose la lucha insurgente ahora contra los EE.UU. En 1903 con la captura de su líder histórico, culmina este período tan doloroso para los nativos. Recién con la Constitución de 1935 se proclama la autonomía, y Manuel Quezón asume la presidencia del "Commonwealth" filipino, que es invadido por el Japón en 1942 y ocupada hasta 1945. Finalmente el 4 de Julio de 1946, los EE.UU. reconocen formalmente la independencia de la República de las Filipinas.

El caso de Cuba es un tanto especial. Fue el origen de la guerra de 1898 y por quién la White House se jugó ante España, ya que según la declaración de hostilidades firmada por Mac Kinley, los EE.UU. se veían obligados a intervenir en la isla por razones humanitarias y para dar libertad a su pueblo. La capitulación española dio paso a la administración militar estadounidense, bajo la gobernación del general Leonard Wood que inició un vigoroso programa de salubridad y ordenamiento general de la isla, que años después rendirá frutos. Se llama a una Asamblea General Constituyente que proclama la forma republicana de gobierno el 21 de Febrero de 1901. Meses después, al no propiciarse una solución como la de Puerto Rico, se anexa la célebre "enmienda Platt" que sujeta la isla a un protectorado virtual, penetrando el país en una larga serie de convulsiones políticas y sociales al consuno de la enorme división de su opinión pública. Así los EE.UU. intervienen militarmente en la isla en 1902, 1906, 1909, 1912 y 1917, dada la inestabilidad endémica en que se arrastraba su vida interna. En el transcurso de la mitad de este siglo, Cuba tuvo una seguidilla de gobiernos de diferente color político, hasta que en 1940 surge la figura de Fulgencio Batista, que años después asume el gobierno de facto de la isla. En el mes de Diciembre de 1958, cae la administración

batistiana por obra del golpe revolucionario encabezado por el Dr. Fidel Castro Ruz, que sólo meses después proclama al mundo su fe marxista-leninista. Penetrando así la isla de Cuba en un duro camino, ahora como un peón soviético en la lucha hegemónica entre los EE.UU. y la U.R.S.S., con el recuerdo de la crisis de los misiles, que estuvo a punto de conducir a una guerra a escala general. La situación actual cubana no puede ser más atroz bajo el palio de la dictadura más longeva de la historia iberoamericana, que cometió el pecado de exportar su subversión de valores

al cono sur, con el resultado por todos conocido.

Las lecciones de la Guerra de Cuba se hallan vigentes, cercanas al adagio y por fuera de cualquier razonamiento abstracto, que nos conduzca por caminos que no son del caso señalar en este espacio. Lo cierto es que los patriotas como José Martí nunca soñaron que al intentar escapar del regazo de su Madre, pasaran a la búsqueda de padres postizos con el resultado de marras, que en parte ha señalado esta historia, que ya lleva 100 años.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- CEREZO, Martínez Ricardo C/N. "Armada Española Siglo XX". Madrid, 1983
- BIBLIOTECA DE CIENCIAS SOCIALES "Puerto Rico en el Caribe hoy". Buenos Aires, 1987.1983.
- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL. "**La Marina ante el 98**". Madrid, 1990.
- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL. "**Política española y naval ante el desastre**". Madrid, 1991.
- LOPEZ, José Martín. "**Cruceros**". Madrid, 1972.
- ORELLANA, Emilio J. "**Historia de la marina de guerra española**". Madrid, 1901.
- ZORRILLA De San Martín, J. C. "**Historia de América**". Santiago de Chile, 1950.

EPISODIOS NAVALES

1898: LA VOLADURA DE USS "MAINE"

El "Acorazado de segunda" "Maine" entró en servicio el 17 de setiembre de 1895, aunque, comparado con sus contrapartes europeas no merecía tal denominación.

Cuando en el mes de Enero de 1898, estallaron algunos disturbios en Cuba, el Cónsul estadounidense en La Habana solicitó a Washington la presencia de un buque de guerra para proteger los intereses de sus connacionales en la isla. Con ese fin el 25 de Enero fondeaba en La Habana el "**Maine**" quedando amarrado a la boya N° 4 a 200 m. del crucero español "**Alfonso XII**", y a igual distancia del "**Legazpi**" y del alemán "Gneisenau". El Comandante, Capitán de Navío Charles D. Sigsbee, tenía instrucciones de permanecer en el puerto hasta nueva orden, en visita de cortesía.

La noche del 15 de Febrero transcurría tranquila, cuando a las 21:40 ocurrió la explosión, seguida de otra según testigos. El Comandante estaba en su cámara, algunos oficiales y la guardia estaban en el puente, mientras otros se hallaban en una fiesta a bordo del mercante "**City of Washington**", pero la mayoría de los tripulantes dormía en los interiores del "**Maine**". Desde los buques surtos en puerto se observó una masa de llamas, chispas y humo en el centro del buque. Sigsbee ordenó arriar los botes y abandonar el barco. Los botes del "**Alfonso XII**" pese a las explosiones que sucedían en el derrelicto, proceden a evacuar el buque, manteniéndose la disciplina, siendo el Comandante el último en abandonar su barco. En el accidente perecieron 254 hombres y hubo 59 heridos, 8 de los cuales fallecen después. Supervivientes fueron 24 oficiales y 76 marineros. En un telegrama el Capitán de Navío Sigsbee informó a Washington: "no se debe notificar nada a la opinión pública hasta un próximo informe". El día 17 tuvo lugar el funeral, oficiando el obispo de Cuba. El 19 se constituye la Junta de Investigación, compuesta por los Capitanes de Navío Sampson y Chadwick, y el capitán de Fragata Potter que se trasladan a La Habana. Los españoles piden que se forme una Junta compuesta también con sus técnicos, pero los estadounidenses se niegan. La Comisión española emite su informe el día 20 de Marzo, expresando que ninguna prueba autorizaba la sospecha de explosión externa. Ningún testigo había visto las columnas de agua que provocan las explosiones submarinas, en la bahía no había peces muertos y no habían aparecido minas en las aguas cercanas. Al otro día la comisión estadounidense dictamina que la causa de la explosión fue una mina submarina que ocasionó la ignición de los pañoles de proa. Por entonces la prensa yanqui había enloquecido completamente a su país con toda clase de informes sensacionalistas. Luego, como sabemos, esto fue el detonante para la declaración de guerra de los EE.UU.

Años después, los restos del "**Maine**" continuaron en la bahía habanera, hundiéndose en su fondo, mientras España continuaba negando su participación, y las varias explosiones espontáneas de pólvora registradas en otras marinas habían hecho pensar que este había sido el caso del "**Maine**". El 10 de Febrero de 1905, había volado el japonés "**Mikasa**", en 1906 el brasileño "**Aquidaban**", en 1907 el francés "**Iena**", y al año siguiente el japonés "**Matsushima**". En 1911 se formó otra Comisión estadounidense, que procedió a reflotar los restos del "**Maine**". La profundidad era de unos 11 metros y resultó que el buque ya había penetrado unos 14 m. en el fango del fondo. Para extraer los restos se construyó una ataguía, uniendo en tomo al casco 20 cilindros de hierro. El 3 de Enero comenzó a vaciarse el espacio y en el mes de Agosto quedó completamente seco el espacio. Se toman fotos del barco y comienzan los estudios. El dictamen estableció que la explosión había ocurrido entre las cuadernas 28 y 31, no en la 18 como se decía. El 25 de Setiembre el New York World publicaba un artículo afirmando que los bordes de los boquetes causados por la explosión demostraban que había sido interna, pero que se estaban haciendo desaparecer las evidencias del error de la anterior Junta. El 16 de Mayo de 1912, la parte 1.200 de popa del buque que había sido puesta a flote, se remolcó a alta mar y fue hundida en unos metros. La última explicación no convenció a nadie, mientras las explosiones espontáneas continuaban en todas partes hasta que las pólvoras se hicieron estables, siendo el caso que la Comisión encabezada por el Capitán de Navío Sampson había incurrido en un grueso error, del que resultó una guerra provechosa para su país.

Extractado de : "**CRUCEROS, José Martín López.**"

LOS PESCADORES VASCOS

por el Capitán de Navío Francisco Valiñas

El CIN (CG) Francisco valiñas egresó de la Escuela Naval en 1973, habiendo prestado servicios en diversas unidades flotantes y terrestres. Es diplomado de Estado Mayor y en Estrategia y Política en la Academia de Guerra Naval. Cursó estudios de Asuntos Internacionales en la Georgetown University de Washington DC, EE. UU. En la actualidad presta servicios en el Ministerio de Defensa Nacional.

INTRODUCCIÓN

Desde temprano en sus orígenes los hombres que vivieron sobre la costa recurrieron a las aguas en procura de sostén, particularmente cuando la tierra era avara para dar sus frutos. Así, algunos pueblos se volvieron pescadores y adentrándose en el mar hicieron de él su principal fuente de sustento, no sólo de alimentación. De entre los grupos humanos que hicieron del océano su propia granja, descollaron los vascos, a quienes cabe acreditarles ser precursores en algunas áreas de la explotación marina, como por ejemplo la captura y procesamiento de la ballena y del bacalao.

Donde se originaron los vascos es algo aún desconocido, pero fueron un pueblo totalmente diferente en cultura de sus vecinos hispanos y galos, al punto que su lenguaje no tiene raíces comunes con ninguno de los pueblos de la Europa antigua. En el siglo XIV un clérigo francés comentó con acidéz: "...los vascos hablan entre ellos en una lengua que dicen entender, pero yo francamente no lo creo...". Sin embargo, algunas de sus curiosas palabras se abrieron camino dentro de otros lenguajes. Una de ellas es "arpoi", que significaba "enganchar o atrapar", la que

con el tiempo derivó al término español "arpón", al francés "harpon" y de estos al inglés "harpoon".

LOS BALLENEROS

La cacería de ballenas viene desde el comienzo de la historia humana, cuando los hombres prehistóricos se sobrepusieron al miedo a lo desconocido para aventurarse mar adentro en busca del gran monstruo que escupía un chorro de agua. La carne de una sola ballena podía mantener viva una comunidad entera a lo largo del más cruel invierno, y eso fue un poderoso incentivo. Así, en cavernas paleolíticas de Europa, se encontraron arpones de hueso y botes de cuero de ballena, cuya antigüedad se cifra en alrededor del 10.000 a.C. En la tierra de los vascos, en el rincón del Golfo de Vizcaya, existen evidencias de la captura del cetáceo progresó desde una matanza primitiva y ocasional a una cacería organizada y regular.

La caza de la ballena ha sido una parte de la vida de los vascos desde la edad de la piedra, cuando ellos aparecieron en la costa noroeste de España y allende los Pirineos en

el extremo sureste de Francia. Las primeras cacerías se condujeron probablemente en las aguas bajas próximas a la costa, pero por el 700 a.C. De acuerdo con textos antiguos y evidencias físicas, los vascos se aventuraban aguas adentro del golfo de Vizcaya remando en flotillas de botes pequeños y montando ataques organizados contra las bestias marinas que ellos llamaban "sardas".

Todos los otoños, los vascos oteaban el horizonte desde la cima de alguna de las verdes colinas de la costa española, buscando las grandes concentraciones de ballenas migratorias que se acercaban a las riberas del golfo de Vizcaya. Para ello habían construido torres de piedra provistas de una estufa; al primer avistamiento, los vigías batían tambores pequeños pero muy sonoros y arrojaban al fuego fardos de paja verde, provocando humo espeso como señal de alerta. Abajo, en las playas de arena marrón, otros hombres corrían a lanzar botes tripulados por diez remeros, un arponero y un timonel en cada uno. La persecución y la cacería subsiguientes eran actos de extraordinario coraje, particularmente para la era medieval en que los hombres veían al mar con el terror nacido en las fábulas sobre la existencia de voraces monstruos marinos; el sempiterno temor a lo desconocido.

En el Siglo XIV el historiador veneciano Andrea Navagero escribió: "... Cada año varios hombres morían en esas batallas, a causa de la resistencia que oponían las bestias. Cuando descubrían que una ballena se dirigía a la costa, muchos botes bien tripulados le cortaban la salida al mar abierto. Cuando el animal emergía a respirar, los que estaban en las embarcaciones cercanas le disparaban lanzas y pequeños tridentes amarrados a cuerdas finas. El monstruo, sintiendo los golpes, iniciaba una carrera loca hacia los botes, embistiéndolos con su cabeza y volcándolos con la cola. Pero los hombres, más inteligentes, la mayor de las veces eludían la acometida, y aprovechaban

la ocasión para clavarle líneas nuevas...". *"Herida muchas veces y finalmente exhausta, mayormente a causa de un infinito número de cuerdas que la dejaban sin libertad de movimientos, la ballena no podía evitar ser remolcada hacia aguas menos profundas donde otros hombres le daban fin. Después, dividían el botín en numerosas porciones; algunas se vendían frescas (decían que la carne era excelente, y sabrosa al paladar aún cruda) y otras se salaban. En los hechos, los vascos obtenían tanta carne de una sola de estas bestias que la entera Francia podría haber sido alimentada..."*. Sin duda, el último párrafo es una exageración, pero ella no descalifica la valentía de los vascos, o su sentido de oportunidad comercial.

Las ballenas capturadas por los vascos no eran del tipo cachalote o de esperma sino del conocido como "barnacle" o "right", identificada por un gran maxilar inferior y la presencia de incrustaciones de moluscos marinos en el cuero, con ballenas de más de 2 metros, de 12 a 15 metros de largo y 38 a 42 toneladas de peso, cuya característica principal para los cazadores primitivos fue lo lento y letárgico de sus movimientos. En lugar de tener la poderosa ballena compuestas de keratina (la misma sustancia de las uñas humanas) que oficia de filtro a su sistema de alimentación. La ballena absorbe toneladas de agua hacia su boca, permitiendo el ingreso de su dieta de plancton, krill y pequeños crustáceos a través de un colador natural.

Los vascos no solamente hicieron uso de la carne de la ballena, sino que también hervían la gruesa menta de grasa en calderos para extraer el aceite que empleaban en la iluminación de los hogares. El cuero lo curtían en dos formas: tipo suela para escudos, corazas y sandalias, o en una versión más delgada y maleable tipo loneta impermeable para prendas de vestir. Descubrieron que los pesados y fuertes huesos podían ser convertidos en una variedad de implemen

tos, tales como leznas, buriles, cuchillos y espadas. Y las ballenas, duras pero flexibles, encontraron utilidad en fustas de caballos, arcos para los guerreros, armazón en los escudos de cuero, y escardada y teñida formaban las impresionantes plumas de los cascos de los guerreros.

La ballena pronto pasó a ser considerada una bestia tan valiosa que la temprana ley medieval de Inglaterra la proclamó como "un pez real", y así propiedad exclusiva del soberano. La lengua del cetáceo fue aceptada como diezmo por la Diócesis de Bayona, Francia, cuyos canónicos la disfrutaban como una delicadeza en la mesa del refectorio. En el siglo XV el monarca de Francia, Luis XII, decretó impuestos reales sobre la faena de cada ballena.

En la medida en que aumentó el valor y la captura, los animales comenzaron a escasear en la cercanía de las costas de Vizcaya. Por el Siglo XV, los vascos comenzaron a aventurarse mar adentro, primero en botes, después en galeras a remo modeladas al diseño romano, y finalmente en naves a vela, similares a carracas de uno 20 metros de eslora, 9 metros de manga, fondo plano y arboladas con dos mástiles. La dotación de unos 40 hombres, incluía un Piloto familiarizado con las técnicas vikingas de navegación en el helado Atlántico boreal. Subsistiendo en base a carne seca y pan, con barriles de sidra para reemplazar el agua potable cuando ésa se descomponía, los vascos persiguieron las ballenas tan al norte como en las islas Faroe y más allá del mar Artico, alrededor de Spitzbergen. Existen indicios en los primeros mapas que los balleneros vascos de la Edad Media probablemente navegaron más allá de Islandia y Groenlandia a Newfoundland, alcanzando el Nuevo Mundo después de los Vikingos pero un siglo antes que Colón.

La carraca vasca fue reemplazada a su tiempo por la más veloz y marinera carabela, que portaba dos ligeros botes balleneros

para ser lanzados al agua cuando ocurrían avistamientos. La ballena era arponeada, enlazada y remolcada al buque, donde su capa adiposa era cortada en trozos pequeños y almacenada en barriles para ser llevada a puerto. El clima de esas latitudes era en general lo suficientemente frío como para conservar la carga sin descomponerse, pero para el momento en que la nave arribaba al Golfo de Vizcaya el hedor de la grasa en putrefacción era suficientemente para asquear aún a los más duros tripulantes.

Por tres siglos, las naves vascas surcaron el Atlántico boreal, a menudo en pequeñas flotas que convergían sobre las manadas migratorias de las ballenas barnacle. No existen registros de cuantas ballenas capturaron, o cuanto aceite produjeron en los calderos de la costa, pero en los hechos para principios del Siglo XVII la faena ballenera era una industria en expansión explosiva, por la feroz competencia que los vascos despertaron.

Liberados por el protestantismo revolucionario de la lealtad absoluta a los señores feudales y del dominio económico de la Iglesia Católica, empresarios inteligentes de Inglaterra y Holanda se involucraron en una rivalidad naval y comercial por el dominio de las ricas líneas de comunicación marítima. Consumidores del aceite de ballena vasco, ingleses y holandeses decidieron iniciar su propio negocio con celo mercenario, comenzando por contratar vizcaínos como arponeros y faeneros.

Para mediados del Siglo XVII los holandeses tenían cerca de 200 balleneros peinando el Atlántico Norte. Casi todas las tripulaciones incluían vascos, cuyos conocimientos especiales eran absorbidos prontamente por sus empleadores. Entretanto, las factorías del proyecto de nación vizcaína (con límites físicos mal definidos y carentes de una organización estática formal) eran destrozadas por las interminables guerras entre Francia y España, las cuales forzaban a

los vascos a servir en sus fuerzas militares. Inevitablemente, la industria ballenera del Cantábrico sufrió un severo declive.

Los aprendices ingleses y holandeses pronto dominaron el arte y la técnica balleneras, y entonces echaron a sus maestros. Asegurado el control tanto de la industria como la captura en el mar, las dos naciones proscibieron a los vascos de las aguas boreales, amenazando con hundirles los barcos que se aventuraran fuera del Golfo de Vizcaya. A fines del Siglo XVII la industria ballenera vasca había llegado a su fin, mientras ingleses y holandeses combatían entre sí para ganar el control de las áreas de faena. Finalmente, Holanda expulsó a Inglaterra de las aguas ballenera del Atlántico Norte a cambio de ceder el control de las líneas de comunicación marítima provenientes del Sur.

A inicios del Siglo XVIII cientos de balleneros capturaban miles de cetáceos. Pero la capacidad de los hombres tuvo un serio efecto en la población de ballenas barnacle en las aguas polares próximas a Islandia. En esas latitudes árticas, la concentración estival de plancton congregaba a las ballenas a alimentarse en la plataforma groenlandesa, antes de iniciar su migración anual de unas 3.000 millas hacia el Atlántico ecuatorial, donde nacían las crías. La agresividad de los balleneros holandeses e ingleses destruyó ese santuario ártico. En lugar de ser cazadas durante la migración a lo largo de la costa europea, las barnacles fueron atacadas en sus áreas de alimentación y reproducción, y cazadas en primavera, verano y otoño, aunque ya para esa época los vascos eran los grandes ausentes de la industria ballenera.

LOS BACALLAORÚA

Que no pudieran dedicarse a la faena ballenera no quiso decir que los vascos dejaran el mar, ya fuera idiosincrasia como

por el hecho de que no vivían sólo del gran cetáceo. Otra de las vertientes de la explotación marítima que cultivaron fue la pesca y salado del bacalao, empleando una técnica propia de procesamiento, diferente a la de sus colegas escandinavos, a quienes suele atribuirse el descubrimiento de algunas técnicas de conservación de la pesca. Si bien el Mar de Noruega y las aguas circundantes a Escocia, Irlanda y las islas Faroe contenían abundante pesca, destacaba la presencia del arenque, mientras que el bacalao (rico en gelatina, y valor proteico y calórico, pero sin grasa) era más bien escaso y de tamaño menor al que ya salado y seco comercializaban los vascos. Más un hecho exógeno ayudaría a descubrir la fuente de esa captura.

Alarmado por las noticias del descubrimiento de un mundo nuevo por los españoles, en 1497 el rey Henry VII de Inglaterra comisionó al empresario privado (privateer) John Cabot para que explorara la región más al norte del occidente ignoto y adquiriera tierras en nombre de la corona por la vía de sentar bandera. Al mando del "Bristol" (una carabela redonda de 26 metros de eslora, 100 toneladas de desplazamiento, dos mástiles con velas cuadradas más una mesana con latina), puso rumbo al oeste hasta llegar a la zona de Terranova, y a la que más adelante habría de llamarse como "los Grandes Bancos" de Newfoundland.

El banco es una meseta submarina sumergida de 25 a 40 brazas en profundidad (contrastando con las alrededor de 2.000 del océano circundante) de unas 350 por 400 millas de superficie, bañada por la corriente fría del Labrador. Los vientos dominantes del sur aportan aire cálido y húmedo de la corriente del Golfo, y la combinación de estos dos fenómenos genera nieblas espesas la mayor parte del año, la que no es la única amenaza a la navegación, ya que suelen darse con frecuencia tormentas súbitas, de corta duración pero violentas en las estacio

nes. Es definitivamente una zona a ser evitada por los marinos. Pero sucede que el lugar es uno de los calderos más ricos del mundo, e históricamente los pescadores han acudido siempre donde la captura es abundante, sin importar las condiciones de tiempo y mar.

Grande fue la sorpresa de John Cabot al arribar al Gran Banco y encontrar varias carracas vascas dedicadas a la pesca del bacalao. Pero mayor fue su asombro al comprobar que en tierra firme existían asentamientos provisorios donde coexistían armónicamente pequeños grupos vizcaínos y aborígenes locales dedicados a la faena, salado y secado del bacalao.

No se sabe con exactitud cuando arribaron los vascos por primera vez a las costas de Newfoundland, fue un secreto que con servaron de manera hermética como muchos capítulos de su historia, pero en los hechos, a fines del Siglo XV las carracas vascas acudían a la zona con el inicio de la primavera y permanecían hasta fines del otoño siguiente, completando campañas de ocho meses tras los cuales regresaban a su patria con las bodegas llenas de bacalao ya salado.

La carraca pesquera vasca tenía algunas peculiaridades propias, como todo lo de ese pueblo. Con desplazamientos entre 40 y 60 toneladas, arbolaba dos mástiles con hasta un par de velas cuadradas en el mayor y una combinación de cangreja y juaneta en el mesana. No tenía bauprés y en consecuencia no empleaba foques. Esto no la convertía en un buque más marinero o mejor gobernable que la carraca gallega convencional, pero fue así y no se conocen las razones de ello. Carecía de entrepuente, y su bodega era corrida. A popa había una pequeña cabina donde se alojaban el Capitán y el Piloto, estaba la caña del timón y la rudimentaria sala de derrota. A proa, el castillo se dividía sobre crujía en dos mitades; en una se alojaba (como podía) la tripulación y en la otra el cocinero con su horno de ladrillos y barro y

las provisiones secas para la larga expedición; a su vez, este compartimento se empleaba para ahumar una parte selecta de la pesca.

Vascos e indígenas pescaban en lugares distintos, con métodos diferentes y procesos de captura disímiles, lo que no impedía que trabajaran juntos en tierra. Estos últimos lo hacían en aguas cercanas a la costa con redes y nasas, obteniendo una captura abundante pero de tamaño menor, la que deviceraban y secaban por ahumado; una parte importante de esa producción era adquirida por los propios vizcaínos, en trueque con manufacturas europeas. Los vascos en cambio, practicaban los métodos europeos del palangre para arenque aunque con adaptaciones propias, y la pesca era secada a sal y sol.

La nave solía fondear alejada de la costa, y allí sacaban de bodega de 15 a 20 chinchorros, a ser tripulados por dos hombres cada uno. La pareja tenía sus propias artes de pesca, que consistían básicamente de una línea madre de merlín alquitranado, de 800 a 1.500 metros de longitud, sobre la cual se amarraban a intervalos de un metro rabizas de 50 a 60 centímetros de extensión provistos de un anzuelo de plomo encarnado con moluscos terrestres (caracoles o babosas) que se transportaban en abundantes cantidades en bodega. Para mantenerla en superficie, la línea madre llevaba incorporados flotadores a intervalos regulares y esos a su vez portaban un palito con jirón de tela anudado que ayudaba a su detección lejana e indicaba la extensión del palangre.

La mecánica de la pesca era ritual y rígida, y de ella también participaban el Capitán y el Piloto; cuando los chinchorros se hacían a la mar sólo permanecían abordo el cocinero y dos ayudantes, que salían de la tripulación en forma rotativa. El primer día extendían el palangre y volvían abordo por unas seis a ocho horas, tras las cuales regresaban a reparar su línea. Al levantarla gol

peaban el bacalao contra la borda para que se desprendiera del anzuelo, lo volvían a curvar, lo encarnaba y seguían hacia la siguiente rabiza. Repasar y reencarnar el palangre les llevaba una ocho a diez horas. Al volver abordo debían limpiar su propia pesca (descabezado, deviceración y salado) y guardarla en barriles con sal; unas tres a cuatro horas más. Después, una comida caliente, un rato de sueño y volver a salir.

Un capítulo aparte en la faena consistía en el procesamiento de los hígados de la captura, tarea que solía ser cumplida por el personal que permanecía abordo con el cocinero durante las horas de pesca. Los hígados se maceraban hervían para recoger el aceite emergente de la cocción, el que se guardaba cuidadosamente en frascos herméticos estando aún caliente para su mejor conservación. Una vez en tierra, lo empleaban con fines curativos, en la recuperación de enfermos, y también se comercializaba regionalmente a buen valor.

Si la captura era normal, cada tres semanas levaban ancla rumbo a la costa, donde procedían a secar la captura salada. Para ello recurrían a la colaboración de los indígenas, quienes proporcionaban a los europeos lo que denominaban "bacallaorías"; una especie de parrillas hechas con ramas finas entretrejidas de alerce o abedul, de unos dos metros cuadrados de superficie (a las que llamaban "flaques") donde extendían los peces a solear. Como el clima no era del todo estable, construían cobertizos para guardar los flaques con la captura en proceso durante la noche o hasta que pasaran las condiciones adversas. Al cabo de dos semanas, la nave se hacía nuevamente a la mar, dejando algunos hombres en la tarea de secado.

Cuando a fines del otoño la carraca tenía las bodegas llenas de bacalao salado o ahumado, o simplemente la situación meteorológica hacía imposible su permanencia productiva en el lugar, embarcaba todos sus

tripulantes y regresaba a casa, para tras un escaso mes de descanso volver a hacerse a la mar rumbo a los Grandes Bancos. Entretanto, en territorio vasco quedaba el producto de los largos meses de esfuerzo, una parte para consumo interno, pero la mayoritaria para su comercialización en los reinos vecinos, donde el bacalao salado tenía gran aceptación y buena demanda.

Pero si los vascos mantuvieron durante no se sabe cuanto tiempo el secreto de su caladero de Terranova, con John Cabot e Inglaterra no sucedió lo mismo. Como resultado, para fines del Siglo XVI además de los vizcaínos acudían al lugar pescadores del resto de España, de Portugal, Francia, Inglaterra y Suecia, aunque ninguno de ellos logró cultivar relaciones armónicas con los aborígenes locales como lo hicieran sus predecesores de Vizcaya. En 1626, zarparon 187 pesqueros de Saint Maló hacia Newfoundland, y 148 de Devonshire; después de 1650 fueron los propios habitantes de la Nueva Inglaterra quienes dominaron la riqueza de la zona.

En consecuencia, al igual que ocurriera con la industria ballenera, el aislacionismo de los vascos y su negativa a considerarse españoles o franceses atentó contra la continuidad de la explotación de su descubrimiento. Una vez que sus técnicas fueron aprendidas por otros, terminaron siendo expulsados por la fuerza del caladero. Para los vascos esto no significó mucho, o si lo fue nunca se supo; simplemente se fueron con sus artes de pesca y su idiosincrasia separatista a otro lugar.

EPÍLOGO

No es el propósito de este artículo analizar perfiles psicológicos o patrones de comportamiento de los pueblos, sino simplemente homenajear con el recuerdo a un

grupo humano que fue precursor en algunas de las muchas actividades de aprovechamiento y goce del mar. Y en ese aspecto, los vascos se han ganado un lugar en la historia,

aunque por su aislacionismo voluntario muchos de sus logros no siempre fueron bien conocidos.

REFERENCIAS

- "The whalers"; Albert B. Whipple, Time & Life Books, EEUU, 1979.
- "A heroic tradition from stone age times"; Newport Museum of the Whale, 1997.
- "Historias de balleneros y sus cotos de caza"; Gladis Silva, Editorial Mercurio, España, 1968
- "Sea Hunters and Harvesters". Edward Stackpole, National Geographic Society, 1989.
- "Romance of the sea", Verla Lee Smith, National Geographic Society, 1981.

CRONICAS DEL MAR

EL ANTIGUO NOMENCLATOR MARINERO

En cualquier parte del mundo donde los hombres navegaron los mares, dieron nombre a los vientos y poco a poco dividieron el horizonte marino en zonas de viento. Para quienes navegaban por el Océano Indico y otros mares donde existen vientos regulares en cada estación, la división de horizonte resultaba menos necesaria que para los mediterráneos y otros pueblos que recorren aguas de vientos variables. Para ellos era mucho más importante fijar los puntos por donde sale y se pone el sol, que más tarde complementaron con la línea de dirección al punto en que el sol se halla más alto en el cielo. De esa manera hallaron los cuatro puntos cardinales de la aguja náutica, (brújula en tierra).

Sin embargo en el Mediterráneo el sol sale por el Este y se pone por el Oeste, con exactitud solamente durante los equinoccios de primavera y otoño; para completar la división de horizonte, los griegos emplearon los puntos por donde el sol se levanta y por donde desaparece en los solsticios de verano e invierno, que se hallan aproximadamente a 30 grados Norte y Sur de la líneas Este-Oeste. Posteriormente, resultó natural que se definieran otros cuatro puntos equidistantes, a cada lado de la línea Norte-Sur. Los romanos emplearon también este sistema de división del horizonte, y a los doce puntos de su aguja les dieron los siguientes nombres:

N	Boreas
N 30°E	Aquilon
E 30° N	Caecias
E	Subsolanus – Apeliotes
E 30°S	Eurus
S 30°E	Euronotus – Phoenicias
S	Auester – Notus
S 30°W	Austro-Afrucus – Libonotus
W 30° S	Afrucus – Libs
W	Favonius – Zephyrus
W 30° N	Caurus
N 30° W	Tharscias

Norte	=	Tramontana
Nordeste	=	Greco
Este	=	Levante
Sudeste	=	Sirocco
Sur	=	Ostro-Mezzodi
Sudoeste	=	Africa - Garbino Libeccì
Noroeste	=	Maestro

Extractado de: "En busca de las Indias, de Bjorn Landstrom, Barcelona 1971.

EL PAPEL DE LOS PUERTOS EN EL DESARROLLO ECONOMICO

por el Sr. Peter Faust

Este artículo ha sido extractado del libro "Manual de gestión de puertos, publicado por el "Institute of Shipping Economics" de Bremen, en el año 1979.
El autor es economista y pertenece al Instituto editor.

COMERCIO EXTERIOR Y DEMANDA DE TRANSPORTE

Hay una estrecha relación entre la existencia de puertos y los planes de desarrollo económico. Sin embargo, esta afirmación necesita ser delimitada en dos sentidos. En primer lugar, los puertos no son, naturalmente, el único determinante del desarrollo económico, sino sólo un factor decisivo, y en segundo lugar, no hay una relación causal unívoca entre la existencia de puertos y el desarrollo económico, -es decir, los puertos influyen en el desarrollo económico, pero al mismo tiempo, los puertos reciben la influencia del desarrollo económico-. Con todo, puede decirse en general que hay un "poder generador" inherente a cualquier medio de transporte.' Esto quiere decir que la estructura y rapidez del desarrollo de una economía nacional dependen en gran medida de la existencia, y aún más, de la calidad del sistema de transporte.

Siempre que la gente consume más, o productos diferentes, de lo que la misma comunidad produce, se necesita una acción de transporte que salve la distancia entre los centros de producción y de consumo. Este puede ser el caso dentro de una economía nacional o puede implicar también el comercio exterior basado en la división internacional del trabajo.

El comercio exterior es uno de los prerequisites del crecimiento económico y

de la prosperidad. El desarrollo del comercio exterior puede considerarse uno de los factores decisivos para estimular el surgimiento de la economía monetaria, la expansión de las poblaciones urbanas y el crecimiento de mercados locales de bienes y servicios. Además, el comercio alienta el desarrollo de sistemas y técnicas agrícolas avanzados y la rapidez de tal desarrollo.' Para poder dedicarse al comercio exterior, cualquier país necesita un sistema de transporte en funcionamiento, o un fácil acceso a un medio de transporte como la navegación. Aunque generalmente todos los medios de transporte pueden servir para fomentar las actividades del comercio exterior, el transporte marítimo es de la mayor importancia, especialmente para el comercio exterior de los países en desarrollo. Aunque no se negará la importancia del transporte marítimo en el comercio exterior de las naciones desarrolladas -especialmente en aquellos países en los que, virtualmente, todas las exportaciones e importaciones se transportan necesariamente por mar, debido a su localización geográfica-, sin embargo, se puede sostener que el transporte marítimo en términos relativos, es de mayor importancia en los países en vías de desarrollo. La principal razón estriba en que la estructura del comercio exterior de los países en desarrollo frecuentemente deja poco o ningún espacio para el comercio intrarregional, que pudiera, posiblemente, ser llevado por medios de transporte terrestre.

Las economías de los países en desarrollo vecinos muestran un alto grado de similitud en lo relativo a los tipos de cargas exportadas e importadas. De este modo, las materias primas y los productos semi elaborados, las principales mercancías de exportación de los países en desarrollo, se embarcan principalmente hacia naciones industrializadas, mientras las importaciones procedentes de estas naciones consisten sobre todo en productos manufacturados.

Por el contrario, el comercio exterior de los países desarrollados, especialmente en las naciones de Europa Occidental, se dirige principalmente hacia los países vecinos de la región. Así, por ejemplo, las exportaciones de la República Federal de Alemania en 1976, en términos de valor, se dirigieron principalmente hacia los países asociados de la C.E.E. (46%), mientras el 54% de las importaciones de los países en desarrollo consisten en comercio interregional. Sólo con el progreso de la industrialización y la integración económica en mercados comunes, se desarrollará el comercio intrarregional más rápidamente y se conseguirá, posiblemente, algún alivio de la dependencia única de la navegación para el transporte del comercio exterior.

Otra razón para la fuerte dependencia del comercio exterior de los países en desarrollo, respecto de los países desarrollados, se puede ver en los lazos históricos que existen entre muchos de los países en desarrollo y las naciones industrializadas. Los tiempos coloniales han dado por resultado estructuras comerciales muy poco equilibradas, que se caracterizan por grandes volúmenes de exportaciones de poca valoración, desde los países en desarrollo, y volúmenes relativamente pequeños de importaciones de más alta valoración. Esta estructura comercial, que algunas veces se denomina también "Estructura comercial colonial", puede observarse también en aquellos países en desarrollo en los que los lazos históricos antes mencionados, esto es, los lazos coloniales no son

fácilmente identificables.'

LAS FUNCIONES DE LOS PUERTOS DE MAR

Se ha mencionado que el transporte tiene la función de "poder generador" del crecimiento económico. A partir de ésto, se puede sacar la conclusión negativa de que una carencia de medios de transporte es un gran disuasor del desarrollo económico y del progreso social.

Si esta afirmación caracteriza el papel del transporte en general, seguramente caracteriza el papel de los puertos marítimos en particular, ya que los puertos marítimos comprenden los centros principales de expedición y recepción de las mercancías que constituyen el comercio exterior.

Hay un cierto número de razones por las que los puertos pueden tener un papel decisivo en el desarrollo económico y social de un país, cualquiera que sea la etapa de desarrollo en la que pueda estar. Este papel se explica por las funciones que puede tener un puerto marítimo. Estas son, básicamente:

- función comercial
- función de transporte
- función de empleo
- función industrial
- función de flujo de divisas
- función política

Al intentar descomponer y analizar las funciones de un puerto de mar se advierte que no es posible ninguna separación rígida entre ellas. Por tanto, el siguiente análisis de las funciones aisladas no responde formalmente al modelo establecido aquí. Sin embargo, parece que esta limitación es más de naturaleza formal, mientras que parece no tener influencia significativa sobre la esencia del argumento.

La mera existencia de un puerto, y más aún el disponer de medios portuarios ade



cuados, influye en las actividades comerciales de un país. Un puerto proporciona un acceso directo a los mercados mundiales y, de este modo, descarga al país de la necesidad de intermediarios costosos y causantes de importantes demoras, en este caso de la necesidad de tráfico a través de naciones extranjeras. Además, la existencia de medios portuarios adecuados proporciona a un país la oportunidad de seguir una política de diversificación comercial regional. Esto quiere decir que el país está en mejor posición para adquirir artículos extranjeros en el país de origen de aquellos proveedores que ofrecen términos más favorables, y exportar productos interiores directamente a los mercados más deseables. Además, las empresas relacionadas con actividades portuarias, como agencias, desguazadores, representantes de compañías de navegación extranjeras, etc., bien pueden estar en posición de usar sus conexiones empresariales para fomentar el desarrollo del comercio exterior, en el sentido de aumentar el intercambio de artículos en la relación comercial existente, y aún más, en el sentido de abrir nuevos mercados para las exportaciones de productos internos.

Un puerto de mar supone un punto de conexión entre el transporte marítimo y todas las formas del transporte interior. La tarea de un puerto, dentro de la cadena total del transporte, desde el consignatario al destinatario es proporcionar un vínculo rápido, seguro y económico, entre el transporte marítimo y el interior, o viceversa. El grado en

que la función del transporte pueda ser cumplida por el puerto, depende de la cantidad y calidad de los medios que ofrezca. Este término, "medio", como se usa aquí, debe entenderse en un contexto más amplio que el que se usa normalmente. Este no sólo incluye muelles, grúas, almacenes, etc., sino también lo que podrían llamarse "medios invisibles", que cubren una amplia gama de factores que influyen en el funcionamiento de un puerto, como la localización geográfica, el nivel de tarifas, una gestión eficiente, disponibilidad de mano de obra, conexiones con regiones interiores, etc.

Ya se ha mencionado que las exportaciones de los países en desarrollo consisten generalmente en mercancías a granel de poco valor, materias primas y productos semielaborados, que se transportan a mercados de países desarrollados. En estos mercados, frecuentemente, las exportaciones de naciones en vías de desarrollo afrontan una dura competencia de productos de procedencias más cercanas y, hasta cierto punto, de sustitutos sintéticos. Además, los costos relativos de transporte son extremadamente altos para muchas de las principales mercancías de exportación, con cuotas que con frecuencia superan el 50% de los precios de carga y flete. De acuerdo con los datos publicados por el secretariado de la UNCTAD, los costos de navegación para algunas mercancías seleccionadas, y para algunas relaciones comerciales, ascienden a las siguientes cuotas porcentuales de los precios CIF:'

		1974	1975	
Caucho	Singapur/Malasia-Europa	11,0%	18,5%	del precio CIF
Copra	Filipinas - Europa (1972-73)	22,1%	9,3%	del precio CIF
Cáñamo	Filipinas - Europa (1970)		33,2%	del precio FOB
Yute	Bangladesh - Europa	18,1%	19,5%	del precio CIF
Henequén	Africa Oriental - Europa	7,3%	18,5%	del precio CIF
Minera de hierro	India - R.F. de Alemania (1969)		53,9%	del precio CIF (valor unitario)

El último ejemplo puede servir para ilustrar la difícil situación competitiva que un país en desarrollo puede tener que afrontar con un proveedor rival cercano, y también, para ilustrar la importancia crucial del transporte económico. Aunque en 1969 los costos del flete se estimaban en el 53,9 por ciento del valor unitario CIF en el tráfico de mineral de hierro desde la India a la República Federal de Alemania, la cuota del flete en el valor unitario CIF de las exportaciones suecas a la República Federal de Alemania se estimaba en un simple 10,2 por ciento.'

Al menos en ese momento los precios CIF para el mineral de hierro en Alemania se fijaban claramente sobre la base de las importaciones de Escandinavia. En vista del hecho de que la demanda de mineral de hierro, procedente de una cierta fuente, es bastante elástica, mientras la oferta parece ser bastante poco elástica a los cambios de precios, se puede concluir que las diferencias en los costos del transporte tendrán, en gran medida que ser sufragadas por el país exportador. Es evidente, sin embargo, que las diferencias en distancia entre los proveedores y los mercados no son la única causa determinante de las diferencias de flete. Es incluso de mayor importancia la disponibilidad de medios portuarios adecuados. Mientras una carencia de estos medios en el extremo receptor dará como resultado generalmente precios de carga y flete más altos, unos medios portuarios deficientes en los países exportadores producirán normalmente deterioro en los ingresos FOB ya que los costos del transporte tienden a subir si los puertos no pueden albergar grandes barcos que permitan la realización de posibles economías de escala o si las instalaciones y operaciones portuarias se caracterizan por la lentitud en la ejecución de la carga y, consecuentemente, por elevadas estadías en puerto de los buques.

Los países que no disponen de medios portuarios adecuados, o de ningún puerto,

tendrán que depender de los servicios portuarios prestados por otros países para mantener actividades comerciales exteriores. Este hecho tiene implicaciones económicas, tanto como políticas. Una larga carretera o el transporte por ferrocarril de las mercancías exportadas, desde el lugar de producción hasta el puerto, puede ser más caro que el transporte marítimo hasta el destino final deteriorándose por tanto considerablemente las oportunidades de exportación. Además se debe tener en cuenta que el transporte que atraviesa un país extranjero tiende a disminuir las divisas obtenidas de las exportaciones y, por tanto, la reserva de las divisas disponibles para financiar las importaciones vitales para el desarrollo económico. En segundo lugar, las cargas destinadas a exportación tienen que ser almacenadas en un puerto extranjero, lo que, de nuevo disminuye la entrada de divisas.

Además las tarifas portuarias y los costos de manipulación, que suponen una partida importante en los costos del transporte total, tienen que ser sufragados en monedas extranjeras. Por otro lado, si un país dispone de un puerto propio de gran rendimiento, este puerto no sólo cumple la función de economizador de divisas, sino que actúa directamente como fuente de ingresos. Esto, tanto más, si también las cargas destinadas o procedentes de otros países se transbordan a través del puerto.

Las implicaciones políticas de no poseer un puerto propio son también considerables. El hecho de que el comercio exterior dependa del transporte en tránsito a través de un país vecino, hace vulnerable cualquier país, por la presión que la nación transitada pudiera ejercer, de la cual podrían derivarse graves consecuencias.'

Estos pocos ejemplos pueden bastar para ilustrar la importancia de los puertos en el comercio y transporte de un país. Hay, sin embargo, más aspectos que no se relacionan directamente con el desarrollo del comercio,

pero que deben ser tenidos en cuenta al evaluar el papel de los puertos en el desarrollo económico. Estos aspectos son, principalmente, el efecto sobre el empleo y el efecto sobre la industrialización en los alrededores del puerto.

El efecto primario sobre el empleo resulta de las operaciones de carga y descarga de barcos en el puerto. La medida en la que las operaciones portuarias tienen efecto sobre el empleo depende de un cierto número de factores. En primer lugar, es importante el tipo de puerto de que se trate. Mientras un simple terminal de granel generalmente ofrece pocas posibilidades de empleo, el efecto generado por un puerto universal es bastante considerable. Otros factores que tienen importancia son el grado de mecanización de la manipulación de la carga y el grado de unitización de las cargas. En términos de número de puestos de trabajo generados, tanto la mecanización como la unitización tienen un efecto negativo. Por otro lado, la productividad de la mano de obra aumentará. Este último hecho, sin embargo, tiene importancia práctica sólo bajo la condición de que la mano de obra liberada por estos medios de racionalización se pueda emplear productivamente en otros sectores de la economía.

El segundo efecto indirecto de las operaciones portuarias mencionadas antes es el efecto industrial, esto es, el establecimiento de industrias en los alrededores de los puertos. Estas pueden ser tanto industrias orientadas a la exportación, o que dependan de las materias primas o productos semielaborados importados de países ultramarinos, como también industrias no relacionadas en nada con el puerto o el transporte marítimo.

En primer lugar están aquellas industrias, como, por ejemplo, la industria de construcción naval y de reparación de buques, que necesitan una localización costera así como dada su intensividad en mano de obra, la cercanía de grandes ciudades. Al contrario de muchos puertos especializados, la mayo

ría de los puertos universales disponen de medios de construcción y reparación naval.

Al menos en lo que a la reparación naval se refiere, la vecindad de un puerto es una necesidad y esto, naturalmente, tiene repercusiones en la construcción naval, hasta el punto de que ambas actividades se realizan generalmente en los mismos astilleros.

Hay ciertas industrias que dependen fuertemente de las materias primas o los productos semielaborados importados. Especialmente aquellas empresas dedicadas a la elaboración de materias primas, como refinerías, acerías, etc., pueden encontrarse a menudo en áreas costeras, para reducir los costos del transporte al mínimo. Otro factor que atrae a estas industrias a la vecindad de los puertos es, como en el caso de los astilleros, la disponibilidad de mano de obra. La creación de áreas libres de tarifas aduaneras dentro del puerto puede fomentar más aún el desarrollo de la industria en el área portuaria, dando así a una industria la posibilidad de elaboración, libre de aranceles de productos semielaborados importados del extranjero.

Hasta aquí se han discutido los efectos que un puerto en operación tiene en el establecimiento de industrias. Sin embargo, hay también un efecto reflejo sobre los puertos como resultado del establecimiento de diferentes industrias. Especialmente la disponibilidad de industrias de construcción y reparación naval, así como la disponibilidad de un cierto número de servicios, ejercen una influencia positiva sobre el puerto y lo hacen más atractivo para que acudan los buques.

Aparte de la influencia positiva de los puertos en el desarrollo de las industrias mencionadas, hay, sin embargo, especialmente en las primeras etapas del desarrollo económico, un cierto peligro de concentración de actividades industriales en regiones geográficas muy limitadas, lo que puede llevar a desequilibrios regionales y, por tanto, a graves desventajas estructurales para las regiones interiores. Tanto las implicaciones socia

les como las económicas de este hecho pueden ser considerables.

No obstante, se mantiene el hecho de que un puerto es un proveedor de empleo, sea relacionado con el manejo del buque y de la carga, o con otras actividades económicas. Debido a sus diferentes funciones, un puerto puede ser considerado fuerza primordial en el desarrollo económico de una nación ente

ra. Sin embargo, para conseguir esto se necesita un cierto nivel cualitativo en las operaciones portuarias. En lo relativo a los países en desarrollo, la cooperación con las naciones tradicionalmente marítimas puede ser un elemento importante en su esfuerzo por alcanzar este nivel cualitativo, con objeto de obtener todos los posibles beneficios de las operaciones portuarias.

BIBLIOGRAFIA

- 1 Voigt, F., *The Importance of the Transport System for Economic Development Processes*, publ. por United Nations, Economic Commission for Africa, Sales N° E/SN 14/CAP/36, Addis Abeba 1967.
- 2 Hilling, D. And Hoyle, B.S., *Seaports and the Economic Development of Tropical Africa*, en *Seaports and Development in Tropical Africa*, ed. B.S. Hoyle and D. Hilling, Londres 1970, pp. 1-9.
- 3 *Ibid*, pp. 7-8, también Nagorski, B. *Port Problems in Developing Countries*, Londres 1968.
- 4 UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1976*, TDB/C. 4/169, Ginebra 1977, p.60.
- 5 UNCTAD, *The Maritime Transportation of Iron Ore*, TDB/C. 4/105/Rev. 1, Nueva York 1974,p.55.
- 6 Para ejemplos, ver UNCTAD, *The Impact of the Suez Canal Closure on Egypt, Jordan and the Syrian Arab Republic*, UNCTAD/SHIP/55, Ginebra 1977, pp. 18-25.

GEOPOLÍTICA HIDRICA ¿CLAVE DE LA SUPERVIVENCIA?

por el Dr. Daniel Castagnin

El Dr. Daniel Castagnin es abogado y fue profesor de historia en la enseñanza media y superior. Integra el cuerpo docente del IMES (Instituto Militar de Estudios Superiores).

Sus ensayos han merecido distinciones en distintos concursos, de las que destacamos la Mención de Honor que obtuviera en el Concurso Aniversario del Club Naval, por su trabajo "El Pacífico, base para una geopolítica del siglo XXI".

Ha publicado artículos y libros sobre temas de política, historia y estrategia, tanto en nuestro país como en el extranjero.

También ha dictado conferencias sobre estos mismos temas en el Estado Mayor General de la Armada, Universidad Católica, Club Naval y Sala Vaz Ferreira.

Fue miembro de la Comisión Directiva de la Liga marítima Uruguaya y es Miembro de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.

Ha colaborado desde el comienzo con nuestra Revista, tanto con artículos sobre los temas de su conocimiento, como a través de la columna de Comentarios Internacionales.

Es hora de comprender lo que el "medio ambiente es en realidad: el asunto de mayor importancia para la seguridad nacional en el siglo XXI.

Robert Kaplan

¿NUEVAS TAREAS PARA LA DEFENSA NACIONAL?

Ya históricamente superada la etapa de las guerras interetáticas, la defensa nacional podía pasar a ser una actividad en desuso, dado que no es más concebible la agresión de un estado civilizado por otro de idéntica condición.

Pero sucede que, la cuota de violencia desequilibrante inserta en la sociedad humana siempre encuentra una nueva vía de irrupción.

Y siguiendo este mismo razonamiento es necesario pasar a destacar un hecho clave: "El daño al medio ambiente puede amenazar la estabilidad e inclusive, la existencia misma de un estado-nación".'

En esta línea de intereses, -que necesariamente llama a la intervención de los medios de seguridad-, es primordial el agua.

Los estudiosos de los temas de defensa han expuesto recientemente el hecho de que la conservación de los recursos hídricos puede motivar una extraordinaria fuente de conflictos en el mundo.'

Ello ha llevado a que actualmente la mayoría de los gobiernos utilicen a sus organismos militares y de seguridad para hacer cumplir los derechos de utilización de aguas.

Y precisamente los referidos autores mencionan como una fuente probable de conflictos el empleo efectivo de la hidrovía Paraguay-Paraná-Plata. La misma, "deberá convertirse en un tema de importancia nacional en los estudios de seguridad de cada una de las naciones involucradas".

Ya deslindado el tema en estos términos precisos, por autores de relevancia internacional, corresponde pasar a desglosar los aspectos del problema a escala nacional.

A tales efectos es necesario partir de un análisis general del asunto.

Si bien la cantidad de agua que hay en el planeta puede considerarse infinita, el 97%

de la misma es salada, porque integra la gran masa líquida marítima.

Sólo el 3% restante es agua dulce, y de ese pequeño porcentaje el 2% está congelada en la costra de hielo que forma los casquetes polares. El 1% restante forma el volumen líquido que nutre los ríos, lagos y arroyos del planeta, y es el sustento real de la vida en el mundo.

Como vemos, sólo un pequeño porcentaje del volumen total de agua, constituye el verdadero discriminante vital del planeta.

Una variación de ese mínimo porcentaje, sería entonces suficiente para producir una alteración de la vida en todos sus aspectos.

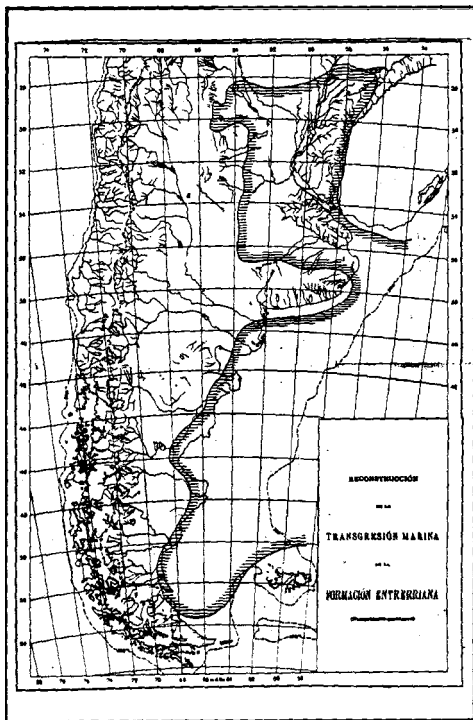
O sea que, una variación leve de los parámetros de agua dulce a disposición de los hombres, podría traducirse en una alteración de la calidad de vida, hecho no fantástico si tenemos en cuenta la capacidad de nuestra sociedad industrial para perturbar las condiciones primarias de la ecología

¿DE DONDE VIENE EL AGUA NUESTRA DE CADA DIA?

La anterior pregunta nos introduce directamente en un tema muy doméstico: nuestra propia geografía hídrica, tanto superficial como subterránea.

El espacio uruguayo en sus aspectos morfológicos es producto de la interacción de dos medios naturales primarios (en otros aspectos de nuestra geografía total también se manifiesta el mismo dualismo).

Por una parte el territorio firme, conformado por la presencia de una gran masa geológica arcaica. Somos el remate sur del "escudo brasileño", del cual fuimos una especie de cabo que en su momento se hundía



AGUA Y PAIS

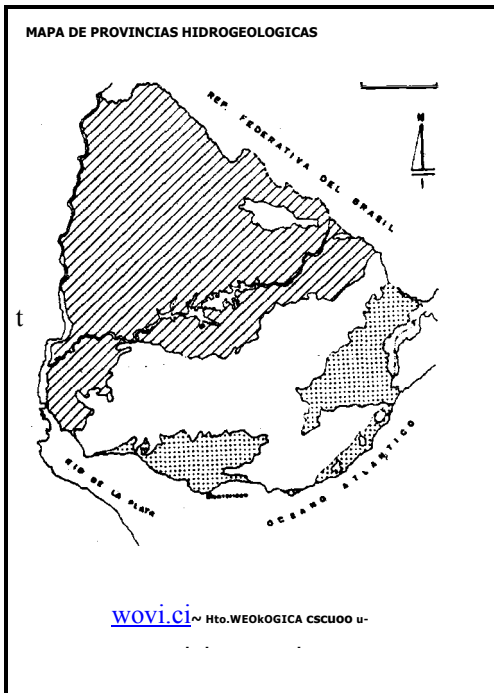
Resulta importante observar el mapa tribal confeccionado por Serrano, en el cual se destaca muy claro la estructura territorial particular adoptada por los pueblos primitivos del área fluvial, contrapuesta a la ofrecida por sus similares del área pampeana.

Los mismos tendían a afirmarse sobre territorios extendidos a la vera de los ríos, los cuales resultaban los elementos determinantes de los espacios propios.

Así podemos observar que los primitivos que se ubicaban en nuestra región, se distribuían en zonas alargadas sucesivas.

Disputando una severa segmentación determinada por la ribera fluvial.

O sea pura y simplemente que ya en esa época los ríos determinaban un esquema previo similar al de nuestra actual geografía política.



Más allá de las implicancias geopolíticas que este tema despierta, está muy claro que la abundancia de agua dulce, generó la bondad agronómica de nuestra pradera, base natural de todos los procesos socioeconómicos que han servido de precipitante a los hechos históricos fundamentales, sobre los que se apoya la nacionalidad Oriental.

A tal punto es ésto exacto, que la denominación oficial del estado recuerda directamente su condición de ribereño, al definirse a sí mismo como abarcante de la ribera de un cauce.

Y tampoco podemos olvidar el origen fluvial que apunta en el nombre del estado brasileño limítrofe con nosotros; ni los de igual origen que identifican a las adyacentes provincias argentinas.

Pero volviendo a nuestro tema primordial, es necesario tener en cuenta que poseemos un estupendo mapa producido por técnicos nacionales, el que nos permite entender cabalmente nuestra constitución hidrogeológica.

Debemos tener muy en cuenta que enfocamos el fenómeno del agua dulce no sólo en los caudales superficiales a cielo abierto (ríos arroyos y lagos), sino que también enfocamos los volúmenes de agua subterráneos, las aguas profundas que en nuestro país -como es notorio- proporcionan vetas líquidas de importante efecto vital

Esta conformación total de nuestros recursos líquidos (superficiales y subterráneos) merecen ser entendidos como un rubro unitario de trascendencia capital sobre nuestro medio geográfico.

La atenta observación del mismo nos permite distinguir en la mitad norte del territorio nuestra neta adscripción a la llamada "provincia hídrica del Paraná", con lo que admitimos lentamente nuestra condición de tributarios de ese gran río que como ya vi

mos, fue el edificador máximo del Cono Sur.

Por el Este y el Sur, vemos la existencia de una "provincia hidrogeológica costera" que por oriente tiene una fuerte vinculación con el sistema lacustre "Patos-Merim", testimonio de una gravitación hídrica ya fenecida, pero que todavía sostiene los caudales que conforman el sistema lacustre que compartimos con Brasil. El mismo sirve de base al desarrollo agrícola asentado al Este, centrado en el cultivo del arroz.

La misma provincia costera despliega su ala "occidental" por sobre la cuenca del Santa Lucía. Un estudio de esa cuenca sobre el mapa del espacio total nacional (emergido y líquido) nos permite advertir que dicha cuenca es realmente el centro del espacio uruguayo. Y que además coincide con nuestro propio centro de gravedad demográfica.

Por lo tanto la misma (que no es tributaria de ningún aporte extranacional) se perfila como un hecho geográfico clave, dado que sobre la misma reposa nuestra mayor carga poblacional, urbana e industrial.

De esta forma podemos concluir afirmando que el área espacial ocupada por la república en forma soberana, se va organizando en forma concéntrica en torno a una cuenca hídrica autónoma dentro de su propio espacio. Todo lo que facilita una nueva comprensión de la dimensión fluvial del mismo.

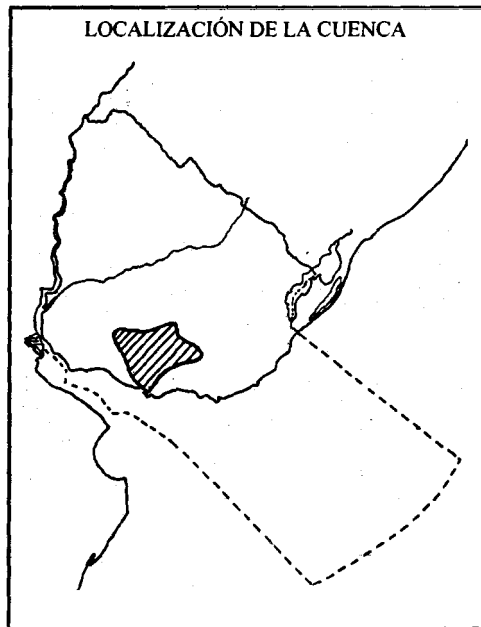
Por el Oeste dicha cuenca se estira casi hasta Colonia, apuntando a vincularse con la zona de influencia centrada en Buenos Aires otro hecho geopolítico capital que conviene observar con precaución.

Dado que, si el empuje urbanístico centrado en la capital federal, de nuestros vecinos del W llegará a cristalizar en una "invasión urbana" (puente Colonia Buenos Aires mediante), inevitablemente llegaría a dibujarse sobre el mapa una conexión entre la urbe porteña y nuestro centro de gravedad

territorial. Como vemos la geopolítica puede llegar a perfilarse con una lógica terrible, más allá de los parámetros estrictamente técnicos.

El área restante, la llamada "provincia hidrogeológica escudo meridional", ésta determinada por los afluentes sureños del Río Negro, por lo que tiene un carácter de tributaria de la porción Norte. No podemos dejar de terminar este análisis sin pasar por alto que el Río Negro ha sido llevado a la categoría de "gran máquina hidráulica" de nuestro espacio geográfico, debido al sistema de represas y lagos tendidos sobre su cauce. Lo que permitiría llegar a articular todo un sistema direccional W-E, que llegaría a dibujar un nuevo perfil para nuestro territorio, en todo sentido.

Las posibilidades ínsitas en todas estas obras -ya evidenciadas tempranamente en las propuestas del Taller Cravotto,' suponen una opción geopolítica efectiva, que facilitaría compensar fácilmente el vacío territorial que hoy se va gestando en esa misma área.



UN ESQUEMA GEOPOLITICO DE EQUILIBRIO

Esta caracterización hidrogeológica - más allá de sus connotaciones técnicas- tiene una relación muy ajustada en nuestro planteo geopolítico fundamental.

En efecto, si nos aplicamos a analizar nuestra estructura geopolítica vinculada a las áreas de desarrollo, a las vías de comunicación, y a la gravitación general de la circulación en todo el espacio firme, llegaríamos a un planteo como el que sigue:

En el mismo distinguimos el área del NORIONE; la zona de desarrollo de la cuenca de la Laguna Merín, y el área centrada en la ciudad de Colonia donde tanto se hace sentir la influencia del Gran Buenos Aires. Todos los mencionados son los polos de de

sarrollo tentados fuera del área Montevideana.

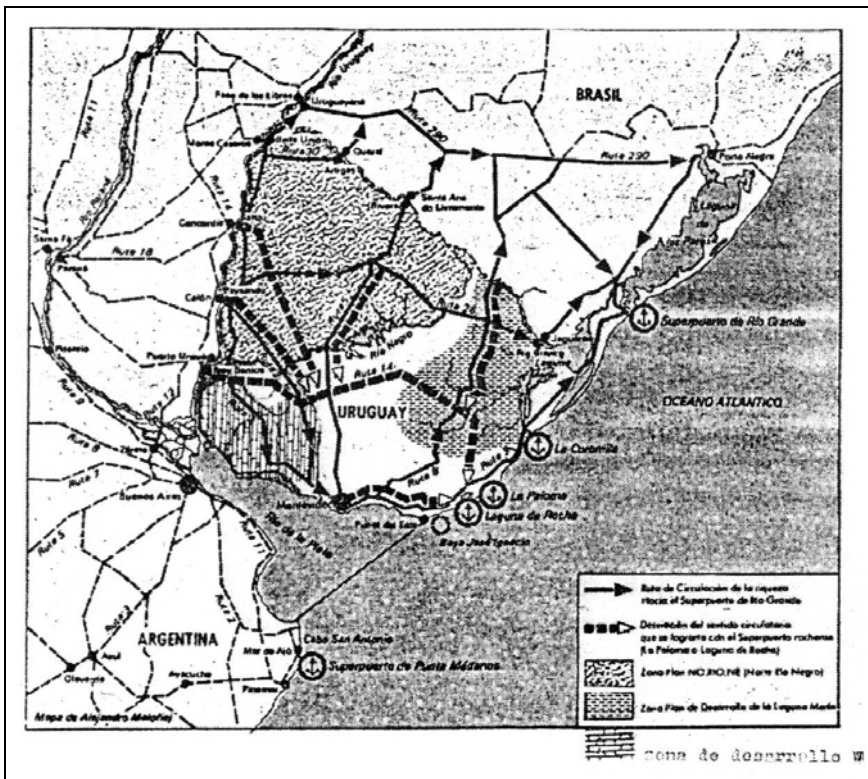
Y todos ellos conforman real iniciativa para compensar la fuerza centrípeta que la ciudad-puerto ha ejercido sobre el espacio nacional.

Todavía representan un esfuerzo respetable y atinado para equilibrar el mismo.

A los efectos de documentar lo antes expuesto pasamos a reflejar en mapas individuales, las zonas de desarrollo articuladas en conjunto en el mapa total.

Así tenemos el NORIONE que buscaba desarrollar la porción norte de nuestro territorio mediante una articulación inteligente de zonas agrícolas y pueblos y ciudades inmediatas.

La zona de desarrollo de la Laguna



Merín, está articulada sobre el cultivo del arroz, y tiene un carácter binacional, dado el carácter de compartido que tiene el recurso hidráulico utilizado. Es claro su sentido integrador con el sur de Brasil, y contribuye al desarrollo de una región donde lo "uruguayo" tiene una primacia indiscutida, cuya proyección siempre conviene atentar.

Por ultimo, la zona de Colonia que viene siendo objeto de iniciativas de desarrollo desde los comienzos del ciclo colonial y donde se culminaron con éxito, planes privados de desarrollo a medidados del siglo pasado y comienzos del presente. Hoy se ve impulsa-

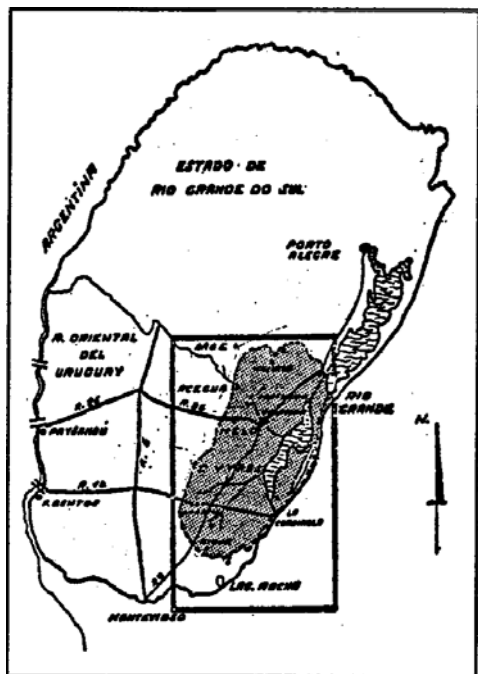
da por la onda expansiva que se proyecta desde la gran urbe porteña. "La Gran Ciudad" a nivel global, naturalmente lanza sobre toda su orla circundante (tanto nacional como extranacional) un efecto de influencia que se siente naturalmente en el Oeste uruguayo. Siempre ha sido así, y ahora—dado la primacia definitiva que la ciudad ha adquirido en el mundo, mucho mayor.

Los urbanistas han gratificado el alcance que ese fenómeno tiene sobre el territorio oriental y éste es el plano resultante.

De todo este planteo resalta primordial destacar el paralelismo que se va dando entre



La Cuenca de la Laguna Merín ofrece las condicionantes para acelerar el proceso de desarrollo socioeconómico del Uruguay. Una acción nacional, en base a un esfuerzo compartido con la hermana república del Brasil. Regida ella por tácticas flexibles, pero en el marco de una estrategia geopolítica inflexible.



zonas de desarrollo y provincias hidrogeológicas. La llamada "Provincia hidrogeológica del Paraná" se ajusta perfectamente al esquema del NORIONE.

Y por el sur, el área de desarrollo de la Laguna Merín coincide con una de las alas de la "Provincia Costera", sobre la que superpone la mayor concentración de los cultivos arroceros.

La otra "ala" de la misma "Provincia", corresponde a la cuenca del Santa Lucía, cuya relevancia sobre el espacio nacional ya ha sido antes destacada.

Pero este trabajo no puede realmente finalizarse si no se despeja una ecuación esencial dentro de las políticas de desarrollo.

La comunión esencial existente en nuestra latitud entre recursos hídricos y zonas de desarrollo, tiene una significación excepcional porque la misma determina toda una trayectoria futura para trazar los parámetros de los planes a aplicar sobre ella.

Si el desarrollo de la región reposa en el uso del agua dulce, la optimización del recurso, su conservación y la reinversión de los caudales naturales, tiene que ser la base de todas las políticas

¿LINEAS DE ACCION PARA UNA BATALLA GEOPOLITICA

Trasladando al campo internacional, el problema cobra una dimensión insospechada, porque ahí el manejo del recurso hídrico adquiere la categoría de *hecho geopolítico capital*.

La unidad fisiográfica denominada *cuenca*, aparece como una referencia básica de planeamiento, porque presupone la optimización total y completa de un recurso (el volumen completo de agua dulce) entre sus destinatarios naturales.

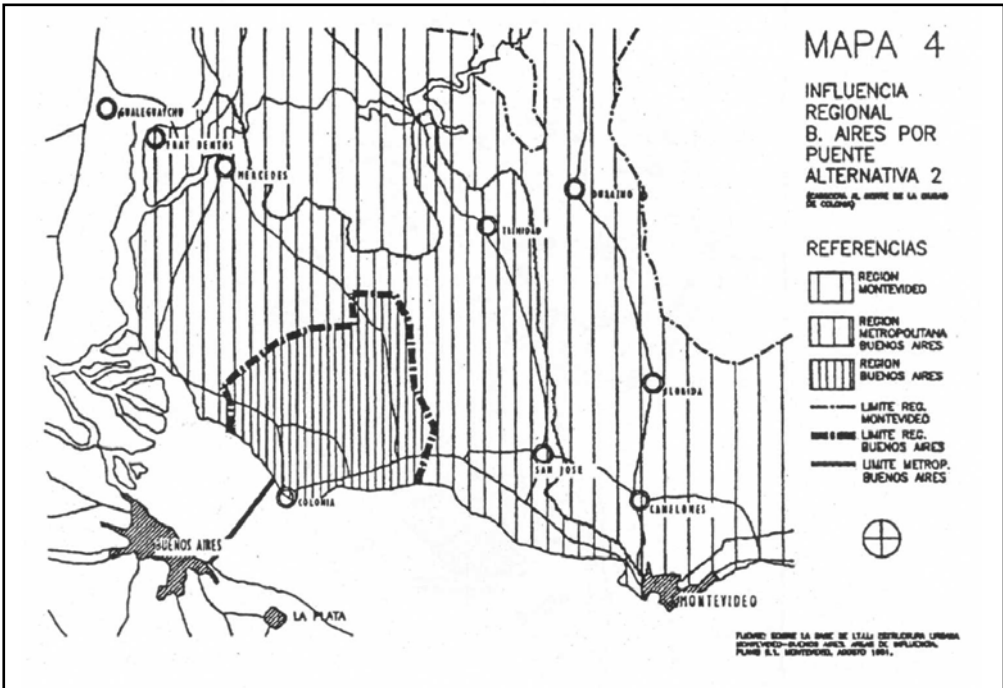
Dicha unidad puede ser entendida como base de estudio o como base de planeamiento

En otras palabras, se trata de definir el criterio prioritante: desarrollo de *cuenca* o desarrollo de *región*.

En los países desarrollados donde predomina el peso de factores impuestos, como zonas industriales o mercados reales, la *región* predomina.

En los países en vías de desarrollo, donde el peso de los parques industriales es poco considerable y donde los mercados no están organizados, tiende a primar el potencial hídrico como factor esencial, todo lo que lleva a imponer el concepto de *cuenca* como referencia primaria.

Todo esto nos pone a los uruguayos ante una opción geopolítica decisiva. Si se prefiere el concepto de *región* puede resultar que el desarrollo de la gran área continental en la que estamos insertos, se ubique en



lugares muy alejados de nuestro propio encaje territorial.

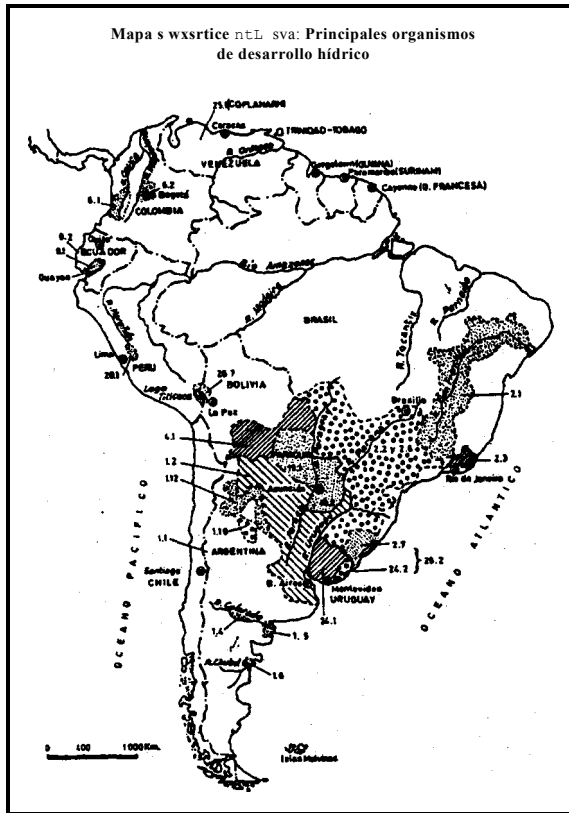
Si por el contrario, prima el concepto de "cuenca" siempre va a rematar el desarrollo de la misma centrando alguno de sus polos en puntos de nuestro territorio.

De lo anterior resulta que toda una batalla geopolítica (en el sentido más clásico de la expresión) se va perfilando en nuestro horizonte decisorio.

Y por consiguiente, toda una movilización nacional se presenta como inevitable, para generar el grado de consenso necesario para alcanzar bazas suficientes en un juego donde se nos va el agua y la vida.

Una simple visión del mapa donde se sobreponen las distintas autoridades e instituciones que tienden a organizar el uso del recurso, nos enseña, que no por mera casualidad es sobre el espacio de la cuenca platense el punto donde acumulan competencias infinidad de instituciones.

Esta simultaneidad de organismos, voluntades e intereses, todos referidos al mismo recurso, muestra bien a las claras la prioridad que reviste un recurso que ha constituido el resorte clave de nuestra existencia histórica. Todo lo que naturalmente lleva a prever el despliegue de una conciencia y de una energía nacional acorde a la expectativa encartada en la empresa.



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- 1 Bradford, Don Michael y David P. El medio ambiente un asunto de interés para la seguridad nacional. Air Power Journal 1/ 1997.
- 2 Idem.
- 3 Idem.
- 4 Idem.
- 5 Idem.
- 6 Bertoni Moises. Resumen de geografía botánica del Paraguay. Asunción, 1907.
- 7 Cravotto, Mauricio
- 8 La ciudad industrial en el Rincón del Bónete. Montevideo, Fac. de Arquitectura, 1934..

OTRAS REFERENCIAS UTILIZADAS:

- Melazzi, Gustavo y Chabalgoity; Manuel. Puente Colonia-Buenos Aires. Montevideo, Inst. de teoría de la Arquitectura y Urbanismo, 1995
- Windhausen, Anselmo. Las antiguas conexiones de la Patagonia. Bs. As. Conj, 1925.
- Ministerio de Industria y Energía. Elementos del ciclo hidrológico. Montevideo, 1988
- Vilsdrich Morera, Alberto. La planificación hidráulica y los planificadores. Santiago de Chile, 1972.

SELLOS DEL MAR

Por el Capitán de Fragata (CIME) Pedro Linares.

El Capitán de Fragata Linares redacta, desde su inclusión en nuestra revista, la columna "Sellos del Mar".

Aficionado a la filatelia, en particular sobre el tema marítimo y naval, es poseedor de una importante colección de sellos nacionales y extranjeros.

Prestó servicios en diversas unidades de la Armada, y como Jefe de Máquinas del "Huracán", "Capitán Miranda", "San José" y "Artigas". En 1992 se diplomó en Estado Mayor. Actualmente presta servicios en la División General de Material Naval.

SELLO

El 14 de noviembre de 1997 el Correo del Uruguay emitió un sello en conmemoración de los 180 años de la fecha tomada como de creación de la Marina Militar de nuestro país. Al día siguiente, se llevó a cabo el lanzamiento en una lucida ceremonia en el Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos, haciendo uso de la palabra en la ocasión por ese Centro la Licenciada Cristina Montalbán, y por la Administración Nacional de Correos, su Vicepresidente, Sr. Julio Guida.

Se efectuó una tirada de 35.000 unidades con dibujo del artista Sr. Carlos Menck Freire, que presenta a la cañonera "Gral. Artigas", como motivo principal, y el escudo de la Armada en el ángulo superior izquierdo, sobre la proa del buque.

Su valor es de \$ 6.00, y el matasello del primer día de emisión es el escudo de la Armada Nacional, circulado por las inscripciones "Armada Nacional", en su parte superior, y "Día Emisión 14 Noviembre 1997, CORREOS URUGUAY", en su parte inferior.



SELLO

Fue desde hace tiempo intención de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, la emisión de un sello que conmemora los 220 años. de la creación del Apostadero Naval de Montevideo. Distintas causas frustraron ésto, que hoy se logra concretar casi dos años después de la fecha correspondiente.

Es una tirada de 35.000 sellos con valor de \$ 6,00. Dibujado también por el reconocido artista Sr. Carlos Meck Freire, nos muestra el frente del edificio del Apostadero en una mitad, y en la otra la bandera de los Apostaderos Navales, creada por Real Orden

de enero de 1732. La misma constaba de paño morado, el escudo de las armas reales y las anclas plateadas, a diferencia de las de la Escuadra de Cartagena que las llevaba doradas, como nos lo describe el escribano Ruben Alvarez Massini en su artículo: "Banderas del Apostadero de Montevideo", publicado en esta Revista Naval.

El matasello utilizado el primer día de emisión, está formado por el mismo escudo circulado con la inscripción "1976 - APOSTADERO NAVAL DE MONTEVIDEO - 1814", en su parte superior y "CORREOS URUGUAY DIA DE EMISION 13 DE FEBRERO 1998", en la inferior.



CARTAS DE LOS LECTORES

Montevideo, 20 de febrero de 1998.

Señor

Redactor Responsable de la Revista Naval

Capitán de Navío (CG) Gustavo Vanzini

De mi mayor consideración:

En la edición N° 28 de la Revista Naval, se publicó una carta de mi autoría, mediante la cual expongo mis opiniones acerca de un artículo titulado "Martín García, una meta alcanzada", el que fuera escrito por el Sr. Capitán de Navío (CG) (R) Angel Antoniefo.

Mi actitud crítica del artículo mencionado, refiere únicamente al contenido y afirmaciones del mismo, con las que no coincido en absoluto, ni con los argumentos expuestos, pero en forma alguna existe la pretensión o intención de agravio personal contra su autor u otra persona..

Se trata pues, de diferentes concepciones intelectuales, de puntos de vista opuestos, de principios y fundamentos diferentes, que no tienen por qué contener ni originar agravios o agresiones de índole personal.

Con la misma sinceridad y lealtad con que mantengo mis conceptos expuestos sobre el tema, es que me permito solicitar se de cabida en la Revista Naval, de esta aclaración, la que considero no necesaria, pero si conveniente.

Saludo a Ud. y demás miembros de tan prestigiosa publicación, con mi mayor consideración.

Capitán de Navío CG (R)


Yamarón E. Flangini

CRONICAS DEL MAR

"EL PUERTO NUEVO DE COLONIA"

"Desde 1866 Colonia contaba con el puerto viejo de madera. El muelle era de mayor tamaño que hoy día. Ese muelle tenía además un martillo en su extremo norte, desde el que operaban diversos navíos de carga y pasaje. Recién en 1940 comenzó a declinar su importancia para buques de gran porte, pasando a ser visitado por embarcaciones deportivas las que incrementaron su presencia a partir de 1944 cuando es inaugurado el Club y la escollera del Yachting y Pesca. La idea original de construir un puerto nuevo en Colonia se debe al Dr. Baltasar Brum. El encargado de llevar la iniciativa la Consejo Nacional de Administración fue el Dr. Pedro Cosio, quien la presenta en setiembre de 1922. Un año más tarde, en junio de 1923 es aprobada por el Parlamento y se resuelve adquirir cien hectáreas para puerto y Zona Franca, colocando la Piedra fundamental el 12 de Octubre de 1925. La población de Colonia no cabía en su gozo y plenitud de esperanza sobre el futuro del puerto, y renovarían las alicaídas fuerzas laborales de la primera posguerra mundial. Así se crea la Comisión del Puerto. La idea original era cerrar la escollera con la Punta de San Pedro, para dar lugar a un gran espejo de aguas. Asimismo una serie de docks o muelles se construirían desde Fernando hasta la punta arriba citada y cada uno de ellos tendría ingreso de vías férreas. El proyecto pertenece a los Ingenieros Félix Bruno y Francisco Correa. Finalmente el puerto quedará reducido al muelle de ultramar que está sobre la playa Honda y el muelle de cabotaje que es más pequeño y se halla sobre el occidente. Al comenzar las obras intervino la empresa alemana Dykeroff y Widmann. La misma instaló un obrador en las islas de San Gabriel y Hornos y desde allí extrajo toneladas de piedras para la escollera de abrigo y los cimientos del puerto. Años más tarde y por problemas políticos relacionados con el advenimiento del nazismo en el gobierno de Alemania, la empresa debió retirarse del emprendimiento, no sin antes hacer volar por los aires el muelle de la isla de Hornos. Entonces, se hacen cargo de las obras las empresas CIR, Fomento Hnos. y la francesa Jean y George Harsent, quienes terminan las escolleras, los muelles y las instalaciones donde hoy funcionan las Aduanas y otras dependencias oficiales. El día de la inauguración se dieron cita en las aguas de Colonia los cruceros "Montevideo" y "Uruguay", los buques de paleta "Lambare" y "Guarany" y el vapor "Viena".

Personalidades tales como el Dr. Luis A. de Herrera, Abelardo Carnelli, Enrique Rodríguez Fabregat, Alberto Boerger y el Intendente coloniense, se hicieron presentes aquel día. Al margen del proyectado puente Colonia-Buenos Aires, los puertos seguirán siendo una llave fundamental y motores del desarrollo del futuro del Uruguay, hoy día el puerto coloniense es el segundo en importancia del país y recauda millones de dólares para las arcas del Estado. En su ámbito trabajan decenas de personas. Con los nuevos compromisos adquiridos, el puerto ampliará su playa de estacionamiento de grandes camiones, tanto hacia el predio que desafectará AFE como en la zona ubicada entre la estación ANCAP y las vías del ferrocarril. Por encima del probable puente y de los modernos barcos que unirán Buenos Aires con Punta del Este y Piriápolis, el puerto de Colonia seguirá siendo destino y partida de miles de habitantes del Mercosur.

Extractado de "Estampas colonienses", Año I, N° 5. Colonia